## **Оценка на търсенето на пътнически железопътни услуги**



Съдържание

[I. Пътническо търсене в по видове транспорт и по категории пътници 3](#_Toc150175563)

[Пътуванията, извършвани в Република България, с различните видове транспорт 3](#_Toc150175564)

[Пътници, ползващи право на безплатни пътувания, пътувания с намалени цени и пътуващи по редовна тарифа 7](#_Toc150175565)

[Анализ на демографските тенденции 11](#_Toc150175566)

[Анализ на демографските прогнози на НСИ и коефициент на възрастова зависимост по области при хипотеза на конвергентност 11](#_Toc150175567)

[Разпределение на населението по области и по агломерационни центрове 13](#_Toc150175568)

[Дисбаланси между Северна и Южна България 18](#_Toc150175569)

[Коефициент на възрастова зависимост 22](#_Toc150175570)

[ЖП инфраструктура 23](#_Toc150175571)

[Дължина на железопътната мрежа 23](#_Toc150175572)

[Динамика в дължината на железопътната мрежа 28](#_Toc150175573)

[Дължина на железопътни линии на 100 кв. км територия 29](#_Toc150175574)

[Дължина на железопътни линии на 10 000 души население 30](#_Toc150175575)

[Процент електрифицирани линии 32](#_Toc150175576)

[Планирани модернизации на жп инфраструктурата до 2040 г. 36](#_Toc150175577)

[Железопътен транспорт и устойчивост 44](#_Toc150175578)

[Данни от маркетингови проучвания и проучвания на удовлетвореността 51](#_Toc150175579)

[Изследване на нагласи за използване на железопътен транспорт 59](#_Toc150175580)

[Прогноза за търсенето на пътнически услуги към 2025 г., 2030 г., 2035 г. и 2040 г. 76](#_Toc150175581)

[Прогноза за железопътното пътническо търсене към 2025 г., 2030 г., 2035 г. и 2040 г. 79](#_Toc150175582)

[Изводи и заключения за търсенето на железопътни пътнически услуги към 2025 г., 2030 г., 2035 г. и 2040 г. 81](#_Toc150175583)

**ИДЕНТИФИКАЦИЯ**

|  |  |
| --- | --- |
| **Договор №:** | Договор Д-34/29.08.2023 г. |
| **Договаряща организация:** | Министерство на транспорта и съобщенията |
| **Име на проекта:** | „Пазарна оценка за железопътния сектор, определяща обхвата на задължението за извършване на обществена услуга съгласно новия договор за обществена услуга за железопътен превоз“ |
| **Изпълнител/Консултант:** | ДЗЗД „Железопътен транспорт” с участници Адвокатско дружество „Попов, Арнаудов и партньори” и Глобал Метрикс ЕООД |
| **Дата на подписване на договора:** | 29.08.2023 г. |
| **Дата на започване изпълнението:** | 29.08.2023 г. |
| **Краен срок на проекта:** | 24.01.2024 г. |
| **Ръководител екип** | Галин Илиев Попов |
| **Изследователски и експертен екип, изготвил доклада:** | Ключов експерт 2: Анализи и прогнози - Д-р Радостина Ангелова Стефанова, Ключов експерт 3: Социално-икономически оценки - Габриела Детелинова Йорданова, Ключов експерт 4: Юрист – Елеонора Бориславова Сергиева  Неключови експерти: Димо Гецов, Десислава Илиева, Катерина Георгиева, Павел Перпелиев, Ралица Димитрова. |
| **Вид доклад:** | Аналитичен доклад от Дейност 1, задача 1.2. „Оценка на търсенето на пътническите железопътни услуги“ |

**Списък на използваните съкращения**

АИК - Адаптацията към изменението на климата

БДЖ - Български държавни железници

БДЖ-ПП - Български държавни железници - Пътнически превози

НКЖИ - Национална компания „Железопътна инфраструктура“

ЖП - Железопътен

ЖП линии - Железопътни линии

ЖП сектор - Железопътен сектор

ИКТ - Информационни и комуникационни технологии

ИПИ - Институт за пазарна икономика

МОСВ - Министерство на околната среда и водите

НСИ - Национален статистически институт

ОРД - Общата разгъната дължина

п.п - Процентен пункт

пкм - Пътниккилометри

ПЧИ - Преки чуждестранни инвестиции

РП - Разделен пост

СУВР - Система за управление на влаковата работа

ТПС - Технически помощни средства

ТСОС - Технически спецификации за оперативна съвместимост

CO2 - (Carbon Dioxide) Въглероден двуокис

ERA - (European Union Agency for Railways) Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз

ERTMS - (European Rail Traffic Management System) Европейска система за управление на трафика в железопътния транспорт

ETCS - (The European Train Control System) Европейска система за контрол на трафика

GSM-R - (The Global System for Mobile Communications-Railway) Глобална мобилна радиосистема

SCADA - (Supervisory control and data acquisition)

TEN-T - (Trans-European Transport Network) Трансевропейска транспортна мрежа

# Пътническо търсене по видове транспорт и по категории пътници

## Пътуванията, извършвани в Република България, с различните видове транспорт

*В резултат от пандемията от COVID-19 е налице спад в броя превозени пътници, но към 2022 са налице сигнали за възстановяване на пътуванията, като се очаква към 2023 година те да се доближат до пред пандемичния период. На този фон броят превозени пътници и извършената работа от железопътния транспорт през 2022 година надвишават същите показатели от периода преди пандемията.*

Обобщените данни за превозени пътници са акумулирани от дейността на сухопътния транспорт, водния транспорт, въздушния транспорт и градския електротранспорт в страната. Сухопътният транспорт включва превозната дейност на железопътния и автомобилния транспорт. Пътническите превози със сухопътен транспорт се отнасят за превозените пътници и извършената работа от железопътния и автобусния транспорт, а градския електротранспорт включват превозените пътници и извършената работа от тролейбусния и електробусния транспорт в страната, трамвайния транспорт и метрото в гр. София.

**\****НСИ, статистически справочник 2023*

Общият дял на превозените пътници през 2022 година се е увеличил с малко над 93 милиона пътника спрямо предходната година. В периода 2020-2021 година се наблюдава спад в броя пътници, като през 2020 година броят е с близо 227 милиона по-малко спрямо данните за 2019 година, което е резултат от настъпилите ограничения в резултат на пандемията от COVID-19. Засегнати са всички видове транспорт, като през 2022 година превозените пътници все още не са достигнали броя от 2019 г.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Превозени пътници и извършена работа от транспорта | | | | |
| Видове транспорт | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** |
|  | Превозени пътници - хил. | | | |
| Общо | **739 118** | **512 458** | **500 184** | **593 200** |
| Сухопътен транспорт | 467 524 | 318 768 | 307 614 | 348 401 |
| Воден транспорт | 102 | 91 | 152 | 214 |
| Въздушен транспорт | 2 693 | 591 | 603 | 2 418 |
| Градски електротранспорт | 268 799 | 193 008 | 191 815 | 242 167 |
|  | Извършена работа - млн. пкм | | | |
| Сухопътен транспорт | 12360 | 6157 | 6155 | 8340 |
| Воден транспорт | 10 | 6 | 6 | 9 |
| Въздушен транспорт | 4234 | 816 | 1386 | 4062 |
| Градски електротранспорт | 1405 | 949 | 988 | 1257 |

***\*****Статистически справочник 2023*

*\*Сухопътен транспорт - Данните се отнасят само за платените пътувания от железопътния и автобусния транспорт.*

*\*Воден транспорт - Данните са обобщени за речния и морския транспорт*.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2019 | Брой превозени пътници (хил.) | % дял превозени пътници | 2020 | Брой превозени пътници (хил.) | % дял превозени  пътници |
| Сухопътен транспорт | 467 524 | 63,3% | Сухопътен транспорт | 318 768 | 62,2% |
| Воден транспорт | 102 | 0,0% | Воден транспорт | 91 | 0,0% |
| Въздушен транспорт | 2 693 | 0,4% | Въздушен транспорт | 591 | 0,1% |
| Градски електротранспорт | 268 799 | 36,4% | Градски електротранспорт | 193 008 | 37,7% |
| Общо | **739 118** | **100%** | **Общо** | **512 458** | **100%** |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2021 | Брой превозени пътници (хил.) | % дял превозени пътници | 2022 | Брой превозени пътници (хил.) | % дял превозени  пътници |
| Сухопътен транспорт | 307 614 | 61,50% | Сухопътен транспорт | 348 401 | 58,73% |
| Воден транспорт | 152 | 0,03% | Воден транспорт | 214 | 0,04% |
| Въздушен транспорт | 603 | 0,12% | Въздушен транспорт | 2 418 | 0,41% |
| Градски електротранспорт | 191 815 | 38,35% | Градски електротранспорт | 242 167 | 40,82% |
| Общо | **500 184** | **100%** | **Общо** | **593 200** | **100%** |

*\*НСИ, Статистически справочник 2023 (собствени изчисления)*

*\*Сухопътен транспорт - Данните се отнасят само за платените пътувания от железопътния и автобусния транспорт.*

*\*Воден транспорт - Данните са обобщени за речния и морския транспорт.*

Пътниците, превозени чрез сухопътен транспорт, бележат увеличение с близо 41 милиона през 2022 година. Те представляват общо 58,73% от общия дял превозени пътници, което е с 2,77 пр. п. по-малко спрямо дела им от всички пътуващи чрез сухопътен транспорт предходната година и с около 5 пр. п. по-малко спрямо дела им през 2019 г. Пътниците, превозени с градски електротранспорт, са с 50 352 повече през 2022 година. Процентното съотношение показва, че делът на превозени пътници чрез градски електротранспорт е нараснал с 2,47 пр. п. спрямо предходната година и с около 5 пр. п. по-голям спрямо 2019 г. Общият брой на пътници, превозени чрез въздушен транспорт, е значително по-висок през 2022 година (2 418) и почти достига до регистрирания брой през 2019 година (2 693 превозени пътници).

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

*\* Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор*

*Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г.*

Пазарният дял на железопътния транспорт през 2022 година е 6,6% за превозени пътници и 19,2% за реализирани пътниккилометри от сухопътния транспорт. Наблюдава се завишаване на пазарния дял спрямо предходната година с 1 пр. п. за броя превозени пътници и спад с 0,4 пр. п. за реализираните пътниккилометри. И автомобилният, и железопътният транспорт отчитат ръст на реализираните превози през 2022 г. Обемните показатели при железопътния транспорт са отбелязали по-голям ръст – 35% за превозени пътници и 33% за реализирани пътниккилометри. Автомобилните превози са отчели 12% покачване при превозените пътници и 38% за реализирани пътниккилометри[[1]](#footnote-1). След възстановяването от COVID-19, 2022 година е годината с най-високи стойности на база превозени пътници и пътниккилометри за целия изследван период (2015-2022).

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Превозени пътници и извършена работа от железопътния транспорт – Годишни данни | | | | | | | | |
| Наименование на показателите | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Превозени пътници - хил. | 22526,3 | 21433,6 | 21203,2 | 21337,7 | 21339,5 | 16810,4 | 17147,2 | 23074,4 |
| в т. ч. вътрешни превози | 22284,0 | 20910,7 | 20411,3 | 20534,1 | 20285,0 | 16509,5 | 16868,6 | 21425,4 |
| международни превози | 242,3 | 522,9 | 791,9 | 803,6 | 1054,5 | 300,9 | 278,7 | 1649,1 |
| Извършена работа - млн. пкм | 1552,1 | 1457,9 | 1437,5 | 1479,4 | 1523,8 | 1119,3 | 1204,6 | 1603,2 |
| в т. ч. вътрешни превози | 1538,3 | 1440,5 | 1416,0 | 1457,6 | 1495,4 | 1112,4 | 1198,5 | 1567,6 |
| международни превози | 13,8 | 17,4 | 21,5 | 21,8 | 28,4 | 6,9 | 6,2 | 35,6 |

**\****Национален статистически институт*

В периода от 2015 година до 2019 година тенденцията за брой превозени пътници от железопътния транспорт в България е относително стабилна, като броят превозени пътници през всяка година е около 21 300 000. Поради условията, свързани с пандемията от ковид и други фактори през 2020 година, броят им спада до 16 810,4 хил. През 2021 година броят на превозените пътници се увеличава до 17 147,2 хил., а през 2022 година достига до 23 074,4 хил., което надвишава с над 500 хил. броя на превозените през 2015 г. пътници.

През последната отчетна година чрез железопътен транспорт са изминати 1 603,20 млн. пкм., което надвишава реализираните през 2015 година 1 552,1 млн. пкм.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Изпълнение на основните обемни и икономически показатели | | | | | |
| Общо | **Oтчет 2021** | **План 2022** | **Отчет 2022** | **% изменение отчет/план 2022** | **% изменение 2022/2021** |
| Превозени пътници (хил.) | 17 147,28 | 18 899,97 | 23 074.43 | 22% | 35% |
| Пътниккилометри (млн) | 1 204,55 | 1 255,59 | 1 603,20 | 28% | 33% |
| Средно превозно р-ние | 70 247 | 66 433 | 69,479 | 5% | -1% |
| Приходи нето (хил. лв) | 43 761 | 50 077 | 61 319 | 22% | 40% |

*\* Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г*.

Планът за 2022 година е за повишаване на превозените пътници до достигане на общ брой от близо 18 900 млн. превозени пътници. Постигнатите резултати от 23 074 млн. пътници надминават предвидените резултати с 22%. Общото увеличение през 2022 година спрямо предходната е с 5 927 млн. пътници повече или с увеличение от 35%. Постигнатите приходи през 2022 година са с 22% повече спрямо предвидените и с 40% повече спрямо постигнатите предходната година. Реализираните пътниккилометри през 2022 година са с 33% повече спрямо данните за 2021 година. Средното превозно разстояние достига сходни стойности с реализираното през 2021 година, но въпреки това остава с 1 пр. п. по-ниско от предходната година.

В международно съобщение са превозени 1 649,05 хил. пътници, с 1 370,31 хил. пътника повече в сравнение с 2021 г. и с 1 257,05 хил. пътника повече от бизнес програмата.

Според данни от годишния доклад за дейността на БДЖ от 2023 година за периода януари-декември 2022 година във вътрешно съобщение са превозени общо 21 425,39 хил., с 4 556,85 хил. пътници повече от отчетените през предходната година.

Сегментирането на пазара показва, че малко под половината от превозите през 2022 година са с интеррегионални (бързи) влакове. Тази тенденция се запазва и през първите девет месеца на 2023 година.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Пазарни сегменти 2022 |  | млн. влкм |
|  | планирани | отчетни |
| Превози с интеррегионални (бързи) влакове | 9.505 | 9.580 |
| Крайградски превози | 4.951 | 4.971 |
| Регионални превози за обслужване на малки населени места по главни линии | 4.627 | 4.636 |
| Регионални превози по второстепенните жп линии | 2.099 | 2.107 |
| Общо превози, обект на ЗОУ | 21.182 | 21.293 |

Тази тенденция се запазва и през 2023 година. Извършени транспортни услуги във влаккилометри Обемът на превозите за 9-те месеца на 2023г. е 15.961 млн. влаккм, от които с бързи влакове – 7.213 млн., а с пътнически влакове 8.748 млн. влаккилометри.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Пазарни сегменти  януари-септември 2023г. |  | млн. влкм |
|  | планирани | отчетни |
| Превози с интеррегионални (бързи) влакове | 7.246 | 7.213 |
| Крайградски превози | 3.612 | 3.566 |
| Регионални превози за обслужване на малки населени места по  главни линии | 3.580 | 3.557 |
| Регионални превози по второстепенните жп линии | 1.633 | 1.624 |
| Общо превози, обект на ЗОУ | 16.072 | 15.961 |

\* В отчетните влаккилометри са включени извършените влаккилометри от резервен и извънреден транспорт.

Заминали пътници от 30-те най-големи гари за периода януари-декември 2022 г. показва ръст на пътниците с над 58%, който се дължи както на увеличение на пътуващите с билети (общ ръст над 42%), но предимно на увеличение на пътниците с абонаментни карти, нараснали над 2 пъти (средно увеличение за 30-те най-големи гари е 115%).

**Анализ на превозите по гари на заминаване, километрични пояси и тарифни сегменти**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ГАРА | ЗАМИНАЛИ ПЪТНИЦИ 2021 | | | | ЗАМИНАЛИ ПЪТНИЦИ 2022 | | | | % ИЗМЕНЕНИЕ 2022/2021 | | | |
| АБ. КАРТИ | БИЛЕТ  И | ОБЩО | АБ.  КАРТИ | | БИЛЕТ  И | ОБЩО | АБ.КАРТ  И | | БИЛЕТ  И | ОБЩ  О |
| СОФИЯ | 360 833 | 1 155 585 | 1 516 418 | 690 269 | | 1 512 118 | 2 202 387 | 91% | | 31% | 45% |
| ПЛОВДИВ | 264 772 | 714 968 | 979 740 | 671 860 | | 906 073 | 1 577 933 | 154% | | 27% | 61% |
| ВАРНА | 32 358 | 321 490 | 353 848 | 97 205 | | 444 653 | 541 858 | 200% | | 38% | 53% |
| РУСЕ | 2 956 | 129 537 | 132 493 | 7 031 | | 482 098 | 489 129 | 138% | | 272% | 269% |
| ВИДИН | 704 | 102 080 | 102 784 | 964 | | 443 913 | 444 877 | 37% | | 335% | 333% |
| СВОГЕ | 134 010 | 107 272 | 241 282 | 301 429 | | 116 252 | 417 681 | 125% | | 8% | 73% |
| ПЕРНИК | 118 003 | 158 910 | 276 913 | 218 614 | | 188 970 | 407 584 | 85% | | 19% | 47% |
| АСЕНОВГРАД | 73 909 | 171 995 | 245 904 | 219 455 | | 160 669 | 380 124 | 197% | | -7% | 55% |
| ПЛЕВЕН | 29 141 | 198 274 | 227 415 | 47 452 | | 266 873 | 314 325 | 63% | | 35% | 38% |
| ГОРНА  ОРЯХОВИЦА | 7 924 | 189 802 | 197 726 | 16 501 | | 275 605 | 292 106 | 108% | | 45% | 48% |
| БУРГАС | 10 045 | 190 179 | 200 224 | 18 566 | | 273 242 | 291 808 | 85% | | 44% | 46% |
| СТАМБОЛИЙСКИ | 63 883 | 70 118 | 134 001 | 193 134 | | 82 292 | 275 426 | 202% | | 17% | 106% |
| МЕЗДРА | 18 084 | 181 638 | 199 722 | 37 679 | | 234 776 | 272 455 | 108% | | 29% | 36% |
| КРУМОВО | 56 979 | 54 624 | 111 603 | 108 970 | | 156 771 | 265 741 | 91% | | 187% | 138% |
| ВРАЦА | 28 713 | 131 761 | 160 474 | 49 699 | | 168 226 | 217 925 | 73% | | 28% | 36% |
| СТАРА ЗАГОРА | 10 216 | 148 511 | 158 727 | 11 559 | | 191 272 | 202 831 | 13% | | 29% | 28% |
| ПАЗАРДЖИК | 19 544 | 125 657 | 145 201 | 39 777 | | 160 809 | 200 586 | 104% | | 28% | 38% |
| СЕПТЕМВРИ | 11 060 | 106 263 | 117 323 | 25 028 | | 134 051 | 159 079 | 126% | | 26% | 36% |
| ДИМИТРОВГРАД | 14 261 | 95 031 | 109 292 | 23 880 | | 124 056 | 147 936 | 67% | | 31% | 35% |
| ШУМЕН | 6 685 | 92 127 | 98 812 | 13 636 | | 129 135 | 142 771 | 104% | | 40% | 44% |
| ЛЕВСКИ | 13 931 | 82 219 | 96 150 | 26 515 | | 106 375 | 132 890 | 90% | | 29% | 38% |
| СОФИЯ - СЕВЕР | 13 649 | 83 995 | 97 644 | 22 616 | | 99 007 | 121 623 | 66% | | 18% | 25% |
| РАДОМИР | 17 789 | 71 213 | 89 002 | 27 550 | | 89 705 | 117 255 | 55% | | 26% | 32% |
| ЧЕРВЕН БРЯГ | 6 737 | 84 668 | 91 405 | 12 955 | | 102 884 | 115 839 | 92% | | 22% | 27% |
| ПЕРНИК – РАЗПР. | 54 750 | 22 618 | 77 368 | 90 387 | | 22 596 | 112 983 | 65% | | 0% | 46% |
| КОСТЕНЕЦ | 20 822 | 58 768 | 79 590 | 46 586 | | 65 835 | 112 421 | 124% | | 12% | 41% |
| ЦЕРОВО | 31 550 | 37 866 | 69 416 | 71 226 | | 38 164 | 109 390 | 126% | | 1% | 58% |
| КАРЛОВО | 3 508 | 78 438 | 81 946 | 4 086 | | 103 626 | 107 712 | 16% | | 32% | 31% |
| ГОРНА БАНЯ | 45 995 | 30 819 | 76 814 | 75 747 | | 26 567 | 102 314 | 65% | | -14% | 33% |
| БОЙЧИНОВЦИ | 9 585 | 71 804 | 81 389 | 14 213 | | 87 441 | 101 654 | 48% | | 22% | 25% |

*Източник на Информация: Отдел КСППД*

**Точност на разписанието на влаковете**

През 2022 г. не се отчита промяна на изпълнението на графика за движение на влаковете в сравнение с предходната 2021 г. по отношение на точност на транспортната услуга.

