

БИЗНЕС ПРОГРАМА

на дружество

"ЕКОБУС ПЛОВДИВ" ЕООД

за периода 2022÷2026 г.

гр. Пловдив
Септември, 2022 г.



БИЗНЕС ПРОГРАМА

на дружество

"ЕКОБУС ПЛОВДИВ" ЕООД

за периода 2022÷2026 г.

адрес на управление: област Пловдив, община Пловдив,
гр. Пловдив, р-н Източен, бул. "6-ти септември" № 274

Управител: д-р инж. ИЛКО Л. ТЪРПОВ

Телефон за контакт:

Дата на регистрация: 16.06.2022 г.

гр. Пловдив
Септември, 2022 г.



СЪДЪРЖАНИЕ

ВЪВЕДЕНИЕ.....	3
1. КРАТКА ИСТОРИЯ И ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ДРУЖЕСТВОТО 3	
2. ЦЕЛИ И НАМЕРЕНИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ДРУЖЕСТВОТО.....	4
3. ЗНАЧИМИ СЪБИТИЯ ПРЕЗ ПЕРИОДА НА ДЕЙСТВИЕ НА БИЗНЕС ПРОГРАМАТА.....	5
4. SWOT АНАЛИЗ.....	5
5. ФАКТОРИ, ВЛИЯЕЩИ ВЪРХУ ИЗБОРА ЗА ПОЛЗВАНЕ НА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ ПРИ ПРИДВИЖВАНЕ В РАМКИТЕ НА ГРАДА.....	6
6. ОРГАНИЗАЦИОННИ МЕРОПРИЯТИЯ ЗА ПОСТИГАНЕ НА ЦЕЛИТЕ И НАМЕРЕНИЯТА НА ДРУЖЕСТВОТО.....	7
7. РАЗВИТИЕ И ПРОИЗВОДСТВО.....	10
8. МАРКЕТИНГ.....	13
9. ФИНАНСОВИ ПАРАМЕТРИ НА БИЗНЕС ПРОГРАМАТА.....	17
10. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ.....	20
11. ОЧАКВАНИ СОЦИАЛНИ РЕЗУЛТАТИ.....	21
12. ПРОГНОЗНИ ФИНАНСОВИ ОТЧЕТИ ЗА ЧЕТИРИГОДИШЕН ПЕРИОД ПО ГОДИНИ.....	22
13. ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ДРУЖЕСТВОТО ЗА ГРАДСКИ ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТ.....	26
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	27



ВЪВЕДЕНИЕ

Липсата на общинско предприятие за обществен градски транспорт на територията на град Пловдив не дава възможност за ползване на обществен ресурс в рамките на ЕС. Този факт, години наред, лишава града от участие в различните европейски фондове и проекти за подобряване на пътническата транспортна услуга и въвеждането в експлоатация на съвременни енергоефективни и екологични транспортни средства, системи, технологии и политики за прилагане на интелигентен градски транспорт.

Поради тази причина Община Пловдив е предприела осъзнати и спешни мерки за подобряване на транспортната свързаност на хората и ефективно управление на транспортните процеси в града. Това може да се постигне чрез увеличаване скоростта на придвижване и превозните способности, както и чрез подобряване качеството на услугата.

Необходимостта от екологичен и енергоефективен транспорт е в съответствие с Програма конкурентоспособност и иновации, която има за цел да насърчи всички фирми към иновации и в частност еко-иновациите, да насърчи енергийната ефективност и използването на възобновяеми източници във всички сектори и най-вече в транспорта. Тази първа инициатива на общината в областта на градския транспорт има за цел да даде пример как електрическите автобуси могат не само да намалят замърсяването на града, но и да генерират достатъчни средства. С тях може да се развие градският транспорт в такава степен, че всяко транспортно средство в него да се замени с екологично такова и Пловдив да подобри като цяло, както превоза на пътници, така и екологичния отпечатък на транспорта върху града.

Пазарният дял на дружеството, след стартиране на основната дейност се предвижда да бъде от порядъка на 6,5 %.

МИСИЯ – осъществяване на бърз, удобен, сигурен, надежден и екологичен транспорт на пътници в рамките на град Пловдив, чрез съвременни енергоефективни и екологосъобразни транспортни средства, отговарящи на съвременните изисквания и стандарти, приети от Европейския съюз.

1. КРАТКА ИСТОРИЯ И ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ДРУЖЕСТВОТО

КРАТКА ИСТОРИЯ

Функционирането на фирма „Градски транспорт – Пловдив“ е продължило до 01.10.2012 г. След 2000 г. дружеството е изпаднало в тежко финансово състояние като броят на тролейбусите и обслужваните маршрути постепенно намалява. През 2007 г. се стига до приватизация на дружеството. Приватизационният договор не се изпълнява и линиите не се обслужват със заложения по договор брой тролейбуси. Общинският съвет взема решение за прекратяване на договора с превозвача и от 1 октомври 2012 г. Пловдив остава без електрически транспорт. Всички линии са предоставени за обслужване на останалите частни превозвачи съществуващи в онзи момент на пазара. Това налага търсенето на варианти и вземането на спешни мерки за връщането на общината на пазара на градски пътнически услуги.



СЪЗДАВАНЕ

Публичното предприятие „ЕКОБУС ПЛОВДИВ“ ЕООД е новоучредено дружество. То представлява еднолично дружество с ограничена отговорност и е регистрирано по Търговския закон и вписано в Търговския регистър на 16.06.2022 г.

СОБСТВЕНОСТ

Собственик на капитала на Дружеството е община Пловдив, ЕИК 000471504, с адрес гр. Пловдив, пл. „Стефан Стамболов“ № 1.

Правата на собственост на община Пловдив в Дружеството се управляват чрез общински съвет – Пловдив.

Дружеството е 100 % собственост на община Пловдив. Капиталът на Дружеството е 2 823 300 лв. разпределени в 282330 дяла по 10 лв. внесени изцяло.

Капиталът е формиран от:

- 100 000 лв. парична вноска;
- Непарична вноска /апорт/ направена от едноличният собственик на капитала община Пловдив и която представлява правото му на собственост върху недвижим имот оценен на 2 723 300 лв.

ПРЕДМЕТ НА ДЕЙНОСТ

Основната дейност на дружеството се състои в извършване на обществен превоз на пътници с автобуси с положителен екологичен ефект, техническо обслужване и текущ ремонт, както и всяка друга дейност, която не е забранена със закон.

2. ЦЕЛИ И НАМЕРЕНИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ДРУЖЕСТВОТО

2.1. ДЪЛГОСРОЧНИ ЦЕЛИ

- Постигане на европейските стандарти в масовия градски пътнически транспорт;
- Развитие на транспортната фирма;
- Устойчивост при предоставянето на висококачествена и екологосъобразна транспортна услуга;
- Увеличаване на пазарния дял.

2.2. КРАТКОСРОЧНИ ЦЕЛИ

- Създаване на екип за подготовка, кандидатстване и управление на проекти по оперативните програми на ЕС, който да подпомага общината;
- Набавяне на лиценз за превоз на пътници;
- Доставка на нови електрически транспортни средства;
- Подбор на персонал;
- Пускане на линиите в експлоатация;
- Информирание на обществото за функционирането на новата линия;
- Диверсифициране на дейността, чрез създаване на нетранспортните услуги предлагани от фирмата.

2.3. СРЕДНОСРОЧНИ ЦЕЛИ

- Създаване на търсене за предлаганата екологична транспортна услуга;
- Повишаване качеството на услугата на новите линии;
- Изграждане на добър престиж на фирмата.



3. ЗНАЧИМИ СЪБИТИЯ ПРЕЗ ПЕРИОДА НА ДЕЙСТВИЕ НА БИЗНЕС ПРОГРАМАТА

- Провеждане на извънредни избори за Народно събрание на 02.10.2022 г.;
- Провеждане на редовни избори за местна власт след една година;
- Приключване на договорите за транспортна услуга с частни превозвачи през 2026 г. и 2028 г.;
- Подготовка и приемане на план за устойчива градска мобилност на общината с времеви хоризонт до 2027 г.;
- Влизане в действие на забрана за движение на транспортни средства с дизелови двигатели в централната част на града;
- Разширяване на строителните граници на града и по-висока свързаност със съседни селищни райони;
- Реформа за устойчива градска мобилност и електрическа мобилност от Националния план за възстановяване и устойчивост на Република България;
- Старт на декарбонизацията на икономиката и транспорта в ЕС.

4. SWOT АНАЛИЗ

Силни страни:

- Развитие на екологично чист транспорт;
- Висока степен на икономичност;
- Добра комуникация с другите видове транспорт и възможност за комбиниран превоз;
- Въвеждане на нова техника в частност електрически автобуси;
- Лесна поддръжка на автобусите и съоръженията за тях;
- Високо качество и комфорт при обслужване;
- Увеличаване на средната търговска скорост по новите линии;

Слаби страни:

- Голям по себестойност инвестиционен проект;
- Недостатъчно наличен собствен капитал;
- Ограничени възможности за финансиране.

Възможности :

- Повишаване качество на живот чрез намаляване на замърсяването на атмосферния въздух с фини прахови частици;
- Повишен имидж на града, чрез създаване на по-иновативна техника, която дава възможност придвижването и на хора с увреждания и майки с деца;
- Подобряване на достъпността до градски транспорт;
- Повишен интерес към екологичния транспорт;
- Финансиране на проекти свързани с екологично чист транспорт;
- Развитие и разширение на транспортната мрежа;
- Въвеждане на иновации в транспорта на гр. Пловдив;
- Висок пазарен дял по линията.

Заплахи:

- Съществуваща конкуренция, което може да доведе до проблеми при оптималното използване на линията;
- Необслужван пътникопоток, заради ограничената вместимост на превозното средство;
- Вандалски прояви спрямо транспортните средства;
- Поява на конкуренти, заради иновациите в сферата на зелените транспортни средства като цяло;



- Възникване на технически повреди по транспортните средства;
- Рязко повишаване на цената на електроенергията и въвеждане на режим на електрозахранването;
- Възникване и поява на кризи от демографски, социален, здравен, природен, военен или друг характер.

5. ФАКТОРИ, ВЛИЯЕЩИ ВЪРХУ ИЗБОРА ЗА ПОЛЗВАНЕ НА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ ПРИ ПРИДВИЖВАНЕ В РАМКИТЕ НА ГРАДА

Качеството на транспортното обслужване се характеризира с количествените показатели време на пътуване, редовност, ритмичност и сигурност. Те могат да подобрят своите стойности чрез подновяване и модернизация на подвижния състав. Освен изброените количествени фактори съществуват и други като удобство и комфорт, които не могат да се измерят с технически средства, поради което е необходимо да се въведе индексна система за тяхното остойностяване.

През 70-те години на миналия век в изследването на пътничкопотоците започва да се установява индексната система, която влияе върху комфорта на пътниците, и изследователите в тази област се опитват да получат резултати от оценка с анкети или други методи.

Факторите, влияещи върху избора при ползване на обществен транспорт за придвижване, са свързани с комфорта на пътниците. Те включват личното пространство, времето на пътуване, средата в превозното средство, нивото на обслужване. Пътниците с различни професии и цели на пътуване имат различно разбиране за комфорт. Показателят комфорт е фактор, който влияе на избора на вид транспорт и основната цел е да се определят критериите, по които пътниците го оценяват. Това ще спомогне при прогнозиране на ползвателите на предлаганата транспортна услуга.

В Таблица 1 са представени усреднените стойности на получени резултати от предложена методика за определяне тежестта на коефициенти при избора за ползване на обществен транспорт.

Таблица 1.

Тежест на коефициентите при избора на обществен транспорт.

