



1000 София, ул. Московска № 33, тел: 93 77 591, Факс: 98 70 855, e-mail: info@sofiacouncil.bg, www.sofiacouncil.bg

СТОЛИЧНА ОБЩИНА СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ



Столична община

Входящ №

СОА25-ВК66-7902

Регистриран на 18.09.2025

За проверка: <https://sofia.bg/registry-report>



ДО
Г-Н ЦВЕТОМИР ПЕТРОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ
НА СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

ДОКЛАД

Относно: Създаване на работна група, която да разработи конкретни предложения за условия и правила за участие на частни оператори, със собствен капитал в режим на публично-частно партньорство, при обслужването на определени линии, които в момента се изпълняват от „Столичен автотранспорт“ ЕАД.

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА СЪВЕТНИЦИ,

Настоящият доклад има за цел да изложи в детайли тежкото състояние на „Столичен автотранспорт“ ЕАД към 2024 година и да предложи стратегически решения за неговото подобряване и стабилизиране. От направения от нас анализ, съпровождащ доклада, става ясно, че системата е в критично състояние и изисква незабавни, целенасочени действия, с цел да се предотвратят по-нататъшни усложнения, които биха засегнали качеството на живота в града, икономическата стабилност и устойчивото развитие на градската среда.

В светлината на този анализ и тежката криза пред системата, Ви предлагаме да разгледате един от най-ефективните и перспективни подходи за лечение на настоящите проблеми – активно развитие на публично-частното партньорство (ПЧП) в градския транспорт. Този модел вече се прилага успешно в много големи градове в Европа и доказано може да доведе до бързо, качествено и устойчиво подобряване на услугата, чрез привличане на частни инвестиции, модернизация на автопарка, повишаване на управленската ефективност и създаване на по-справедлива и ефективна транспортна система за всички жители.

В Европа публично-частните партньорства (ПЧП) в градския транспорт се реализират в множество градове и региони. Някои от най-известните примери са:

- **Германия**
Берлин — въпреки че управлението на автобусите е основно в ръцете на публичния оператор BVG, има реализирани концесионни договори за инфраструктура и определени линии в рамките на моделите ПЧП.
- **Мюнхен** — на някои линии работят частни фирми по договори за поддръжка и експлоатация на автобусни услуги.
- **Обединеното кралство**
Лондон — най-големият и най-успешният модел в Европа, където автобусните линии са в управлението на частни оператори (Arriva, Stagecoach, Abellio) по договори за управление и експлоатация, обявени като концесии или субподхранване.
- **Франция**
Париж — линии и услуги се изпълняват от частни компании по договори за управление, част от общата стратегическа схема.
- **Италия**
Рим — линии се управляват от частни фирми по договори за експлоатация и поддръжка.
Милано — има внедрени модели на концесии за части от автобусния сектор.
- **Испания**
Мадрид — линии се обслужват от частни фирми по договори, като моделът набира популярност за повишаване на ефективността.
- **Швеция**
Стокхолм — частни компании участват в управлението и поддръжката на автобусните линии чрез договори за услуги и концесии.

Обобщено, в Европа моделите на публично-частното партньорство (ПЧП) за градски транспорт се различават по форма и обхват. В множество градове тези модели служат за модернизиране на автопарка, подобряване на качеството на обслужването и оптимизиране на разходите, като същевременно позволяват приобщаване на частния сектор към развитието на градската мобилност. Все повече градове възприемат тези подходи като част от стратегиите си за създаване на по-устойчива и иновативна транспортна система, особено във времена на ограничени публични бюджети и натиск за екологични иновации.

Представяме следните аргументи и предпоставки за необходимостта от създаването на работна група, която да разработи конкретни и обосновани предложения за условията за привличане на частни оператори чрез концесии или дългосрочни договори, както и за реализиране на ефективно публично-частно партньорство в градския транспорт на София.