Спазването на разписанието на влаковете и предлагането на услуга без отмяна на влакове са едни от основните фактори за увеличаване пътуванията с железопътен транспорт.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2021 г. | | | | 2022 г. | | | |
|  | **Бързи влакове** | **Крайградски и пътнически влакове** | **Общо** | **Бързи влакове** | | **Крайградски и пътнически**  **влакове** | Общо |
| 1. Закъснели влакове с над 60 минути от начална гара | | | | | | | | |
| - брой влакове по ГДВ | 28 494 | 167 332 | 195 826 | 29 713 | | 170 248 | 199 961 |
| - брой закъснели влакове | 65 | 377 | 442 | 85 | | 357 | 442 |
| - % на закъснелите от общия брой | 0,23% | 0,23% | 0,23% | 0,29% | | 0,21% | 0,22% |
| Причини за закъсненията (%) | | | | | | | | |
| - от страна на ДП „НКЖИ” (железен път;  ел. инсталации; контактна мрежа; ) | 24.62% | 16.45% | 17.65% | 23,53% | | 28,57% | 27,60% |
| - от страна на БДЖ (локомотиви; вагони, връзка; пътници) | 43.08% | 45.36% | 45.02% | 48,24% | | 48,18% | 48,19% |
| - по външни причини (прегазен човек; свличане на скална маса; ПТП на прелези,  влошена зимна обстановка) | 32.31% | 38.20% | 37.33% | 28,24% | | 23,25% | 24,21% |
| 2. Закъснели влакове с над 5 минути в крайна гара | | | | | | | | |
| - брой влакове по ГДВ | 28 494 | 167 332 | 195 826 | 29 713 | | 170 248 | 199 961 |
| - брой закъснели влакове | 4 564 | 10 907 | 15 471 | 4 626 | | 11 340 | 15 966 |
| - % на закъснелите от общия брой | 16,02% | 6,52% | 7,90% | 15,57% | | 6,66% | 7,98% |
| Причини за закъсненията (%) | | | | | | | | |
| - от страна на ДП „НКЖИ” (железен път; ел. инсталации; контактна мрежа, намалени скорости от ремонтните дейности по  железния път) | 44.98% | 37.99% | 40.06% | 44,90% | | 40,98% | 42,11% |
| - от страна на БДЖ (локомотиви; вагони,  по връзка) | 36.44% | 41.42% | 39.95% | 38,09% | | 41,63% | 40,61% |
| - външни причини ( прегазен човек; ПТП на  прелези, влошена зимна обстановка) | 18.58% | 20.58% | 19.99% | 17,01% | | 17,39% | 17,28% |

*Източник на информация: отдел Планиране и анализ на Договора по ЗОУ*

**Анализ на конкуренцията на железопътните пътнически превози**

В последните месеци на 2022 г. автопревозвачите увеличиват драстично цените на билетите си, вследствие на промените на цените на горивата. Увеличението спрямо октомври 2021 г. за крайградски маршрути е средно 26%. Сравнение между цените на билетите за крайградски превози с железопътен и автобусен транспорт е показано в следващата таблица:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Релация** | **Железопътен транспорт** | | **Автобусен транспорт** | | **Цена автобус/влак** |
| брой влакове | цена в една посока | брой автобуси | цена в една посока | цена в една посока |
| директни | по редовна тарифа за ПВ II кл. | по редовна тарифа | по редовна тарифа |
| 1 | София - Перник | 22 | 2,30 лв. | 55 | 3,60 лв. | 57% |
| 2 | София - Радомир | 13 | 3,05 лв. | 12 | 3,80 лв. | 25% |
| 3 | София - Своге | 20 | 2,30 лв. | 10 | 3,50 лв. | 52% |
| 4 | София - Сливница | 9 | 2,10 лв. | 25 | 2,50 лв. | 19% |
| 5 | София - Драгоман | 9 | 3,05 лв. | 6 | 3,50 лв. | 15% |
| 6 | София - Банкя | 5 | 1,00 лв. | гр. транспорт | 1,60 лв. | 60% |
| 7 | София - Ихтиман | 9 | 3,65 лв. | 7 | 6,00 лв. | 64% |
| 8 | София - Елин Пелин | 11 | 2,10 лв. | 12 | 3,60 лв. | 71% |
| 9 | Пловдив - Асеновград | 16 | 1,30 лв. | 14 | 2,00 лв. | 54% |
| 10 | Пловдив - Пещера | 4 | 3,05 лв. | 10 | 5,00 лв. | 64% |
| 11 | Пловдив - Панагюрище | 3 | 4,25 лв. | 1 | 8,40 лв. | 98% |
| 12 | Пловдив - Хисар | 11 | 3,05 лв. | 13 | 4,50 лв. | 48% |
| 13 | Варна - Добрич | 5 | 5,25 лв. | 35 | 6,00 лв. | 14% |

*Забележка: Цената за железопътен транспорт е за пътнически влак II клас. Цените на автобусния транспорт – интернет страниците на автогари и на транспортни компании.*

**Автобусни превози на дълги разстояния**

С покачването на цените на горивата през 2022 г. цените на автобусните билети са средно с 50% по- високи от цените за билет за влак. Спрямо октомври 2021 г., увеличението на цените на билетите за автобус по маршрути на дълги разстояния е средно около 20%. Сравнителна таблица на цените на билетите за бърз влак и автобус по основни направления:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Релация** | **Железопътен транспорт** | | | **Автобусен транспорт** | | | **Цена**  **автобус/влак** | |
| директни влакове | еднопосоче н билет | отиване и връщане  БВ II кл | брой автобуси | еднопосочен билет | отиване и връщане | еднопо сочен билет | отиване и връщане |
| 1 | София-Варна | 8 | 24,00 лв. | 35,75 лв. | 16 | 33,00 - 35,00лв. | 58,00 лв. | 42% | 62% |
| 2 | София-Плевен | 8 | 10,75 лв. | 17,20 лв. | 13 | 14,00-18,00 лв. | - | 49% | - |
| 3 | София-Г.Оряховица | 7 | 14,85 лв. | 23,75 лв. | 1 | - | - | - | - |
| 4 | София-Шумен | 5 | 20,05 лв. | 32,10 лв. | 6 | 30,00 лв. | - | 50% | - |
| 5 | София-Добрич | - | 25,65 лв. | 41,05 лв. | 3 | 34,00-38,00 лв. | - | 40% | - |
| 6 | София-Русе | 1 | 19,20 лв. | 30,70 лв. | 7 | 26,00 лв. | 36,00-42,00 лв. | 35% | 17% |
| 7 | София-Силистра | 1 | 27,25 лв. | 42,30 лв. | 2 | 35,00-36,00 лв. | 48,00 лв. | 32% | 13% |
| 8 | София-Пловдив | 13 | 9,15 лв. | 14,65 лв. | 21 | 14,00-16,00 лв. | - | 64% | - |
| 9 | София-Бургас | 6 | 19,20 лв. | 30,70 лв. | 9 | 30,00-33,00 лв. | 41,60 лв. | 56% | 36% |
| 10 | София-Стара Загора | 5 | 14,00 лв. | 22,45 лв. | 12 | 24,00-25,00 лв. | 30,00-32,00 лв. | 71% | 34% |
| 11 | София-Димитровград | 8 | 12,40 лв. | 19,85 лв. | 2 | 22,00-26,00 лв. | - | 77% | - |
| 12 | София-Благоевград | 8 | 7,60 лв. | 12,15 лв. | 15 | 12,00 лв. | - | 58% | - |
| 13 | София-Дупница | 10 | 6,00 лв. | 8,40 лв. | 18 | 7,00 лв. | - | 17% | - |
| 14 | София-Петрич | 0 | 11,60 лв. | 18,55 лв. | 8 | 19,00 лв. | - | 64% | - |
| 15 | София-Сандански | 2 | 10,35 лв. | 16,55 лв. | 6 | 16,00 лв. | - | 55% | - |
| 16 | София-Кюстендил | 1 | 6,60 лв. | 9,20 лв. | 12 | 9,00 лв. | - | 36% | - |
| 17 | София-Видин | 3 | 14,00 лв. | 22,45 лв. | 6 | 25,00 лв. | 35,00 лв. | 79% | 56% |
| 18 | София-Враца | 5 | 6,60 лв. | 10,55 лв. | 15 | 12,00-15,00 лв. | 18,00-22,00 лв. | 82% | 71% |
| 19 | Пловдив-Бургас | 3 | 14,85 лв. | 23,75 лв. | 3 | 21,00 - 23,00 лв. | 32,80 лв. | 48% | 38% |
| 20 | Пловдив-Варна | 2 | 18,40 лв. | 29,45 лв. | 1 | 26,00 лв. | - | 41% | - |
| 21 | Варна-Русе | 2 | 12,40 лв. | 19,85 лв. | 4 | 20,00 лв. | - | 61% | - |
| 22 | Варна-Шумен | 10 | 6,60 лв. | 10,55 лв. | 10 | 10,00 - 12,00 лв. | - | 52% | - |

*Забележка: Цената за железопътен транспорт е за бърз влак II клас. Цените на автобусния транспорт - интернет страниците на автогари и на транспортни компании.*

## Пътници, ползващи право на безплатни пътувания, пътувания с намалени цени и пътуващи по редовна тарифа

*Заедно с общия ръст на пътниците и пътниккилометрите през 2022 година нарастват и пътуванията на граждани, уредени с правителствени нормативни актове. Най-голям дял сред лицата, пътуващи с абонаментни карти са учащите/студенти.*

**През 2022 година пътуванията на граждани, уредени с правителствени нормативни актове бележат значителен ръст**. **Според разгледаните данни превозите с компенсации от Държавния бюджет съставляват 20% от общия брой пътувания с железопътен транспорт.** Превозени са 4 532 918 пътника и са реализирани 333 028 млн. пътниккилометри с компенсации. Средното превозно разстояние е 74 км. В сравнение с данните за 2021 година превозените пътници са с 59% повече. За групите пътници, имащи право на безплатни или с намалени цени на пътувания - многодетни майки; инвалидите с определена първа или втора група инвалидност, военноинвалидите и децата с тежки телесни и душевни увреждания; ветераните от войните; лицата, получаващи пенсия при условията на глава шеста от Кодекса за социално осигуряване, навършили възраст по чл. 68, ал. 1 - 3 от същия кодекс (вкл. и граждани на ДЧ на ЕС, ЕИП или Швейцария); учащите се редовно обучение на възраст под 26 години е отчетено общо намаление на реализираните превози с 16%.[[2]](#footnote-2)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Отчет за превозените пътници ползващи право на безплатни и с намалени цени пътувания съгласно Постановление №295 на МС | | |
| Видове пътувания | Брой пътници | Средно превозно разстояние (км) |
| Безплатни |  |  |
| Многодетни майки, родили и отгледали 3 и повече деца - 1 безплатно пътуване годишно за отиване и връщане | 8 002 | 240 |
| Инвалиди и слепи граждани с I и II група инвалидност, военноинвалидите и децата с тежки и телесни и душевни недъзи, както и придружителите им - по 2 пътувания годишно за отиване и връщане | 80 495 | 224 |
| Ветерани от войните - едно пътуване годишно (отиване и връщане) | 32 | 237 |
| Ветерани от войните - неограничен брой в границите на областта, в която живеят срещу специално издадена карта за безплатно пътуване | 18 144 | 40 |
| Носители на Ордена за храброст - 3 пътувания годишно (отиване и връщане). | 10 | 200 |
| С намаление |  |  |
| Учащите се от всички категории училища и ВУЗ в страната с редовно целогодишно дневно обучение - пътуват неограничено с 50% намаление. | 1 973 040 | 71 |
| Групови пътувания на учащи се, включително и на придружителите им - пътуват неограничено със 75%. | 31 359 | 153 |
| Възрастни граждани над 60 г. за жените и 63 г. за мъжете, получаващи пенсия - пътуват неограничено с 50% намаление | 2 420 836 | 69 |
| Общо | **4 531 918** | **73** |

*\* Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г.*

Относителният дял на основната категория пътници (учащи и възрастни граждани) е 97% от реализираните превози, обект на компенсация. При превозите на възрастни граждани се отчита увеличение с 32%, а за категорията учащи със 122%[[3]](#footnote-3). Възрастните граждани (над 60 г. за жените и 63 г. за мъжете), получаващи пенсия са 2 420 836 от общия брой превозени пътници, което се равнява на 53,42%. Превозените пътници от категория учащи са 1 973 040, което съставлява 43,54% от реализираните превози. Останалите категории пътници съставляват общо 3,05% от реализираните превози, като най-голям дял от тях заемат категорията пътници - Инвалиди и слепи граждани с I и II група инвалидност, военноинвалидите и децата с тежки и телесни и душевни недъзи, както и придружителите им - по 2 пътувания годишно за отиване и връщане. От тази категория са били реализирани общо 80 495 превози на пътници. Средното превозно разстояние е най-дълго при категориите пътници – Многодетни майки, родили и отгледали 3 и повече деца – 1 безплатно пътуване годишно за отиване и връщане (240 км.) и Ветерани от войните - едно пътуване годишно (отиване и връщане) (237 км.).

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Превози по ЗОУ | | | | | |
| Превози по ЗОУ | **Отчет 2021** | **План 2022** | **Отчет 2022** | **% изменение отчет/план 2022** | **% изменение 2022/2021** |
| Превозени пътници (хил.) | 16 864,87 | 18 503,97 | 21 388,65 | 16% | 27% |
| Пътниккилометри (млн) | 1 198,20 | 1 243,75 | 1 558,19 | 25% | 30% |
| Средно превозно р-ние | 71,05 | 67,22 | 72,85 | 8% | 3% |
| Приходи нето (хил.лв) | 42 467,11 | 48 699,48 | 55 923,75 | 15% | 32% |

*\* Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г*.

Превозените пътници по ЗОУ през 2022 година са с 27% повече спрямо реализираните превози през 2021 година. Предвиденият план за увеличение е изменен с 16%, като са били реализирани 2,885 млн. повече превози от предвиденото. Приходите са с 32% повече спрямо предходната година или с близо 13 500 000 лева повече. Реализираните пътниккилометри са с 25% повече от предвидените за 2022 година и с 30% повече от реализираните през 2021 година.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Железопътни карти | | | | | | | | |
| Период | **Учащ/студент** | **Възрастен** | **Дете** | **Семейство** | **ТПЛ** | **Младеж** | **Класик** | **Общо** |
| 2022 | 52 779 | 28 259 | 3 267 | 2 590 | 5 256 | 1 183 | 11 721 | 105 055 |
| 2021 | 32 973 | 19 884 | 2 217 | 2 008 | 4 912 | 749 | 10 083 | 72 826 |
| Разлика | 19 806 | 8 375 | 1 050 | 582 | 344 | 434 | 1 638 | 32 229 |
| % | 60,07% | 42,12% | 47,36% | 28,98% | 7,00% | 57,94% | 16,25% | 44,25% |

*\* Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г.*

През 2022 година общият брой продадени железопътни карти е 105 055, като продажбите за дванадесетте месеца на 2022 година показват общо увеличение при всички видове карти от 44,25%. Най-голямо увеличение е регистрирано при издадените карти за ученици и студенти – 60,07%. Трябва да се отбележи, че общия брой студенти в страната е 214 хил., а броят на учениците е 710 хил.[[4]](#footnote-4), което показва, че едва 6% от тези групи ползват железопътни карти.

При продажбите на железопътни карти за възрастни е отбелязан ръст от 42,12%, като през 2022 година са реализирани 8 375 продажби повече спрямо предходната година. Увеличението при продажбите на карти за младежи увеличението е в рамките на 57,94% или 434 карти повече спрямо продадените през 2021 година. Висок ръст в продажбите се наблюдава и при продажбите на картите за деца (47,36%) и младежи (57,94%). Продадените карти за деца са общо 1050 повече, а тези за младежи – 434. Най-нисък е ръстът при продажбите на железопътни карти са трудно подвижни лица (7%) и картите „Класик“ (16,25%).

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Абонаментни карти | | | |
| Период | **за 1 м.** | **за 3 м.** | **5 дни** | **Общо** |
| 2022 | 34 924 | 3 778 | 13 673 | 52 375 |
| 2021 | 30 291 | 3 048 | 13 942 | 47 281 |
| Разлика | 4 633 | 730 | -269 | 5 094 |
| % | 15,29% | 23,95% | -1,93% | 10,77% |

\* *Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г*.

Общият брой издадени абонаментни карти за 2022 г. се е увеличил с 10,77%. Спад е регистриран единствено при продажбите на петдневни карти, като през 2022 година са продадени 269 карти по-малко, което се равнява на спад от 1,93%. Най-голям ръст е отчетен при продажбите на карти за три месеца (23,95%). Едномесечните карти, също са отбелязали ръст, равняващ се на 15,29%. Основният интерес е насочен към картите за един месец.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Година | 2021 | | | 2022 | | | Разлика 2022/2021 % | | |
| Вид тарифа | **Пътници, хил** | **ПКМ, млн** | **Ср. р-ние, км** | **Пътници, хил** | **ПКМ, млн** | **Ср. р-ние, км** | **Пътници, хил** | **ПКМ, млн** | **Ср. р-ние, км** |
| Редовна тарифа | 5 152 | 334 | 64,8 | 8 216 | 497 | 60,5 | 59% | 49% | -7% |
| Тарифни оферти на БДЖ | 2 978 | 263 | 88,4 | 4 082 | 375 | 91,8 | 37% | 42% | 4% |
| Пътувания с компенсации | 2 816 | 221 | 78,5 | 4 532 | 333 | 73,5 | 61% | 51% | -6% |
| В т.ч. възрастни граждани | 1 811 | 120 | 66,1 | 2 421 | 167 | 68,8 | 34% | 39% | 4% |
| Учащи и студенти | 899 | 84 | 93,4 | 2 005 | 146 | 72,7 | 123% | 74% | -22% |
| Други | 106 | 18 | 164,8 | 107 | 21 | 193,7 | 1% | 15% | 18% |

\* *Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г.*

При пътуванията по тарифни сегменти за дванадесетте месеца на 2022 г. е регистриран ръст при пътуванията на всички групи пътници. Най-голям ръст е отчетен при пътуването на ученици и студенти. Според годишния отчетен доклад на БДЖ част от причините за тези данни се дължат на завръщането към присъствените учебни занятия и повишена мобилност след преустановяване на наложените ковид мерки.

Пътниците пътували по тарифен сегмент „Редовна тарифа“ са с 59% повече от предходната година. Наблюдава се и увеличение в реализираните пътниккилометри при този тарифен (49%).

През 2022 година средното изминато разстояние при пътуванията с тарифни оферти на БДЖ е 91,8 км при 4, 082 млн. пътували пътници. Пътуванията с компенсации са се реализирали на средно разстояние от 73,5 км при 4, 532 млн. пътували пътници. Най-ниска е средната стойност за пропътувани км от възрастни граждани (72,7 км). Учащите и студентите са пътували средно по около 72 км.

# Анализ на демографските тенденции

*Прогнозните данни за броя на населението на НСИ очертават задълбочаване на демографските процеси в страната, свързани с намаляване на населението.*

*Проекцията до 2040 година показва, че общият брой на населението на България се очаква да бъде 6 135 500 души или с близо 12% по-малко спрямо това, което е към 2020 г. Това ще повлияе съществено на броя пътувания с железопътен транспорт, независимо от очакванията за ръст на мобилността и нарастване на използването на железопътния транспорт в общия дял пътувания на гражданите.*

## Анализ на демографските прогнози на НСИ и коефициент на възрастова зависимост по области при хипотеза на конвергентност

*Във всички административни области, освен София град, се очаква спад на населението. Прогнозните данни показват, че коефициентът на възрастова зависимост ще нарасне от 57% към 2020 година на 67% към 2040 година. Това означава, че на 100 лица от населението в „независимите” възрасти (от 15 до 64 години) ще се падат 67 лица от населението в „зависимите” възрасти (населението под 15 и на 65 и повече години).*

Последната демографска прогноза на НСИ от 2018 г. за развитие на населението до 2080 година е базирана на данни от преброяване на населението през 2011 година и съществуващата статистика между двете преброявания. За целите на настоящия документ, ще бъдат разгледани данните от реалистичния вариант на прогнозата, който е съобразен с нормативните изисквания на Европейския съюз за демографското и социално-икономическото развитие на страните членки.

Предвид допускането, че колкото по-далеч във времето е отнесена проекцията, толкова по-малка става прогнозиращата сила на използвания модел, ще обърнем внимание на календарния период 2020, 2025, 2030, 2035 и 2040г.

**Прогнозните данни по пол и възраст**[[5]](#footnote-5) прогнозират задълбочаване на демографските процеси в страната, свързани с намаляване на населението.

Проекцията до 2040 година показва, че общият брой на населението на България се очаква да бъде 6 135 500 души или с близо 12% по-малко спрямо това, което е към 2020 г. През петгодишните периоди е заложено намаляване на населението средно с 3%.

По пол, през 2040 г. мъжете в страната ще наброяват 2 983 954 души, а жените 3 151 546.

Прогнозата по възрастови интервали предвижда към 2040 г. увеличаване на броя на лицата над 85 години и конкретно броя на столетниците, което означава наличие на повече хора извън трудоспособна възраст, които са с по-висока продължителност на живота. Сред тях, по-голям дял ще бъдат жени.

**Прогнозата по области**[[6]](#footnote-6) предвижда ръст на населението за целия период (2020 – 2040г.) само в област София-град. До 2040 г. населението в областта ще нарасне с до 4% или 1,38 млн. души спрямо 1,33 млн. души към 2020 г. Населението на всички други български области ще намалява.

В периода до 2040 г. с близо една трета ще се стопи населението в областите Видин и Смолян (съответно 32% и 31%), следвани от Габрово с отрицателен ръст от 28%.

С най-малък дял на отрицателно процентно изменение за 20 годишния разглеждан период са областите Варна, Пловдив, Сливен и Бургас (7-9% спрямо 2020 г.).

Между 14 и 20% спад в населението са предвидени при 15 от всички 28 области, а между 21 и 25% регистрират областите Перник, Силистра, Враца, Ловеч и Кюстендил.

**Коефициентът на възрастова зависимост** [[7]](#footnote-7) общо за страната показва ръст от близо 10 п.п. на стойностите през 2040 г. (66,7%) спрямо тези от 2020г. (57,0%)[[8]](#footnote-8).

В областите София (столица) (49,3%), Варна (61,9%), Велико Търново (64,4%) и Пловдив (65,3%) стойностите на коефициента към 2040 г. са под средното за страната.

Към 2040 г. най-ниска е именно стойността на коефициента в София (столица) – 49,3% спрямо 48,6% през 2020 г., а най-неблагоприятно е съотношението в областите Смолян и Кюстендил, където според прогнозата стойностите на коефициента през 2040 г. ще достигат съответно 94,3% и 90,6%.

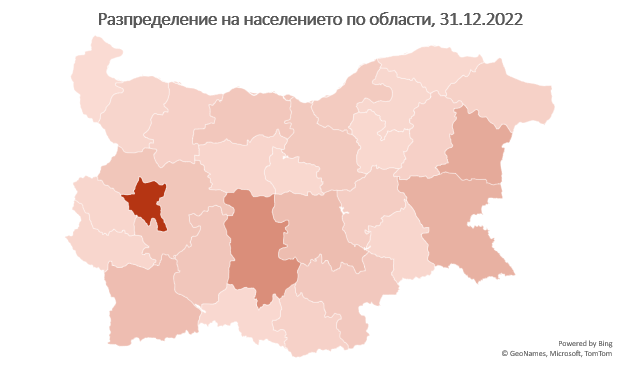
## Разпределение на населението по области и по агломерационни центрове

*Освен застаряване на населението, прогнозните данни очертават допълнителна концентрация на населението в 5те най-големи области на страната (София, Пловдив, Варна, Бургас и Стара Загора), където към 2040 година се очаква да живее около половината население на страната. Икономическото развитие на регионите е неравномерно, като не се очаква бързо сближаване в периода до 2040 година.*

Към края на 2022 г. населените места в България са 5 256, от които 257 са градове и 4 999 села. За същия период в градовете живеят 4 746 710 души (73,6%), а в селата - 1 701 000 души (26,4%) от населението на страната.

35% от населението на страната е концентрирано в шест града (София, Пловдив, Варна, Бургас, Русе и Стара Загора) с население над 100 хил. души.

По области, най-малка по население е област Видин, в която живеят 72 754 души, или 1,1% от населението на страната, а най-голяма е област София (столица) - 1 280 334 души (19,9%). Четири са областите с население над 300 хил. души, като в първите три от тях - София (столица), Пловдив и Варна, живее повече от една трета от населението на страната (36,3%).

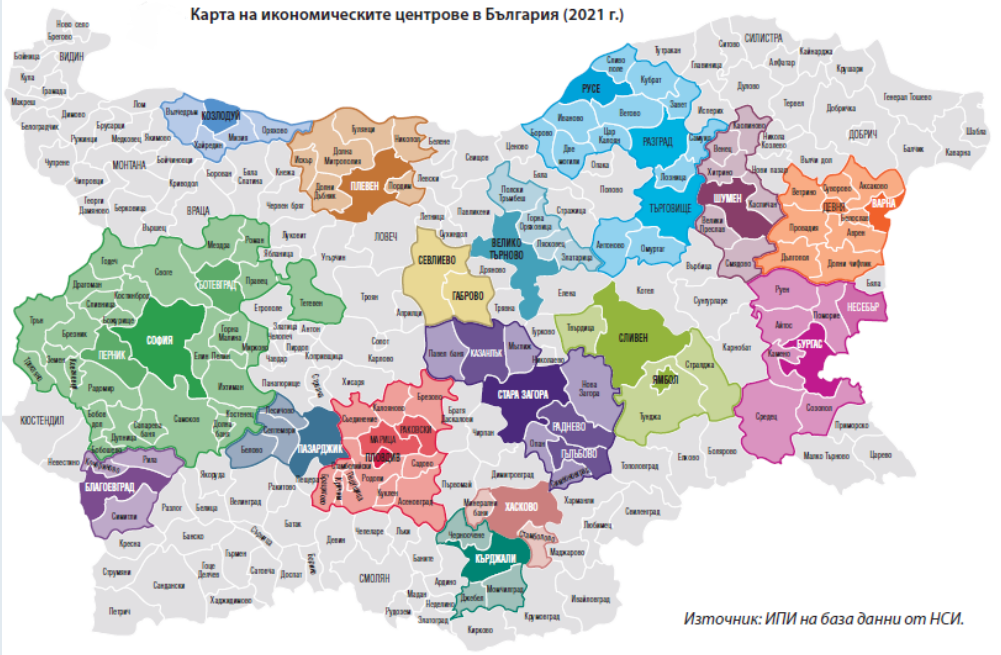
*Източник: НСИ*

В сравнение с 2021 г. единствено област Кърджали и София (столица) увеличават населението си съответно с 1,2 и 0,5%. При всички останали области има намаление, като най-голямо е за областите Видин - с 2,0%, Смолян – с 1,9%, Монтана и Ловеч - с по 1,6%.

Анализът на Института за пазарна икономика "Икономическите центрове в България -   2023"[[9]](#footnote-9) дефинира 16 икономически центъра, които формират голяма част от икономиката на България. Те концентрират стопанска дейност, привличат работници от съседни населени места и имат динамични пазари на труда, а в тяхната периферия попадат общини, които са донори на работна ръка.

Важна методологическа бележка към изследването е, че въпросните центрове не се ограничават от административно-териториалното делене на България, а свързаните помежду си общини често надхвърлят пределите на дадена област или район за планиране.

Оценката на ИПИ отличава шест най-големи икономически центъра в страната, които се заформят и развиват около шестте най-големи областни града в страната (с над 100 хил. души население). В тях е концентрирано около 70% от националното производство. Те са притегателна сила на производствена активност и работници от близките до тях населени места, с които образуват своеобразни агломерации.