Хигиена в превозното средство	0,31
Климатик	0,21
Пространство за пътника	0,087
Ниво на обслужване на персонала	0,06
Ниво на шума в превозното средство	0,03
Връзки с други видове обществен транспорт	0,13
Предоставяне на информация за разписанията	0,043



С така определените и остойностени показатели може да се направи извода, че най-важните, с голяма тежест са хигиената в превозното средство, климатизацията и връзки с другите видове обществен транспорт. При доставка на транспортните средства и при последващата експлоатация и поддръжка, трябва да се имат предвид, както определените коефициенти, така и тяхната стойност с цел подsigуряване изисквания на пътниците за комфорт.

6. ОРГАНИЗАЦИОННИ МЕРОПРИЯТИЯ ЗА ПОСТИГАНЕ НА ЦЕЛИТЕ И НАМЕРЕНИЯТА НА ДРУЖЕСТВОТО

6.1. ДОКУМЕНТИ ЗА ПОЛУЧАВАНЕ НА ЛИЦЕНЗ ЗА ОБЩЕСТВЕН ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ, СЪГЛАСНО ИЗИСКВАНИЯТА НА ЗАКОНА ЗА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗИ

Получаването на лиценз за обществен превоз на пътници ще се осъществи от м. Септември до м. Октомври на 2022 г. и е регламентирано в Закон за автомобилните превози и Наредба № 33 от 03.11.1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България. Посочените нормативни актове конкретизират и изискванията на регламент 1071/2009.

Изискванията и документите за получаване на лиценз са описани подробно в *Приложение № 1*.

Лицензирането ще бъде осъществено от назначено лице по трудов договор на $\frac{1}{4}$ щат притежаващо удостоверение за професионална компетентност. Ще бъде наето под наем транспортно средство с цел вписване в лицензията съгласно Наредба № 33. Финансовата стабилност ще бъде доказана с договор за застраховка, отговарящ на изискванията на ал. 6.

6.2. ПОСЛЕДОВАТЕЛНОСТ ПРИ ВЗЕМАНЕ НА РЕШЕНИЯ, СВЪРЗАНИ С ТЕХНИЧЕСКИТЕ ИЗИСКВАНИЯ, ЗА ОРГАНИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ДЕЙНОСТ С ЕЛЕКТРОБУСИ

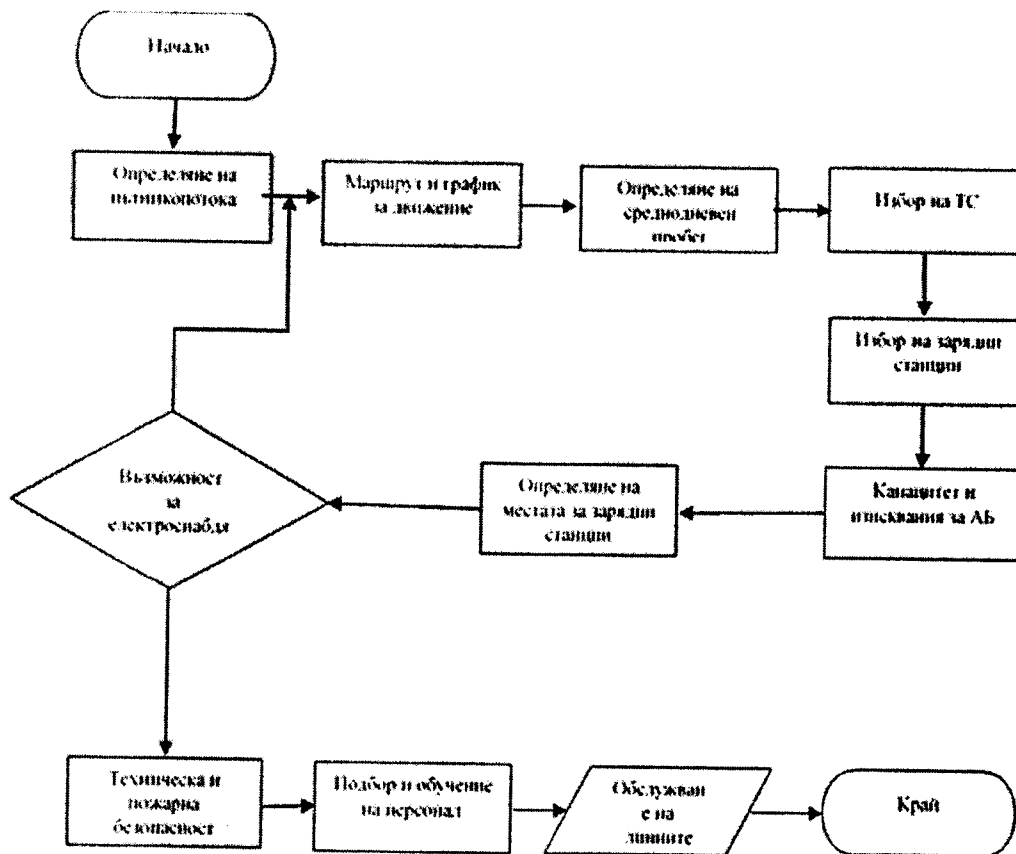
На пръв поглед техническата експлоатация на електрическите автобуси не би трябвало да се различава от конвенционалните автобуси, но в действителност се очертават съществени различия като например по-малкият пробег с едно зареждане. При електрическите транспортни средства той е от 20 до 350 km в зависимост от вида на акумулаторните батерии. В сравнение с автобусите на фосилно гориво този параметър е в интервал от 600 до около 1000 km.

Изборът на транспортно средство и видът на използваната енергия до голяма степен зависят от инфраструктурата и предназначението на транспортната услуга и предопределя експлоатационните специфики. Първите три стъпки в последователността при вземане на решения, свързани с техническите изисквания, за организиране на транспортната дейност с електробуси са идентични за всички видове автобуси за масов градски транспорт. Цялата последователност на отделните стъпки и логически решения е представена чрез блок-схема на фигура 1.

6.2.1. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ПЪТНИКОПОТОКА

На първо място трябва да се стартира с определянето на посоката и големината на векторите на пътничкопотоките. Това проучване ще позволи да се очертаят, както евентуалните маршрути, така и параметрите на транспортните средства по отношение на тяхната вместимост и пробег;





Фиг. № 1 Блок-схема на последователността на действията при организиране на транспортна дейност с електробуси

6.2.2. ИЗБОР НА МАРШРУТ И ИЗРАБОТВАНЕ НА ГРАФИК ЗА ДВИЖЕНИЕ НА ЕЛЕКТРИЧЕСКИТЕ АВТОБУСИ

Изборът на маршрут се съобразява с установените вектори на пътничкопотоците като се избират най-кратките варианти на възможните маршрути по главните улици и булеварди и се съобразява изискването за минимално междустановно разстояние с цел повишаване на търговската скорост на линията. На база утвърдения маршрут се изработва график за движение на автобусите. Той може да бъде сезонен /летен и зимен/, за работни, почивни и празнични дни. В зависимост от интензивността на пътничкопотока в рамките на деня, графикът може да се класифицира като:

- интензивен с интервал между автобусите 8÷10 мин. през сутрешните и следобедни часове в края на работния ден;
- неинтензивен с интервал 15÷20 мин. в останалите часове на деня.

6.2.3. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА НЕОБХОДИМИЯ БРОЙ АВТОБУСИ И СРЕДНИЯТ ИМ ПРОБЕГ ЗА ОБСЛУЖВАНЕ НА ЕДНА ЛИНИЯ

С така подготвения график и фиксирани часова за начало и край на обслужване на линията се определя броя на необходимите автобуси и средното пропътувано разстояние за ден, месец и година. Тези предварителни разчети са нужни, както за определяне на финансовите разчети, така и за планиране на техническите прегледи и поддръжка през годината;

6.2.4. ИЗБОР НА ЕЛЕКТРИЧЕСКО ТРАНСПОРТНО СРЕДСТВО

Изборът на електрическо транспортно средство /ЕТС/ се свежда основно до неговата вместимост, брой седалища и правостоящи места, но съществуват и много други



технически и експлоатационни характеристики, които трябва да се имат предвид при избор на транспортно средство.

6.2.5. ИЗБОР НА ЗАРЯДНИ СТАНЦИИ

Най-често срещаните номинални мощности на зарядни станции за електробуси е до 300 kW. С какъв ток и за колко време ще се извършва презареждането на батерията зависи както от вида и техническите параметри на акумулаторната батерия, така и от вида и техническите характеристики на зарядната станция. Към момента са разработени и могат да се различат четири типа /нива/ зарядни станции.

Изборът на зарядна станция зависи също и от наличните възможности за вида на захранващото напрежение. При наличие на токоизправителна станция в депо е целесъобразно да се избере зарядна станция от типа DC/DC. Така отпада необходимостта от изграждане на нов трафопост.

Наличието на смарт функции към зарядната станция ще спомогне за подобряване на енергийната ефективност на транспортното дружество чрез настройване на времето за зареждане, като се съблюдава тарифната политика на доставчика на електроенергия или се излезне на свободния пазар на електроенергия.

6.2.6. КАПАЦИТЕТ И ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ДЪЛГОТРАЙНОСТ НА АКУМУЛАТОРНИТЕ БАТЕРИИ

Акумулаторните батерии /АБ / на електробусите притежават голям капацитет, за да могат да подсигурят захранване за средноежедневен пробег на маршрути от порядъка на 160÷200 km.

Наличните на пазара електробуси се различават по начина на зареждане:

- бавно зареждане при продължителни престои;
- бързо зареждане по време на извършване на маршрута между спирките и на крайна спирка.

Тези различия се обуславят от технологиите за съхранение на енергия, които биват: със стандартни литиево-йонни батерии, бързозарядни литиеви батерии или със суперкондензатори.

Някои автори считат, че „високите енергийни характеристики на титанатните батерии им дават предимство, когато се използват като енергийни източници в електрическите превозни средства“. Благодарение на способността им за бързо зареждане е налице възможност за по-добро използване и пълно съхранение на рекупериранията енергията от спиращия процес. Съвместната работа в паралел на суперкондензатор с литиево-йонни батерии ще предостави добър вариант на цена и увеличен брой цикли на зареждане за целия жизнен цикъл на АБ.

6.2.7. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА МЕСТАТА ЗА ЗАРЯДНИ СТАНЦИИ

Зарядната инфраструктура основно се изгражда в мястото за домуване на електробусите – автобусното депо. Според профила на пътя и дължината на маршрута може да се наложи и монтиране на зарядни станции в крайните спирки където обикновено има предвидени кратки престои за корекция на графика при непредвидени закъснения. Тези престои могат да бъдат използвани за дозареждане на АБ чрез бърз заряд. По този начин ще се подобри експлоатационната гъвкавост и надеждност на графика.

6.2.8. ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ



Освен предвидените за закупуване зарядни станции, трябва да бъдат предвидени и средства за построяване на трансформаторен пост и разпределителна уредба за захранване на зарядните станции, поради необходимост от големи мощности за захранване на зарядните колонки. Това налага предварително проучване и анализ на възможностите за ползване на такива мощности от електроразпределителните дружества. Обикновено в рамките на града се намират решения, но трябва да се има предвид, че процедурата изисква много време.

При възникване на ограничения, независимо от техния характер се налага да се върнем отново към определяне на маршрута и да променим крайните спирки според възможността за електроснабдяване. Вижда се, че възможността за електроснабдяване се оказва ограничително условие при определяне на маршрутите.

6.2.9. ТЕХНИЧЕСКА И ПОЖАРНА БЕЗОПАСНОСТ

Зареждането на стандартните литиево-йонни батерии изисква изключителни мерки за безопасност и дисциплина в спазването им. Прилагането на термовизионен контрол при процеса на зареждане ще подобри пожарната безопасност като се проследява температурата на АБ и се сигнализира автоматично при достигане на критични точки. Необходимо е да се прилага стриктен контрол по отношение на сертифицирането и техническото обслужване на зарядните станции и електрическите транспортни средства според приетото законодателство.