Предлагаме определена част от линиите да останат в обслужването на „Столичен автотранспорт“, с цел запазване на наличния човешки ресурс и автопарка, който е в добро техническо състояние. Този подход ще осигури непрекъснато и качествено обслужване на гражданите и ще запази работните места на шофьорите, административния персонал и техническите служители, които вече са

част от системата и водят ежедневна работна дейност. Освен това, така ще се избегне пълното разреждане на автопарка и рискът от загуба на квалифицирани кадри, както и необходимата техника за поддържане и функциониране на града в настоящето и в бъдеще. Този модел ще улесни плавния преход към по-модерна и ефективна транспортна система, като запази стабилността в сегашната структура и гарантира устойчивост, докато бъде реализирана стратегията за дългосрочни реформи и модернизация.

Анализ на състоянието на Столичен автотранспорт" ЕАД:

Анализът на данните сочи, че системата на градския автотранспорт в София е в дълбока криза. Основните проблеми могат да бъдат обобщени така:

- **Финансово и икономическо състояние:** Въпреки непрекъснатите увеличения на икономическата рамка за км/пробег (от 5,14 лв/км през 2024 г. до 5,95 лв/км за 2025 г.), което представлява повишение за една година от около 15,8%, системата продължава да трупа дългове и да изпитва затруднения с платежоспособността. През 2024 г., въпреки усилията, са отпуснати допълнителни заеми в размер на 16,5 милиона лева – сума, която увеличава финансовото натоварване и умишлено задълбочава задължнялостта на дружеството и града. Системата остава далеч от способността си да покрие текущите разходи, което ограничава възможностите за инвестиции в материална база, обновяване и масова поддръжка. Икономическата неефективност на общинската фирма е обусловена от политически назначения, непрофесионализъм и липса на интерес, един от основните фактори за проблемите в „Столичен автотранспорт“ е и корупцията. Тази ситуация може да бъде елиминирана чрез привличането на частни оператори. Тази тежка транспортна криза не може да бъде решена единствено чрез увеличаване на парите, а изисква цялостни и стратегически мерки.
- **Износен автопарк и липса на инвестиции:** През 2024 година не е закупен нито един нов автобус. Средната възраст на наличните автобуси е между 11 и 13 години, което твърдо поставя автопарка в категория на остаряла и нискоефективна техника. Това увеличава разходите за поддръжка, снижава нивото на безопасност и комфорта на пътниците, както и оскъпява експлоатацията. В рамките на 2–3 години ще се наложи обновяване на автопарка на общинската фирма, което ще изисква инвестиции в размер на стотици милиони евро. Очевидно, нито общината, нито държавата, нито банките ще предоставят такива средства, воейки до риск системата да се срина и да останем с остарели автобуси. Вместо да чакаме това да се случи, можем да предприемем спешни мерки за привличане на частни оператори, които да финансират и реализират тези инвестиции за своя сметка
- **Човешки ресурс:**
Недостигът на около 250 шофьори допълнително усложнява ситуацията: изчерпаността на човешкия ресурс и високото натоварване довеждат до неизпълнение на приблизително 12 000

курсове за 2024 година, което значително срива ритмичността, надеждността и качеството на предлаганите услуги. Средната възраст на водачите в дружеството е над 50 години.