*Икономически център „София-Перник-Ботевград“*

„София-Перник-Ботевград“ е центърът с най-високо равнище на икономическо развитие в страната. Двигатели на икономиката в столичния град са търговията, ИКТ и други услуги, а в периферните общини – индустрията, транспортът и логистиката. Чуждестранните инвестиции са високи, а предприятията отчитат значителни приходи от износ. Пазарът на труда се характеризира с ниска безработица, висока заетост и трудови възнаграждения, особено във високотехнологичния сектор. Въпреки негативния естествен прираст -демографските показатели на центъра са благоприятни поради ниското застаряване, високия дял на трудоспособните и положителната миграция. Високият дял на работната сила с висше образование е ключово предимство за потенциала за растеж на столицата.

|  |  |
| --- | --- |
| Ключови индикатори за икономически център „София-Перник-Ботевград“ | |
| Произведена продукция (2021 г.) | 89,7 млрд. лв. |
| Икономически растеж (2012–2021 г.) | 103,5% |
| Приходи от износ (2021 г.) | 46 559 млн. лв. |
| Размер на преките чужди инвестиции (2021 г.) | 15 993 млн. евро |
| Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи (2021 г.) | 11 037 млн. лв. |

*Източник: ИПИ, Икономическите центрове в България 2023, на база данни от НСИ*

***Икономически център „Пловдив-Марица-Раковски“***

Център „Пловдив-Марица-Раковски“ се характеризира с висока степен на икономическо развитие, движено най-вече от силната преработваща промишленост в периферните общини и услугите в община Пловдив. През последното десетилетие в него се наблюдава най-бързият ръст на добавената стойност сред 16-те центъра в страната. Безработицата е ниска в почти всички общини, а заетостта е сред най-високите в страната. Ръстът на заплатите е по-бавен. Демографската картина в центъра е относително благоприятна в сравнение с останалата част от страната. Постиженията на учениците обаче са ниски, а на места има видими проблеми с неграмотността.

|  |  |
| --- | --- |
| Ключови индикатори за икономически център „Пловдив-Марица-Раковски“ | |
| Произведена продукция (2021 г.) | 20,1 млрд. лв. |
| Икономически растеж (2012–2021 г.) | 113,4% |
| Приходи от износ (2021 г.) | 9156 млн. лв. |
| Размер на преките чужди инвестиции (2021 г.) | 1893 млн. евро |
| Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи (2021 г.) | 2109 млн. лв. |

*Източник: ИПИ, Икономическите центрове в България 2023, на база данни от НСИ*

***Икономически център „Варна-Девня“***

„Варна-Девня“ е третият по размер на местната икономика център в страната, като основните му двигатели са секторът на услугите във Варна и силната преработваща промишленост на Девня. Центърът се отличава с високо ниво на привлечените чуждестранни инвестиции и с втората най-висока производителност на труда в страната. Пазарът на труда се характеризира с ниска безработица, висока заетост и високи заплати предимно във водещите отрасли на икономическите ядра. Демографските показатели са относително благоприятни особено на фона на повечето други части на страната. Образователната структура е добра, а учениците в центъра постигат едни от най-високите резултати в България.

|  |  |
| --- | --- |
| Ключови индикатори за икономически център „Варна-Девня“ | |
| Произведена продукция (2021 г.) | 12,4 млрд. лв. |
| Икономически растеж (2012–2021 г.) | 69,5% |
| Приходи от износ (2021 г.) | 4711 млн. лв. |
| Размер на преките чужди инвестиции (2021 г.) | 1467 млн. евро |
| Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи (2021 г.) | 1229 млн. лв. |

*Източник: ИПИ, Икономическите центрове в България 2023, на база данни от НСИ*

***Икономически център „Загоре“***

Икономиката на център „Загоре“ е с най-високата производителност на труда в страната, с нетипичен профил, доминиран от енергетиката и добива на въглища, но и подкрепян от силна преработваща промишленост и услуги в Стара Загора и Казанлък. В центъра извършват дейност и няколко от най-големите работодатели в страната. Пазарът на труда се характеризира с високи заплати, ниска безработица, но има още какво да се желае от гледна точка на заетостта. Населението постепенно се свива, но застаряването е по-бавно в сравнение с други части на страната. Образователната структура е силно доминирана от хора със средно образование, а в някои малки общини има видими проблеми с неграмотността.

|  |  |
| --- | --- |
| Ключови индикатори за икономически център „Загоре“ | |
| Произведена продукция (2021 г.) | 10,6 млрд. лв. |
| Икономически растеж (2012–2021 г.) | 82,2% |
| Приходи от износ (2021 г.) | 2239 млн. лв. |
| Размер на преките чужди инвестиции (2021 г.) | 1095 млн. евро |
| Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи (2021 г.) | 848 млн. лв. |

*Източник: ИПИ, Икономическите центрове в България 2023, на база данни от НСИ*

***Икономически център „Русе-Търговище-Разград“***

Икономиката на „Русе-Търговище-Разград“ е от големите и добре развитите сред 16-те икономически центъра, въпреки че през последните години не бележи значителен растеж. Водеща роля играят няколко големи предприятия в преработващата промишленост, които създават значителна част от заетостта. Пазарът на труда е неравномерно развит, като на места има клъстери с висока и дългосрочна безработица и ниска заетост. Демографските процеси са силно неблагоприятни – населението се свива и застарява бързо. Образователната структура не е особено благоприятна, най-вече ако Русе се отдели от останалите общини.

|  |  |
| --- | --- |
| Ключови индикатори за икономически център „Русе-Търговище-Разград“ | |
| Произведена продукция (2021 г.) | 9,97 млрд. лв. |
| Икономически растеж (2012–2021 г.) | 69,6% |
| Приходи от износ (2021 г.) | 4553 млн. лв. |
| Размер на преките чужди инвестиции (2021 г.) | 626 млн. евро |
| Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи (2021 г.) | 866 млн. лв. |

*Източник: ИПИ, Икономическите центрове в България 2023, на база данни от НСИ*

***Икономически център „Бургас-Несебър“***

Център „Бургас-Несебър“ има силно развита и разнообразна икономика. Растежът ѝ е по-бавен в сравнение с останалите центрове най-вече заради негативното влияние на ковид пандемията върху туризма. Инвестициите са високи, като по ПЧИ на човек от населението центърът се нарежда веднага след столицата. Пазарът на труда се свива бързо, но пикът на безработицата вече е преодолян. Центърът привлича значителен брой мигранти, като механичният прираст надхвърля негативния ефект на отрицателния естествен прираст. Образователната структура е благоприятна, а резултатите на учениците – сред най-високите в страната.

|  |  |
| --- | --- |
| Ключови индикатори за икономически център „Бургас-Несебър“ | |
| Произведена продукция (2021 г.) | 7,73 млрд. лв. |
| Икономически растеж (2012–2021 г.) | 52,6% |
| Приходи от износ (2021 г.) | 3489 млн. лв. |
| Размер на преките чужди инвестиции (2021 г.) | 2211 млн. евро |
| Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи (2021 г.) | 1087 млн. лв. |

*Източник: ИПИ, Икономическите центрове в България 2023, на база данни от НСИ*

## Дисбаланси между Северна и Южна България

*Дисбалансите между Северна и Южна България се задълбочават, като те имат отражение не само върху икономическото развитие на двете територии, но и върху демографските процеси. Към 2022 г. 66,2% от цялото население на страната e концентрирано в Южна България, а останалата една трета, населява Северна България. Тази тенденция се очаква да се запази и към 2040 година. Северна България се характеризира с по-слабо развита икономика, по-застаряващо население и нисък коефициент на демографско заместване*

Демографските процеси и тенденции през последните десетилетия в страната илюстрират известни регионални различия, които стават повод и за значителен демографски дисбаланс между обособените за целите на настоящия документ части на страната – Северна и Южна България[[10]](#footnote-10).

Към 31.12.2022 г. 4 265 990 души или 66,2% от цялото население на страната e концентрирано в Южна България. Съответно 2 181 720 души или останалата една трета, населяват Северна България. Съотношението градско към селско население за страната се запазва и при двете разглеждани териториални единици, като съответно 68,8% и 76,1% от населението в Северна и Южна България живее в градовете.

*Източник: НСИ, собствени изчисления*

Лицата на 65 и повече навършени години в Северната част на страната представляват 25,8% от населението в нея, което е над средното за страната (23,5%). Делът на същите лица в Южна България е 22,3%.

Делът на децата до 15 години в Северна България към края на 2022 година е 13,3% (под средното за цялата страната – 14,2%), а в Южна България – 14,6%.

Респективно коефициентът на възрастова зависимост за Северна България е по-висок спрямо средното за страната и спрямо този показател за Южна България (64,2% за Северна България и 58,5% за Южна), което показва, че на 100 лица в активна възраст 15 – 64 навършени години за Северна България се падат съответно 64 лица в неактивна възраст (под 15 и на 65 и повече години) и 58 лица за Южна България.

Възпроизводството на трудоспособното население в двете части на страната през коефициента на демографско заместване показва известна диспропорция по отношение и на съотношението между броя на влизащите в трудоспособна възраст (15 - 19 години) и броя на излизащите от трудоспособна възраст (60 - 64 години). Към края на 2022 г. стойностите на коефициента на демографско заместване за Северна и Южна България е съответно 62% и 68% при средно за страната 66%.

*Източник: НСИ, собствени изчисления*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Коефициент на възрастова зависимост | Коефициент на демографско заместване |
| *Северна България* | 64% | 62% |
| *Южна България* | 59% | 68% |
| *Общо за страната* | 60% | 66% |

*Източник: НСИ, собствени изчисления*

***Раждаемост***

Данните за раждания по статистически райони показват, че към края на 2022 г. 68,7% или 39 130 от всички родени деца са родени в Южна България.

Коефициентът на раждаемост също показва по-високи стойности за трите района на планиране, които са включени в пределите на Южна България. Осреднена, средната възраст на майката при раждане на първо дете в Южната част на страната (27,3г.) обаче остава по-висока спрямо тези в Северна (26,5г.)

*Източник: НСИ*

***Вътрешна и външна миграция***

Съществено влияние върху броя и структурите на населението в страната оказват и процесите по вътрешна и външна миграция. Именно посоката на движение на емигранти и имигранти в и извън границите на страната допринасят за съществуващите диспропорции в двете части, на които условно я разделяме.

Към края на 2022 г. в преселванията между населените места в страната са участвали 102 920 лица. Най-голям брой от преселващите се в страната са избрали за свое ново местоживеене област София (столица) (17 196). Областите с най-големи относителни дялове в миграционния поток към област София (столица) са София – 13,0% и Благоевград – 7,2% . Най-малко преселили се в столицата са от областите Разград и Силистра - по 0,7%, и Търговище – 0,8%.

По данните от последното преброяване 13 175 души са променили своя настоящ адрес от страната в чужбина, а 40 619 лица са променили своето обичайно местоживеене от чужбина в България. Сред дошлите да живеят в страната най-висок е делът на имигрантите от Турция (23,1%), Германия (12,1%) и Сирия (9,0%), като няма данни къде са избрали да се заселят в страната.

Изменението на населението в резултат на външната миграция, измерено чрез коефициента на нетна миграция, е + 4,2‰. През 2022 г. двадесет и две области имат положителен механичен прираст. Най-голям механичен прираст има в областите Кърджали (21,5‰), София (столица) (7,9‰), Бургас (7,1‰) и Пловдив (7,0‰). С най-голямо намаление на населението в резултат на отрицателния механичен прираст са областите Смолян ( 4,5‰), Хасково ( 1,5‰) и Ловеч (-1,1‰).

## Коефициент на възрастова зависимост

*Регионалните различия се илюстрират и от данните за коефициента на възрастова зависимост в отделните области на страната. В регионален аспект делът на лицата на 65 и повече навършени години е най-висок в областите Видин (31,1%), Габрово (30,0%) и Кюстендил (28,0%). Общо в двадесет и две области този дял е над средния за страната. Най-нисък е делът на възрастното население в областите София (столица) – 19,2%, Варна – 21,4%, и Благоевград – 21,6%.*

В края на 2022 г. лицата на 65 и повече навършени години са 1 515 383, което се равнява на 23,5% от населението на страната. В сравнение с 2021 г. делът на населението в тази възрастова група нараства с 0,1 процентни пункта. Към същия период децата до 15 години в страната са 913 419, или 14.2% от общия брой на населението.

В регионален аспект делът на лицата на 65 и повече навършени години е най-висок в областите Видин (31,1%), Габрово (30,0%) и Кюстендил (28,0%). Общо в двадесет и две области този дял е над средния за страната. Най-нисък е делът на възрастното население в областите София (столица) – 19,2%, Варна – 21,4%, и Благоевград – 21,6%.

Относителният дял на населението под 15 години е най-висок в областите Сливен – 18,9%, Ямбол – 15,2%, и Бургас – 15,1% от населението на областта. Общо в осемнадесет области този дял е под общия за страната, като най-нисък е в областите Смолян – 10,8%, Видин – 11,5%, и Габрово – 11,8%.

Към 31.12.2022 г. общият коефициент на възрастова зависимост[[11]](#footnote-11) в България е 60,4%, или на всяко лице в зависимите възрасти (под 15 и над 65 години) се падат по-малко от две лица в активна възраст. Коефициентът в градовете е 56,8%, а в селата – 71,6%. Във всички области на страната този показател е над 50,0%. Най-ниска е стойността на коефициента в София (столица) – 51,4%, а най-неблагоприятно е съотношението в областите Видин – 74,5%, Габрово – 71,8%, и Ямбол – 71,4%.

# ЖП инфраструктура

*Състоянието на железопътната инфраструктура има съществена роля за подобряване на качеството на железопътните услуги, повишаване на удовлетвореността на пътниците и повишаване на търсенето на железопътни пътнически услуги. Последователният спад в общата дължина на железопътните линии в страната не благоприятства бързия ръст на броя пътници и извършената работа в пътниккилометри.*

## Дължина на железопътната мрежа

Общата дължина на железопътните линии включва текущ път и гарови коловози. В текущия път влизат дължина на железопътни линии между оси на гари и разстояние от гранични гари до държавната граница. Дължината на удвоените и електрифицираните линии се измерва в една посока.[[12]](#footnote-12)

Според Годишна програма за изграждане, поддържане, ремонт, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура в България за 2022 г. на „Национална компания „Железопътна инфраструктура“[[13]](#footnote-13) обща разгъната дължина (ОРД) на железопътната мрежа – 6 455 км, от които:

* с нормално междурелсие 1 435 мм са 6 302 км, в т.ч.:
  + дължина на открит железен път с нормално междурелсие – 3 906 км;
  + двойни жп линии – 995 км;
  + теснопътни жп линии (760 мм) – 125 км;
  + дължина на гарови коловози – 1 429 км:
    - с междурелсие 1 435 мм – 1 401 км;
    - с междурелсие 760 мм – 13 км;
    - с междурелсие 1520 мм – 15 км.
* Железопътни съоръжения:
  + железопътни тунели – 186 бр., с обща дължина 47,9 км;
  + железопътни мостове – 995 бр., с обща дължина 43,1 км;
  + железопътни прелези – 757 бр.;
* Железопътни мостове - 995 бр., с обща дължина 43,1 км, в т.ч.:
  + със стоманена конструкция -2 3 9 бр., с обща дължина 11,5 км;
  + със стоманобетонна конструкция - 707 бр., с обща дължина 29,7 км;
  + с друга конструкция – 49 бр. с обща дължина 1,9 км.
* Железопътни тунели - 186 бр., с обща дължина 47,9 км;
* Безнаставов релсов път - с обща разгъната дължина 2 159 км (или 32,8% от ОРД).

Мрежата за движение на железопътни влакове в България се управлява от Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Управителят на железопътната инфраструктура – НКЖИ стопанисва 298 гари, 17 разделни поста (РП) и 395 спирки към месец март 2021 г., от тях 285 гари, 9 РП и 395 спирки са открити за пътническо движение.[[14]](#footnote-14)

**Към 2022 г. общата дължина на ЖП линиите в България е с дължина 4029 км, в т.ч. 3005 км електрифицирани ЖП линии и 995 км двойни ЖП линии[[15]](#footnote-15).** В Северна България текущият ЖП път е с дължина 1761 км, в т.ч. 1246 км електрифицирани ЖП линии и 525 км двойни ЖП линии. В Южна България текущият ЖП път е с дължина 2268 км, в т.ч. 1759 км електрифицирани линии и 470 км двойни ЖП линии[[16]](#footnote-16).

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Дължина на ЖП линии в България към 31.12.2022 г.  Мерна единица: км | Обща дължина на ЖП линии | Двойни ЖП линии | Електрифицирани ЖП линии |
| **Общо** | **4029** | **995** | **3005** |
| **Северна България** | **1761** | **525** | **1246** |
| **Северозападен район** | **648** | **191** | **443** |
| Видин | 108 |  | 93 |
| Враца | 112 | 66 | 111 |
| Ловеч | 108 | 9 | 9 |
| Монтана | 114 |  | 114 |
| Плевен | 206 | 116 | 116 |
| **Северен централен район** | **627** | **89** | **431** |
| Велико Търново | 236 | 82 | 159 |
| Габрово | 74 |  | 74 |
| Разград | 92 | 7 | 49 |
| Русе | 155 |  | 149 |
| Силистра | 70 |  |  |
| **Североизточен район** | **486** | **245** | **372** |
| Варна | 199 | 114 | 157 |
| Добрич | 60 |  |  |
| Търговище | 72 | 72 | 72 |
| Шумен | 155 | 59 | 143 |
| **Южна България** | **2268** | **470** | **1759** |
| **Югозападен район** | **860** | **169** | **663** |
| Благоевград | 161 |  | 104 |
| Кюстендил | 121 |  | 64 |
| Перник | 115 | 8 | 84 |
| София | 295 | 105 | 253 |
| София (столица) | 168 | 56 | 158 |
| **Южен централен район** | **782** | **116** | **492** |
| Кърджали | 67 |  |  |
| Пазарджик | 185 | 57 | 57 |
| Пловдив | 324 | 59 | 285 |
| Смолян |  |  |  |
| Хасково | 206 |  | 150 |
| **Югоизточен район** | **626** | **185** | **604** |
| Бургас | 178 | 116 | 162 |
| Сливен | 134 | 8 | 134 |
| Стара Загора | 261 | 31 | 261 |
| Ямбол | 53 | 30 | 47 |

*Източник: НСИ, собствени изчисления*

Според Евростат към 2022 г. общата дължина на железопътните линии в България е 5 451 км, с 9 км по-малко в сравнение с 2021 г., когато дължината на релсите в железопътния транспорт в страната е била 5 460 км.[[17]](#footnote-17) Ясно се вижда тенденцията за намаляване на дължината на железопътните линии за целия изследван период (2012-2022 г.).

По индикатор дължина на текущия ЖП път в км към 2022 г. железопътната ни мрежа е с дължина 4 029 км, с 2 км по-малко в сравнение с 2021 г., когато текущия ЖП път е бил с дължина 4 031 км.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| *Дължина на железопътните линии в км*  *Railway transport - length of tracks  Unit of measure: Kilometre Online data code: RAIL\_IF\_TRACKS Source of data: Eurostat* | 5658 | 5540 | 5493 | 5486 | 5486 | 5468 | 5470 | 5466 | 5464 | 5460 | 5451 |
| Дължина на текущия ЖП път в км  *Railway transport - length of lines, by track gauge Unit of measure: Kilometre Online data code: RAIL\_IF\_LINE\_GA Source of data: Eurostat last update: 30/09/2023* | 4070 | 4032 | 4023 | 4019 | 4029 | 4030 | 4030 | 4030 | 4029 | 4031 | 4029 |

*Източник: Eurostat*

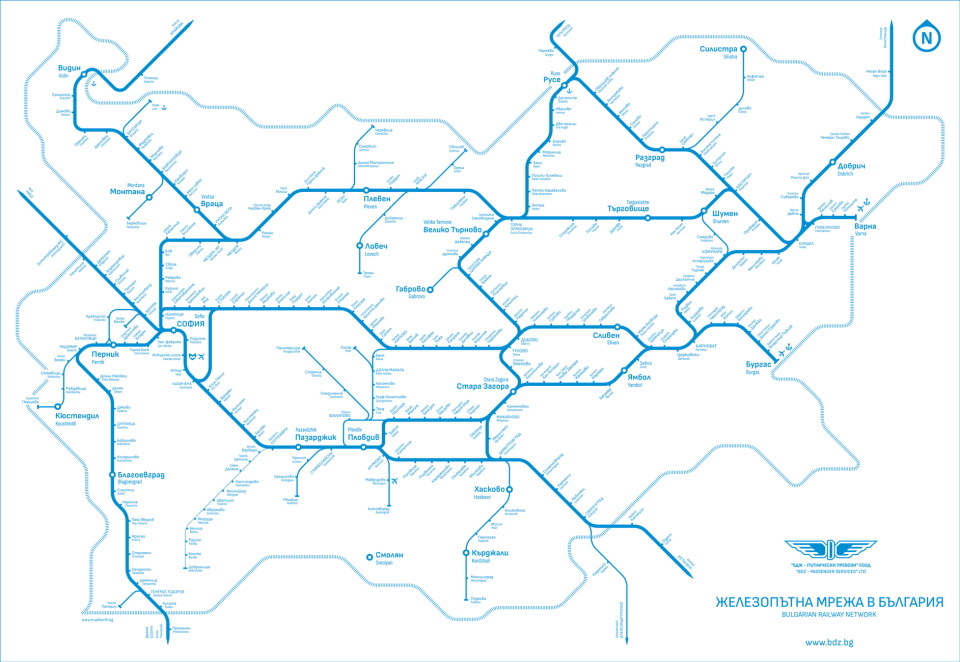
Движението на товарните и пътническите влакове през 2022 г*[[18]](#footnote-18)*. е със следното разпределение в хиляди влаккилометри:

|  |  |
| --- | --- |
| 2022 г. | Хиляди км |
| Товарни влакове | 9764,0 влаккилометри |
| Пътнически влакове | 20092,6 влаккилометри |

*Източник: НСИ*

Към настоящия момент железопътната мрежа[[19]](#footnote-19) в България се състои от 9 главни ЖП линии[[20]](#footnote-20):

* Калотина-запад – София – Пловдив – Свиленград – държавните граници с Турция и Гърция;
* София – Мездра – Плевен – Левски – Горна Оряховица – Търговище – Шумен – Варна;
* Илиянци – Карлово – Тулово – Дъбово – Зимница и Карнобат – Синдел – Варна;
* Русе – Горна Оряховица – Дъбово – Тулово – Стара Загора – Михайлово – Димитровград – Подкова;
* София – Владая – Перник – Радомир – Дупница – Благоевград – Кулата;
* Волуяк – Батановци – Радомир – Кюстендил – Гюешево;
* Мездра – Бойчиновци – Брусарци – Видин и Мездра-юг – Руска Бяла;
* Пловдив – Филипово – Михайлово – Стара Загора – Ямбол – Зимница – Карнобат – Бургас;
* Русе – Разград – Каспичан.



*Източник: TrueNorth.bg, Схема на железопътната мрежа в България. линк: https://truenorth.bg/pages-94-shema-na-jelezopatnata-mreja-v-balgariia по данни на Национална Компания Железопътна Инфраструктура https://www.rail-infra.bg/bg/12*

Според данни на Евростат **към 2022 г. са регистрирани 1600 млн. пкм[[21]](#footnote-21) (пътниккилометра) с влак,** с 13,8% спад в сравнение с регистрираните данни от 2013 г. (1821 пкм), но същевременно с това с 30,1% ръст в сравнение с данните за 2020 г. (1118 пкм) и с 24,8% ръст в сравнение с данните към 2021 г. (1203 пкм).[[22]](#footnote-22)

2022 година е своеобразен пик в целия изследван период. С изключение на 2013 г., когато са реализирани 1 821 млн. пкм и 2014 г. – с реализирани 1 698 млн. пкм, през всички следващи години до 2022 г. реализираните пкм са по-малко в сравнение с 2022 г.

Към 2022 г. са били осъществени около 23 милиона пътувания на пътници с влак за година, с около 12,9% по-малко в сравнение с 2013 г. (26 милиона пътувания на пътници с влак за година), но с 34,6% повече в сравнение с данните от 2021 г.

## Динамика в дължината на железопътната мрежа

През 2022 г. общата дължина на ЖП линиите е 4029 км, с 2 км по-малко в сравнение с предходната 2021 г., когато е била 4031 км, и с 1 км по-малко в сравнение с 2018 г., когато е била 4030 км[[23]](#footnote-23).

През последните 5 години (от 2018 г. до 2022 г.) общата дължина на ЖП линиите в Северна България се е увеличила с 2 км от 1759 км до 1761 км, а общата дължина на ЖП линиите в Южна България е намаляла с 3 км – от 2271 км до 2268 км.

Дължината на двойните ЖП линии е 995 км, като през 2020 г. се е увеличила с 5 км от 990 км. Удължаването е било извършено в област Бургас (Югоизточен район) – от 111 км до 116 км.