6.2.10. ПОДБОР И ОБУЧЕНИЕ НА ПЕРСОНАЛА

Водачите на електробусове не са длъжни да притежават допълнително свидетелство за управление на моторно превозно средство с електрическа тяга, но със сигурност е необходимо да преминат специализиран курс за енергоефективно управление, поради спецификите и различните характеристики на електрическите задвижвания.

Персоналът, отговарящ за стационарните съоръжения и за електрическите транспортни средства, трябва да бъде запознат с нормативната база в страната, представена в *Приложение № 2* и да притежава съответната квалификационна група за електробезопасност.

6.2.11. ОБСЛУЖВАНЕ НА ЛИНИИТЕ

За подобряване на транспортното обслужване е необходимо да се прилага дистанционен контрол за изпълнението на графика, чрез GPS и видеонаблюдение на салона за пътници, отпред и зад автобуса. Този контрол мотивира водачите да бъдат стриктни, а пътниците да не проявяват вандализъм, също така подпомага разследването при пътно-транспортно произшествие.

7. РАЗВИТИЕ И ПРОИЗВОДСТВО

7.1. ИЗСЛЕДВАНЕ И ВНЕДРЯВАНЕ

От самото създаване на дружеството и през целия му период на съществуване, то трябва да бъде съпътствано от непрестанни изследвания, проучвания и внедряване на достиженията на научно-техническият прогрес в областта на транспортните средства и методите за оптимизиране на технологиите за постигане на ефективно транспортно обслужване на населението. За целта е необходима подкрепа, чрез привличане на външни специалисти и научни екипи за извършване на изследователска дейност, проучвания и разработване на технологии и методи за подобряване, усъвършенстване и внедряване в експлоатационния процес на инженерните и маркетингови новости.



Привличането на тези външни специалисти от научните среди в България и чужбина, може да стане, чрез договори за извършване на услуги, съгласно по-горе представената последователност на решенията.

7.2. ПРОЦЕДУРА ПО СЪЗДАВАНЕТО НА НОВИ АВТОБУСНИ ЛИНИИ

Процедурата по създаването на нови автобусни линии е уредена в ЗАВП и Наредба № 2/2002. За осъществяването ѝ е необходимо да се изготвят следните документи, съгласно чл. 6, ал. 1 и 3 от Наредба № 2/2002:

- маршрутни разписания на курсовете непосредствено преди и след предложения нов курс по същата линия или друга линия, осигуряваща връзка с крайния пункт по маршрута;
- проект на маршрутно разписание;
- схема на маршрута;
- пътничопоток от началната спирка на територията на общината, която предлага новата линия или курс. Процедурата трябва да бъде подготвена и реализирана не по-късно от края на третата година или началото на четвъртата година, непосредствено преди физическото доставяне на ЕПС.

7.3. ТЕХНИЧЕСКИ ПОКАЗАТЕЛИ НА АВТОБУСИТЕ

За осъществяване на бизнес плана е необходимо да се закупят 20 електрически автобуса.

Автобусите трябва да отговарят на следните характеристики:

- Тип и капацитет на тяговата батерия Li-ion 170÷300 kWh;
- Тягов двигател мощност 120÷220 kW;
- Максимална скорост 70÷80 км/ч;
- Максимална способност на изкачване -20%;
- Максимална пътничко-вместимост 30+1/70+1;
- Автоматични врати;
- Модерен дизайн;
- Климатик;
- Рампи за хора с увреждания и майки с деца;
- Система за гласово известяване на спирки;
- Wi-fi система, зареждане на мобилни телефони чрез USB;
- Апарат за издаване на билети и таксуване на електронни карти.

Автобусите да имат минимум 5 години гаранция. За поддръжката и застраховка на транспортните средства трябва да има сключен договор. Фирмата ще закупи 20 на брой транспортни средства на обща стойност 24 000 000 лв. Всеки един екологичен автобус от новата линия е с единична цена от 1 200 000 лв. Всеки от автобусите ще притежава устройство за билети и таксуване на карти.

7.4. СТРУКТУРА НА ЕКСПЛОАТАЦИОННАТА И ДЕПОВСКАТА ДЕЙНОСТИ В РАМКИТЕ НА ПРЕДПРИЯТИЕТО

Основното предназначение на депо за електробуси е да осигурява своевременно подвижен състав и шофьори за нуждите на приетото разписание за обслужваните линии. Да отговаря за пълната техническа изправност, сигурност и безопасност на електрическите автобуси. Също така да зарежда акумулаторните батерии на автобусите, да осъществява експлоатационни прегледи и извършва вътрешно и външно почистване на транспортните средства. Зареждане с консумативи и подмяна на износените части и гуми извън обхвата на гаранционното обслужване. След изтичане на гаранционния срок на новозакупените превозни средства да осъществява периодичните прегледи



предвидени в паспортната документация и да отстранява възникналите случайни ремонти.

Структурата на експлоатационната дейност обхваща всички шофьори и служители ангажирани с експлоатацията. Това са: Организатор транспортна дейност – изготвящ ежедневния и месечен графици; дежурен механик-диспечер, който оформя документи свързани с извършваната дейност, проверява готовността на излизашите за работа автобуси, инструктира излизашите на път шофьори, осъществява проверка за алкохол и организира ежедневната работа в депо.

Посочените задачи обуславят изискванията за наличие освен на административна сграда и на хале за експлоатационни прегледи и планови ремонти, канали на открито, парко места за наличните автобуси с предвидените зарядни станции и автоматизирана система за външно и вътрешно почистване на транспортните средства, специализирано отделение за подмяна на гуми, електрическа лаборатория за поддръжка на стационарното електрооборудване и подвижния състав, акумулаторно помещение за АБ на фотоволтаичната централа, помещение за съхранение на архив и др.

Освен предвидените за закупуване зарядни станции трябва да бъдат предвидени и средства за построяване на трансформаторен пост и разпределителна уредба за захранване на зарядните станции, поради необходимост от големи мощности за захранване на зарядните колонки.

Според капацитета на акумулаторните батерии на закупените автобуси и сменния пробег е възможно да възникне необходимост от монтиране на зарядна станция на отсрещния край на маршрутните линии, както и изграждането на санитарен възел.

7.5. ЕКСПЛОАТАЦИЯ

Двете линии, с които ще оперира „Екобус Пловдив“, ще са с номера 103 и 104. Дружеството ще ги обслужва с 18 автобуса +2 бр. резервни, които приоритетно ще обхващат потоците от ученици и студенти. Двете линии са предвидени с крайна точка Езиковите гимназии и новата сграда на ПУ на Пазарджишко шосе, като едната ще тръгва от Коматевото и район Южен, а другата от Тракия. Единият маршрут ще преминава през новостроящия се пробив Модър-Царевец, като ще дава възможност за бърз достъп между районите „Западен“ и „Южен“. Дължината на курса в едната посока е приблизително 15 km. Времетраянето е изчислено за 55 мин. Минимален престой в крайните спирки е 10 мин.

Подробното описание на маршрутните линии и съответните варианти е представено в *Приложение № 3*.

7.6. ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НА ВЪЗОБНОВЯЕМИ ИЗТОЧНИЦИ НА ЕНЕРГИЯ ЗА ЗАРЕЖДАНЕ НА ЕЛЕКТРОБУСИТЕ

Разходите за енергия в една транспортна фирма варират от 30 до 50 % и представляват голяма тежест за всички транспортни фирми.

Имайки предвид непрестанното увеличение на цената на електроенергията е необходима да се търсят и прилагат методи за добив на електроенергия от възобновяеми източници. Освен създаване на независимост от доставчиците на електроенергия, оползотворяването на възобновяема енергия, подобрява екологичния ефект на транспортната дейност.

В градския транспорт голяма част от факторите влияещи върху разхода на енергия са предварително известни или могат да бъдат прогнозирани като: пропътувани километри, пътничкопоток, брой спирания и потегляния, мощност на транспортното средство, план и профил на пътя и др. Това дава възможност да се направят



предварителни разчети за разхода на енергия и да се определят мощностите на централи за добив на електроенергия от възобновяеми източници.

Екологичният ефект от замяната на конвенционалния автобус с електрически е безспорен. Данни, получени при най-предпазливи разчети, показват, че при експлоатацията си електробуса дава с около 30 % по-малко парникови емисии в сравнение с конвенционалните автобуси. Това показва, че трябва да се търсят възможности за увеличаване дела на транспортните средства в целия отрасъл.

Екологичният характер на електрическия транспорт обаче може да бъде подсилен, чрез използване на електроенергия произведена от ВЕИ. Само тогава може да се говори за нулеви емисии на CO₂. По-подробно темата за подобряване на екологичния отпечатък е разгледана в Раздел 11.3 и *Приложение № 7*.

В повечето случаи зарядните станции се присъединяват към общата електроенергийна система на страната, в микса, на която от използваните видове енергии, преобладават въглищата. За подобряване на екологичния отпечатък и енергийната ефективност на предприятието е необходимо да се предвидят и средства за изграждане на фотоволтаична централа на цялата територия на предприятието, като в по-голямата си част тя може да бъде повдигната над предвидените паркоместа за автобусите. Техническата спецификация и стойността на изграждането ѝ трябва да бъдат включени в проекта за изграждане на автобусното депо. Към него трябва да бъде добавена и себестойността на изграждане на електроснабдителната система до депото и вътрешната разпределителна уредба за снабдяване с електроенергия на зарядните станции.

7.7. ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА КОНТРОЛ ПРИ ПРОВЕЖДАНЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПРОЦЕС

Основният контрол по изпълнение на транспортната схема на гр. Пловдив се осъществява от общинското предприятие Организация и контрол на трафика /ОП ОКТ/. Освен този административен контрол е необходимо в състава на дружеството да бъде предвиден вътрешен персонал за извършване на контролни проверки, както по отношение на редовността на пътниците така и по отношение на стриктното спазване на ежедневното разписание и вътрешния трудов ред в Дружеството. Необходими щатни бройки до двама контрольори.

7.8. ПЛАНОВЕ ЗА НЕПРЕДВИДЕНИ СИТУАЦИИ

При възникване на непредвидени ситуации свързани с невъзможност за изпълнение на утвърдения график е необходимо сключване на предварително споразумение за взаимопомощ с други транспортни фирми. Подобни договорености е необходимо да възникнат и по отношение на сервизното обслужване на автобусите до окончателното пускане в експлоатация на деповската база.

8. МАРКЕТИНГ

При разработването и реализацията на маркетинговите мероприятия се отчита външната среда, в която транспортните фирми осъществяват своята дейност.

Маркетинговата дейност в транспорта включва две сфери:

- при формиране търсенето на транспортна услуга за извършването на определени превози;

- при удовлетворяване търсенето на транспортни услуги.

Маркетинговата дейност в транспорта се отличава с определена особеност, която се наблюдава по отношение на това дали транспортната фирма е в пряка или косвена връзка с клиентите.



При пряката връзка основните фактори за маркетинговата дейност в транспорта могат да се определят най-точно, като се анализира целия комплекс от състояния в процеса между клиентите и транспортната фирма. В тази връзка като основни фактори на маркетинговата дейност в транспорта могат да се посочат: потребностите от превози и възможностите за тяхното задоволяване чрез предоставянето на транспортна услуга, финансовите възможности на клиентите, качеството на превоза със съответните показатели – сигурност, запазване на живота и здравето на пътниците, редовност, превозна цена, конкуретни позиции на другите транспортни фирми обслужващи съответната релация и др.

При непряката връзка, която е характерна за масовия градски транспорт, поради необходимостта от субсидии и компенсации, маркетинговата дейност също има своите особености. Интересите на пътниците са представени от общинските съветници, а общинския съвет контролира общинското дружество за градски транспорт и създава правилата за функциониране на тази транспортна дейност за всички транспортните фирми, т.е. Общинския съвет се явява посредник.