- **Административна структура и липса на адекватен контрол:** Този сектор е с раздухана структура, като един администратор обслужва 9 шофьори, което означава, че един служител отговаря за управлението и координацията на около 9 шофьори. В сравнение, при частните оператори тази численост е практически един на 65 шофьори, което свидетелства за значително по-ефективна и оптимизирана административна организация. Тази неефективна схема води до завишени разходи и създава възможности за злоупотреби. Вследствие на това системата страда от ниска управляемост (системата е трудно контролируема и се затруднява при вземането на бързи и ефективни решения, както и при организацията и координацията на дейностите), намалена оперативна ефективност и тежки пропуски в изпълнението на транспортните услуги.
- **Общото управление и ежедневните резултати:** Въпреки усилията и текущото финансиране, системата не успява да осигури надежден, ритмичен и безопасен градски транспорт, който да отговаря на нуждите на жителите и гостите на града. Продължаващото налагане на все по-голям дълг, без реални реформи и структурни промени, отваря врата към все по-голяма финансовата нестабилност и влошаване на качеството на услугата.
- **Пример с частния превозвач:** За разлика от общинското дружество, което е изправено пред множество структурни недостатъци, нереструктуризирана управленска практика и остарял автопарк, частният транспортен оператор демонстрира значително по-успешни резултати при обслужването на градския транспорт в София. В момента, частният оператор отговаря за приблизително 20% от линиите, като осигурява по-ефективно, надеждно и модерно обслужване на гражданите. Автопаркът, който използва, е значително по-модерен – неговата средна възраст е около 8 години, което гарантира по-високи стандарти за безопасност, комфорт и ефективност. Отличителна черта е, че броят на неизпълнените курсове е едва 98 за цялата година, което показва висока дисциплина и качество на изпълнение. Освен това, цената на километър пробег при частния оператор е с 5% по-ниска в сравнение с тази на общинското дружество, което създава условия за по-достъпна услуга за гражданите и по-устойчива финансова структура. Към това добавяме, че частният оператор закупува автобусите за своя сметка, което е ключов фактор за гарантиране на качеството на услугата и по-добро техническо състояние на автопарка. Частният превозвач няма проблеми с недостиг на шофьори, което му позволява да изпълнява по-голям обем курсове и да поддържа стабилност в обслужването. Нещо повече частният превозвач е на печалба въпреки по-ниската цена на километър и по-лошите от експлоатационна гледна точка и рискове линии. Това е ярък пример, че при наличието на адекватна регулация и прозрачни условия, пазарният модел показва висока ефективност и възможност за развитие. Подходящият регулаторен механизъм и правилните правила за участие биха могли да превърнат частния сектор във важна движеща сила за модернизирание и качествено подобряване на градския транспорт в София, водейки до цялостно по-добри услуги, по-ниски разходи и създаване на по-добра среда за работа и развитие за всички заинтересовани страни.

- С привличането на частни оператори ще се елиминира и рискът от честни политически предизвиквани кризи, псевдостачки и блокади на града. По време на последните скандали и блокажи, частният оператор продължи да работи без прекъсване, което демонстрира неговата стабилност и надеждност.
- Общината ще може по-лесно да контролира и налага санкции на частните оператори, отколкото на собствената си фирма, ако се установят нарушения на договорните условия или на стандартите за качество на услугата.

Заключение и препоръки

На база на представения от нас анализ заключаваме, че сегашният модел на управление на градския транспорт в София е нерентабилен и изисква сериозни реформи. Постигнатите резултати ясно показват необходимостта от структурни промени и дългосрочно решение.

Предлагаме да се обсъди възможността градът да бъде разделен на няколко лота, за които ще се проведат концесии, с цел да се насърчи конкуренцията и да се подобри качеството на транспортните услуги. В същото време трябва да бъде определено кой лот и колко линии ще останат за обслужване от „Столичен автотранспорт“ ЕАД.

Препоръчваме:

- **Да се разшири използването на публично-частното партньорство (ПЧП).**

Това означава частните компании да поемат управление и експлоатация на част от линиите чрез концесии или договори за услуги.

Чрез този модел ще се осигури по-ефективно обновяване на автопарка, по-добро управление, намаляване на разходите и подобряване на качеството на услугата.

- **Да се отдадат на концесия части от градския транспорт, които сега се изпълняват от „Столичен автотранспорт“ ЕАД.**

Това ще привлече частни инвеститори, които да развият линиите по-ефективно, с модерни автобуси, като в същото време ще се подобри качеството и надеждността на услугите.

Това е пътят към устойчиво, ефективно и конкурентно градско движение в София.

В светлината на анализа, изложен в настоящия доклад, и във връзка с тежкото състояние на градския транспорт в София към 2024 година, ви предлагаме да създадем работна група, която да изготви

конкретни предложения за условия и правила за участие на частни оператори в обслужването на определени линии или части от системата.