Най-осезаеми промени се отчитат по отношение на дължината на електрифицираните ЖП линии в България, които в периода 2020 – 2022 г. са се увеличили със 134 км – от 2871 км през 2020 г. до 3005 г. през 2022 г. Това се дължи главно на увеличаване дължината на електрифицираните ЖП линии в Южна България – в Южен Централен район и в Югоизточен район. В област Хасково (Южен Централен район) през 2020 г. електрифицираните ЖП линии са били с дължина 61 км, през 2021 г. – 149 км, а през 2022 г. – 150 км. В област Стара Загора (Югоизточен район) през 2020 г. електрифицираните ЖП линии са били с дължина 237 км, а през 2021 г. – 261 км.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Година | Статистически райони | Северна България | Южна България | Общо |
| 2022 | **Обща дължина на ЖП линиите** | **1761** | **2268** | **4029** |
| Двойни ЖП линии | 525 | 470 | 995 |
| Електрифицирани ЖП линии | 1246 | 1759 | 3005 |
| 2021 | **Обща дължина на ЖП линиите** | **1761** | **2270** | **4031** |
| Двойни ЖП линии | 525 | 470 | 995 |
| Електрифицирани ЖП линии | 1246 | 1755 | 3001 |
| 2020 | **Обща дължина на ЖП линиите** | **1759** | **2270** | **4029** |
| Двойни ЖП линии | 525 | 465 | 990 |
| Електрифицирани ЖП линии | 1249 | 1622 | 2871 |
| 2019 | **Обща дължина на ЖП линиите** | **1759** | **2271** | **4030** |
| Двойни ЖП линии | 525 | 465 | 990 |
| Електрифицирани ЖП линии | 1249 | 1621 | 2870 |
| 2018 | **Обща дължина на ЖП линиите** | **1759** | **2271** | **4030** |
| Двойни ЖП линии | 525 | 465 | 990 |
| Електрифицирани ЖП линии | 1249 | 1621 | 2870 |

*Източник: НСИ, Дължина на железопътните линии към 31.12.2022 г.*

## Дължина на железопътни линии на 100 кв. км територия

Средната гъстота на ЖП мрежата в България е 3,6 км на 100 кв. км територия[[24]](#footnote-24). Гъстотата на ЖП мрежата в София е най-висока, приблизително 3,5 пъти повече от средното ниво за страната – 12,7 км на 100 кв. км територия при 3,6 км. на 100 кв. км в страната. Столичната ЖП гара е основен железопътен възел в страната.

След София с най-висока гъстота на железопътната мрежа към 2021 г. са област Русе (5,5 км на 100 кв. км територия), Пловдив (5,4 км на 100 кв. км територия), Варна (5,2 км на 100 кв. км територия), Велико Търново (5,1 км на 100 кв. км територия), Стара Загора (5,1 км на 100 кв. км територия).

С най-слаба гъстота на железопътната мрежа са област Смолян, като в областта практически липсват железопътни линии (0,0 км на 100 кв. км територия), област Добрич (1,3 км на 100 кв. км територия) и Ямбол (1,6 км на 100 кв. км територия).

*Източник: Институт за пазарна икономика (ИПИ)*

## Дължина на железопътни линии на 10 000 души население

Към 2021 г. дължината на железопътната мрежа в България е 4031 км, като средната гъстота на ЖП мрежата е 3,63 км на 100 кв. км територия, а дължината на железопътните линии на 10 000 души население – 5,89 км.[[25]](#footnote-25)

По гъстота на ЖП мрежата спрямо площта на страната дължината на железопътните линии в България е 3,63 км на 100 км2 територия – с 1,16 км на 100 км2 територия под средното ниво за Европа (4,79 км на 100 км2 територия).

Дължината на железопътните линии спрямо населението в България е 5,89 км на 10 000 души. По този показател България е над средното ниво за Европа (4,35 км на 10 000 души население).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Плътност на мрежата по площ на страната и население през 2021 г | | |
| Държава | Дължина на железопътни линии по площ на страната  *Мерна единица: км на 100 км²* | Дължина на железопътни линии по население  *Мерна единица: км на 10 000 души население* |
| *Година* | *2021* | *2021* |
| Австрия | 6.74 | 6.32 |
| Белгия | 11.80 | 3.11 |
| България | 3.63 | 5.89 |
| Хърватия | 4.62 | 6.75 |
| Чехия | 12.11 | 8.90 |
| Дания | 6.24 | 4.17 |
| Естония | 3.18 | 10.82 |
| Финландия | 1.75 | 10.67 |
| Франция | 5.05 | 4.10 |
| Германия | 11.01 | 4.73 |
| Гърция | 1.78 | 2.19 |
| Унгария | 8.26 | 7.90 |
| Ирландия | 2.40 | 3.37 |
| Италия | 6.12 | 3.13 |
| Косово | 4.01 | 2.43 |
| Латвия | 3.43 | 11.80 |
| Литва | 2.93 | 6.80 |
| Люксембург | 10.48 | 4.20 |
| Северна Македония | 2.72 | 3.72 |
| Нидерландия | 7.35 | 1.76 |
| Норвегия | 1.00 | 7.25 |
| Полша | 6.17 | 5.07 |
| Португалия | 2.74 | 2.47 |
| Румъния | 4.46 | 5.53 |
| Сърбия | 3.77 | 4.90 |
| Словакия | 7.40 | 6.67 |
| Словения | 5.95 | 5.72 |
| Испания | 3.06 | 3.30 |
| Швеция | 2.68 | 10.44 |
| Швейцария | 12.83 | 6.09 |
| Великобритания | 6.73 | 2.43 |
| Всички държави (средно) | 4.79 | 4.35 |

*Източник: IRG-Rail.eu, Source:* [*2023 - Market Monitoring - IRG Rail (irg-rail.eu)*](https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/383,2023.html)

## Процент електрифицирани линии

Към 2022 г. електрифицираните линии в България са с обща дължина 3005 км, което представлява 74,58% от общата дължина на железопътната мрежа в страната (4029 км).[[26]](#footnote-26)

В периода между 2018 г. и 2022 г. дължината на електрифицираните ЖП линии в България се е увеличила със 135 км – от 2870 км до 3005 км, докато общата дължина е намаляла с 1 км – от 4030 км през 2018 г. до 4029 км през 2022 г.

Дължината на електрифицираните линии в Северна България е 1246 км, което спрямо общата дължина на ЖП линиите (1761 км) представлява 70,8%. В периода между 2018 г. и 2022 г. дължината на електрифицираните ЖП линии в Северна България е намаляла с 3 км – от 1249 км до 1246 км, докато общата дължина на ЖП линиите се е увеличила с 2 км – от 1759 км до 1761 км.

Дължината на електрифицираните линии в Южна България е 1759 км, което спрямо общата дължина на ЖП линиите (2268 км) представлява 77,6%. В периода между 2018 г. и 2022 г. дължината на електрифицираните ЖП линии в Южна България се е увеличила със 138 км – от 1621 км до 1759 км, докато общата дължина на ЖП линиите е спаднала с 3 км – от 2271 км през 2018 г. до 2268 км през 2022 г.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 2022 г. | Обща дължина на ЖП линиите | Електрифицирани ЖП линии | Процентен дял електрифицирани линии спрямо общата дължина на ЖП линиите |
| Общо | **4029** | **3005** | **74.6%** |
| Северна България | **1761** | **1246** | **70.8%** |
| Северозападен район | 648 | 443 | 68.4% |
| Северен централен район | 627 | 431 | 68.7% |
| Североизточен район | 486 | 372 | 76.5% |
| Южна България | **2268** | **1759** | **77.6%** |
| Югоизточен район | 626 | 604 | 96.5% |
| Югозападен район | 860 | 663 | 77.1% |
| Южен централен район | 782 | 492 | 62.9% |

*Източник: НСИ, Дължина на железопътните линии към 31.12.2022 г., Собствени изчисления*

През последните пет години (от 2018 г. до 2022 г.) делът на електрифицираните линии спрямо общата дължина на ЖП линиите в България са се увеличили с 3,36 пр. п. [[27]](#footnote-27) През 2018 г. електрифицираните линии са били с дължина 2870 км, което е 71,2% от общата дължина на ЖП линиите в страната (4030 км). През 2021 г. е регистрирано най-значимото увеличение на електрифицираните линии спрямо общата дължина на ЖП мрежата - 3001 км електрифицирани линии спрямо 4031 км обща дължина на ЖП линиите.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Процентен дял електрифицирани линии спрямо общата дължина на ЖП линиите между 2018 г. и 2022 г. | Статистически райони | Северна България | Южна България | **Общо** |
| 2022 | Обща дължина на ЖП линиите | 1761 | 2268 | **4029** |
| Електрифицирани ЖП линии | 1246 | 1759 | **3005** |
| *Процентно съотношение на електрифицираните линии спрямо общата дължина на линиите* | *70.76%* | *77.56%* | *74.58%* |
| 2021 | Обща дължина на ЖП линиите | 1761 | 2270 | **4031** |
| Електрифицирани ЖП линии | 1246 | 1755 | **3001** |
| *Процентно съотношение на електрифицираните линии спрямо общата дължина на линиите* | *70.76%* | *77.31%* | *74.45%* |
| 2020 | Обща дължина на ЖП линиите | 1759 | 2270 | **4029** |
| Електрифицирани ЖП линии | 1249 | 1622 | **2871** |
| *Процентно съотношение на електрифицираните линии спрямо общата дължина на линиите* | *71.01%* | *71.45%* | *71.26%* |
| 2019 | Обща дължина на ЖП линиите | 1759 | 2271 | **4030** |
| Електрифицирани ЖП линии | 1249 | 1621 | **2870** |
| *Процентно съотношение на електрифицираните линии спрямо общата дължина на линиите* | *71.01%* | *71.38%* | *71.22%* |
| 2018 | Обща дължина на ЖП линиите | 1759 | 2271 | **4030** |
| Електрифицирани ЖП линии | 1249 | 1621 | **2870** |
| *Процентно съотношение на електрифицираните линии спрямо общата дължина на линиите* | *71.01%* | *71.38%* | *71.22%* |

*Източник: НСИ, Дължина на железопътните линии към 31.12.2022 г., Собствени изчисления*

Напълно електрифицирани (100%) са линиите в области Монтана, Габрово, Търговище, Сливен, Стара Загора, а във Враца – на 99,1%. Над 90% електрифицирани са линиите в области Русе (96,1%), София - столица (94,1%), Шумен (92,3%) и Бургас (91%).

Няма електрифицирани линии (0%) в Смолян (там изобщо няма ЖП инфраструктура), Кърджали, Добрич и Силистра. В Ловеч електрифицираните линии представляват 8,3% от железопътната инфраструктура в областта, а в Пазарджик – 30,8%.[[28]](#footnote-28)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 2022 | | | |
|  | Обща дължина на ЖП линиите | Електрифицирани ЖП линии | Процентен дял електрифицирани линии спрямо общата дължина на ЖП линиите |
| **Общо** | **4029** | **3005** | **74.58%** |
| **Северна България** | **1761** | **1246** | **70.76%** |
| **Северозападен район** | **648** | **443** | **68.36%** |
| Видин | 108 | 93 | 86.11% |
| Враца | 112 | 111 | 99.11% |
| Ловеч | 108 | 9 | 8.33% |
| Монтана | 114 | 114 | 100.00% |
| Плевен | 206 | 116 | 56.31% |
| **Северен централен район** | **627** | **431** | **68.74%** |
| Велико Търново | 236 | 159 | 67.37% |
| Габрово | 74 | 74 | 100.00% |
| Разград | 92 | 49 | 53.26% |
| Русе | 155 | 149 | 96.13% |
| Силистра | 70 | 0 | 0.00% |
| **Североизточен район** | **486** | **372** | 76.54% |
| Варна | 199 | 157 | 78.89% |
| Добрич | 60 | 0 | 0.00% |
| Търговище | 72 | 72 | 100.00% |
| Шумен | 155 | 143 | 92.26% |
| **Южна България** | **2268** | **1759** | **77.56%** |
| **Югозападен район** | **860** | **663** | **77.09%** |
| Благоевград | 161 | 104 | 64.60% |
| Кюстендил | 121 | 64 | 52.89% |
| Перник | 115 | 84 | 73.04% |
| София | 295 | 253 | 85.76% |
| София (столица) | 168 | 158 | 94.05% |
| **Южен централен район** | **782** | **492** | 62.92% |
| Кърджали | 67 | 0 | 0.00% |
| Пазарджик | 185 | 57 | 30.81% |
| Пловдив | 324 | 285 | 87.96% |
| Смолян | 0 | 0 | 0.00% |
| Хасково | 206 | 150 | 72.82% |
| **Югоизточен район** | **626** | **604** | 96.49% |
| Бургас | 178 | 162 | 91.01% |
| Сливен | 134 | 134 | 100.00% |
| Стара Загора | 261 | 261 | 100.00% |
| Ямбол | 53 | 47 | 88.68% |

*Източник: НСИ, Дължина на железопътните линии към 31.12.2022 г., Собствени изчисления*

Към 2021 г. делът на електрифицираните линии в представлява 74,4% спрямо общата дължина на железопътната мрежа България. По този индикатор България е над средното ниво за Европа (55,8%).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Дължина на електрифициран маршрут (в км и в процентен дял спрямо общата дължина на маршрута) през 2021 г | Дължина на електрифицирани линии  *Километри* | Дял електрифицирани линии спрямо общата дължина на ЖП мрежата  *Процент* |
| България (общо) | 3001 | 74.4% |
| Европа (общо) | 130453 | 55.8% |

*Източник: IRG-Rail.eu, Source:* [*2023 - Market Monitoring - IRG Rail (irg-rail.eu)*](https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/383,2023.html)

## Планирани модернизации на жп инфраструктурата до 2040 г.

От Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура – 2014-2020 г.“ към планираните модернизации към железопътния транспорт имат отношение шест проекта, които към настоящия момент са в режим на изпълнение:

**Модернизация на железопътна линия София – Драгоман-сръбска граница: жп участък Волуяк – Драгоман - фаза 1**

Проектът включва частично удвояване и модернизация на елементите на железопътната инфраструктура на жп участък Волуяк-Драгоман с дължина 33,34 км, съгласно изискванията на ТСОС и на Регламент 1315/2013 за скорост 160 км/ч за пътнически влакове и 120 км/ч за товари влакове.

**Възстановяване, ремонт и модернизация на Тягови подстанции - Варна и Разград, и изграждане на Тягова подстанция Русе и въвеждане на система за телеуправление и телесигнализация**

SCADA – включва се модернизацията на три тягови подстанции, разположени по главната жп линия Русе-Варна, част от разширената трансевропейска транспортна мрежа.

**Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене**

Проектът предвижда цялостна реконструкцията на приемните здания, с което да гарантират сигурността на пътниците и качество на предлагане на услугите, комфортна работна среда за служителите, както и привеждане на околното пространство съгласно изискванията за достъпност на хора с увреждания и хора в неравностойно положение. Ще се изпълнят мерки за повишаване енергийната ефективност на обществените пространства, въвеждане на интелигентни, модерни системи за управление на системи за отопление, климатизация, осветление, информация и др. Ще се извърши саниране и конструктивно усилване на отделни елементи от носещите конструкции, подмяна на покривните конструкции, частично функционално преустройство на помещенията, подмяна на електроинсталации, водоснабдителните и канализационните системи, ще се извърши паркоустройство и благоустройство на околното пространство и т.н.

**Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора**

Проектът предвижда цялостна реконструкция на приемните здания (за Нова Загора ново приемно здание), с което да се гарантират сигурността на пътниците и качеството на предлагане на услугите, комфортна работна среда за служителите, както и привеждане на околното пространство съгласно изискванията за достъпност на хора с увреждания и хора в неравностойно положение. Ще се изпълнят мерки за повишаване енергийната ефективност на обществените пространства, въвеждане на интелигентни, модерни системи за управление на системи за отопление, климатизация, осветление, информация и др. Ще се извърши саниране и конструктивно усилване на отделни елементи от носещите конструкции, подмяна на покривните конструкции, частично функционално преустройство на помещенията, подмяна на електроинсталациите, водоснабдителните и канализационните системи, ще се извърши паркоустройство и благоустройство на околното пространство и т.н.

**Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2**

С изпълнението на проекта ще бъдат рехабилитирани/модернизирани останалите необновени до момента жп участъци по линията Пловдив-Бургас, както следва:

* Компонент 1 - Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации по железопътната линия Пловдив-Бургас – изграждане на: сигнализация в 18 гари; с-ма за влаков контрол ETCS, ниво 1; с-ма за диспечерска централизация в участъка Маноле-Бургас; с-ма за влакова комуникация GSM-R; полагане на оптичен кабел;
* Компонент 2 - Изграждане на надлези/подлези за железопътната линия Пловдив–Бургас на мястото на съществуващи прелези–премахване на жп прелези и изграждане на надлези;
* Компонент 3 - Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград-Айтос за защита на железния път от неблагоприятни атмосферни влияния;
* Компонент 4 - Рехабилитация на жп участък Скутаре–Оризово–подновяване на железен път, реконструиране на мостове, подновяване на съществуваща контактна мрежа и на сигнализация в гари;
* Компонент 5 - Модернизация на жп участък Оризово – Михайлово – подновяване и изграждане на железен път и контактна мрежа, реконструиране на мостове, изграждане на тунел, модернизация на ТПС Чирпан, премахване на жп прелези, изграждане на надлези и подновяване на сигнализация в гари;
* Компонент 6-Модернизация на жп участък Ямбол – Зимница, при гара Завой - изграждане на железен път вкл. в гара Завой, изграждане на мостове, подновяване и изграждане на нова контактна мрежа;
* Компонент 7-Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа – подновяване на железен път, реконструирано коловозно развитие на гара Зимница, подновяване на контактна мрежа в гарите Зимница и Стралджа, подновена сигнализация в гара Зимница;
* Компонент 8-Рехабилитация на железопътната отсечка Стралджа – Церковски – подновяване на железен път.

**Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в НКЖИ**

Към декември 2023 г. ще бъде внедрена модерна информационна система – система за управление на влаковата работа (СУВР), която ще подпомогне планирането и управлението на влаковото движение. Въвеждането в експлоатация на системата е част и от изпълнението на политиката на Европейската комисия за изграждане на телематични приложения (Регламенти № 454/2011 и № 1305/2014/EU) в Трансевропейската конвенционална железопътна система.

**Развитие на трансевропейска транспортна мрежа**

Създаването на ефикасна Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) е ключов елемент от Лисабонската стратегия за конкурентоспособност и увеличаване на работните места на континента. Инвестициите, нужни за модернизиране и развитие на TEN-T, отговаряща на увеличените нужди на ниво ЕС, се очаква да възлязат на над 550 млрд. евро за периода 2010 - 2030 г., от които 215 млрд. евро са предвидени за приоритетни оси и проекти. [[29]](#footnote-29)

TEN-T е структурирана на две нива — широкообхватна мрежа (Comprehensive Network) и основна мрежа (Core Network), създадена въз основа на широкообхватната мрежа. Основната мрежа (Core Network) се състои от най-важните международни връзки и възли, които следва да бъдат реализирани до 2030 г. и широкообхватна мрежа (Comprehensive Network), която ще осигури пълно покритие на територията на ЕС и достъп до всички региони и следва да бъде завършена до 2050 г.

На територията на България част от „основната” железопътна TEN-T мрежа са следните направления:

* + Видин - София - Кулата;
  + Драгоман (сръбска граница) - София - Пловдив - Бургас/Свиленград (турска/гръцка граница);
  + София - Радомир - Гюешево (граница със Северна Македония);
  + София - Мездра - Горна Оряховица;
  + Русе -Стара Загора - Димитровград.

В допълнение към направленията от „основната мрежа” са идентифицирани и следните направления, част от „широкообхватната” TEN-T мрежа:

* Русе - Варна;
* Горна Оряховица - Варна;
* Карнобат - Синдел.

**Тягов подвижен състав (Локомотиви и мотрисни влакове) на жп превозвача „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД („БДЖ-ПП“ ЕООД)**

Според Актуализирания национален план за внедряване на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз, 2021, „повече от 70% от използвания от жп превозвача „БДЖ-ПП“ ЕООД локомотивен парк е на възраст над 30 години, като значителна част вече е на възраст над 40 години и е значително амортизиран“. Съществуващият парк от локомотиви и мотрисни влакове трябва да се обнови за ползване на ETCS и GSM-R. Ще се прилага ETCS ниво 2, за да се осигури гъвкавостта при ползване на подвижния железопътен състав.[[30]](#footnote-30)

**Бъдещ подвижен железопътен състав**

За осигуряване на максимална експлоатационна гъвкавост по отношение на подвижния железопътен състав, ERTMS[[31]](#footnote-31) бордовото оборудване, което ще се инсталира, ще включва ETCS[[32]](#footnote-32) Ниво 2 и GSM-R[[33]](#footnote-33) за глас и данни. Необходимият годишен брой локомотиви, базиран на прогнози, ще се оборудва по график, който се отнася за цялата железопътна мрежа и в който са включени нужните локомотиви за обновяване на локомотивния парк и модернизацията на действащите локомотиви. Преоборудването на съществуващия подвижен железопътен състав е много скъпо и изисква време, така че едновременното инсталиране на ETCS Ниво 2 и GSM-R на борда ще минимизира времето, през което наличният подвижен състав ще бъде изваден от експлоатация, поради извършване на монтажни дейности.[[34]](#footnote-34)

* До 2026 г. по Националния план за възстановяване и устойчивост трябва да бъдат доставени нови електрически мотрисни влакове (35 едноетажни и 7 двуетажни), 20 пуш-пул влака и 18 маневрени локомотива. В допълнение се предвижда оборудването на съществуващ подвижен състав с ETCS бордово оборудване. В рамките на първата покана са кандидатствали 4 превозвача за оборудване на общо 89 броя локомотиви и електрически мотрисни влакове. На 29 септември 2023 г. е издадено Решение[[35]](#footnote-35) за предоставяне на средства РД-08-401/29.09.2023 г. на одобрените кандидати, участвали в процедура BG-RRP-8.014 „Внедряване на Европейската система за управление на влаковете (ERTMS) на бордово оборудване на магистрални нулевоемисионни електрически локомотиви и нулевоемисионни електрически мотрисни влакове, които оперират по конвенционалната жп мрежа на Република България“.

**Бъдеща инфраструктура. Внедряване на ERTMS в Република България до 2024 г.**

Линиите, които трябва да бъдат модернизирани или реконструирани, трябва да бъдат и оборудвани c ERTMS. На основание информацията от Интегрираната транспортна стратегия, основно до 2020 г. модернизация е правена и се предвижда да се прави по направлението „запад- изток“: **сръбска граница - турска граница/ пристанище Бургас.**

**Линии за внедряване на ERTMS в периода 2025-2026 г.:**

* ETCS Ниво 1 - Волуяк -София - Елин Пелин;
* ETCS Ниво 1 - Елин Пелин - Костенец - Септември;
* ETCS Ниво 1 - Пловдив -Карнобат - Бургас;
* ETCS Ниво 1 или 2 - Русе - Каспичан.

**Финансови инструменти за финансиране[[36]](#footnote-36)**

Общото описание на възможностите за финансиране от ЕС за инфраструктура и железопътни превозни средства е представено в Инвестиционната програма и Плана за внедряване на ТСОС КУС.

В периода 2014 - 2020 г. един от основните финансови инструменти за финансиране развитието на трансевропейската транспортна мрежа е Механизмът за свързване на Европа. **В периода 2021 - 2027 Механизмът за свързване на Европа ще продължи да бъде основен инструмент за финансирането на трансевропейската транспортна мрежа.**

На ниво ЕС възможност за финансиране на проекти, свързани c ERTMS дава програма InvestEU. С тази програма се обединят различните финансови инструменти на ЕС, които в момента се използват за подкрепа на инвестициите в ЕС. InvestEU ще се изпълнява между 2021 г. и 2027 г.

Със средства по Програма „Транспортна свързаност“ 2021 - 2027 г. се предвижда да бъдат реализирани проекти за модернизацията и обновяването на железопътната инфраструктура, респективно внедряване на ERTMS.

Стойността на предвидените за реализация проекти по Приоритет 1 на ПТС 2021-2027 възлиза на приблизително 711 млн. евро. В допълнение, по линия на МСЕ 2021-2027, за сектор „Транспорт“ са предвидени 25 807 000 000 евро (вкл. 11 286 000 000 евро предназначени за държави, отговарящи на условията за подпомагане от Кохезионния фонд на ЕС и 1 690 000 000 евро за адаптиране на инфраструктурата към изискванията за двойно предназначение /гражданско и военно/), от които може да се възползва всяка ДЧ. В рамките на НПВУ се реализира проект за внедряване на ERTMS, ниво 2 в жп участъка Русе – Каспичан, на приблизителна стойност 206 млн. лева. Търсят се възможности за осигуряване на финансиране на проекта за изграждане на ИМТ Русе, на стойност 52 млн. лева, който бе изваден от обхвата на НПВУ с РМС от 29.09.2023 г.

**Конкурентоспособност**

Към настоящия момент „БДЖ - Пътнически превози” ЕООД е единствени превозвач, осъществяващ превоз на пътници и изпълнител на договора за обществена услуга (ДОУ), сключен с държавата.