Основополагащите принципи на маркетинга в транспорта са:

- дълбоко и всестранно изследване на транспортния пазар за изясняване интересите на клиентите на транспортната услуга;
- сегментация на транспортния пазар;
- гъвкаво реагиране на транспорта към изискванията за активно и потенциално търсене на транспортни услуги;
- осигуряване на иновативност на транспортното производство;
- планиране и прогнозиране.

Спада на обема от превозени пътници, по демографски причини, принуждава много често, фирмите за градски транспорт да диверсифицират своята дейност, т.е. да се занимават и с други дейности, различни от транспортната, които са неприсъща за фирмата или близки до основната.

8.1. МАРКЕТИНГОВА ОРИЕНТАЦИЯ

Дружеството ще бъде ориентирано към младите хора - ученици и студенти. Поради тази причина ще се стреми към създаване на бързи и удобни връзки спрямо транспортната схема на града и бързо придвижване от жилищните квартали Тракия и Коматеево до ПУ Пловдив /нова сграда/ и езиковите гимназии. В годишен размер по справка на ОП ОКТ се продават над 100 хил. бр. ученически карти. Този факт създава предпоставки за по-голяма гъвкавост на този тип пътници поради възможността им да се прехвърлят от една на друга линия по време на своето пътуване. Поради тази причина утвърждаването на спирките за новите линии трябва да бъде приоритетно съобразено с местата на дублиране на спирките с другите линии и съответно да се игнорират спирките с ограничен пътничкопоток и липса на връзки с другите линии и друг транспорт – липса на интермодалност. По този начин се намалява времепътуването и се увеличава маршрутната скорост, която трябва да бъде в диапазона 20÷25 км / ч. Подобна скорост на движение съвместно с намаленото време за изчакване на спирките, поради наличие на информационна система интегрирана в мобилни приложения, ще осигури общо придвижване на пътниците от начална до крайна точка в рамките на 40 мин., което е приемливо за градове с население под 500 хил. души.

Новите линии дават възможност времето за пътуване да се съкрати с около 10 минути. Фирмата предлага високо екологична транспортна услуга, която ще бъде изпълнена, чрез превоз на пътници с електрически автобуси. Услуга ще е достъпна за всички, включително и за хора с увреждания и майки с деца.



Новите линии ще използват спирките на вече съществуващите линии на градския транспорт.

Дистрибуция

Транспортните средства ще са през 15 минути, като в пиковите часове ще са през 10 минути с начален час 5,30 часа сутринта и краен час 22,35 часа.

Транспортните средства се движат точно по разписание, билетите за тях се закупуват в самия автобус от устройствата или от шофьора, като за целта пътниците се качват от предната врата. Апаратът на входа на автобуса издава билети за еднократно пътуване и таксува електронни карти.

8.2. МАРКЕТИНГОВА СТРАТЕГИЯ

Повишаване ефективността на превозния процес в града следва да бъде от първостепенна важност при управление на Дружеството. В основата на това е и една от целите, заложи в бизнес програмата за следващите четири години. Предвид факта, че маршрутите и честотата на превозите са елемент на изпълняваната транспортна схема, а тя е предмет на решение на Общинският съвет и се променя през относително големи времеви интервали, повишаване на рентабилността може да се осъществи чрез привличане на нови ползватели на предлаганите от Дружеството услуги посредством повишаване на качеството и надеждността им, както и разкриване на нови услуги. В рамките на съществуващата транспортна схема, чрез адекватна тарифна политика в масовия градски транспорт е необходимо да се осигури баланс между приходите и разходите, при запазване на водената от общината социална политика по отношение на много категории граждани. Насочеността на Дружеството към конкретен сегмент от ползвателите на услугата, ученици и студенти, ще ограничи директните постъпления на средства от продажбата на билети.

В тази връзка, след стартиране на транспортната дейност и първоначален анализ на приходите, дружеството ще инициира разговори за промени в Наредбата за разпределение на средствата от продажба на карти и ще предложи промени в превозни документи, свързани с предлаганите услуги, отговарящи на търсения баланс на интереси между страните.

За сформирание на приходи е необходимо в първоначален етап, създаване на нетранспортните услуги, предлагани от фирмата. Те могат да бъдат:

- ✓ Предоставяне под наем на терена собственост на дружеството за кратки периоди от време до стартиране на строителството на депото;
- ✓ Изграждане паркинг за автомобили;
- ✓ Отдаване под наем, паркиране и съхраняване на велосипеди и тротинетки на територията на града - услуга функционално допълваща градския транспорт.

В *Приложение № 4* са представени „Размисли относно разработване на транспортен бизнес проект с електрически тротинетки и велосипеди“.

Описаните до тук мерки, биха позволили реализирането на приходи, чрез които „Екобус Пловдив“ ЕООД, може да преодолее времеви период до реалното стартиране на основната дейност на дружеството и формиране на положителен финансов резултат от извършваната дейност.

Друг вариант за финансиране на дружеството до формиране на собствени приходи от транспортната дейност е осигуряване на допълнително финансиране от бюджета на



Община Пловдив, чрез увеличаване капитала на дружеството с цел подsigуряване на минималните средства за неговото съществуване.

Доизграждане на система за електронно таксуване ще позволи относително лесно и удобно за гражданите прилагане на различни стимули за насърчаване употребата на масовия градски транспорт и ще подобри, както отчетността, така и събираемостта на приходите от превозни документи.

Участието на дружеството в проекти с европейско финансиране за изграждане и развитие на устойчиви системи за градски транспорт ще доведе до изграждането на бърз, привлекателен, достъпен, природосъобразен и удобен градски транспорт. Качеството, достъпността и надеждността на транспортните услуги ще придобиват все по-важно значение поради увеличаване на населението и необходимостта от поощряване използването на масовия градски транспорт. Характеристики като честота, комфорт, лесен достъп, надеждност на услугите ще бъдат най-важните по отношение на качеството на пътническите транспортни услуги.

Наличието на информация за разписанието на автобусите и алтернативните маршрути чрез интернет приложения е от изключителна важност за надеждното пътуване и осигурява дигитална - смарт мобилност.

След изтичане срока на проекта за финансиране ще бъде предоставена рекламна площ в автобусите за рекламиране на културни мероприятия на Общината, туристически обекти и маршрути, изложби и др.

8.3. ЦЕНИ НА ПРЕВОЗНИТЕ ДОКУМЕНТИ

Съгласно Наредба за реда и условията за пътуване с обществения градски транспорт по основни автобусни линии на територията на община Пловдив (приета с Решение № 407, взето с Протокол № 21 от 17. 12. 2015 г.), цените на превозните документи се приемат с решение на компетентния местен орган – Общински съвет Пловдив. Настоящите цени на превозни документи са регламентирани с Решение № 88, взето с Протокол № 4 от 17.03.2016 г. на Общински съвет Пловдив. Те са посочени в приложената по-долу Таблица № 2.

Таблица № 2 Цени на превозните документи,
валидни за територията на Община Пловдив

Превозен документ	Цена лв. (с ДДС)
Билети	
- Билет за еднократно пътуване на хартиен носител без прекачване	1
- Билет за еднократно пътуване на хартиен носител с прекачване в рамките на 1 час	1.50
- Еднодневен билет за всички линии /за един календарен ден/	4
- Еднодневен билет за всички линии /за 24 часа от първо валидиране/	5
- Билет за 10 броя еднократни пътувания за всички линии	9
Абонаментни карти	
- Едноседмична карта валидна за всички линии	12.50
- Едномесечна карта валидна за една линия	35
- Едномесечна карта валидна за всички линии	50



Превозен документ	Цена лв. (с ДДС)
- 3-месечна карта валидна за всички линии	130
- 6-месечна карта валидна за всички линии	260
- 9-месечна карта валидна за всички линии	390
- 12-месечна карта валидна за всички линии	520
Преференциални карти	
- Едномесечна преференциална карта за всички линии	16
- 3-месечна преференциална карта за всички линии	48
- 6-месечна преференциална карта за всички линии	96
- 9-месечна преференциална карта за всички линии	144
- 12-месечна преференциална карта за всички линии	192
Други	
- Еднократно пътуване чрез Смарт карта („е-портфейл“)	1
- Билет за нередовен пътник – двадесеткратният размер на билет за еднократно пътуване без прекачване	20

От таблицата по-горе се вижда, че цените на абонаментните карти за всеки период от време (от един месец до една година) не предоставят стимул за тяхната покупка при сравнение с цената на единичния билет (1 лв.).

Към днешна дата се предлагат само билет за еднократно пътуване на хартиен носител без прекачване, които се продават в автобусите.

8.4. АНАЛИЗ НА РИСКА

Основен рисков показател при оценката на риска на фирма „Екобус Пловдив“ ЕООД е финансовият. При малко потребители на линиите фирмата няма да успява да покрива разходите за дейността и ще загуби своята платежоспособност. Получените средства по програми на ЕС като цяло намаляват финансовият риск и облекчават разходите.

9. ФИНАНСОВИ ПАРАМЕТРИ НА БИЗНЕС ПРОГРАМАТА

Финансирането за придобиването на автобусите може да стане чрез средства от фондовете на Европейския съюз по Програмата за развитие на регионите 2021 – 2027. За тази цел е необходимо да се подготви проект, с който да се кандидатства за финансиране пред ОПРР 2021-2027. На този етап няма окончателно решение за това, кой да бъде бенефициент по програмата, Община Пловдив, чрез нейната дружество „Екобус Пловдив“ ЕООД - самостоятелно или съвместно с други сродни общини. Независимо от крайното решение Дружеството е заинтересовано да участва активно в разработването на предпроектните и проектни документации и в оформянето на техническите спецификации по съответните обществени поръчки.

9.1. ИНВЕСТИЦИОННИ РАЗХОДИ

Инвестиционните разходи за основната дейност на дружеството ще бъдат разглеждани в обобщен вид. Прогнозни инвестиционни разходи необходими за закупуване на подвижен състав, изграждане на депо и електроснабдяване на депото със



средно напрежение /СН/ и вътрешна електроснабдителна система за захранване на зарядните станции са представени в Таблица № 3.

Таблица № 3 Прогнозни инвестиционни разходи

Инвестиции	Единична цена лв. (без ДДС)	Количество	Общо
Закупуване на електр.автобуси с дължина 12 м	1 200 000	20	24 000 000
Зарядни станции	10 000	20	200 000
Изграждане на депо	4 550 000	1	4 550 000
Електроснабдяване на депо с средно напрежение /СН/	1 500 000	1	1 500 000
Общо инвестиции			30 250 000

При организиране на нетранспортна дейност до края на 2022 г. като предоставяне на собственост под наем е възможно да не се изискват инвестиции или те да бъдат минимални, обусловени от изграждане на ограда, електрозахранване ниско напрежение /НН/, видеонаблюдение и др.

Изграждането на паркинг за автомобили ще изисква значими инвестиции. Тази инициатива е възможно да се стартира през втората година. Виждания относно бизнес план за създаване на паркинг за превозни средства могат да се разгледат в Приложение № 6. От приложението става ясна, че в начален етап инвестицията има голям срок на изплащане, поради което не е уместно да се реализира в момента. След изграждане на гаражната база ще отпадне необходимостта на много от първоначалните разходи, като асфалтиране, видеонаблюдение и осветление поради реализирането им от основния проект. Поради тази причина идеята за обособяване на паркинг ще бъде актуална за следващият управленски период.

9.2. ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ ПРИ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ОСНОВНАТА ДЕЙНОСТ

Дружеството може да кандидатства в партньорство с община Пловдив и да бъде бенефициент на средства по ОПРР за доставка на автобуси, изграждане на депо, зарядни станции и съпътстваща електроснабдителна, и пътна инфраструктура. Това ще позволи на дружеството да предоставя устойчива услуга за обществен транспорт по превоз на пътници. При този модел „Екобус Пловдив“ ЕООД ще получава годишни компенсации и субсидии от държавата и общината и възнаграждение за предоставената услуга въз основа на договор за пряко възлагане по смисъла на Регламент № 1370/2009. Подробните възможности за събиране на приходи и получаване на средства от операторите на обществената транспортна услуга са представени в Приложение № 5.