Целта на тази работна група е да разработи ясни, прозрачни и ефективни условия, при които частните компании могат да поемат управление и експлоатация на части от градския транспорт, в съответствие с изискванията за качество, безопасност, надеждност и финансова ефективност. Тази инициатива е съобразена с необходимостта от структурни реформи и подобряване на цялостната транспортна услуга в града.

Основните задачи, които трябва да се включат в работната група, са следните:

1. Определяне на критерии за кандидатстване на кандидатите:

- ☐ Минимални изисквания за техническата и финансовата стабилност.
- ☐ Условия за автопарк, включително минимална възраст на автобусите и оборудване.

2. Условия и правила за управление:

- ☐ Брой на линиите или участъците, които могат да бъдат прехвърлени към частните оператори.
- ☐ Критерии за безопасност, качество на услугата и изпълнение на ключови показатели (например, изпълнени курсове, спазване на графици, обслужване на пътници).

3. Финансови условия:

- ☐ Структура на ценообразуването и плащанията.
- ☐ Механизми за контрол на оператора.

4. Контрол и мониторинг:

- ☐ Условия за извършване на регулярни проверки и контролни дейности.
- ☐ Механизми за санкции при неспазване на условията и по-лошо качество на услугата.

5. Период на договорите и възможности за разширяване:

- ☐ Продължителност на концесиите.
- ☐ Възможности за удължаване или разширяване след успешно изпълнение.

6. Допълнителни стимули и санкции:

- ☐ Обусловяване на плащанията и договорите с изпълнение на конкретни показатели.
- ☐ Стимули за инвестиции в модерни автобуси и екологични технологии.

Очаквани ползи от тази инициатива:

- Подобряване на качеството и надеждността на градския транспорт.
- Обновяване и модернизирание на автопарка.
- Намаляване на финансовото натоварване върху общинския бюджет и спиране на безкрайните заеми. Общината няма да е необходимо да закупува нови автобуси през следващите години.
- Постигане на по-голяма ефективност и конкурентоспособност в системата.

- Подобряване на условията за работа на шофьорите и намаляване на натоварването им в „Столичен автотранспорт“ ЕАД

Във връзка с гореспоменатото, препоръчваме одобряването на създаването на работна група, в която да участват представители от Общинския съвет и експерти от администрацията на СО. Работната група в срок от 3 (три) месеца да разработи подробни и обосновани предложения за условията за привличане на частни оператори, чрез концесии или дългосрочни договори, съобразени с посочените параметри. Този подход е от съществено значение за реализиране на необходимите реформи и гарантиране на по-устойчива, ефективна и модерна градска транспортна система в София.

Работната група ще има следните задачи:

1. Да идентифицира, проучи и предложи брой на линиите или участъците, които могат да бъдат прехвърлени към частните оператори, както и каква част от линиите ще остане да се обслужва от „Столичен автотранспорт“ ЕАД.
2. Да предложи рамка на публично-частното партньорство, включваща основни изисквания, като минимални критерии за техническа и финансова стабилност, условия за автопарк (включително минимална възраст на автобусите и оборудване), механизми за санкции при неспазване на условията или по-ниско качество на услугата, както и продължителност на концесиите и възможности за удължаване или разширяване след успешно изпълнение.
3. Да предложи каква част от линиите или участъците на градския транспорт да останат в обслужването на „Столичен автотранспорт“, с цел запазване на наличния човешки ресурс и част от автопарка, които е в добро техническо състояние.
4. Да получи съдействие и достъп до всички необходими документи и информация от страна на администрацията на Столична община, ЦГМ и „Столичен автотранспорт“ ЕАД, за да бъде подсигурано качествено изпълнение на задачите.
5. Да заседава по ред и в предвидените дни, определени от нейния председател, като срокът за дейността ѝ е до 30.11.2025 г.
6. След приключване да представи доклад за извършената дейност и постигнатите резултати в срок от 30 дни.

7. В работата си се подпомага от служител на дирекция „Секретариат на СОС“ и от външни експерти към Постоянните комисии на СОС по въпроси от тяхната компетентност.
8. След приключване, резултатите ще бъдат представени в Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност, Постоянната комисия по икономика, собственост и дигитална трансформация, както и Постоянната комисия по финанси и бюджет, като след това ще бъде внесен доклад към Столичния общински съвет.