В края на 2024 г. изтича договорът за обществена услуга на БДЖ с държавата. През 2023 г. Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" издаде лиценз за частен пътнически жп превозвач на компанията "ПИМК Рейл Експрес".

Железопътният пазар за пътнически превози е отворен, но до момента не е заявяван интерес от други превозвачи.

**Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.**

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Р. България и рамка за инвестиции в транспорта. Стратегическите цели на транспортната политика до 2030 г. са следните[[37]](#footnote-37):

* Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор;
* Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна);
* Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор.

В Интегрираната транспортна стратегия са откроени вътрешни и външни проблеми за сектора на железопътния транспорт:

* + - Външни проблеми:
      * несъгласуваност в разписанията на влаковете и автобусите,
      * ниски нива на интермодалност и мултимодалност
      * засилена конкуренция между автобусния и железопътния транспорт по основните и натоварени направления.
    - Вътрешни проблеми:
* Липса и лошо състояние на подвижния състав – „подвижният състав е оперативно несъвместим с европейските стандарти и изисквания. Този подвижен състав не може да използва пълноценно възможностите не само на рехабилитираната и модернизирана железопътна инфраструктура, но и на тази, в която не е инвестирано до момента.“
* Липса на информационни системи – „неизпълнение на изискванията за оперативна съвместимост и невъзможност за прилагане на съвременни информационни технологии в транспортното планиране и управление на превозния процес.“
* Маркетингова дейност – „Транспортната услуга не се разглежда като продукт, получен на базата на сегментиране на пазара и не се обосновава чрез адекватно приложение на маркетинговия микс. Съществуващата структура на влаковете по видове може да бъде подобрена, чрез прилагане на подходящи маркетингови подходи и инструменти и технологично проектиране на превозите. Прилаганата тарифа е твърде усложнена и неефективна.“[[38]](#footnote-38)
* Предложените за реализиране мерки с цел разрешаване на външните и вътрешните за ЖП сектор проблеми, са в областта на транспортните технологии, транспортното планиране, маркетинга и мениджмънта на транспортната услуга и транспортната дейност, прилагане на реинженеринга в транспортните предприятия и управлението на транспорта като единна система.[[39]](#footnote-39)
* **Преход към екологичен начин на транспортиране**

На 08.05.2023 г. с решение C(2023) 3122 SA.103967 (2022/N) – ПВУ България – Подкрепа за инсталиране на ERTMS оборудване в нулевоемисионен подвижен състав, Европейската комисия одобрява отпускането на държавна помощ в размер на 63 млн. лв., което се равнява на 32 млн. евро. Проектът ще бъде финансиран по линия на Механизма за възстановяване и устойчивост, който се стреми да премахне техническите бариери пред оперативната съвместимост на железниците и да насърчи възприемането на по-екологичен начин на транспортиране.[[40]](#footnote-40)

# Железопътен транспорт и устойчивост

Един от важните етапи в областта на железопътния транспорт в Европейският съюз е приемането на шест законодателни акта, известни като Четвъртия железопътен пакет. Те финализират набор от реформи за модернизиране на сектора, създаване на европейско железопътно пространство без вътрешни граници, подобряване на пазарната либерализация и управление, както и подобряване на техническата съвместимост на железопътния транспорт. Първите три „технически акта“[[41]](#footnote-41) укрепват правомощията на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA) по въпроси, като разрешенията за превозни средства, сертификатите за безопасност и разработването на общата система за управление на железопътното движение (ERTMS). Останалите три акта („пазарният стълб“)[[42]](#footnote-42) целят увеличаване на конкуренцията с цел постигане на по-добри и по-достъпни железопътни услуги. Те отварят националните пазари за превоз на пътници за всички железопътни оператори от ЕС, подобряват управлението на железопътния транспорт за управителите на инфраструктура и за железопътните оператори, както и превръщат в норма състезателната процедура при обществените поръчки за услуги. Комисията цели постигането на баланс между засилването на правата на пътниците и намаляването на тежестта за железопътните предприятия по въпроси, като обезщетението за закъснения, причинени от извънредни обстоятелства, превоза на велосипеди и правата на лица с намалена подвижност или увреждания.

*Транспортът е стратегически сектор на икономиката, както на България, така и на Европейския съюз. С нарастването на търсенето на транспортни услуги, ограничаването на вредните емисии парникови газове е въпрос, който стои във фокуса на различни политики на Европейския съюз. Политиките на съюза целят да помогнат на транспортния сектор да намали драстично вредните емисии, които произвежда, като започне да използва по-ефективно енергия от по-чисти източници с цел намаляването на въздействието на сектора върху околната среда.*

Комисията засилва развитието на TEN-T с увеличени източници на финансиране, като поставя акцент върху по-доброто използване на железопътния транспорт и корабоплаването по вътрешните водни пътища (като по-малко замърсяващи видове транспорт) и върху интегрирането на различните мрежи, за да се даде възможност за мултимодални решения и върху цифровата свързаност.[[43]](#footnote-43)

**Изпълнени проекти и резултат от изпълнението им по отношение на намаляването на емисиите от въглероден двуокис**

Във връзка с изпълнението на Третия национален план за действие по изменение на климата 2013 – 2020 г., отчетът на Министерство на околната среда и водите отчита изпълнението на няколко ключови стратегически проекти по отношение на приоритетна ос 3 – „Диверсификация на превозите”, мярка 1 – „Увеличаване дела на обществения електротранспорт – железопътен, тролейбусен, трамваен, метро“.

В рамките на мярката са изпълнени следните проекти:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование на мярката** | **Сума** | **Източник на финансиране** | **Индикатор за изпълнение на мярката** | **Отчетна стойност към края на 2020г.** | **Разлика между целева и отчетна стойност** |
| **Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас** | Обща стойност на проекта: 470 652 350,23 лв. Изплатени средства към 31.12.2020 г. – 456 195 487,71 лв. | Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013 г. | Рехабилитация на железен път 21 км (позиция 1) | 21 | 0 |
| Рехабилитация на железен път 120 км (позиция 2) | 120 | 0 |
| Рехабилитация на железен път 150 км (позиция 3) | 150 | 0 |
| Модернизация на ТПС Нова Загора, ТПС Стара Загора и изграждане на SCADA (позиция 4) | 2 бр. ТПС и SCADA | 0 |
| **Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол** | Обща стойност на проекта: 21 339 147,60 лв. Изплатени средства към 31.12.2020 г. – 21 328 680.38 лв. | Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. | Модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол | 3 бр. ТПС | 0 |
| **Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2** | Обща стойност на проекта: 810 018 562,65 лв. Изплатени средства към 31.12.2020 г. – 175 070 037.52 лв. | Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. | рехабилитация на 75 км жп линии | 28 км |  |
| изграждане на 36 км жп линии | 0 |  |
| изграждане на 2 бр. мостове | 0 |  |
| изграждане на 1 бр. тунел | 0 |  |
| рехабилитация на 87 км съществуваща КМ | 32 км |  |
| изграждане на 37 000 м нова КМ | 0 |  |
| модернизация на 1 бр. ТПС | 0 |  |
| премахване на 39 бр. жп прелези | 0 |  |
| изграждане на 34 бр. надлези | 0 |  |
| изграждане на 4 бр. подлези | 0 |  |
| изграждане на 586 000 м оптична кабелна линия | 0 |  |
| изграждане на 33 бр. GSM-R базови станции | 0 |  |
| подновяване на сигнализацията в 24 бр. гари | 0 |  |
| **Модернизация на жп линията София – Пловдив в участъка Септември – Пловдив** | Обща стойност на проекта: 312 261 927,78 лв. Изплатени средства към края на м. декември 2020 г.: 257 755 763.00 лв. | Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013 г. | Изградени железопътни линии | 122,118 км |  |
| Модернизирани коловозни развития в гарите | 5 бр. |  |
| Ремонт и модернизация на мостове | 23 бр. |  |
| **Модернизация на железопътен участък София - Елин Пелин** | Обща стойност на проекта: 132 966 320 лв. Изплатени средства към края на м. декември 2020 г.: 79 465 848.18 лв. | Mеханизъм за свързване на Eвропа; Споразумение INEA/CEF/T RAN/M2014 /1048809 | Изградени железопътни линии | 11,400 км | 38,397 км |
| Модернизирани коловозни развития в гарите | 1 бр. | 2 бр. |
| Ремонт и модернизация на мостове | 4 бр. | 13 бр. |
| **„Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив – Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: участък Първомай - Свиленград ”** | Обща стойност на проекта съгласно одобрен формуляр за кандидатстване е: 663 316 861,61 лв. Реално изплатените средства по проекта са: 444 932 486,68 лв. | Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013 г. | Положен железен път за единична линия 70 475 м, в това число: рехабилитиран железен път с дължина 4337 м. | 100 % изпълнен | 0 |
| Изградена контактната мрежа - 73 666 м |
| Изградени нови приемни здания – 3 бр. |
| Изградени нови приемни здания – 3 бр. |
| Изградени нови спирки – 5 бр |
| Гари с обновена сигнализация – 7 бр. |
| Гари с подновено коловозно развитие – 6 бр |
| Премахнати прелези – 28 бр. |
| жп мостове – 28 бр. |
| Пешеходни надлези – 7 бр. |
| Пътни надлези и подлези – 17 бр. |
| Водостоци и прокари – 127 бр. |
| Рамка за дезинфекция в гара Свиленград – 1 бр. |
| Изградени са нови тягови подстанции – 2 бр. |
| Разширение на съществуваща тягова подстанция – 1 бр. |

Според изчисленията, публикувани в Отчета, в резултат от прилагането на Мярка 1 и по-горе изброените проекти, спестените емисии възлизат на 944 335 тона CO2 екв.

С прилагането на мярка 2 „Развитие и изграждане на интермодални терминали за комбинирани превози“ и до степента, до която тя е била реализирана към момента на публикуване на Отчета, Министерство на околната среда и водите отчита 81 374,4 тона CO2 екв. спестените емисии.

**Измененията в климата и влиянието им върху железопътния транспорт**

Според националния „Анализ и оценка на риска и уязвимостта на секторите в българската икономика от климатичните промени (МОСВ 2014 г.)“ - транспортният сектор се оценява като изключително устойчив за периода до 2035 г. Това се дължи на очакваното умерено изменение на климата до 2035 г., както и на транспортната система, която е проектирана и изградена с оглед на местните климатични условия. Независимо от това, адаптивният капацитет на сектора се оценява като недостатъчен[[44]](#footnote-44).

Основните рискове, които съществуват по отношение на железопътния транспорт, според Националната стратегия за адаптация към изменението на климата са:

* **Наводнения:** Наводненията причиняват значителни щети на пътната и железопътната инфраструктура, като увреждат подосновните пластове на пътните или железопътните съоръжения. Водата може да подкопае основите, което може да причини катастрофални повреди на инженерните съоръжения
* **Свлачища:** Валежите са основен фактор за възникването на свлачища и въпреки че се очаква общият средногодишен обем на валежите да намалее, свлачищата ще продължават да бъдат сериозен проблем поради очакваната по-висока честота на екстремни валежи. Свлачищата причиняват сериозни щети на пътната и железопътната инфраструктура, както и на речните брегове. Те могат да станат причина за дългосрочно прекъсване на експлоатацията и/или ограничен достъп на определени групи от населението, икономически райони, населени места и/или икономически райони.
* **Виелици и снеговалежи:** В дългосрочен план се очаква годишният обем на снеговалежите да намалее, но в краткосрочна и средносрочна перспектива виелиците и силните снеговалежи ще продължат да бъдат основен източник на смущения в услугите на всички видове транспорт. Северните и североизточните части на страната са особено податливи на прекъсване на движението през зимата, поради силни ветрове и снеговалежи.
* **Екстремни горещини:** Екстремните температури могат да предизвикат огъване на релсите, което на свой ред води до необходимост от намаляване на максимално допустимата скорост или дори до прекъсване на движението и съкращава живота на железния път. Екстремните температури, съчетани с очакваните по-големи засушавания, ще нарушат допълнително плавателността на река Дунав, която и понастоящем е сериозно затруднена.[[45]](#footnote-45)

За да може железопътният транспорт да бъде адаптиран към климатичните изменения, изготвеният „Анализ и оценка на риска и уязвимостта на секторите в българската икономика от климатичните промени“ прави няколко предложения за адаптации.

* изграждането на институционален капацитет и базата от знания по отношение на адаптацията към изменението на климата (АИК), за да се подпомогне формулирането и предлагането на политики. Това включва подготовка на проекти, изграждане, експлоатация и поддържане на инфраструктурата (включително във връзка с екстремни метеорологични събития) и актуализиране на нормите за проектиране с оглед изменението на климата;
* Разработване и внедряване на програми за укрепване устойчивостта на пътната и железопътните мрежи към екстремни климатични събития, като част от стратегическата цел „Включване на съображенията за адаптиране към изменението на климата в ключови процеси на планирането и вземането на решения“;
* Преглед на институционалната рамка;
* Въвеждане на отговорностите за АИК в правилниците за дейността и вътрешните процедури на съответните заинтересовани страни и обучение на персонала;
* Въвеждане и/или подобряване на практиките за събиране на данни, свързани с АИК;
* Актуализиране на нормите за проектиране (със специален акцент върху пътните и железопътните мостове и водостоци) и периодично актуализиране на тези норми;
* Разработване на общи указания за всички бенефициенти, които да вземат под внимание АИК и да я включат в процеса на проектиране.

В първия междинен отчет на Националната стратегия за адаптация към изменението в климата се посочва, че в средносрочен и дългосрочен план изменението на климата се очаква да повлияе най-силно върху развитието и разходите на автомобилен и железопътен транспорт. Въздействието ще се изразява основно в повишени разходи за поддържане и строителство на инфраструктура, които са в резултат от очакваното повишение на топлинния стрес върху пътната и железопътна инфраструктура. Нуждата от адаптация към изменението на климата прави необходими сериозни разходи за адаптация за справяне с проблемите, произтичащи от топлинния стрес – годишно нарастване на разходите за адаптация с 0,4 до 0,6% на година за пътните настилки до 2070 г. и с 83% общо за железопътния транспорт, според оценката.

# Данни от маркетингови проучвания и проучвания на удовлетвореността

*През разглежданите години се наблюдава постоянна и постепенно засилваща се тенденция на избор и използване на личен автомобил за транспорт и придвижване като делът на използващите железопътен транспорт не се променя съществено. За 2015, 2016 и 2017 г. делът на лицата, които избират да се придвижват на къси разстояния (до 60 км.) с железопътен транспорт (влак) са между 10% и 15%. През същия период, делът на пълнолетното население, което използва влак, за да се придвижва на по-дълги разстояния (над 60 км.) варира и през 2015 г. той е равен на 31,2%, като намалява и достига 24,2% през 2016 г. и 22,3% през 2017 г. Отдръпването на ползвателите от железопътния транспорти и насочването им към автомобилния е ясен знак за съществени проблеми в клиентската удовлетвореност и в качеството на услугите.*

Качеството на услугата „Превоз на пътници с железопътен транспорт“ в периода 2015-2023 г. (липсват резултатите от проучването през 2019 г. и 2020 г.) се фокусира върху няколко ключови аспекта. Те са свързани с проверка на общата удовлетвореност на потребителите от пътническите услуги на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД; идентифициране на силни и слаби страни на услугите на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, както и с извеждане на препоръки за бъдещи подобрения с оглед повишаване качеството на предоставяните услуги.

Данните са събирани посредством количествено изследване чрез метода на персонално структурирано интервю. В обхвата на изследването през разглеждания период попадат една или две от следните целеви групи: целева група 1 – пълнолетно население на възраст 18+ години и целева група 2 – мъже и жени на възраст 18+ години, ползватели на услугите на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД.

Макар целите на изследванията през различните години да остават едни и същи, различните Изпълнители, които ги реализират следват различни изследователски подходи. Освен различните вариации на целеви групи обект на изследване, през годините се наблюдават и различни вариации на инструментариума (въпросника).

През различните години са включвани различен на брой въпроси, а такива, които са застъпени във всички разглеждани години са съдържателно видоизменяни. Значителна разлика се наблюдава при ключови индикатори и въпроси, като например тези за оценка на удовлетвореността от различни характеристики и условия на ЖП транспорта (разписания на влакове, условия във вагоните и местата за чакане, поведението на служители и т.н.). През периода 2015-2017 г. измерването се случва в проценти по скалата ”Напълно удовлетворен – Напълно неудовлетворен“, през 2018 г. в средни стойности по скалата от 1 до 5, където 1 означава „Изобщо не“, а 5 „Изцяло да“, а през 2021-2023 г. в средни стойности по скала от 1 до 10, където 1 е най-ниската оценка, а 10 най-високата.

Друга методологическа особеност е и подходът на представяне на резултатите, където за 2015-2018 г. данните са представителни за пълнолетното население на страната и ползвателите на услугите на „БДЖ-Пътнически превози“, а след 2020 г. са представяни на регионален принцип.

Всички споменати до тук особености позволяват една условна сравнимост на наличните през годините данни[[46]](#footnote-46). Те спомагат (също условно) за очертаването на налични тенденции и модели на поведение сред целевите групи, които да служат като ориентир за бъдещи действия за подобряване на предлагани услуги на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД.

**Предпочитан транспорт**

През разглежданите години се наблюдава постоянна и постепенно засилваща се тенденция на избор и използване на личен автомобил за транспорт и придвижване. Предвид методологическите условности (начин на подбор на респонденти, начин на задаване на въпрос и възможност за посочване на различен брой отговори през годините) се наблюдава тенденция, при която делът на ползвателите на услугите на БДЖ намалява. Различните подходи на дефиниране на изследваните съвкупности не дават възможност за проследяване и отличаване на един категоричен тренд за това къде точно се позиционира железопътния транспорт (влак) сред предпочитаните методи на придвижване на широката общественост като цяло.

За 2015, 2016 и 2017 г. делът на лицата, които избират да се придвижват на къси разстояния (до 60 км.) с железопътен транспорт (влак) са между 10% и 15%. През същия период, делът на пълнолетното население, което използва влак, за да се придвижва на по-дълги разстояния (над 60 км.) варира и през 2015 г. той е равен на 31,2%, като намалява и достига 24,2% през 2016 г. и 22,3% през 2017 г.

През 2018 г. за предпочитан начин на придвижване при къси и дълги разстояния са запитани само лицата, дефинирани като клиенти на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД. При тях железопътният транспорт е предпочитан пред останалите възможности, като 53,9% биха използвали влак при по-кратки дестинации, а 62,3% при по-дълги[[47]](#footnote-47).

През 2021, 2022 и 2023 г. изследването е провеждано също основно сред потребители на услугите на БДЖ, като пред тях е поставен въпроса за предпочитан алтернативен на железопътния транспорт.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Предпочитан вид транспорт | | | | |
|  | **\*2015** | **\*2016** | **\*2017** | **\*\*2018** |
| Железопътен транспорт (влак) | 31,2% | 24,2% | 22,3% | 51,1% |
| Автомобилен транспорт (личен автомобил) | 50,0% | 59,9% | 57,6% | 82,0% |
| Автобусен транспорт (автобус, маршрутка) | 15,4% | 12,1% | 16,1% | 56,8% |
| Въздушен транспорт (самолет) | 0,9% | 1,3% | 1,4% | 7,2% |
| Друго (такси) | 0,0% | 0,2% | 1,1% | 0,2% |
| Нямам предпочитания | 2,5% | 2,2% | 1,5% | 0,0% |

*\*За 2015, 2016 и 2017 година процентите отразяват разпределението на отговорите сред представителите на широката общественост на въпроса „Кой от следните видове транспорт предпочитате да използвате? – на разстояния над 60 км.“ Въпросът предполага само един верен отговор.*

*\*\*За 2018 година, процентите отразяват разпределението на отговорите сред представителите на широката общественост на въпроса „Кой от следните видове транспорт предпочитате да използвате?“ Въпросът позволява посочването на повече от един отговор.*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Предпочитани и алтернативни начини на придвижване сред ползвателите на железопътния транспорт | | | |
|  | **\*\*\*2021** | **\*\*\*2022** | **\*\*\*2023** |
| Автомобилен транспорт (личен автомобил) | 48,0% | 44,0% | 48,0% |
| Автобусен транспорт (автобус, маршрутка) | 24,0% | 29,0% | 24,0% |
| Въздушен транспорт (самолет) | 16,0% | 7,0% | 16,0% |
| Друго (такси) | 12,0% | 20,0% | 12,0% |
| Нямам предпочитания | 0,0% | 0,0% | 0,0% |

*\*\*\* За 2021, 2022 и 2023 година процентите отразяват разпределението на отговорите сред представителите на ползватели на услугите на БДЖ – Пътнически превози на въпроса „Кой е алтернативния за Вас начин на придвижване?“. Въпросът предполага само един верен отговор.*

И през трите години, най-голям дял от анкетираните лица използват автомобили като алтернатива, като основните причини са по-високото ниво на комфорт и бързината на придвижване.

**Предимства и недостатъци на пътуването с ЖП транспорт**

Основните причини, поради които гражданите избират да пътуват с ЖП транспорт постоянстват през годините.

Най-голямото предимство през целия разглеждан период е цената за едно пътуване. Други предимства са свързани с удобството на влаковете, видяно през усещането за гарантиран и всесезонно наличен вид транспорт, възможностите за превозване на голямо количество личен багаж, както и възможността за свободно придвижване и разходки по време на пътуване. Безопасността и сигурността, също са сред причините, поради които гражданите избират да пътуват с влак.

*\*През 2018 година на въпрос „Моля, оценете степента на важност на следните неща, при избора ви на пътуване с "БДЖ Пътнически превози", топ 3 твърденията с най-висока оценка са: „Сигурност по време на пътуването“ – 4,62; Спазване на разписанието на влаковете“ – 4,52 и „Ниски цени“ – 4,19. Измерването се случва в средни стойности по скалата от 1 до 5, където 1 означава „Изобщо не“, а 5 „Изцяло да“.*

Недостатъците и причините за избягване на пътуването с железопътен транспорт са свързани с лоша хигиена на влаковете, лошо/незадоволително общо състояние на влаковете и ЖП съоръженията като цяло. Честите и продължителни закъснения по трасето, също са посочени като сериозни недостатъци, които засилват усещането и разбирането на анкетираните, че пътуването с влак е по-бавно и по-дълго спрямо други алтернативни видове транспорт. Друго недоволство е насочено към необходимост от промяна в разписанията на влаковете, така че да бъдат намалени закъсненията и да бъде осигурена удобна връзка с други видове транспорт.

*\* През 2021, 2022 и 2023 година отговорите на въпрос „Не пътувам с влак, защото…?“ са обобщени в три категории: „предпочитам алтернативен транспорт“, „незадоволителни условия във влаковете“ и „не пътувам често“.*

**Удовлетвореност от различни характеристики на ЖП транспорта**

Ползвателите на услугите на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД дават сравнително високи оценки по отношение на различните характеристики на ЖП съоръженията и условията по време на пътуване с тях.

Информационното обслужване и поведението на персонала, както на гарите и местата за чакане, така и във вагоните, тенденциозно са сред твърденията с най-високи оценки през годините. Достъпните цени спрямо други алтернативни начини на придвижване също са сред характеристиките, по отношение на които ползвателите на услугите изразяват най-висока удовлетвореност.

При разписанията и редовността на влаковете, оценките на анкетираните остават по-умерени, но по-високи от средните за всяка година. Това показва именно нуждата и важността от пунктуалност по отношение на спазване на разписанията, които имат водеща роля при избора на железопътния транспорт пред друг и планирането на бъдещо пътуване.

Заетостта на влаковете и наличието на свободни седящи места са положително оценявани. Вътрешните условия, хигиената и комфорта във вагоните обаче, събират разнопосочни оценки през годините. Това е една от категориите, при които потребителите изразяват по-ниска удовлетвореност. И ако по отношение на достъпа до седящо място се наблюдава висока удовлетвореност, то при вътрешните условия са необходими допълнителни усилия за постигне на желаните удобство и комфорт по време на пътуването с влак.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Търтения | \*2015 | \*2016 | \*\*2018 | \*\*\*2021 | \*\*\*2022 | \*\*\*2023 |
| Информационното обслужване | 2,60 | 2,52 | 3,32 | 7,79 | 7,88 | 7,90 |
| Разписание на влаковете | 2,82 | 2,94 |  | 6,83 | 7,02 | 7,04 |
| Спазване на разписанието на влаковете | 3,07 | 3,30 | 3,41 | 6,84 | 7,08 | 7,09 |
| Състояние и атмосфера на гарите и чакалните | 3,24 | 3,31 | 3,26 | - | - | - |
| Поведение на персонала във влаковете | 2,62 | 2,56 | 3,76 | - | - | - |
| Поведение на персонала на гарите и чакалните | 2,70 | 2,86 |  | - | - | - |
| Предлагани услуги във влаковете | 3,87 | 3,79 | 1,65 | - | - | - |
| Ниво на хигиена | 3,90 | 3,88 | 2,99 | - | - | - |
| \*\*Заетост на влаковете | - | - | 3,75 | 6,84 | 6,74 | 6,86 |
| \*\*Вътрешни условия и комфорт | - | - | 2,81 | 5,04 | 5,08 | 5,10 |
| \*\*Цени на услугите | - | - | 3,85 | 8,78 | 8,86 | 8,90 |
| \*\*Обслужване на билетните каси и във влаковете |  |  |  | 8,86 | 8,93 | 8,95 |

*\* През 2025, 2016 година отговорите представляват преизчислени средни оценки на база петстепенна скала, където 5= „Напълно удовлетворен“, а 1= “Напълно неудовлетворен“.*

*\*\*През 2018 година измерването е в средни стойности по скалата от 1 до 5, където 1 означава „Изобщо не“, а 5 „Изцяло да“. За първи път се появяват нови твърдения, които обобщават в себе си повече твърдения от предходните вълни.*

*\*\*\* През 2021, 2022 и 2023 г. измерването на удовлетвореността е в средни стойности по скала от 1 до 10, където 1 е най-ниската оценка, а 10 най-високата.*

**Необходими подобрения**

За разглеждания период дяловете на лицата, които изразяват готовност и желание при определени условия да използват по-често пътнически железопътни превози, се повишава и през 2023 г. се равнява на 52% от всички участници в изследването.