Генерираните приходи в дружеството ще се използват за управление, експлоатация и поддръжка на активите, подобряване на услугите и реинвестиции в нови активи.

При формиране на нетен финансов резултат от изпълнението на задължението за обществената транспортна услуга, дружеството има право да включва разумна печалба в размер до 5 % от общите разходи за дейността по предоставяне на услугата, предмет на договора.

В следващите подраздели са представени в проценти аналитични стойности на различните видове приходи, общо за всички оператори на територията на град Пловдив, като за база е взета 2020 г. По този начин може да се изгради достоверна представа за размера на очакваните общи приходи.



9.2.1. КОМПЕНСАЦИИ

Компенсациите от общинския и държавния бюджет се разпределят между операторите въз основа на пробег (в км) на всеки оператор. Това е заложено в Механизъм за разпределяне на средствата за субсидии, изплащани от Община Пловдив, за покриване загубите на операторите на обществената услуга, извършващи вътрешноградски превоз на територията на общината и компенсирани на намалените приходи от прилагане на цени за пътуване по автомобилния транспорт в Община Пловдив и за разпределяне на средствата от продажба на превозни документи, приет с Решение № 82 на Общински съвет – Пловдив, взето с Протокол № 4 от 01.03.2012 г., изменен и допълнен с Решение № 86 на Общински съвет – Пловдив, взето с Протокол № 4 от 17.03.2016 г. Размера на разпределените компенсации между всички оператори за 2020 г. е в размер на 38 % от общите приходи.

9.2.2. СУБСИДИИ

Условията и редът за предоставяне на средствата за субсидии, компенсации и приходи от превозни документи се определят с гореспоменатата Наредба за компенсирани, както и в съответствие с горепосочения Механизъм, приет от Общински съвет – Пловдив. На операторите се изплащат субсидии на база на подадени от тях справки за финансов резултат (Приложение № 3 към чл. 12, ал. 1 от същата Наредба) и отпуснатите от държавния бюджет средства.

Размерът на изплатените субсидии на операторите през 2020 г. е в размер на 20% от общите приходи. Субсидиите на пътуване и на км са съответно 0,28 лв. и 0,30 лв. (средни стойности за всички оператори за 2020 г.).

9.2.3. СОБСТВЕНИ ПРИХОДИ ОТ ПРОДАЖБА НА БИЛЕТИ И КАРТИ

Анализът на собствените приходи от продажба на билети и карти на всички оператори през 2020 г. в град Пловдив е в размер на 42 % от общите приходи. Детайлното представяне на собствените приходи е представено в Раздел 9.4 на настоящата програма.

9.3. ПРОГНОЗНИ РАЗХОДИ

Годишните разходи за експлоатация и поддръжка на общинския оператор са изчислени на база на следните допускания:

- персонал – включени са разходите за труд (заплати, социални и здравни осигуровки) на: 6 човека административен персонал; 40 шофьора; автомонтьори и електротехници, както и персонал за охрана и почистване - общо 10 души, свързани с експлоатацията и правилната поддръжка на електрическите автобуси и зарядните станции;
- електроенергия - въз основа на потреблението от 1,3 kWh/km за електрически автобус 12 м;
- поддръжка на електрическите автобуси – 2500 лв. годишно;
- застраховка за електрически автобуси - застрахователните такси, задължителни съгласно националното законодателство, се оценяват на 10 хил. лв. на автобус годишно;
- ремонт и поддръжка на депо – годишен разход в размер на 1% от разходите за изграждане на депо;
- други разходи - 10% от сумата на горепосочените разходи за експлоатация и поддръжка.

Размерът на амортизационните отчисления на новите активи (електрически автобуси, депо и зарядни станции) е определен в съответствие с икономически полезния живот на активите и при финансиране от фондове на ЕС в размер на 80 %, които не са включено в амортизациите.



- обслужване на две линии с прогнозен общ пробег 1 178 500 км годишно;
- новите активи (електрически автобуси, депо и зарядни станции) ще бъдат собственост на Дружеството и поддържането им в добро състояние ще бъде негова отговорност и за негова сметка;
- двете линии ще се обслужват от 18 броя (+2 резервни) 12-метрови електрически автобуси, закупени по проект за безвъзмездна финансова помощ (БФП).

9.4. ПРОГНОЗНИ ПРИХОДИ

На база непосредствени визуални наблюдения на пътничопотока на съществуващи автобусни линии по направление жк Тракия – ПУ нова сграда се очаква средно за година да бъдат превозени по 10 пътника на курс. При цена на билета от 1 лев, общите приходи в годишен размер ще възлизат на 1 614 884 лева, разпределени съответно на приходи от билети и субсидии и компенсация, съгласно Таблица № 4.

Таблица № 4 Прогнозни приходи (лв./год.)

Търговски приходи	Лева	Приходи в %
Общо търговски приходи от билети	734 040	43,5 %
Общо компенсация и субсидии	880 844	54,5 %
Общо приходи (лв./год.)	1 614 884	

10. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ

10.1. КЛЮЧОВ ПЕРСОНАЛ

Персонала на дружеството е определен на 56 щатни бройки, разпределени както следва:

Таблица № 5 Необходим персонал

Шофьори	40 бр.
Административен персонал, вкл. управител	6 бр.
Механици и електротехници	4 бр.
Охрана, почистване	6 бр.
ОБЩО	56 бр.

Дружеството се ръководи от управител. Основните му отговорности са свързани с управлението и представителството на дружеството, ръководството на персонала на дружеството и са представени в Договора за управление.

Направление „Администрация и финанси“ е с числен състав от 6 щатни бройки с № по НПКД - Енергетик, инженер – 21516002; Инженер, поддръжка – 21446041; Технически секретар – 41202006; Икономист, финанси – 25146001; Програмист, софтуерни приложения - 25146001, като се предвижда да изпълнява следните функции:

- ✓ обработката и подготовката на документи, касаещи вътрешната организация на дружеството и отношенията му с трети лица, както и подготовката на правни становища по различни въпроси и процесуално



представителство, контрол по сключени договори, провеждане на обществени поръчки.

- ✓ планирането, изпълнението и отчитането на бюджета на дружеството, счетоводната му отчетност, подготовката на вътрешни актове имащи отношение към планирането, постъпването и разходването на финансите на дружеството, контрол на лизингови плащания и договори за застраховане на имущество на дружеството.
- ✓ подготовката на бизнес планове, проекти за развитието на дружеството, сътрудничеството му с трети лица, както и по създаването и изпълнението на проекти.

Направление „Депю и поддръжка“ е с числен състав от 10 служители с № по НПКД - Електротехник, Механик - 3115...../избор от тази група/; Шлосер-монтюор – 72332032; Пазач-портиер – 54140015; Хигиенист/Чистач – 9112004, като се предвиждат следните функции:

- ✓ Обслужване на автобусния парк – почистване, текущ ремонт и поддръжка;
- ✓ Обслужване и поддръжка на зарядната инфраструктура;
- ✓ Проверка на техническата изправност на съоръженията и автобусите;
- ✓ Оформяне на документи, свързани с извършващата се дейност.

Направление „Транспорт“ с числен състав от 40 служители – шофьори на автобуси с № по НПКД - 83312002 и Ръководител транспорт – 13245026.

10.2. ДРУГ НЕОБХОДИМ ПЕРСОНАЛ

- Юрист;
- Лице или фирма удостоверяващи здравословното състояние на пътуващия персонал;
- Контрольори;
- Експерт „Връзки с обществеността“;
- Други експерти наемани на граждански договор за извършване на конкретни задачи и проекти.

10.2. ПЛАНОВЕ ЗА НЕПРЕДВИДЕНИ СИТУАЦИИ

При настъпване на непредвидени ситуации като грипни епидемии, пандемии и др. е целесъобразно да се предвиди до 30 % допълнителен персонал от шофьори на автобуси и отговорници за планиране на графици, смени и дежурства, с които да е сключен допълнителен трудов договор съгласно разпоредбите на чл. 110 и чл. 111 от КТ.

11. ОЧАКВАНИ СОЦИАЛНИ РЕЗУЛТАТИ

Електрическите автобусите са по-бързи, ще бъдат по-удобни за хората с увреждания и майки с деца, ще имат изградени рампи, ще функционира системи за гласово известяване на спирките, климатик, камери за видео наблюдение и Wi-fi. Обслужващия персонал ще е с висока квалификация. За всички шофьори ще се изисква професионален стаж над 5 години, свидетелство за управление на МПС от категория D. Услугата е нова, достъпна и екологична.

11.1. ПОДОБРЯВАНЕ НА ТРАНСПОРТНОТО ОБСЛУЖВАНЕ В ГРАДА

Въвеждането в експлоатация на съвременни екологични и енергоефективни транспортни средства в градския транспорт ще очертае пътя за подобряване на транспортното обслужване на жителите и гостите на града благодарение на създаването на бързи, зелени линии, бързото ускорение при потегляне и рекуперативното спиране, оптимизиране на общото време за придвижване, въвеждане на две нови линии, които ще допълнят съществуващата транспортна схема.



11.2. СЪЗДАВАНЕ НА НОВИ РАБОТНИ МЕСТА

Ще бъдат създадени 56 работни места, като тенденцията е към повишаване на тази бройка с организиране на нови и съпътстващи дейности, които да допълват основната и да подпомагат счетоводния баланс на дружеството.

11.3. ПОДОБРЯВАНЕ НА ЕКОЛОГИЧНИЯ ОТПЕЧАТЪК

Продължителното наблюдение на екологичното влияние на електроенергийното производство у нас показва, че енергетиката ни не може да се определи като екологична. Това се дължи преди всичко на преобладаващите термични централи на въглища, явявайки се и най-голям източник на парникови газове. Поради тази причина за 2008 година според, стойността на емисионната интензивност възлиза на 555 g CO₂/ kWh и стойността на екологичен еквивалент, определен за крайно енергийно потребление от 683 g CO₂/ kWh. Прилагайки стойността на екологичен еквивалент, в размер на 683 g CO₂/ kWh към относителен разход на електроенергия за електрически автобуси от 1,3 kWh/ km ще получим стойността на екологичния еквивалент за километър, която възлиза на 887,9 g CO₂/ km. В годишен размер екологичният отпечатък на електрическите автобусе обслужващи две линии с общ пробег 1 178 500 km се определя на 1 046 g CO₂/ kWh.

Без използването на рекуперативното спиране, стойността на въглеродния еквивалент би достигнала до 1065,48 g CO₂/ km, което представлява завишение от 20 %. За сравнение, обществения транспорт в гр. София за 2020 г. произвежда общи емисии парникови газове 1850 g CO₂/ km. Това представлява приблизително 42,5 % по-ниски емисии на CO₂/ km.

Получените резултати потвърждават, че „повишаването на ефективността на ЕТС с някакъв процент води до намаляване на замърсяването на околната среда със същия процент”.

В Приложение № 7 е представено екологично въздействие на рекуперативното спиране и класифицирането на енергията от рекуперативно спиране от гледна точка на нейното производство.

12. ПРОГНОЗНИ ФИНАНСОВИ ОТЧЕТИ

Отчета на приходите и разходите за периода 2022-2026 г. е представен в Таблица № 6, като първо са разгледани разходите, а след тях са представени приходите.

Таблица № 6 Отчет на приходите и разходите

Отчет за приходи и разходи за периода 2022 - 2026 г.