Преобладаващата част от анкетираните виждат нужда от подобрение в посока повишаване качеството на предлаганите услуги в посока на това влаковете да станат по-бързи, да бъдат по-комфортни и по-чисти. Събраните през различните години данни потвърждават, че именно условията и комфорта във вагоните търпят най-големи критики, а подобренията в тази област биха повлияли значително върху решението за използване на железопътния транспорт като цяло.

**Предпочитани нови услуги**

В началото на разглеждания период (2015-2017г.) пътуващите на къси разстояния предпочитат във влака да има радиоуредба за информация по време на пътуването и музика, или безплатна преса (вестници и списания). Тези, които избират железопътен транспорт за по-дълги дестинации биха желали да се възползват от предлагани храни и напитки във влака, както и безжичен интернет.

След 2020 г. за потенциални и настоящи пътници с ЖП транспорт приоритет и желана нова услуга е създаването на нови, по-бързи и директни линии. Наличието на безплатен интернет (WIFI) с добро покритие също остава сред търсените услуги. Връщането на вагон-ресторанта във влака или предлагането на храни и напитки също биха повлияли на положителното потребителско изживяване по време на пътуване.

Не на последно място, анкетираните биха желали да виждат повече служители, които да гарантират обществения ред и спокойствие по време на пътуването.

# Изследване на нагласи за използване на железопътен транспорт

*Времето за пътуване, комфортът и удобните връзки с друг тип транспорт са основните фактори, които биха повишили интереса към използването на железопътен транспорт. Постигането на тези параметри на услугата ще има съществена роля за повишаване на интереса към железопътния превоз на пътници.*

**Настоящо потребление на ЖП услуги**

За целите на настоящия анализ екипът на изпълнителя изготви целенасочено социологическо проучване, представително за пълнолетното население на страната сред извадка от 1005 пълнолетни българи. Проучването е проведено на територията на цялата страна по метода на пряко стандартизирано интервю по метода лице-в-лице с таблети. Периодът на провеждане на проучване е 15-25 септември 2023 година.

Към 2023 година малко под 5% от пълнолетните граждани в страната използват ежедневно услугите на БДЖ. Това са предимно лица, които живеят в села или селски райони на страната, като по-малък процент от лицата, които ежедневно пътуват с железопътен транспорт, живеят в областни градове.

Лицата, използващи железопътен транспорт веднъж в седмицата, са около 14,5% от населението в страната, като отново, най-често това са лица, които живеят в села и селски райони, по-нисък процент са лицата, които живеят в областни градове.

Най-голям дял от лицата в страната използват услугите на БДЖ веднъж месечно или по-рядко (77,6%). Най-голям дял от потребителите на БДЖ в Столицата използват железопътен транспорт с тази честота, като значително по-малък процент използват услугите на българските железници по-често от веднъж месечно.

Данните показват, че малка част от населението на страната използва услугите на БДЖ ежедневно, като това са лица, които живеят предимно в села и селски райони на страната. Много по-значителен дял от пълнолетните лица в страната използват услугите на БДЖ веднъж месечно или по-рядко. Този модел на потребление на жп услугата показва, че е много значим начин на транспорт за малка част от населението на страната.

През последната една година една трета от населението на страната е пътувало с влак в България. Най-голям дял от пътувалите с влак в страната през последната година са живеещите в областни градове.

\**Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Има няколко основни фактора, които лицата, които не са пътували с влак в страната споделят, че биха ги накарали да пътуват в железопътен транспорт. На първо място, това е времето за пътуване. Ако времето за пътуване с влак е същото, каквото би било с други транспортни средства, това би накарало гражданите, които по принцип в последната година не са използвали услугите на БДЖ, да използват влак, за да стигнат до желаната дестинация (25,7%). Комфортът във влаковете също е от значение (16,1%), както и удобните транспортни връзки с друг тип транспорт (10,3%).

Гражданите на столицата в най-голяма степен биха взели предвид фактори като техническата безопасност на влаковете, както и комфорта в тях. Най-голям дял от лицата, които живеят в областни градове биха взели предвид наличието на удобни транспортни връзки с други видове транспорт, след като пристигнат до желаната гара, както и времето за пътуване, което следва да е същото или по-кратко от това, което алтернативните форми на транспорт предлагат.

За лицата, които живеят в малки градове, най-голямо значение, за да използват железопътен транспорт, би имало пристигането на влака в час, който е удобен за тях, както и това дали този тип придвижване би им спестило средства.

Лицата, живеещи в села и селски райони, които не са използвали ЖП транспорт в последната година, биха се качили на влак в страната, ако няма закъснения на влаковете, както и ако им спестява средства.

Има и лица, които по принцип са твърдо решени, че не биха използвали железопътен транспорт – това са около една четвърт от лицата, които в последната година не са използвали влак в страната. Най-голям дял от тях се намират в столицата, където около една трета от всички граждани заявяват, че не биха използвали железопътен транспорт. Процентът на лица, които не биха използвали влак, за да се придвижат в страната спада с намаляването на големината на населеното място постепенно, като малко над 20% от лицата, живеещи в малки градове и села заявяват, че изобщо не биха използвали железопътен транспорт.

\**Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

**Потребление на обществен транспорт**

Към 2023 година малко над 40% от пълнолетното население в страната не използва нито една форма на обществен пътнически транспорт. Лицата, които използват обществен пътнически транспорт, обикновено използват повече от една негова форма. Почти 40% от пълнолетното население на страната използва градски транспорт, 27,2% използват междуградски автобусен транспорт, а 14,3% използват междуградски железопътен транспорт.

\**Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Потреблението на обществен транспорт според типа на населено място показва, че в столицата има по-високо от средното за другите населени места потребление на градски транспорт (71%), като използването на междуградски транспорт е по-ниско от това в другите типове населени места. Основна причина за това вероятно е, че гражданите на столицата по-рядко имат нужда да пътуват по работа до други населени места в страната, защото София е икономически най-развитият център в България и голяма част от търговските сделки се извършват на нейната територия. В този смисъл, напълно логично е, че лицата, живеещи в по-малките населени места, се налага по-често да използват междуградски транспорт, в сравнение с лицата, живеещи в столицата.

Структурата на потреблението на обществен транспорт в областните градове показва, че почти половината (46%) от лицата изобщо не използват обществен пътнически транспорт. Това може да се дължи на по-малките разстояния в рамките на областните градове, но може да се дължи и на ниско качество на услугите. Сред лицата, живеещи в областни градове, около 23% използват междуградски автобусни линии, а 18,1% използват железопътни такива. Лицата, които използват обществен транспорт обикновено използват различните форми на транспорт допълващо (т.е. могат да използват градски транспорт за да стигнат до гарата, откъдето да използват влак или автобус за да стигнат до друго населено място)[[48]](#footnote-48).

В малките градове, градски транспорт се използва още по-малко, като по-голям дял от лицата използват междуградски автобусни линии. В рамките на по-малките населени места невинаги се налага използването на градски транспорт за ежедневно придвижване, докато в повечето случаи се налага да се използва някаква форма на транспорт за движение между различните населени места. Колкото по-малобройно е населеното място, толкова по-вероятно е лицата, живеещи в него да се налага да пътуват, за да получат достъп до различни услуги, които може да са достъпни само в по-големите населени места (административни, медицински и др. услуги). За да направят тези пътувания обаче, много по-малка част от лицата в малките населени места разчитат на железопътен транспорт (14,3%), отколкото на междуградски автобусен такъв (33,8%). Почти половината от тези лица не разчитат на обществен транспорт, за да се придвижат.

Потреблението на транспортни услуги в селата и селските райони показва по-засилена употреба на междуградски автобусни линии, в сравнение с другите типове населени места, вероятно отново, поради малкото достъпни услуги в рамките на населеното място и нуждата да се пътува до по-голямо съседно населено място, за да може едно лице да получи достъп до услуги, които не са достъпни в села и селски райони. За да направят такива пътувания, лицата живеещи в села и селски райони в по-малка степен разчитат на железопътен транспорт, отколкото на автобусен такъв. Почти половината от населението в села и селски райони не разчита на обществен транспорт, за да се придвижва. Това е свързано и с намалената мобилност на населението в този тип населени места, както и с икономически ограничения. Поради това често в селата и селските райони има по-малко опериращи превозвачи, както и по-малък достъп до железопътни услуги.

\**Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Автобусният транспорт е предпочитан от по-голям дял от гражданите в сравнение с железопътния. За ежедневните си пътувания 10% повече граждани разчитат на автобусен превоз между населени места, а почти 13% повече граждани разчитат на автобусен транспорт между населени места при пътувания поне веднъж седмично. От една страна, това се дължи на специфики на железопътната мрежа и нейното покритие и на по-краткото време за придвижване с автобус в сравнение с влак, а от друга, автобусните компании могат с много по-малко инвестиции да отговорят на промените в търсенето на транспортни услуги. В случай, че се появи нужда от нова спирка в някое населено място, автобусните компании могат да отговорят на потребителските нужди без допълнителни инвестиции в инфраструктура, а когато нужда от тяхната транспортна линия вече няма, могат да я закрият без това да коства загуба на първоначална инфраструктурна инвестиция. Това е едно от предимствата на автобусния транспорт в сравнение с железопътния по отношение на предлагането на транспортни услуги.

\**Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Потребителите на транспортни услуги по принцип имат положителни нагласи спрямо възможността да се възползват от алтернативни форми на обществен транспорт, като автобуси на повикване или таксита за споделени пътувания. Почти 60% от пълнолетното население заявява, че би се възползвало от такъв тип услуги. По-засилен интерес се регистрира сред жителите на столицата, както и сред жителите на областните градове. С малко повече скептицизъм по отношение на тези форми на транспорт се отличават по-малките населени места, както и жителите на селата и селските райони.

\**Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Малко над една трета от пълнолетните граждани на страната шофират ежедневно, а малко под 40% не шофират изобщо. Това показва, че обичайно, когато един човек шофира, той го прави с голяма честота. Най-голям дял от лицата, които шофират ежедневно са живеещите в областни градове, следвани от лицата, живеещи в по-малки градове.

По отношение на навиците за шофиране, най-голям дял от лицата, които шофират в столицата, шофират всеки ден (34,2%), а други 37,7% от столичани никога не шофират. Между 13 и 15% шофират няколко пъти седмично или по-рядко.

В по-големите и в малките градове се наблюдава сходство по отношение на навиците за шофиране – между 36 и 39% от лицата шофират ежедневно, а други 37% не шофират никога. Сред лицата живеещи в села и селски райони, най-голям е делът на онези, които никога не шофират – 46,7%, а лицата, които шофират всеки ден е 28,4%.

Пълнолетните граждани на страната предпочитат да пътуват с автомобил както до работа (34,1%), така и когато става въпрос за пътуване до близко (63,8%) и далечно място в страната (60,1%) или за ваканция (60,2%). Най-голям дял от лицата, които се придвижват с автомобил до работа се намират в големите областни градове (35,2%), следвани от лицата, живеещи в по-малки градове (25,1%). 20% от лицата, които стигат с автомобил на работа се намират в столицата, а 19% в селата.

Според типа населено място, в който се намират анкетираните лица се очертават няколко основни тенденции. Гражданите на столицата предпочитат да пътуват до работа с автобус (36,7%) или автомобил (32,3%). Когато пътуват до близък град или село, 66% от гражданите на столицата предпочитат да използват автомобил и само 21% предпочитат да използват автобус. 3,5% от столичани използват влак, за да стигнат до близки градове или села. Столичани предпочитат да използват автомобилите си и за по-далечни разстояния (64%), въпреки че същият процент лица предпочитат автобус както на дълги, така и на по-кратки разстояния (21%), то делът на лицата, които предпочитат да използват влак за пътувания на по-далечни разстояния се увеличава до 8,3%. До морски и планински курорти столичани отново предпочитат да използват кола (68%), следващите най-често използвани алтернативи са автобусен (17%) и железопътен транспорт (6%).

В големите областни градове, лицата предпочитат да стигат до местоработата си с автомобил (33,7%) или пеша (23%). В 17,6% от случаите предпочитат да използват автобусен транспорт, а под 1% използват железопътен такъв. За да стигнат до близки населени места, гражданите на областните центрове предпочитат да използват автомобилите си (70%), следващата най-популярна алтернатива е употребата на автобусен транспорт (23,2%). По-малко от 2,5% от жителите на областните градове използват влак, за да стигат до близки населени места. Около 14% от жителите на областните градове предпочитат да използват железопътен транспорт при пътуване до по-далечни населени места, но това е по-малко от една пета от лицата, които предпочитат автомобилния транспорт (62.3%). Автобусният транспорт е предпочитан от 19,3%. Малко под 9% от живеещите в областните градове използват железопътен транспорт, за да стигнат до морски или планински курорти. По-често те предпочитат автобусен (12%) или автомобилен транспорт (67%).

Жителите на малките градове предпочитат да стигат до работата си с автомобил (40,5%) или пеша (18%). По-рядко използват автобусен транспорт (14,4%) и почти никога железопътен (0,9%). За да стигнат до близък град или село от железопътен транспорт се възползват дори по-малко – 0,5% от лицата, живеещи в малки населени места. Те предпочитат автомобилния (63%) или автобусния (28%) транспорт. При пътуванията на по-далечни разстояния се увеличава делът на лицата, които използват железопътен транспорт и достига до 9%, но отново се запазва по-нисък от дела на лицата, които предпочитат автобусен (25%) или автомобилен транспорт (60%). Процентът на лицата, които биха използвали железопътен транспорт, за да стигнат до морски или планински курорт в страната е 9%, като автобусният транспорт е малко по-предпочитан от жителите на малките населени места (11%), в сравнение с железопътния. Автомобилите остават предпочитаната форма на транспорт до курортните селища – 55%.

Най-предпочитаният начин за пътуване до месторабота сред 30% от жителите на селата и селските райони остава автомобилът или ходенето пеш (20%). По-малко от 1,5% от жителите на селата използват железопътен транспорт, за да стигнат до местоработата си. За да стигнат до близък град или село обаче, влак използват почти 9% от жителите на селата. Това е 4 пъти по-малко от дела на лицата, които използват автобусен транспорт, за да пътуват до близко населено място – 36,2%. С автомобил до близкото населено място предпочитат да пътуват 52%. Близо 12% от жителите на селата използват железопътен транспорт, за да стигнат до по-далечен град или село, което е два пъти по-малко от дела на лицата, използващи автобусен транспорт – 25,3%. Над половината от жителите на селата предпочитат да използват автомобил, за да стигнат до по-далечно населено място. Когато отиват до морски или планински курорт, жителите на селата отново предпочитат да пътуват предимно с автомобил – 45%, автобусен транспорт – 13% и в 7% от случаите с влак.

\**Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Възрастовата структура на потреблението на транспортни услуги показва, че лицата на възраст между 18 и 24 години предпочитат в по-голямата си част да пътуват до работа с автобус (30,5%) или автомобил (24,8%). Като при пътуване до близък или далечен град, както и до курорти в страната над половината лица предпочитат да използват автомобил. Тази възрастова група използва железопътен транспорт най-вече при пътувания на по-дълги разстояния (19%).

Лицата на възраст между 25 и 30 години също предпочитат автомобилен и автобусен транспорт, но с лек превес на онези, които предпочитат да използват автомобил (38,5%) пред автобус (36,5%) за придвижване до работа. За да посетят близък град или населено място, в повече от две трети от случаите биха използвали автомобил и само в 2% железопътен транспорт. За по-дълги разстояния обаче, около 10% биха използвали влак.

Групата на възраст 30 до 39 години предпочита автомобилния транспорт и много рядко се качва на влак. Когато го прави, това е обикновено за пътувания на дълги разстояния между населени места (8,3%) или за да стигнат до морски или планински курорт (6,8%). Лицата в тази възрастова група предпочитат автомобилен или автобусен транспорт в останалите случаи.

Във възрастовата група от 40 до 49 години се наблюдават най-високи дялове на използване на автомобил за различни цели в сравнение с другите възрастови групи. Тази група рядко слиза от автомобила си, освен ако не е, за да се качи на автобусен транспорт. В по-малко от 8% от случаите използва железопътен транспорт, основно за придвижване между по-далечни населени места.

Потреблението на автомобил за пътуване спада с увеличаването на възрастовата група както до работа, така и към близки и далечни населени места. Сред лицата на възраст между 50 и 59 години, макар все още да има висок дял на предпочитащи да се придвижват с автомобил, се увеличава делът на онези, които предпочитат да пътуват с автобусен транспорт. Сред тях е и малко по-висок делът на лицата, пътуващи с влак – 10,1% за по-далечни населени места и 7,4% до планински и морски курорти.

Групата, която в най-голяма степен предпочита на пътува с железопътен транспорт е тази на лицата над 60 години. Сред тях 5,2% пътуват с влак до близки населени места, 13,5% пътуват с влак до по-далечни населени места, а 9,5% пътуват с влак до курорти. Този увеличен дял на лицата, които използват железопътен транспорт, спрямо другите възрастови групи, вероятно се дължи на по-ниските цени на железопътния транспорт, които могат да бъдат решаващ фактор при вземането на решение за това какъв тип транспорт да използват хората в пенсионна възраст.

**Значими фактори при избор на тип превоз**

Транспортните услуги съществуват в ситуация на конкуренция помежду си на принципа на пазарната икономика, в която потребителят може да реши коя услуга иска да използва и дали е склонен да заплати за нея цената, която превозвачът е поставил. Автобусният транспорт е в най-силна конкуренция с железопътния транспорт. Към 2023 година автобусният транспорт е много по-често използван от железопътния. За да разберем защо бяха изследвани редица фактори, представени по-долу.

\**Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

По отношение на хигиената в транспортните средства, почти половината от лицата в страната смятат, че хигиената в железопътния транспорт е лоша, а 35,4% смятат, че хигиената е средна. Делът на лицата, доволни от хигиенните условия във влаковете е под 20%, като в сравнение с това, доволните от хигиенните условия в автобусния транспорт са почти 40% от анкетираните лица.

\**Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Сходни оценки дават гражданите и по отношение на наличието на климатизация и отопление в превозните средства – 77,3% дават лоша и средна оценка за климатизацията на ЖП транспорта, като приблизително 23% я оценяват като добра, много добра или отлична. По отношение на автотранспорта, лоша оценка дават по-малко от 16% от лицата, средна около 40%, а 43,7% дават добра, много добра или отлична оценка по отношение на климатизацията и/ли отоплението в автобусния транспорт.

\**Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

По отношение на пространството, което пътниците имат по време на превоза, железопътният транспорт получава по-голям дял положителни оценка в сравнение с автотранспорта. Така, според около 40% от лицата пространството за пътника е добро, много добро или отлично в автобусния транспорт, докато за железопътния транспорт дела на положителните оценки е почти 50%.

По отношение на нивото на обслужване, железопътният и автотранспорта получават сходни нива на положителни оценки, а именно – 47% за автобусния и 42% за железопътния транспорт.

\**Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Шумът в транспортните средства е оценен като по-малък проблем за автобусния транспорт, отколкото за железопътния, но с около 10% разлика. Положителна оценка, изразяваща липсата на шум в автобусния транспорт, са дали 34,3% от гражданите, а по отношение на железопътния транспорт, положителна оценка са дали 24% от гражданите.

\**Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Според 46% от запитаните граждани автобусният транспорт предоставя добри възможности за транспортни връзки с други видове обществен транспорт. Според 37% добри транспортни връзки има и железопътния транспорт.

\**Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Според оценките на гражданите и двата типа транспорт предоставят в еднаква степен достъп до информация за разписанията си. Наблюдава се съвсем лек превес на положителните оценки по отношение на предоставянето на информация за разписания от страна на железопътния оператор.

\**Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Участвалите в изследването лица дават предимно негативни оценки по отношение на достъпността на публичния транспорт за лица с увреждания, майки с детски колички и възрастни хора. Над 70% от лицата смятат средата за по-скоро недостъпна, като положителните и негативните оценки по отношение на достъпността са сходни в двата вида транспорт.

\**Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Спазването на разписание от автобусния транспорт е оценено положително от по-голям дял от респондентите. Ако от спазването на разписанията на автобусния транспорт са по-скоро доволни 47% от пълнолетните граждани на страната, то по отношение на железопътния транспорт малко над 30% от лицата дават положителна оценка за спазването на разписанията.

\**Собствено национално представително социологическо изследване сред широката общественост*

Спазването на разписанието се оказва един от най-важните фактори по отношение на качеството на обществения транспорт за пълнолетното население в страната. При отговорилите на проучването на национално ниво, участвалите лица са посочили този фактор с ранг 1, т.е. с най-голяма важност, както и на първо място при факторите, разпознати с ранг 2. Това означава, че според важността на факторите, които лицата, участвали в проучването, разпознават с най-голяма важност, автобусният транспорт е разпознат като по-качествен в сравнение с железопътния, имайки предвид оценките на лицата за точността и спазването на разписанието за двата типа транспорт. Този фактор е най-важен според лицата, живеещи във всички типове населени места от столица до села и селски райони.

Таблица 1.Подредете по важност факторите, които, според Вас, имат най-голямо значение за качеството на обществения транспорт:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Фактори, посочени с Ранг 1** | | **Фактори, посочени с Ранг 2** | | **Фактори, посочени с Ранг 3** | |
| Точност и спазване на разписание | 42.0% | Точност и спазване на разписание | 22.1% | Цена на билета | 20.0% |
| Удобни спирки и маршрути | 19.6% | Комфортни превозни средства | 19.9% | Удобни спирки и маршрути | 17.7% |
| Цена на билета | 15.2% | Цена на билета | 18.8% | Комфортни превозни средства | 16.4% |

По отношение на удобните спирки и маршрути, които са поставени на второ място сред факторите с ранг 1 (фактори с най-висока степен на важност), железопътният транспорт изоставя спрямо автобусния, като имаме предвид оценките, дадени от лицата при сравнението на двата типа транспорт. Този фактор е разпознат като втория най-важен в София, селата и селските райони и като трети, сред най-важните в областните и малките градове.

В полза на железопътния транспорт е поставен на трето място сред най-важните фактори (факторите с ранг 1) – цена на билета. Въпреки че автобусният транспорт има други преимущества, ниската цена на билета с железопътен транспорт е едно от предимствата на държавните железници. Цената на билета е разпозната като трети фактор сред най-важните във всички населени места, освен София – град, където по-голяма важност е придадена на комфорта на транспортните средства. Част от причините за този резултат вероятно се дължат на по-високите средни доходи в столицата в сравнение с другите населени места в страната.

Сред факторите наредени с висока степен на важност (ранг 2), отново с най-голяма честота е посочен факторът точност и спазване на разписанието. Този резултат затвърждава важността на фактора при избора на превозно средство от страна на широката общественост. Този фактор е поставен на първо място, с ранг 2, от жителите на София – град, на големите областни градове, както и на селата и селските райони. Остава на 4-то място за лицата от по-малките градове.

Комфортът в превозното средство е поставен на второ място сред факторите с ранг на важност 2. Този фактор е посочван с най-голяма честота от столичани, гражданите на големите областни градове и жителите на селата и селските райони.

Цената на билета е на трето място сред факторите, подредени с ранг 2, но е на първо място по важност за жителите на по-малките градове. Цената на билета се явява трети по важност фактор за жителите на областните градове и селата, но не е сред приоритетните фактори за жителите на столицата.

Средно за страната, сред факторите наредени с ранг 3, с най-висока честота е посочван фактора цена на билета. Въпреки това този фактор е по-често посочван от жителите на големите градове, по-малките градове и селата. На първо място сред факторите с ранг 3 за гражданите на столицата, обаче е достъпността на превозните средства за лица с увреждания, майки с детски колички и възрастни хора.

Удобните спирки и маршрути, както и комфортът в превозните средства са фактори, които са посочвани с по-голяма честота от жителите на големите областни градове, малките градове, както и от жителите на селата и селските райони.

В допълнение на тези данни трябва да се отбележи, че в законодателството няма никакви изисквания към строителството на удобни спирки, нито към това с какво да бъдат оборудвани спирките (информационни табла, пейки, навеси, пресичане на жп линиите и пр.), нито към пероните (перони на модернизирани гари/спирки се строят без отводняване, като наклонът на пероните е към жп линиите (оттичането е към жп линията), което при сняг/лед създава предпоставка за травматизъм, при това с предпоставка за инциденти не в зоната навътре към перона, а по посока на релсите). Също така, в законодателството няма изисквания, които да се отнасят към комфорта на подвижните средства, нито към връзката към други видове транспорт, което допълнително е предпоставка за подценяване на тези очаквания на пътниците/клиентите на железопътния транспорт.

Според над 60% от пълнолетните граждани на страната, за да се повиши качеството на транспортните услуги (както на автобусните линии, така и сред железопътните пътнически превози), е важно наличието на конкуренция между различните превозвачи. Делът на лицата, които смятат конкуренцията при обслужването на автобусния и железопътния транспорт за много важен фактор по отношение на повишаването на качеството на услугата са сходни – 20,8% и 22,6% съответно за автобусния и железопътния транспорт.

Сходни са и дяловете на лицата, които не могат да преценят дали обслужването на автобусни и жп линии от различни превозвачи ще доведе до повишаване на качеството на услугата – 26,3% и 24,6% съответно за автобусния и за железопътния транспорт.

# Прогноза за търсенето на пътнически услуги към 2025 г., 2030 г., 2035 г. и 2040 г.

Прогнозата за търсенето на пътнически услуги до 2040 година се влияе от прогнозата за спад на населението, като съдържа допускане за нарастване на пътуванията на гражданите под влияние на цялостното изменение на стиловете на живот, в това число и наблюденията за повишаване на пътуванията сред пенсионери и пътуванията сред младите хора и семействата с малки деца. Като цяло се очаква всички видове пътувания (с цел почивка и с цел бизнес, гостувания при роднини и др.) да нарастват. Едновременно с това обаче, тези процеси ще бъдат съпътствани от спад в общия брой на населението. В резултат на разнопосочното влияние на тези два фактора прогнозата до 2040 година е за леко нарастване на търсенето на пътнически услуги. Поради очаквания спад на населението обаче, темповете на нарастване са значително занижени спрямо наблюдаваните изменения в предходни периоди. Не се очаква обаче сериозно преструктуриране на търсенето на пътнически услуги, тъй като не са налице предпоставки за такова изменение – нито от страна на предлагането на пътнически услуги, нито от гледна точка на инфраструктурата.

В резултат от тези процеси може да се очаква, че към 2025 г. ще бъдат превозени 750 млн. пътници, като до 2040 година този показател ще достигне 790 млн. пътници.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Превозени пътници и извършена работа от транспорта | | | | | | | | | | Превозени пътници и извършена работа от транспорта - прогноза | | | |
| Видове транспорт | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2025** | **2030** | **2035** | **2040** |
|  | Превозени пътници - хил. | | | | | | | | | |  |  |  |  |
| Общо | **724695** | **707284** | **715206** | **716412** | **748496** | **721584** | **739 118** | **512 458** | **500 184** | **593 200** | 749256 | 762560 | 775882 | 790238 |
| Сухопътен транспорт | 452 835 | 450 230 | 464 770 | 469 054 | 466 535 | 443 869 | 467 524 | 318 768 | 307 614 | 348 401 | 473937 | 479307 | 487680 | 496704 |
| Воден транспорт | 143 | 90 | 115 | 119 | 109 | 114 | 102 | 91 | 152 | 214 | 103 | 114 | 116 | 118 |
| Въздушен транспорт | 2269 | 2375 | 2240 | 2337 | 2198 | 2470 | 2 693 | 591 | 603 | 2 418 | 2730 | 3015 | 3067 | 3124 |
| Градски електротранспорт | 269 448 | 254 589 | 248 081 | 244 902 | 279 654 | 275 131 | 268 799 | 193 008 | 191 815 | 242 167 | 272486 | 280192 | 285087 | 290362 |
|  | Извършена работа - млн. пкм | | | | | | | | | |  |  |  |  |
| Сухопътен транспорт | 12143 | 13149 | 13809 | 13668 | 11991 | 11365 | 12360 | 6157 | 6155 | 8340 | 12530 | 12203 | 12416 | 12646 |
| Воден транспорт | 2 | 2 | 2 | 5 | 5 | 4 | 10 | 6 | 6 | 9 | 10 | 13 | 13 | 13 |
| Въздушен транспорт | 3738 | 4023 | 3644 | 3869 | 3637 | 4200 | 4234 | 816 | 1386 | 4062 | 4292 | 4399 | 4476 | 4559 |
| Градски електротранспорт | 1375 | 1065 | 1058 | 1121 | 1412 | 1423 | 1405 | 949 | 988 | 1257 | 1424 | 1830 | 1862 | 1896 |

Доминиращ ще продължава да бъде сухопътният транспорт, като се очаква делът на железопътния транспорт в рамките на прогнозирания период плавно да нараства, като този темп ще зависи както от предлагането на железопътни услуги, така и от подобренията в железопътната инфраструктура и подобряване на скоростта и качеството на услугите.

# Прогноза за железопътното пътническо търсене към 2025 г., 2030 г., 2035 г. и 2040 г.

Прогнозата за железопътното пътническо търсене към 2025 г., 2030 г., 2035 г. и 2040 г. е съобразена с очакваните темпове на модернизация на железопътния транспорт, с изходните нива на броя превозени пътници и наблюдаваните през последните 8 години тенденции, както и с демографските прогнози за населението, които показват очакван спад на населението. Тенденциите на всеки от един от показателите са коригирани с различни коефициенти в зависимост очакваното влияние. Най-общо се очаква броят на превозените пътници да нараства при хипотеза за модернизация на железопътния транспорт, но този ръст ще бъде забавен поради прогнозирания спад на населението. Към края на прогнозирания период се очаква годишно да бъдат превозвани малко под 28 млн. пътници, като преобладаващата част от тях ще бъдат вътрешни превози (малко над 25 млн.) и едва 2,6 млн. международни. Очаква се делът на железопътния транспорт в рамките на прогнозирания период плавно да нараства, като този темп ще зависи както от предлагането на железопътни услуги, така и от подобренията в железопътната инфраструктура и подобряване на скоростта и качеството на услугите. Все пак темповете на нарастване са бавни, предвид времевия хоризонт и необходимото време за извършване на мащабни инвестиции и модернизация на сектора. Тези прогнози обаче съдържат голяма доза несигурност, предвид неяснотата до каква степен и с каква скорост ще се развива железопътната инфраструктура и до каква степен ще се подобрява качеството на предлаганите услуги. Най-общо казано, при по-бързо развитие на железопътната инфраструктура и на качеството на предлаганите услуги, е възможно да бъдат постигнати и по-високи нива на нарастване на показателите. Обратно, при забавяне на инвестициите, тези стойности е твърде възможно да не бъдат достигнати.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Превозени пътници и извършена работа от железопътния транспорт – Годишни данни | | | | | | | | | Превозени пътници и извършена работа от железопътния транспорт – Прогноза | | | |
| Наименование на показателите | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** | **2025** | **2030** | **2035** | **2040** |
| Превозени пътници - хил. | 22526,3 | 21433,6 | 21203,2 | 21337,7 | 21339,5 | 16810,4 | 17147,2 | 23074,4 | 24208,44 | 25336,78 | 26515,97 | 27778,21 |
| в т. ч. вътрешни превози | 22284 | 20910,7 | 20411,3 | 20534,1 | 20285 | 16509,5 | 16868,6 | 21425,3 | 21956,80 | 22980,19 | 24049,70 | 25194,55 |
| международни превози | 242,3 | 522,9 | 791,9 | 803,6 | 1054,5 | 300,9 | 278,7 | 1649,1 | 2248,09 | 2356,90 | 2464,19 | 2582,66 |
| Извършена работа - млн. пкм | 1552,1 | 1457,9 | 1437,5 | 1479,4 | 1523,8 | 1119,3 | 1204,6 | 1603,2 | 1636,58 | 1712,86 | 1792,58 | 1877,91 |
| в т. ч. вътрешни превози | 1538,3 | 1440,5 | 1416 | 1457,6 | 1495,4 | 1112,4 | 1198,5 | 1567,6 | 1594,42 | 1668,74 | 1746,40 | 1829,54 |
| международни превози | 13,8 | 17,4 | 21,5 | 21,8 | 28,4 | 6,9 | 6,2 | 35,6 | 43,30 | 45,32 | 47,43 | 49,68 |

# Изводи и заключения за търсенето на железопътни пътнически услуги към 2025 г., 2030 г., 2035 г. и 2040 г.

Търсенето на железопътни пътнически услуги към 2025 г., 2030 г., 2035 г. и 2040 г. ще се влияят в много голяма степен от скоростта, с която се променят услугите и степента, в която могат да отговорят на очакванията на гражданите. Сред ключовите елементи, които имат нужда от съществено подобрение са:

* Точност и спазване на разписание
* Удобни спирки и маршрути
* Комфортни превозни средства
* Хигиена в превозните средства
* Връзка с други видове транспорт
* Подходящо за сезона отопление/Подходящо охлаждане
* Ниво на обслужване (отношение на персона, информация и комуникация)
* Достъпност за лица с увреждания, за майки с детски колички и за възрастни хора
* Наличие на WiFi
* Наличие на информационни уредби за известяване на предстоящи спирки и информация, свързана с пътуването

Към момента по всички посочени показатели, железопътният транспорт в България отстъпва на автобусния, при това оценките на ползвателите са отчетливо в полза на автобусния превоз (виж раздел Изследване на нагласи за използване на железопътен транспорт от настоящия доклад). Към 2023 година автобусният транспорт е много по-често използван от железопътния.

Нарастване на търсенето на железопътни пътнически услуги в изследвания период ще бъде забавено от прогнозата за спад на населението. Т.е. на практика, ръстът в търсенето на железопътни пътнически услуги се очаква да е положителен, но изменението в изследвания 15-годишен период ще е слабо. То ще се влияе също така и от скоростта на инвестиции и модернизация на инфраструктурата, както и от способността за предоставяне на железопътни услуги от ново поколение.

**Приложения**

Приложение № 1 „Прогноза за населението на България по пол и възраст“, I вариант (при хипотеза за конвергентност) за периода 2020 – 2040 г., Източник: НСИ, собствени изчисления

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Пол** | **I вариант (при хипотеза за конвергентност)** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Възраст** | **Години** | | | | | | | | | | | | | | |
|  | **2020** | **2025** | **Изменение (%)** | **2025** | **2030** | **Изменение (%)** | **2030** | **2035** | **Изменение (%)** | **2035** | **2040** | **Изменение (%)** | **2020** | **2040** | **Изменение (%)** |
| **Общо** | **6942142** | **6735715** | **-3%** | **6735715** | **6527464** | **-3** | **6527464** | **6325238** | **-3** | **6325238** | **6135500** | **-3** | **6942142** | **6135500** | **-12** |
| 0 - 4 | 325186 | 295722 | **-9%** | 295722 | 273143 | **-8** | 273143 | 267189 | **-2** | 267189 | 270779 | **1** | 325186 | 270779 | **-17** |
| 5 - 9 | 334258 | 324909 | **-3%** | 324909 | 295620 | **-9** | 295620 | 273146 | **-8** | 273146 | 267270 | **-2** | 334258 | 267270 | **-20** |
| 10 - 14 | 346954 | 334064 | **-4%** | 334064 | 324852 | **-3** | 324852 | 295665 | **-9** | 295665 | 273245 | **-8** | 346954 | 273245 | **-21** |
| 15 - 19 | 315724 | 347484 | **10%** | 347484 | 336145 | **-3** | 336145 | 327211 | **-3** | 327211 | 298029 | **-9** | 315724 | 298029 | **-6** |
| 20 - 24 | 309294 | 315447 | **2%** | 315447 | 351685 | **11** | 351685 | 343320 | **-2** | 343320 | 334487 | **-3** | 309294 | 334487 | **8** |
| 25 - 29 | 370831 | 309363 | **-17%** | 309363 | 315718 | **2** | 315718 | 352453 | **12** | 352453 | 344181 | **-2** | 370831 | 344181 | **-7** |
| 30 - 34 | 477122 | 369766 | **-23%** | 369766 | 308677 | **-17** | 308677 | 315230 | **2** | 315230 | 352319 | **12** | 477122 | 352319 | **-26** |
| 35 - 39 | 479366 | 474710 | **-1%** | 474710 | 368007 | **-22** | 368007 | 307387 | **-16** | 307387 | 314057 | **2** | 479366 | 314057 | **-34** |
| 40 - 44 | 522547 | 475397 | **-9%** | 475397 | 471082 | **-1** | 471082 | 365374 | **-22** | 365374 | 305420 | **-16** | 522547 | 305420 | **-42** |
| 45 - 49 | 527798 | 514883 | **-2%** | 514883 | 469009 | **-9** | 469009 | 465173 | **-1** | 465173 | 361112 | **-22** | 527798 | 361112 | **-32** |
| 50 - 54 | 489854 | 515048 | **5%** | 515048 | 503379 | **-2** | 503379 | 459467 | **-9** | 459467 | 456512 | **-1** | 489854 | 456512 | **-7** |
| 55 - 59 | 462107 | 471237 | **2%** | 471237 | 497281 | **6** | 497281 | 487500 | **-2** | 487500 | 446390 | **-8** | 462107 | 446390 | **-3** |
| 60 - 64 | 465141 | 435998 | **-6%** | 435998 | 447416 | **3** | 447416 | 474507 | **6** | 474507 | 467140 | **-2** | 465141 | 467140 | **0** |
| 65 - 69 | 449659 | 427570 | **-5%** | 427570 | 404077 | **-5** | 404077 | 417919 | **3** | 417919 | 446024 | **7** | 449659 | 446024 | **-1** |
| 70 - 74 | 431588 | 398524 | **-8%** | 398524 | 383115 | **-4** | 383115 | 365687 | **-5** | 365687 | 381996 | **4** | 431588 | 381996 | **-11** |
| 75 - 79 | 293108 | 358467 | **22%** | 358467 | 336659 | **-6** | 336659 | 328353 | **-2** | 328353 | 317628 | **-3** | 293108 | 317628 | **8** |
| 80 - 84 | 193310 | 212377 | **10%** | 212377 | 267094 | **26** | 267094 | 257129 | **-4** | 257129 | 256152 | **0** | 193310 | 256152 | **33** |
| 85 - 89 | 109559 | 108286 | **-1%** | 108286 | 124751 | **15** | 124751 | 162953 | **31** | 162953 | 162332 | **0** | 109559 | 162332 | **48** |
| 90 - 94 | 33151 | 39663 | **20%** | 39663 | 41449 | **5** | 41449 | 50657 | **22** | 50657 | 69243 | **37** | 33151 | 69243 | **109** |
| 95 - 99 | 5377 | 6511 | **21%** | 6511 | 7952 | **22** | 7952 | 8526 | **7** | 8526 | 10733 | **26** | 5377 | 10733 | **100** |
| 100+ | 208 | 289 | **39%** | 289 | 353 | **22** | 353 | 392 | **11** | 392 | 451 | **15** | 208 | 451 | **117** |
| **Мъже** | **3367061** | **3264233** | **-3%** | **3264233** | **3164042** | **-3** | **3164042** | **3069837** | **-3** | **3069837** | **2983954** | **-3** | **3367061** | **2983954** | **-11** |
| 0 - 4 | 167243 | 152199 | **-9%** | 152199 | 140588 | **-8** | 140588 | 137535 | **-2** | 137535 | 139389 | **1** | 167243 | 139389 | **-17** |
| 5 - 9 | 171956 | 167087 | **-3%** | 167087 | 152130 | **-9** | 152130 | 140566 | **-8** | 140566 | 137554 | **-2** | 171956 | 137554 | **-20** |
| 10 - 14 | 178315 | 171853 | **-4%** | 171853 | 167039 | **-3** | 167039 | 152134 | **-9** | 152134 | 140602 | **-8** | 178315 | 140602 | **-21** |
| 15 - 19 | 162616 | 178506 | **10%** | 178506 | 172820 | **-3** | 172820 | 168143 | **-3** | 168143 | 153236 | **-9** | 162616 | 153236 | **-6** |
| 20 - 24 | 159050 | 162204 | **2%** | 162204 | 180321 | **11** | 180321 | 176055 | **-2** | 176055 | 171494 | **-3** | 159050 | 171494 | **8** |
| 25 - 29 | 190886 | 158706 | **-17%** | 158706 | 161977 | **2** | 161977 | 180321 | **11** | 180321 | 176154 | **-2** | 190886 | 176154 | **-8** |
| 30 - 34 | 245356 | 190071 | **-23%** | 190071 | 158131 | **-17** | 158131 | 161505 | **2** | 161505 | 180028 | **11** | 245356 | 180028 | **-27** |
| 35 - 39 | 248780 | 243585 | **-2%** | 243585 | 188762 | **-23** | 188762 | 157155 | **-17** | 157155 | 160597 | **2** | 248780 | 160597 | **-35** |
| 40 - 44 | 269332 | 246023 | **-9%** | 246023 | 241057 | **-2** | 241057 | 186929 | **-22** | 186929 | 155777 | **-17** | 269332 | 155777 | **-42** |
| 45 - 49 | 270121 | 264037 | **-2%** | 264037 | 241591 | **-9** | 241591 | 236970 | **-2** | 236970 | 183988 | **-22** | 270121 | 183988 | **-32** |
| 50 - 54 | 247909 | 261183 | **5%** | 261183 | 255992 | **-2** | 255992 | 234929 | **-8** | 234929 | 230977 | **-2** | 247909 | 230977 | **-7** |
| 55 - 59 | 227478 | 234848 | **3%** | 234848 | 248776 | **6** | 248776 | 244945 | **-2** | 244945 | 225857 | **-8** | 227478 | 225857 | **-1** |
| 60 - 64 | 219750 | 209106 | **-5%** | 209106 | 218041 | **4** | 218041 | 232752 | **7** | 232752 | 230679 | **-1** | 219750 | 230679 | **5** |
| 65 - 69 | 199479 | 194170 | **-3%** | 194170 | 187202 | **-4** | 187202 | 197666 | **6** | 197666 | 213076 | **8** | 199479 | 213076 | **7** |
| 70 - 74 | 178631 | 167650 | **-6%** | 167650 | 166021 | **-1** | 166021 | 162535 | **-2** | 162535 | 174232 | **7** | 178631 | 174232 | **-2** |
| 75 - 79 | 112751 | 138760 | **23%** | 138760 | 133321 | **-4** | 133321 | 134789 | **1** | 134789 | 134454 | **0** | 112751 | 134454 | **19** |
| 80 - 84 | 68683 | 75296 | **10%** | 75296 | 95721 | **27** | 95721 | 94776 | **-1** | 94776 | 98411 | **4** | 68683 | 98411 | **43** |
| 85 - 89 | 36722 | 35229 | **-4%** | 35229 | 40481 | **15** | 40481 | 53512 | **32** | 53512 | 54948 | **3** | 36722 | 54948 | **50** |
| 90 - 94 | 10385 | 11797 | **14%** | 11797 | 11891 | **1** | 11891 | 14400 | **21** | 14400 | 19792 | **37** | 10385 | 19792 | **91** |
| 95 - 99 | 1553 | 1833 | **18%** | 1833 | 2073 | **13** | 2073 | 2112 | **2** | 2112 | 2590 | **23** | 1553 | 2590 | **67** |
| 100+ | 65 | 90 | **38%** | 90 | 107 | **19** | 107 | 108 | **1** | 108 | 119 | **10** | 65 | 119 | **83** |
| **Жени** | **3575081** | **3471482** | **-3%** | **3471482** | **3363422** | **-3** | **3363422** | **3255401** | **-3** | **3255401** | **3151546** | **-3** | **3575081** | **3151546** | **-12** |
| 0 - 4 | 157943 | 143523 | **-9%** | 143523 | 132555 | **-8** | 132555 | 129654 | **-2** | 129654 | 131390 | **1** | 157943 | 131390 | **-17** |
| 5 - 9 | 162302 | 157822 | **-3%** | 157822 | 143490 | **-9** | 143490 | 132580 | **-8** | 132580 | 129716 | **-2** | 162302 | 129716 | **-20** |
| 10 - 14 | 168639 | 162211 | **-4%** | 162211 | 157813 | **-3** | 157813 | 143531 | **-9** | 143531 | 132643 | **-8** | 168639 | 132643 | **-21** |
| 15 - 19 | 153108 | 168978 | **10%** | 168978 | 163325 | **-3** | 163325 | 159068 | **-3** | 159068 | 144793 | **-9** | 153108 | 144793 | **-5** |
| 20 - 24 | 150244 | 153243 | **2%** | 153243 | 171364 | **12** | 171364 | 167265 | **-2** | 167265 | 162993 | **-3** | 150244 | 162993 | **8** |
| 25 - 29 | 179945 | 150657 | **-16%** | 150657 | 153741 | **2** | 153741 | 172132 | **12** | 172132 | 168027 | **-2** | 179945 | 168027 | **-7** |
| 30 - 34 | 231766 | 179695 | **-22%** | 179695 | 150546 | **-16** | 150546 | 153725 | **2** | 153725 | 172291 | **12** | 231766 | 172291 | **-26** |
| 35 - 39 | 230586 | 231125 | **0%** | 231125 | 179245 | **-22** | 179245 | 150232 | **-16** | 150232 | 153460 | **2** | 230586 | 153460 | **-33** |
| 40 - 44 | 253215 | 229374 | **-9%** | 229374 | 230025 | **0** | 230025 | 178445 | **-22** | 178445 | 149643 | **-16** | 253215 | 149643 | **-41** |
| 45 - 49 | 257677 | 250846 | **-3%** | 250846 | 227418 | **-9** | 227418 | 228203 | **0** | 228203 | 177124 | **-22** | 257677 | 177124 | **-31** |
| 50 - 54 | 241945 | 253865 | **5%** | 253865 | 247387 | **-3** | 247387 | 224538 | **-9** | 224538 | 225535 | **0** | 241945 | 225535 | **-7** |
| 55 - 59 | 234629 | 236389 | **1%** | 236389 | 248505 | **5** | 248505 | 242555 | **-2** | 242555 | 220533 | **-9** | 234629 | 220533 | **-6** |
| 60 - 64 | 245391 | 226892 | **-8%** | 226892 | 229375 | **1** | 229375 | 241755 | **5** | 241755 | 236461 | **-2** | 245391 | 236461 | **-4** |
| 65 - 69 | 250180 | 233400 | **-7%** | 233400 | 216875 | **-7** | 216875 | 220253 | **2** | 220253 | 232948 | **6** | 250180 | 232948 | **-7** |
| 70 - 74 | 252957 | 230874 | **-9%** | 230874 | 217094 | **-6** | 217094 | 203152 | **-6** | 203152 | 207764 | **2** | 252957 | 207764 | **-18** |
| 75 - 79 | 180357 | 219707 | **22%** | 219707 | 203338 | **-7** | 203338 | 193564 | **-5** | 193564 | 183174 | **-5** | 180357 | 183174 | **2** |
| 80 - 84 | 124627 | 137081 | **10%** | 137081 | 171373 | **25** | 171373 | 162353 | **-5** | 162353 | 157741 | **-3** | 124627 | 157741 | **27** |
| 85 - 89 | 72837 | 73057 | **0%** | 73057 | 84270 | **15** | 84270 | 109441 | **30** | 109441 | 107384 | **-2** | 72837 | 107384 | **47** |
| 90 - 94 | 22766 | 27866 | **22%** | 27866 | 29558 | **6** | 29558 | 36257 | **23** | 36257 | 49451 | **36** | 22766 | 49451 | **117** |
| 95 - 99 | 3824 | 4678 | **22%** | 4678 | 5879 | **26** | 5879 | 6414 | **9** | 6414 | 8143 | **27** | 3824 | 8143 | **113** |
| 100+ | 143 | 199 | **39%** | 199 | 246 | **24** | 246 | 284 | **15** | 284 | 332 | **17** | 143 | 332 | **132** |

Приложение № 2 „Прогноза за населението на България по области“, I вариант (при хипотеза за конвергентност) за периода 2020 – 2040 г., Източник: НСИ, собствени изчисления