	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.	2026 г.
А. РАЗХОДИ					
1. Намаление на запасите от продукция и незавършено производство	0	0	0	0	0
2. Разходи за суровини, материали и външни услуги	10700.00	108800.00	10300.00	1005620.00	1011620.00
а) суровини и материали	3300.00	1000.00	2500.00	631100.00	637100.00
б) външни услуги	7400.00	107800.00	7800.00	374520.00	374520.00
3. Разходи за персонала, в т.ч.:	17675.05	43849.12	43849.12	597435.26	597435.26
а) разходи за възнаграждения	14776.00	36780.00	36780.00	501120.00	501120.00
б) разходи за осигуровки	2899.05	7069.12	7069.12	96315.26	96315.26
- осигуровки, свързани с пенсии					



4. Разходи за амортизация и обезценка, в т.ч.:					
а) разходи за амортизация и обезценка на дълготрайни материални и нематериални активи, в т.ч.:					
б) разходи от обезценка на текущи (краткотрайни) активи					
5. Други разходи, в т.ч.:	2360.97	4721.94	4721.94	9721.94	9721.94
а) балансова стойност на продадените активи					
б) провизии					
Общо разходи за оперативна дейност (1 + 2 + 3 + 4 + 5)	30736.02	157371.06	58871.06	1612777.20	1618777.20
6. Разходи от обезценка на финансови активи, включително инвестициите, признати като текущи (краткосрочни) активи, в т.ч.:					
- отрицателни разлики от промяна на валутни курсове					
7. Разходи за лихви и други финансови разходи, в т.ч.:	240	240	240	1200	1200
а) разходи, свързани с предприятия от група					
б) отрицателни разлики от операции с финансови активи					
Общо финансови разходи (6 + 7)	240	240	240	1200	1200
8. Печалба от обичайната дейност					
9. Извънредни разходи	0	0	0	0	0
Общо разходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 9)	30976.02	157611.06	59111.06	1613977.20	1619977.20
10. Счетоводна печалба (общо приходи - общо разходи)				910.80	158030.80
11. Разходи за данъци от печалбата, в т.ч.:				91.08	15803.0796
а) текущ данък от печалбата					
б) други разходи за данъци от печалбата					
12. Други данъци, алтернативни на корпоративния данък					
13. Печалба (10 - 11 - 12)	0.00	0.00	0.00	819.72	142227.72
Всичко (Общо разходи + 11 + 12 + 13)	30976.02	157611.06	59111.06	1614888.00	1778008.00

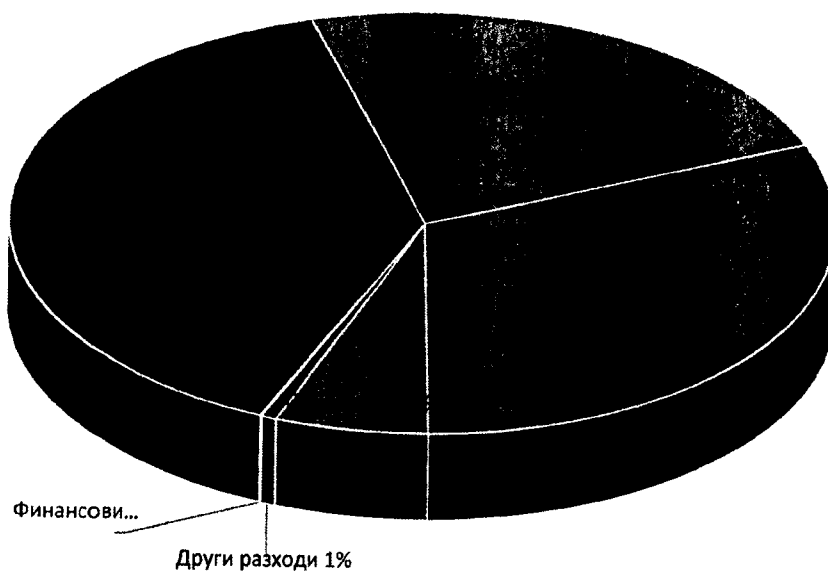
	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.	2026 г.
Б. ПРИХОДИ					
1. Нетни приходи от продажби, в т.ч.:	0	0	0	734040.00	897160.00
а) продукция					



б) стоки					
в) услуги				734040.00	897160.00
2. Увеличение на запасите от продукция и незавършено производство					
3. Разходи за придобиване на активи по стопански начин					
4. Други приходи, в т.ч.:	0	0	0	880848.00	880848.00
- приходи от финансираня				880848.00	880848.00
Общо приходи от оперативна дейност (1 + 2 + 3 + 4)	0	0	0	1614888.00	1778008.00
5. Приходи от участия в дъщерни, асоциирани и смесени предприятия, в т.ч.:					
6. Приходи от други инвестиции и заеми, признати като нетекущи (дългосрочни) активи, в т.ч.:					
7. Други лихви и финасови приходи, в т.ч.:					
а) приходи от предприятия от група					
б) положителни разлики от операции с финансови активи					
в) положителни разлики от промяна на валутни курсове					
Общо финансови приходи (5 + 6 + 7)	0	0	0	0	0
8. Загуба от обичайната дейност	30976.02	157611.06	59111.06	0.00	0.00
9. Извънредни приходи					
Общо приходи (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 9)	0.00	0.00	0.00	1614888.00	1778008.00
10. Счетоводна загуба (общо приходи - общо разходи)	30976.02	157611.06	59111.06	0.00	0.00
11. Загуба (10 + ред 11 и 12 от раздел А)	-	-	-		
А)	30976.02	157611.06	59111.06	0.00	0.00
Всичко (Общо приходи + 11)	30976.02	157611.06	59111.06	1614888.00	1778008.00



Разходи за 2005 г. при въвеждане в експлоатация в проценти



Фиг. № 2 Разходи за 2025 година при въвеждане в експлоатация в проценти



Фиг. № 3 Финансов резултат по години в лева

Таблица № 7 Съпоставка на основни показатели

Показатели (хил. лв.)	2026	2025	Изменение Δ	Изменение Δ %
Приходи от продажби	1778008.00	1614888.00	163120.00	10%
Оперативни разходи (ОРЕХ)	1618777.20	1612777.20	6000.00	0%
в т.ч. – разходи за материали (МС)	637100.00	631100.00	6000.00	1%
– разходи за външни услуги (ЕЕС)	374520.00	374520.00	0.00	0%

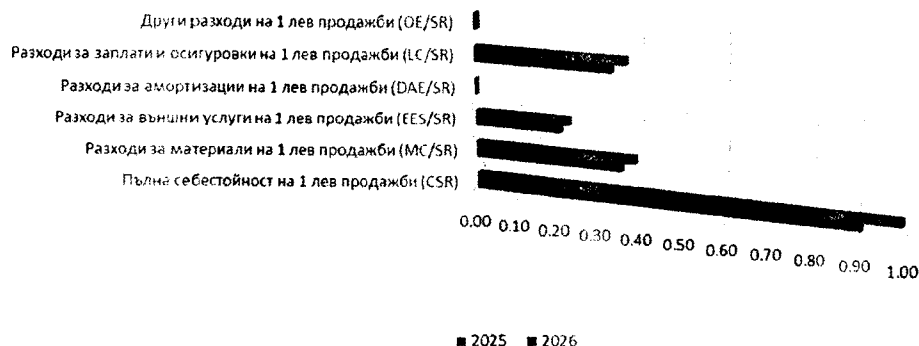


– разходи за амортизации (DAE)	0.00	0.00	0.00	#DIV/0!
– разходи за заплати и осигуровки (LC)	597435.26	597435.26	0.00	0%
– други разходи (OE)	9721.94	9721.94	0.00	0%

Таблица № 8 Показатели за рентабилност на приходите по години

Показатели	2026	2025	Изменение Δ
Рентабилност на продажбите в процент (ROS)	9%	0%	9%
Пълна себестойност на 1 лев продажби (CSR)	0.9104	0.9987	-0.0882
Разходи за материали на 1 лев продажби (MC/SR)	0.3583	0.3908	-0.0325
Разходи за външни услуги на 1 лев продажби (EES/SR)	0.2106	0.2319	-0.0213
Разходи за амортизации на 1 лев продажби (DAE/SR)	0.0000	0.0000	0.0000
Разходи за заплати и осигуровки на 1 лев продажби (LC/SR)	0.3360	0.3700	-0.0339
Други разходи на 1 лев продажби (OE/SR)	0.0055	0.0060	-0.0006

Рентабилност на разходи на 1 лев продажби



Фиг. № 4 Рентабилност на разходите на един лев продажби

13. ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ДРУЖЕСТВОТО ЗА ГРАДСКИ ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТ

Електрифицираният транспорт не е единствената алтернатива за екологичен транспорт. Към момента вече са реализирани и внедрени в експлоатация мотрисни влакове на водородно гориво в немските железници. На по-късен етап, следващ програмен период, може да се допълни подвижния парк на предприятието с автобуси на водородно гориво.

Друга възможност за развитие на градския транспорт е оползотворяването на река Марица, като транспортен коридор, който също може да бъде електрически. Така ще се осъществи бърза транспортна връзка по оста изток-запад и ще увеличи възможностите за интермодален пътнически транспорт в града.



Въвеждането на Смарт технологиите подобрява мобилността на хората, поради което може да се въведе термина „Смарт мобилност“.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В така представената бизнес програма на търговско дружество „Екобус Пловдив“ ЕООД като заключение могат да се изведат следните акценти:

- Направен е SWAT анализ, в който са представени силните и слаби страни както и възможностите и заплахите за дружеството;

- Представени са количествени и качествени показатели, които влияят върху избора за ползване на обществен транспорт;

- Разработена е последователност при вземане на решения, свързани с техническите изисквания, за организиране на транспортна дейност с електробуси. Също така под формата на блок-схема са представени поетапно стъпките и логическите блокове, така че евентуалните грешки да бъдат на проектантско ниво. Чрез създадената последователност на действията се гарантира успешно внедряване в експлоатация на електробуси за градския транспорт и се създава предпоставка за предотвратяване на грешни решения водещи до излишни разходи на средства и време;

- Разгледани са организационните мероприятия за постигане целите на дружеството. Представена е структура на дружеството и нужните технически показатели на електрическите транспортни средства;

- За подобряване на екологичният отпечатък и енергийната ефективност на дружеството е предложено да се изгради фотоволтаична централа на цялата територия на предприятието;

- Разработена е маркетингова стратегия за периода на управление и са представени финансовите параметри на бизнес програмата като са предложени прогнозни инвестиционни разходи и източници на финансиране. Също така са разгледани и прогнозните приходи и разходи на дружеството при стартиране на основната дейност;

- Представени са възможностите за развитие на публичното предприятие в настоящия и следващи програмни периоди.

Така представената бизнес програма за развитие на публично предприятие „ЕКОБУС ПЛОВДИВ“ ЕООД за четири годишен период е съобразна със законовата и нормативна база в страната и с изготвения анализ на консултантска фирма „РЕНОВАТИКА“ ЕООД по Договор № 56 от 19.11.2020 г.



ПРИЛОЖЕНИЯ

КЪМ

БИЗНЕС ПРОГРАМА

на дружество

"ЕКОБУС ПЛОВДИВ" ЕООД

за периода 2022÷2026 г.

гр. Пловдив
Септември, 2022 г.



СЪДЪРЖАНИЕ

Приложение № 1 Процедура и документи за получаване на лиценз за обществен превоз на пътници, съгласно изискванията на Закона за автомобилните превози	3
Приложение № 2 Списък на нормативната уредба на национално равнище, на която трябва да отговарят устройството на електрическите уредби и електропроводните линии, техническа експлоатация (поддържане) на електрически централи и мрежи и на енергообзавеждането на потребителите, действаща в България.....	5
Приложение № 3 Описание на маршрутите на линии с №№ 103 и 104	6
Приложение № 4 Виждания относно разработване на бизнес проект с електрически тротинетки и велосипеди	7
Приложение № 5 Възможности за събиране на приходи и получаване на средства от операторите на обществената транспортна услуга.....	10
Приложение № 6 Виждания относно бизнес план за създаване на паркинг за превозни средства.....	11
Приложение № 7 Екологично въздействие на рекуперативното спиране .	13



Процедура и документи за получаване на лиценз за обществен превоз на пътници, съгласно изискванията на Закона за автомобилните превози

Изискванията за благонадеждност:

- рководителят на транспортната дейност на превозвача не е осъждан за умишлено престъпление от общ характер или не е лишен с влязла в сила присъда от правото да упражнява превозна дейност;
- на предприятието или на рководителя на транспортната дейност не са налагани санкции в една или повече държави членки за тежки нарушения, посочени в Регламент (ЕС) 2016/403 на Комисията от 18 март 2016 г. за допълнение на Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на класификацията на тежките нарушения на правилата на Съюза, които могат да доведат до загуба на добрата репутация на автомобилния превозвач, и за изменение на Приложение III към Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 74/8 от 19 март 2016 г.) (Регламент (ЕС) 2016/403).