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Области** | **I вариант (при хипотеза за конвергентност)** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Години** | | | | | | | | | | | | | | |
| **2020** | **2025** | **Изменение (%)** | **2025** | **2030** | **Изменение (%)** | **2030** | **2035** | **Изменение (%)** | **2035** | **2040** | **Изменение (%)** | **2020** | **2040** | **Изменение (%)** |
| Благоевград | 306370 | 298264 | -3 | 298264 | 287439 | -4 | 287439 | 275429 | -4 | 275429 | 262708 | -5 | 306370 | 262708 | -14 |
| Бургас | 408054 | 400314 | -2 | 400314 | 391217 | -2 | 391217 | 381878 | -2 | 381878 | 372370 | -2 | 408054 | 372370 | -9 |
| Варна | 469027 | 462175 | -1 | 462175 | 454026 | -2 | 454026 | 445544 | -2 | 445544 | 437179 | -2 | 469027 | 437179 | -7 |
| Велико Търново | 233143 | 222275 | -5 | 222275 | 211173 | -5 | 211173 | 200189 | -5 | 200189 | 189788 | -5 | 233143 | 189788 | -19 |
| Видин | 82065 | 74467 | -9 | 74467 | 67667 | -9 | 67667 | 61535 | -9 | 61535 | 56051 | -9 | 82065 | 56051 | -32 |
| Враца | 160247 | 150460 | -6 | 150460 | 141302 | -6 | 141302 | 132622 | -6 | 132622 | 124411 | -6 | 160247 | 124411 | -22 |
| Габрово | 105971 | 98200 | -7 | 98200 | 90634 | -8 | 90634 | 83414 | -8 | 83414 | 76692 | -8 | 105971 | 76692 | -28 |
| Добрич | 171585 | 163102 | -5 | 163102 | 154742 | -5 | 154742 | 146654 | -5 | 146654 | 138932 | -5 | 171585 | 138932 | -19 |
| Кърджали | 146907 | 141002 | -4 | 141002 | 134548 | -5 | 134548 | 128043 | -5 | 128043 | 121519 | -5 | 146907 | 121519 | -17 |
| Кюстендил | 117143 | 109482 | -7 | 109482 | 102184 | -7 | 102184 | 95328 | -7 | 95328 | 88792 | -7 | 117143 | 88792 | -24 |
| Ловеч | 122619 | 114892 | -6 | 114892 | 107755 | -6 | 107755 | 101152 | -6 | 101152 | 94976 | -6 | 122619 | 94976 | -23 |
| Монтана | 128011 | 120680 | -6 | 120680 | 114026 | -6 | 114026 | 107946 | -5 | 107946 | 102460 | -5 | 128011 | 102460 | -20 |
| Пазарджик | 252489 | 241789 | -4 | 241789 | 231076 | -4 | 231076 | 220699 | -4 | 220699 | 210538 | -5 | 252489 | 210538 | -17 |
| Перник | 118370 | 111679 | -6 | 111679 | 105066 | -6 | 105066 | 98906 | -6 | 98906 | 93028 | -6 | 118370 | 93028 | -21 |
| Плевен | 236583 | 223127 | -6 | 223127 | 210529 | -6 | 210529 | 198978 | -5 | 198978 | 188507 | -5 | 236583 | 188507 | -20 |
| Пловдив | 663500 | 651689 | -2 | 651689 | 639331 | -2 | 639331 | 627533 | -2 | 627533 | 616870 | -2 | 663500 | 616870 | -7 |
| Разград | 111130 | 105824 | -5 | 105824 | 100551 | -5 | 100551 | 95420 | -5 | 95420 | 90504 | -5 | 111130 | 90504 | -19 |
| Русе | 215806 | 206373 | -4 | 206373 | 197152 | -4 | 197152 | 188256 | -5 | 188256 | 180038 | -4 | 215806 | 180038 | -17 |
| Силистра | 107055 | 100893 | -6 | 100893 | 94791 | -6 | 94791 | 89015 | -6 | 89015 | 83734 | -6 | 107055 | 83734 | -22 |
| Сливен | 186359 | 182389 | -2 | 182389 | 178847 | -2 | 178847 | 175736 | -2 | 175736 | 172965 | -2 | 186359 | 172965 | -7 |
| Смолян | 103230 | 95270 | -8 | 95270 | 87178 | -8 | 87178 | 79364 | -9 | 79364 | 71697 | -10 | 103230 | 71697 | -31 |
| София столица | 1336554 | 1350054 | 1 | 1350054 | 1362231 | 1 | 1362231 | 1372895 | 1 | 1372895 | 1386333 | 1 | 1336554 | 1386333 | 4 |
| София | 227361 | 218833 | -4 | 218833 | 210228 | -4 | 210228 | 201773 | -4 | 201773 | 193255 | -4 | 227361 | 193255 | -15 |
| Стара Загора | 312265 | 300871 | -4 | 300871 | 289689 | -4 | 289689 | 278972 | -4 | 278972 | 268920 | -4 | 312265 | 268920 | -14 |
| Търговище | 109911 | 105277 | -4 | 105277 | 100771 | -4 | 100771 | 96486 | -4 | 96486 | 92454 | -4 | 109911 | 92454 | -16 |
| Хасково | 224911 | 214681 | -5 | 214681 | 205017 | -5 | 205017 | 195933 | -4 | 195933 | 187288 | -4 | 224911 | 187288 | -17 |
| Шумен | 168221 | 160175 | -5 | 160175 | 152025 | -5 | 152025 | 143957 | -5 | 143957 | 136197 | -5 | 168221 | 136197 | -19 |
| Ямбол | 117255 | 111478 | -5 | 111478 | 106269 | -5 | 106269 | 101581 | -4 | 101581 | 97294 | -4 | 117255 | 97294 | -17 |

Приложение № 3 „Коефициент на възрастова зависимост по области, в перспектива до 2040 г.“, I вариант (при хипотеза за конвергентност) за периода 2020 – 2040 г., Източник: НСИ, собствени изчисления

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Области | **I вариант (при хипотеза за конвергентност)** | | | | | |
| **Години** | | | | | |
| **2020** | **2025** | **2030** | **2035** | **2040** | **Изменение за 20 год. период (п.п)** |
| **България** | **57,07** | **59,26** | **60,44** | **62,28** | **66,74** | **9,67** |
| Благоевград | **55,16** | **61,07** | **66,66** | **71,29** | **77,12** | **21,96** |
| Бургас | **55,75** | **57,85** | **59,70** | **62,35** | **69,00** | **13,25** |
| Варна | **53,32** | **53,63** | **54,01** | **55,79** | **61,98** | **8,66** |
| Велико Търново | **59,56** | **62,40** | **62,41** | **61,96** | **64,48** | **4,93** |
| Видин | **71,41** | **70,93** | **72,42** | **77,64** | **86,61** | **15,20** |
| Враца | **61,74** | **64,78** | **68,22** | **72,98** | **78,75** | **17,02** |
| Габрово | **68,90** | **71,03** | **74,27** | **79,00** | **87,70** | **18,80** |
| Добрич | **57,74** | **59,81** | **62,80** | **67,50** | **73,64** | **15,90** |
| Кърджали | **55,40** | **61,86** | **67,26** | **71,39** | **77,08** | **21,68** |
| Кюстендил | **66,52** | **70,88** | **75,44** | **82,26** | **90,69** | **24,17** |
| Ловеч | **67,97** | **70,17** | **73,20** | **78,75** | **85,06** | **17,09** |
| Монтана | **67,41** | **69,30** | **70,95** | **73,71** | **78,61** | **11,20** |
| Пазарджик | **57,05** | **61,89** | **66,19** | **70,79** | **75,75** | **18,70** |
| Перник | **61,96** | **66,08** | **70,17** | **74,67** | **82,48** | **20,52** |
| Плевен | **67,81** | **71,20** | **73,30** | **75,81** | **79,91** | **12,10** |
| Пловдив | **56,64** | **59,16** | **59,98** | **61,56** | **65,34** | **8,70** |
| Разград | **55,82** | **58,93** | **62,70** | **67,72** | **72,93** | **17,11** |
| Русе | **58,10** | **59,75** | **61,23** | **63,11** | **67,46** | **9,36** |
| Силистра | **62,50** | **65,40** | **69,36** | **73,73** | **78,85** | **16,35** |
| Сливен | **63,54** | **67,01** | **69,66** | **71,15** | **73,94** | **10,40** |
| Смолян | **58,23** | **67,72** | **77,59** | **85,69** | **94,30** | **36,07** |
| София столица | **48,60** | **48,84** | **46,83** | **46,22** | **49,36** | **0,76** |
| София | **59,71** | **62,19** | **65,68** | **70,39** | **77,26** | **17,55** |
| Стара Загора | **60,78** | **63,24** | **64,63** | **66,89** | **71,90** | **11,12** |
| Търговище | **58,37** | **61,10** | **64,18** | **67,84** | **72,66** | **14,29** |
| Хасково | **60,43** | **63,93** | **66,14** | **68,91** | **74,63** | **14,20** |
| Шумен | **56,19** | **59,19** | **61,24** | **64,49** | **70,57** | **14,38** |
| Ямбол | **65,49** | **68,55** | **71,12** | **72,63** | **75,70** | **10,21** |

Приложение № 4 към „ЖП инфраструктура“: Дължина на ЖП линиите в България 2018 – 2022 г. Източник: НСИ, собствени изчисления

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2018 | | | 2019 | | | 2020 | | | 2021 | | | 2022 | | |
|  | Обща дължина на ЖП линии | Двойни ЖП линии | Електрифицирани ЖП линии | Обща дължина на ЖП линии | Двойни ЖП линии | Електрифицирани ЖП линии | Обща дължина на ЖП линии | Двойни ЖП линии | Електрифицирани ЖП линии | Обща дължина на ЖП линии | Двойни ЖП линии | Електрифицирани ЖП линии | Обща дължина на ЖП линии | Двойни ЖП линии | Електрифицирани ЖП линии |
| **Общо** | **4030** | **990** | **2870** | **4030** | **990** | **2870** | **4029** | **990** | **2871** | **4031** | **995** | **3001** | **4029** | **995** | **3005** |
| **Северна България** | **1759** | **525** | **1249** | **1759** | **525** | **1249** | **1759** | **525** | **1249** | **1761** | **525** | **1246** | **1761** | **525** | **1246** |
| **Северозападен район** | **648** | **192** | **444** | **648** | **192** | **444** | **648** | **192** | **444** | **648** | **191** | **443** | **648** | **191** | **443** |
| Видин | 108 |  | 93 | 108 |  | 93 | 108 |  | 93 | 108 |  | 93 | 108 |  | 93 |
| Враца | 112 | 67 | 112 | 112 | 67 | 112 | 112 | 67 | 112 | 112 | 66 | 111 | 112 | 66 | 111 |
| Ловеч | 108 | 9 | 9 | 108 | 9 | 9 | 108 | 9 | 9 | 108 | 9 | 9 | 108 | 9 | 9 |
| Монтана | 114 |  | 114 | 114 |  | 114 | 114 |  | 114 | 114 |  | 114 | 114 |  | 114 |
| Плевен | 206 | 116 | 116 | 206 | 116 | 116 | 206 | 116 | 116 | 206 | 116 | 116 | 206 | 116 | 116 |
| **Северен централен район** | **627** | **89** | **436** | **627** | **89** | **436** | **627** | **89** | **436** | **627** | **89** | **431** | **627** | **89** | **431** |
| Велико Търново | 236 | 82 | 159 | 236 | 82 | 159 | 236 | 82 | 159 | 236 | 82 | 159 | 236 | 82 | 159 |
| Габрово | 74 |  | 74 | 74 |  | 74 | 74 |  | 74 | 74 |  | 74 | 74 |  | 74 |
| Разград | 92 | 7 | 49 | 92 | 7 | 49 | 92 | 7 | 49 | 92 | 7 | 49 | 92 | 7 | 49 |
| Русе | 155 |  | 154 | 155 |  | 154 | 155 |  | 154 | 155 |  | 149 | 155 |  | 149 |
| Силистра | 70 |  |  | 70 |  |  | 70 |  |  | 70 |  |  | 70 |  |  |
| **Североизточен район** | **484** | **244** | **369** | **484** | **244** | **369** | **484** | **244** | **369** | **486** | **245** | **372** | **486** | **245** | **372** |
| Варна | 197 | 113 | 154 | 197 | 113 | 154 | 197 | 113 | 154 | 199 | 114 | 157 | 199 | 114 | 157 |
| Добрич | 60 |  |  | 60 |  |  | 60 |  |  | 60 |  |  | 60 |  |  |
| Търговище | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 |
| Шумен | 155 | 59 | 143 | 155 | 59 | 143 | 155 | 59 | 143 | 155 | 59 | 143 | 155 | 59 | 143 |
| **Южна България** | **2271** | **465** | **1621** | **2271** | **465** | **1621** | **2270** | **465** | **1622** | **2270** | **470** | **1755** | **2268** | **470** | **1759** |
| **Югозападен район** | **864** | **169** | **660** | **864** | **169** | **660** | **863** | **169** | **660** | **863** | **169** | **660** | **860** | **169** | **663** |
| Благоевград | 161 |  | 104 | 161 |  | 104 | 161 |  | 104 | 161 |  | 104 | 161 |  | 104 |
| Кюстендил | 121 |  | 64 | 121 |  | 64 | 121 |  | 64 | 121 |  | 64 | 121 |  | 64 |
| Перник | 115 | 8 | 84 | 115 | 8 | 84 | 115 | 8 | 84 | 115 | 8 | 84 | 115 | 8 | 84 |
| София | 295 | 105 | 253 | 295 | 105 | 253 | 295 | 105 | 253 | 295 | 105 | 253 | 295 | 105 | 253 |
| София (столица) | 172 | 56 | 155 | 172 | 56 | 155 | 171 | 56 | 155 | 171 | 56 | 155 | 168 | 56 | 158 |
| **Южен централен район** | **782** | **116** | **403** | **782** | **116** | **403** | **782** | **116** | **403** | **782** | **116** | **491** | **782** | **116** | **492** |
| Кърджали | 67 |  |  | 67 |  |  | 67 |  |  | 67 |  |  | 67 |  |  |
| Пазарджик | 185 | 57 | 57 | 185 | 57 | 57 | 185 | 57 | 57 | 185 | 57 | 57 | 185 | 57 | 57 |
| Пловдив | 324 | 59 | 285 | 324 | 59 | 285 | 324 | 59 | 285 | 324 | 59 | 285 | 324 | 59 | 285 |
| Смолян |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Хасково | 206 |  | 61 | 206 |  | 61 | 206 |  | 61 | 206 |  | 149 | 206 |  | 150 |
| **Югоизточен район** | **625** | **180** | **558** | **625** | **180** | **558** | **625** | **180** | **559** | **625** | **185** | **604** | **626** | **185** | **604** |
| Бургас | 178 | 111 | 162 | 178 | 111 | 162 | 178 | 111 | 162 | 178 | 116 | 162 | 178 | 116 | 162 |
| Сливен | 134 | 8 | 113 | 134 | 8 | 113 | 134 | 8 | 113 | 134 | 8 | 134 | 134 | 8 | 134 |
| Стара Загора | 261 | 31 | 236 | 261 | 31 | 236 | 261 | 31 | 237 | 261 | 31 | 261 | 261 | 31 | 261 |
| Ямбол | 52 | 30 | 47 | 52 | 30 | 47 | 52 | 30 | 47 | 52 | 30 | 47 | 53 | 30 | 47 |

1. Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г. [↑](#footnote-ref-1)
2. Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г. [↑](#footnote-ref-2)
3. Годишен доклад за дейността, Доклад на независимия одитор Финансов отчет „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД 31 декември 2022 г. [↑](#footnote-ref-3)
4. НСИ, Образование и учене през целия живот, https://bit.ly/3R3L3h6 [↑](#footnote-ref-4)
5. Приложение № 1 „Прогноза за населението на България по пол и възраст“ към настоящия документ [↑](#footnote-ref-5)
6. Приложение № 2 „Прогноза за населението на България по области“ към настоящия документ [↑](#footnote-ref-6)
7. Коефициентът на възрастова зависимост показва броя на лицата от населението в „зависимите” възрасти (населението под 15 и на 65 и повече години) на 100 лица от населението в „независимите” възрасти (от 15 до 64 години). Изчислява се в проценти. [↑](#footnote-ref-7)
8. Приложение № 3 „Коефициент на възрастова зависимост в перспектива до 2040г.“ към настоящия документ [↑](#footnote-ref-8)
9. Икономическите центрове в България -2023, Институт за пазарна икономика, 2023 г. - https://ime.bg/wp-content/uploads/2023/10/economic-areas-2023.pdf [↑](#footnote-ref-9)
10. За целите на настоящия документ демографските тенденции са разглеждани през обобщени данни за Северна и Южна България. Северна България включва Северозападен, Северен централен и Североизточен район на планиране. Южна България включва Югоизточен, Югозападен и Южен централен район на планиране. [↑](#footnote-ref-10)
11. Коефициентът на възрастова зависимост показва броя на лицата от населението в „зависимите“ възрасти (населението под 15 и на 65 и повече навършени години) на 100 лица от населението в „независимите“ възрасти (от 15 до 64 години). Изчислява се в проценти. [↑](#footnote-ref-11)
12. НСИ, Статистически справочник 2022 [↑](#footnote-ref-12)
13. Министерски съвет, Годишна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура в България за 2022 г., Източник: <https://www.mtc.government.bg/bg/category/42/odobrena-e-godishna-programa-za-izgrazhdaneto-poddrzhaneto-remonta-razvitieto-i-eksploataciyata-na-zhelezoptnata-infrastruktura-za-2022-g> [↑](#footnote-ref-13)
14. Актуализиран национален план за внедряване на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз, 2021, Източник: <https://www.rail-infra.bg/bg/78>, и <https://www.mtc.government.bg/bg/category/300/aktualiziran-e-nacionalniyat-plan-za-vnedryavane-na-tekhnicheskata-specifikaciya-za-operativna-svmestimost-otnosno-podsistema-kontrol-upravlenie-i-signalizaciya> [↑](#footnote-ref-14)
15. НСИ, Дължина на железопътните линии към 31.12.2022 [↑](#footnote-ref-15)
16. Приложение № 4 към „ЖП инфраструктура“: Дължина на ЖП линиите в България 2018 – 2022 г. Източник: НСИ, собствени изчисления [↑](#footnote-ref-16)
17. Eurostat, Railway transport - length of tracks, Source: <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/RAIL_IF_TRACKS/default/table?lang=en> [↑](#footnote-ref-17)
18. НСИ, Движение на товарните и пътническите влакове през 2022 г., Източник: <https://www.nsi.bg/bg/content/1743/%D0%B2%D0%BB%D0%B0%D0%BA%D0%BA%D0%B8%D0%BB%D0%BE%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%B8> [↑](#footnote-ref-18)
19. TrueNorth.bg, Схема на железопътната мрежа в България. Източник: <https://truenorth.bg/pages-94-shema-na-jelezopatnata-mreja-v-balgariia> по данни на Национална Компания Железопътна Инфраструктура https://www.rail-infra.bg/bg/12 [↑](#footnote-ref-19)
20. Подробна карта на железопътната мрежа в страната: https://www.bulgaria-rail-map-2.truenorth.bg/ [↑](#footnote-ref-20)
21. Пътниккилометър (пкм) – мерна единица, която представлява превоз на един пътник за един километър с определен вид транспорт (автомобилен, железопътен, въздушен, морски, вътрешноводен и т.н.) Eurostat. Glossary: Passenger-kilometre. Source: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Passenger-kilometre> [↑](#footnote-ref-21)
22. Eurostat, Transport, Railway transport, Railway transport measurement – passengers, Passenger transported. Source: <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/RAIL_PA_TOTAL/default/table?lang=en> [↑](#footnote-ref-22)
23. Източник: НСИ, Дължина на железопътните линии към 31.12.2022 г., Source: <https://www.nsi.bg/bg/content/1737/%D0%B4%D1%8A%D0%BB%D0%B6%D0%B8%D0%BD%D0%B0-%D0%BD%D0%B0-%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D1%8A%D1%82%D0%BD%D0%B8%D1%82%D0%B5-%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%B8> [↑](#footnote-ref-23)
24. Източник: Институт за пазарна икономика (ИПИ), Регионални профили 2022 г., автори: Зорница Славова, Адриан Николов, Петър Ганев, Теодор Недев, автори; Инфраструктура, с. 142, Source: https://www.regionalprofiles.bg/var/docs/Reg\_Profiles\_BG\_2022.pdf [↑](#footnote-ref-24)
25. IRG-rail.eu, Market Monitoring, Source: [2023 - Market Monitoring - IRG Rail (irg-rail.eu)](https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/383,2023.html) [↑](#footnote-ref-25)
26. Източник: НСИ, Дължина на железопътните линии към 31.12.2022 г., Source: <https://www.nsi.bg/bg/content/1737/%D0%B4%D1%8A%D0%BB%D0%B6%D0%B8%D0%BD%D0%B0-%D0%BD%D0%B0-%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D1%8A%D1%82%D0%BD%D0%B8%D1%82%D0%B5-%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%B8> [↑](#footnote-ref-26)
27. Източник: НСИ, Дължина на железопътните линии към 31.12.2022 г., Source: <https://www.nsi.bg/bg/content/1737/%D0%B4%D1%8A%D0%BB%D0%B6%D0%B8%D0%BD%D0%B0-%D0%BD%D0%B0-%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D1%8A%D1%82%D0%BD%D0%B8%D1%82%D0%B5-%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%B8> [↑](#footnote-ref-27)
28. Източник: НСИ, Дължина на железопътните линии към 31.12.2022 г., Source: <https://www.nsi.bg/bg/content/1737/%D0%B4%D1%8A%D0%BB%D0%B6%D0%B8%D0%BD%D0%B0-%D0%BD%D0%B0-%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D1%8A%D1%82%D0%BD%D0%B8%D1%82%D0%B5-%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%B8> [↑](#footnote-ref-28)
29. Актуализиран национален план за внедряване на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз, 2021, Източник: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-09/nip-ccs-tsi-bulgaria-bg.pdf> [↑](#footnote-ref-29)
30. Актуализиран национален план за внедряване на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз, 2021, Източник: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-09/nip-ccs-tsi-bulgaria-bg.pdf> [↑](#footnote-ref-30)
31. Европейска система за управление на трафика в железопътния транспорт (European Rail Traffic Management System) [↑](#footnote-ref-31)
32. Европейска система за контрол на трафика (European Traffic Control System) [↑](#footnote-ref-32)
33. Глобална мобилна радиосистема (Global System for Mobile Communications - Railway) [↑](#footnote-ref-33)
34. Актуализиран национален план за внедряване на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз, 2021, Източник: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-09/nip-ccs-tsi-bulgaria-bg.pdf> [↑](#footnote-ref-34)
35. <https://www.mtc.government.bg/bg/category/312/ministrt-na-transporta-i-sobscheniyata-v-kachestvoto-si-na-rkovoditel-na-struktura-za-nablyudenie-i-dokladvane-na-investiciya-c8i2-bordovo-oborudvane-za-evropeyskata-sistema-za-upravlenie-na-vlakovete-komponent-ustoychiv-transport-ot> [↑](#footnote-ref-35)
36. Актуализиран национален план за внедряване на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз, 2021, Източник: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-09/nip-ccs-tsi-bulgaria-bg.pdf> [↑](#footnote-ref-36)
37. МТС, Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., Източник: <https://www.mtc.government.bg/bg/category/42/integrirana-transportna-strategiya-v-perioda-do-2030-g> [↑](#footnote-ref-37)
38. МТС, Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., Източник: <https://www.mtc.government.bg/bg/category/42/integrirana-transportna-strategiya-v-perioda-do-2030-g> [↑](#footnote-ref-38)
39. МТС, Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., Източник: <https://www.mtc.government.bg/bg/category/42/integrirana-transportna-strategiya-v-perioda-do-2030-g> [↑](#footnote-ref-39)
40. <https://competition-cases.ec.europa.eu/cases/SA.103967> [↑](#footnote-ref-40)
41. Техническият стълб на Четвъртия железопътен пакет включва:

    • Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стp. 102);

    • Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (OB L 138, 26.5.2016г., стр. 44);

    • Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (OB L 138, 26.5.2016г., стр. 1). [↑](#footnote-ref-41)
42. „Пазарният (политически) стълб“ включва:

    • Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура;

    • Регламент (ЕС) 2016/2338 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за пътнически превози с железопътен транспорт. [↑](#footnote-ref-42)
43. What Europe does for me – European Commission briefing [↑](#footnote-ref-43)
44. Национална Стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие на Министерство на околната среда и водите [↑](#footnote-ref-44)
45. Национална Стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие на Министерство на околната среда и водите, стр. 23 [↑](#footnote-ref-45)
46. Всички описани методологически особености не позволяват абсолютна сравнимост на събраните данни и визуализирането им в тенденция в графичен вид. В настоящия документ е представено качествено обобщение на различни количествени данни с цитирани стойности/резултати от проведени различни вълни на изследването. [↑](#footnote-ref-46)
47. Въпросът дава възможност за посочване на повече от един вид транспорт и сборът на отговорите надхвърля 100%. [↑](#footnote-ref-47)
48. Поради това и сборът на процентите на посочените отговори в рамките на всеки от типовете населено място надвишава 100%. [↑](#footnote-ref-48)