Изискванията за професионална компетентност

- рководителят на транспортната дейност на лицето по чл. 2, ал. 1 притежава познания и опит, придобити чрез посещения в курсове за обучение или усвоени в транспортната практика, успешно е положил писмен изпит по предмети, определени в приложение № 1 към Наредба № 33/1999 г. и има най-малко средно образование, и притежава удостоверение за професионална компетентност; и когато
- рководителят на транспортната дейност на превозвача притежава удостоверение за професионална компетентност, издадено по реда на Наредба № 11 от 2002 г. за международен автомобилен превоз на пътници и товари.

Финансово стабилен превозвач

- разполага с достатъчно ресурси, с които може да гарантира за нормалното стартиране и функционирането на транспортното предприятие, в размер левовата равностойност на 9000 евро за първия автомобил и за всеки следващ автомобил - левовата равностойност на 5000 евро.
- Изискванията за финансова стабилност са изпълнени, когато стойността на показателя за оценка на финансова стабилност "Фс" е по-голяма или равна на единица. Показателят „Фс" се определя, както следва:



$$F_{cs} = \frac{\text{капитал (K)} \\ \text{и/или банкова гаранция (K/G)} \\ \text{и/или застраховка (K/Z)} \\ \text{левава равностойност х левава равно-} \\ \text{на 9000 евро + (n-1) стойност на 5000} \\ \text{евро}}{}$$

където: капиталът (K) е равен на размера на собствения капитал (K1) минус размера на невнесения капитал (K2), (G) е размерът на банковата гаранция, (Z) е размерът на застрахователната сума, а „n“ е броят на заявените удостоверения за обществен превоз на пътници. Капиталът се определя по данните от представения годишен финансов отчет.

Не е финансово стабилно по смисъла на чл. 4, т. 3 от Наредбата лице, когато показателят за оценка на финансовата стабилност е по-малък от единица и/или превозвачът има задължения за данъци и осигурителни вноски освен когато са отсрочени или разсрочени по реда на Данъчно-осигурителния процесуален кодекс.

Начин на доказване на финансова стабилност

Финансовата стабилност се доказва чрез представяне на справка с приложени следните документи:

- годишен финансов отчет, заверен от регистриран одитор;
- банкова гаранция, отговаряща на изискванията по ал. 5;
- договор за застраховка, отговарящ на изискванията на ал. 6;

Документи за издаване на лиценз

За издаване на лиценз за извършване на обществен превоз на пътници на територията на Република България и на удостоверения за обществен превоз на пътници лицето по чл. 2, ал. 1 подава заявление по образец до министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията чрез Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, към което прилага:

- документи за финансова стабилност по чл. 7, ал. 8;
- свидетелство за съдимост на ръководителя на транспортната дейност. Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ чрез оправомощени длъжностни лица извършва служебна проверка на обстоятелствата по чл. 5 в Министерството на правосъдието, когато заявеният ръководител на транспортната дейност е български гражданин;
- копие на удостоверението за професионална компетентност на ръководителя на транспортната дейност - представя се, когато удостоверението не е издадено от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, а от компетентен орган на друга държава - членка на Европейския съюз;
- свидетелства за регистрация за моторните превозни средства, с които превозвачът ще извършва дейността, а когато те не са негова собственост - и договор за наем или лизинг за тях - представят се сканирани копия на документите на електронен носител;
- списък с данни за моторните превозни средства на разположение на превозвача по образец на електронен носител.



Списък на нормативната уредба на национално равнище, на която трябва да отговарят устройството на електрическите уредби и електропроводните линии, техническа експлоатация (поддържане) на електрически централи и мрежи и на енергообзавеждането на потребителите, действаща в България

- Наредба № 3 от 09.06.2004 г. за устройството на електрическите уредби и електропроводните линии;
- Наредба № 1 от 27.05.2010 г. за проектиране, изграждане и поддържане на електрически уредби за ниско напрежение в сгради;
- Наредба № 3 от 18.09.2007 г. за технически правила и нормативи за контрол и приемане на електромонтажните работи;
- Наредба № 9 от 09.06.2004 г. за техническата експлоатация на електрически централи и мрежи;
- Наредба № 16-116 от 08.02.2008 г. за техническа експлоатация на енергообзавеждането;
- Наредба № 6 от 24.02.2014 г. за присъединяване на производители и клиенти на електрическа енергия към преносната или към разпределителните електрически мрежи;
- Наредба № РД-16-57 от 28.01.2008 г. за дейността на операторите на електроенергийната система и на разпределителните мрежи, както и на оперативния дежурен персонал от електроенергийните обекти и електрическите уредби на потребителите.



Описание на маршрутите на линии с №№ 103 и 104

Вариант 1 на линия № 103

A13 (обръщало) направо по ул. “Георги Цариградски”, надясно по ул. “Ягодовско шосе”, направо по ул. “Цар Симеон”, надясно по ул. “Княз Борис I”, наляво по ул. “Съединение”, надясно по ул. “Недялка Шилева”, надясно по бул. “Освобождение”, наляво по бул. “Цариградско шосе”, надясно по бул. “Източен”, надясно по бул. “Шести септември”, наляво по бул. “Северен”, наляво по бул. “България”, надясно по “Цар Борис III Обединител”, наляво по бул. “Дунав”, наляво по бул. “Васил Априлов”, надясно по бул. “България” до ПУ Нова сграда (обръщало).

Вариант 2 на линия № 103

A13 (обръщало) направо по ул. “Георги Цариградски”, надясно по ул. “Ягодовско шосе”, направо по ул. “Цар Симеон”, надясно по ул. “Княз Борис I”, наляво по ул. “Съединение”, надясно по ул. “Пеньо Пенев”, наляво по ул. “Поручик Боян Ботев”, надясно по ул. “Проф. Цветан Лазаров”, наляво по бул. “Санкт Петербург”, надясно по бул. “Източен”, наляво по бул. “Шести септември”, надясно по бул. “Цар Борис III Обединител”, наляво по бул. “Дунав”, наляво по бул. “Васил Априлов”, надясно по бул. “България” до ПУ Нова сграда (обръщало).

Вариант 1 на линия № 104

Кв. “Коматев” (обръщало), направо по ул. “Коматевско шосе”, надясно по ул. “Остромила”, наляво по ул. “Димитър Талев”, наляво по бул. “Александър Стамболийски”, направо по ул. “Модър”, през новия пробив “Модър-Царевец”, направо по ул. “Царевец”, надясно по бул. “Пещерско шосе”, направо по ул. “Гладстон”, наляво по бул. “Руски”, наляво по бул. “Шести септември”, надясно по бул. “Васил Априлов”, наляво по бул. “България”, направо по бул. “България” до ПУ – нова сграда.

Вариант 2 на линия № 104

Бул. “Александър Стамболийски”, наляво по ул. “Димитър Талев”, наляво по ул. “Никола Вапцаров”, наляво по ул. “Коматевско шосе”, надясно по ул. “Модър”, през новия пробив “Модър-Царевец”, направо по ул. “Царевец”, надясно по бул. “Пещерско шосе”, направо по ул. “Гладстон”, наляво по бул. “Руски”, наляво по бул. “Шести септември”, надясно по бул. “Васил Априлов”, наляво по бул. “България”, направо по бул. “България” до ПУ – нова сграда.

Виждания относно разработване на бизнес проект с електрически тротинетки и велосипеди

В своето ежедневие жителите на съвременните градове се нуждаят от бърз, точен и екологичен транспорт. Поради тази причина се създават сложни модели на транспортни схеми и се търсят начини за оптимизиране и усъвършенстване на съществуващите такива, но дори и най-съвършените транспортни схеми за обществен транспорт не биха могли да предложат обслужване на всички граждани „от врата до врата“, при придвижването им в рамките на населеното място. Ето защо се поставя въпроса за създаване на допълващ, отвеждащ транспорт, към и от спирките на масовия транспорт, както и от обособените пътнически интермодални транспортни възли.С

Решението на този въпрос в някои региони е намерено, чрез използването на микробуси или малки автобуси, които отвеждат пътникопотока от транспортните центрове и спирки до отдалечените части на населените места, през които не преминава обществен транспорт или трасето на маршрутната линия преминава твърде отдалечено. В други случаи се разчита на таксиметрови услуги или личен транспорт, който може да е с автомобил, мотоциклет, велосипед или тротинетка. Не са редки случаите на придвижване и пеша.

В рамките на град Пловдив, анализирайки транспортната схема на града, могат да се забележат редица зони, с дължина над 1÷2 км., през които не преминава обществен транспорт, както и такива от които придвижването по най-кратък маршрут, с личен превоз или пеша, е по-бързо от наличния обществен транспорт.

Също така липсата на възможност за закупуване на превозен документ за определено време на ползване на автобусните линии в град Пловдив /едва седем гишета на територията на целия град/, налага повторно таксуване при смяна на транспортното средство, което оскъпява придвижването и увеличава общото времепътуване, поради допълнителния престой на посредна спирка за смяна на автобуса. От средата на 2021 г. с решение на Общинския съвет е преустановена продажбата на всякакви видове билети освен стандартните за едно пътуване. От друга страна картите за 6, 9 и 12 месеца са неатрактивни за пътниците. Видно от справка на ОП ОКТ за



цялата 2019 г. едва 5 пътника са си закупили едногодишна карта, 49 - деветмесечна и 36 - шестмесечна.

Представената фактология налага изискването да се търси съвременен подход за подобряване на превоза на пътници в градска среда, чрез въвеждане на индивидуални транспортни средства за обществено ползване. В много градове в страната и чужбина този въпрос е решен, чрез предоставяне на велосипеди и/или електрически тротинетки за обществено ползване.

Създаването на възможност за бързо придвижване до всички краища на града се оказва добра алтернатива и за неговите гости. По този начин един турист може да посети повече забележителности и да опознае града по-добре. Всички туристи предпочитат да наемат квартири в центъра на града с цел спестяване на време за придвижване и допълнителни транспортни разходи. От друга страна не всички туристи могат да си позволят скъпи хотели в централната част на града или не винаги има достатъчно свободни стаи в тези зони.

По препоръка на здравните власти е необходимо да се реализират по 10000 крачки на ден, пеша, както и каране на велосипед. В забързаното ежедневиe не винаги е възможно да се отдели време, поради което кардионатоварването може да се съчетае със служебните придвижвания и такива по необходимост.

В град Бърно – Чешка република, например, с цел насърчаване на този вид транспорт е въведено правило, че всеки жител на града може да ползва до 30 мин. безплатно обществените велосипеди.

В Германия немската железница предоставя велосипеди под наем в много от градовете, като по този начин пътниците от влака имат право на избор какъв вида транспортно средство да предпочетат.

От средата на 2021 година в гр. Пловдив съществува услугата за наемане на електрически тротинетки под наем. Тя е организирана изцяло като частна инициатива от две търговски дружества и не е обвързана с обществения транспорт. От друга страна цената за ползване на тротинетката, приравнена на средно превозно разстояние (около 3,5 км.), надвишава тази на превозния документ в градския транспорт, поради което предложената услуга от транспортна се превръща в атракционна.

Представеният кратък анализ на проблема показва необходимостта от задълбочено проучване и реализиране на допълнителен транспорт с велосипеди и електрически тротинетки, като допълващ, отвеждащ транспорт.

По отношение на цената на услугата, тя трябва да се ръководи преди всичко от социалния ефект, който ще предизвика и от екологичния



отпечатък, който може да предизвика подобна инициатива. Със сигурност ще има „мъртви“ дни и месеци през зимния сезон, но това може да се компенсира през останалите сезони. Град Пловдив е с 285 бр. слънчеви дни през годината и този факт до голяма степен може да предопредели успеха на инициативата.

„По последни изследвания, една трета от трафика и задръстванията в един град се формира от автомобилите, които търсят къде да паркират. Всеки от тези автомобили изминава средно по над 4 км допълнително всеки ден, в търсене на паркомясто. Освен това, един автомобил в града средно прекарва по 22 часа на ден паркиран.“ Това значи, че създаването на стимули да се ползва обществен транспорт или комбинация от него, с информация за налични свободни за ползване индивидуални средства за придвижване, оказва сериозно влияние върху трафика в града. По този начин ще може различни системи за билети да се комбинират за още по-голямо удобство, както за местните жители, така и за туристите.

Според средното време на престой на туристите в града може да се разработи продукт, който да позволява да се посетят забележителности, музеи, галерии, чрез използването на целия обществен транспорт, както и индивидуалните обществени средства за придвижване.

Оптимизирането на обществения транспорт и въвеждането на велосипеди и тротинетки за обществено ползване в комбинация с електронна система за паркиране могат да намалят вредните емисии с близо 10 %.

Цитираният по-горе меморандум е отворен за присъединяване към него на всеки търговец, който желае да изпълни поставените цели и изрично приема да спазва установените правила и задължения. Това дава възможност да се ползват вече определените зони за паркиране на велосипеди и тротинетки като се допълнят само отдалечаните такива.

Липсата на по-рестриктивен регламент, към момента, дава възможност за свободно прилагане на индивидуални средства за придвижване като част от транспортната схема на град Пловдив.

Използвани източници:

- Кронев С., „Николай Недялков: Интегрирането на обществен транспорт и паркиране ще облекчи трафика в Пловдив“, в. Марица, 30.05.2022 г.;
- Меморандум за сътрудничество в изграждането на публична система за споделено използване на индивидуални електрически превозни средства на територията на Община Пловдив;
- ОП ОКТ, Справка за закупените карти за градски транспорт 2019 г.

Изготвил: д-р инж. Илко Търпов – Управител на „Екобус Пловдив“

Възможности за събиране на приходи и получаване на средства от операторите на обществената транспортна услуга

В Община Пловдив операторите на обществената транспортна услуга имат следните права:

- да събират приходи от превозените пътници, срещу документ за платена цена/превозен документ до постигане на пълна функционалност на СУГТ, която включва система за електронно таксуване на пътниците.
- да получават средства - субсидии за превода на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт до размер, който не превишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект от изпълнението на задължението за обществената услуга, в рамките на утвърдените за тази цел за Община Пловдив средства със закона за държавния бюджет на Република България за съответната година.
- да получават средства – компенсации за намалените приходи от прилагането на ценови облекчения за обществени пътнически превози, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници съгласно действащото законодателство до размера, определен в държавния бюджет за тази цел, и определените в бюджета на Община Пловдив за текущата година допълнителни средства. Условието и редът за предоставяне на субсидии и компенсации се определят с наредбата по § 4, ал. 3 от ЗР на ЗАП (Наредба за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, за субсидиране на обществени пътнически превози по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони и за издаване на превозни документи за извършване на превозите – наричана накратко Наредбата за компенсиране), както и в съответствие с действащия механизъм за разпределяне на средствата за субсидии и компенсации, приет от Общински съвет Пловдив.
- да получават приходи от реклама и други приходи, свързани с дейността, съгласно установените правила на действащото законодателство и действащите ДОУ.



Виждания относно бизнес план за създаване на паркинг за превозни средства

Маркетингов план:

- Характеристика на пазара

Нашите потенциални клиенти са хората, които живеят в квартал „Тракия“ и имат лични автомобили, но не разполагат със собствени гаражи и паркоместа. Този квартал се приема за един от бързо разрастващите се в Пловдив и ще се разчита на тези семейства, които разполагат с повече от 1 автомобил. От друга страна паркоместата пред блоковете в много райони около гарата се заплащат под формата на абонамент на районното кметство и за новодомците от новостроящите се кооперации практически няма свободни паркоместа. Това налага паркирането на автомобили да се извършва по булевардите и улиците на квартала, което от своя страна представлява нарушение на правилника за движение.

Атрактивни цени за абонаментни карти и сигурността на паркинга ще предизвикат интереса на клиентите да се възползват от тази възможност.

От друга страна действащата жп гара Тракия и преминаващите автобуси на градския транспорт обособяват интермодален център, който изисква наличие на зона за паркиране на автомобили и велосипеди.

- Тендеции

Тенденциите са да има усвоен капацитет от 200 паркоместа през по-голямата част от годината. Има евентуална възможност през летния период да има спад на запълването поради отпуски през месеците юли и август. Очаква се голям брой хора да бъдат заинтересовани след като разберат за съществуването на този паркинг и по този начин да се увеличат продажбите на месечни абонаменти.

- Конкуренти

Конкуренти ще са съществуващите вече паркинги в град Пловдив и по специално в района на жп гара Тракия. Това не може да повлияе съществено, тъй като в близост няма разположен друг паркинг. Поради тази причина при евентуален интерес от страна на клиентите те ще могат да се възползват само от нашето съоръжение.

- Цени

Цената, която ще се заплаща за престой с месечни абонаменти, ще бъде 100 лв. Индивидуалните клиенти ще заплащат сума на стойност 2 лв. за час престой. Това са цени, които конкурентите не могат да предложат. За паркиране на велосипеди цената ще бъде 2 лв. за 12 часа.

Производствен план:

Технологичен процес



Ще се прокопае канализационна мрежа, за да не се образуват локви, заравняване на терена с чакъл и поетапно асфалтиране. Също така ще се поставят екологични осветителни тела, окабеляване, разчертаване на паркоместата и поставяне на стойка за велосипеди.

Основно производствено оборудване

Като основно производствено оборудване може да бъде посочено:

- Електронна система за таксуване и отчетност на оборотни средства;
- Бариери за вход и изход;
- Видео наблюдение;
- Сигнално-известителна инсталация;
- Осветителна уредба;
- Помещение за оборудването и охраната.

Описание и оценка на техническата инфраструктура

Сегашното състояние на терена е незадоволително. На места няма асфалтова настилка, маркировка, осветление, нито канализация. Има множество дупки и е неравен. Когато завали дъжд ще се образуват огромни локви и кал, а това ще създаде дискомфорт на посетителите.

Производствен персонал

За правилното функциониране на паркинга е необходима създаването на едно работно място. За едно работно място с непрестанен режим на работа са необходими 5 души персонал.

Производствен бюджет

Бюджетът необходим за изграждане на съоръжението, е приблизително 1 270 000лв.

Откупуване

Откупуването или изплащането на вложената инвестиция може да се реализира за период от 12 години, което е прекалено голям период за изплащане на подобна инвестиция. След този период всички приходи ще бъдат с натрупване на чиста печалба.

Поради незадоволителен резултат на срока за изплащане разработената идея ще остане за реализиране на по-късен етап от развитие на Дружеството и покачване цените на месечните такси за паркиране на общински терени.



Екологично въздействие на рекуперативното спиране

Съгласно Конвенцията за оценка на въздействието върху околната среда влиянието върху нея е следствие, причинено от предлагана дейност, включително въздействие върху здравето и безопасността на хората, флората, фауната, почвата, въздуха, водата, климата, пейзажа, историческите паметници и други материални обекти или взаимодействието между тези фактори. Ето защо, оценката само на емисиите от крайната употреба на електроенергия в електрическия железопътен транспорт върху околната среда е едностранчива и не дава представа за цялостното въздействие от производството и експлоатацията на тези състави. Оценяването на въздействието, може да се осъществи като се сравни възможността им да възобновяват (регенерират) част от вторичната (отпадна) енергия.

Освен, че регенерира енергията, екологичният аспект на рекуперативното спиране се допълва и от факта, че намалява запрашеността на пътя от спирачните калодки и понижава нивата на шум предизвикан от конвенционалната спирачна система. Като основно предимство на електрическите спирачки се изтъква тяхната възможност да регулират плавно скоростта на движение на влака и осигуряването на допълнителна сигурност за спирачния процес поради дублирането ѝ с основната пневматична спирачна система. За разлика от резисторното спиране, при което получената електрическата енергия от тяговите двигатели, работещи в режим на генератор се превръща в топлина от спирачни съпротивления, рекуперативното спиране отдава енергията обратно в КМ.

Намалените експлоатационни разходи, подобрената "езда" и регенерирането на част от използваната енергия за движение, определят рекуперацията, като технологичен процес за подобряване на енергийната ефективност на тяговия подвижен състав и определянето му като екологичен. Значителен ефект от този вид спиране може да се наблюдава при продължителни стръмни спускания или в участъци с голям брой спирки. От проведените многобройни измервания се установи, че размера на върнатата енергия в мрежата, може да достигне до 30% от консумираната такава в зависимост от стила на управление на транспортното средство и от възможността за оползотворяването ѝ.

След като рекуперацията е процес, при който отпадна енергия се преобразува и оползотворява отново, може да се счита, че тази енергия е възобновяема.

Класифициране на енергията от рекуперативно спиране от гледна точка на нейното производство

За да определим мястото на енергията от рекуперативно спиране в общия баланс на производство и потребление е необходимо да изхождаме от начина на нейното производство. Както вече бе споменато тази енергия се придобива от отпадна такава и поради тази причина трябва да търсим нейното място в системните възобновяеми енергийни източници (ВЕИ).

Резерв при оползотворяване на енергийни ресурси се оказват системните възобновяеми енергийни източници, при които технологичните системи и изграждането на инсталации е пряко свързано с дейността на потребителите им. Според [1] са дефинирани три основни групи: вторични, отпадни и биологични. Вторичните ВЕИ използват енергията на отработен топлоносител на по-ниско потенциално ниво.



Биологичните системни ВЕИ са: биодизел, биогаз, биомаса и различни биопродукти. При отпадните, когато не се оползотворяват, енергията се изхвърля в околната среда. Именно поради тази причина рекуперативната енергия може да се определи като възобновяема от системен тип с характер на отпадна енергия.

Ефективното оползотворяване на енергия от системни ВЕИ, повишава енергийната ефективност, в следствие на което намалява замърсяването на околната среда и се подобрява общото състояние на екосистемата. На фиг. 1 е представена класификация на ефективното оползотворяване на енергия от системни ВЕИ.



Фиг.1. Оползотворяване на системни ВЕИ.

През 2015 г. Европейската комисия приема фундаментален „План за действие на ЕС за кръговата икономика“. Кръговата икономика ще спомогне за икономията на енергия и за предотвратяването на необратими щети, причинявани от използването на ресурсите с темпо, което надхвърля капацитета на земята за тяхното възобновяване. Ще съдейства за намаляването на сегашните емисии на въглероден диоксид. В кръговата икономика стойността на продуктите и материалите се запазва възможно най-дълго време; генерирането на отпадъци и използването на ресурси са сведени до минимум и ресурсите се запазват в икономиката, когато продуктът достигне края на жизнения си цикъл, и се използват многократно за създаване на допълнителна стойност. В този смисъл отпадъчната енергия от спирането на железопътните състави превърната в електрическа и върната обратно в захранващата КМ, може да се счита и като част от кръговата икономика. Поради тази причина при съставянето на критерии за избор на нов подвижен състав е задължително да бъде включено изискването за наличие на електродинамична спирачна система с рекуперирани на енергията от спирачния процес.