С уважение,

ИОНКОВ

Сигаров

Липков

✓

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА ОБЩИНСКИ СЪВЕТНИЦИ,

Във връзка с гореизложеното и на основание чл. 21, ал. 1, т. 1 във връзка с ал. 2 от Закона за местното самоуправление и местната администрация, Ви предлагаме Столичният общински съвет да вземе решение съгласно приложения към настоящия доклад проект.

ПРИЛОЖЕНИЕ: 1. Проект за решение на Столичния общински съвет

С Уважение:



СТОЛИЧНА ОБЩИНА
СТОЛИЧЕН ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

1000 София, ул. Московска № 33, тел: 93 77 591, Факс: 98 70 855, e-mail: info@sofiacouncil.bg, www.sofiacouncil.bg

РЕШЕНИЕ №

на Столичния общински съвет
от 2025 година

За: Създаване на работна група, която да разработи конкретни предложения за условия и правила за участие на частни оператори, със собствен капитал в режим на публично-частно партньорство, при обслужването на определени линии, които в момента се изпълняват от „Столичен автотранспорт“ ЕАД.

На основание чл. 21, ал.1, т.1 във Връзка с ал.2 от Закона за местно самоуправление и местната администрация

СТОЛИЧНИЯТ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ РЕШИ:

I. Създава работна група, която да разработи конкретни предложения за условия и правила за участие на частни оператори, със собствен капитал в режим на публично-частно партньорство, при обслужването на определени линии, които в момента се изпълняват от „Столичен автотранспорт“ ЕАД., както следва:

1. Председател - - общински съветник
2. - общински съветник
3. - общински съветник
4. - общински съветник
5. - общински съветник
6. - общински съветник
7. - общински съветник

8. - общински съветник
9. - общински съветник
10. - "Център за градска мобилност" ЕАД
11. - "Столичен автотранспорт" ЕАД
12. - Дирекция „Обществени поръчки и концесии“
13. - администрация СО
14. - администрация СО

Работната група от т.1 се създава със следните задачи:

1. Да идентифицира, проучи и предложи брой на линиите или участъците, които могат да бъдат прехвърлени към частните оператори, както и каква част от линиите ще остане да се обслужва от „Столичен автотранспорт“ ЕАД.
2. Да предложи рамка на публично-частното партньорство, включваща основни изисквания, като минимални критерии за техническа и финансова стабилност, условия за автопарк (включително минимална възраст на автобусите и оборудване), механизми за санкции при неспазване на условията или по-ниско качество на услугата, както и продължителност на концесиите и възможности за удължаване или разширяване след успешно изпълнение.
3. Да предложи каква част от линиите или участъците на градския транспорт да останат в обслужването на „Столичен автотранспорт“, с цел запазване на наличния човешки ресурс и част от автопарка, които е в добро техническо състояние.
4. Да получи съдействие и достъп до всички необходими документи и информация от страна на администрацията на Столична община, ЦГМ и „Столичен автотранспорт“ ЕАД, за да бъде подсигурано качествено изпълнение на задачите.
5. Да заседава по ред и в предвидените дни, определени от нейния председател, като срокът за дейността ѝ е до 30.11.2025 г.
6. След приключване да представи доклад за извършената дейност и постигнатите резултати в срок от 30 дни.
7. В работата си се подпомага от служител на дирекция „Секретариат на СОС“ и от външни експерти към Постоянните комисии на СОС по въпроси от тяхната компетентност.
8. След приключване, резултатите ще бъдат представени в Постоянната комисия по транспорт и пътна безопасност, Постоянната комисия по икономика, собственост и дигитална трансформация, както и Постоянната комисия по финанси и бюджет, като след това ще бъде внесен доклад към Столичния общински съвет.

Настоящото решение е прието на заседание на Столичния общински съвет, проведено на 2025 година, Протокол № от 2025 година и е подпечатано с официалния печат на Столичния общински съвет.

Председател на Столичния общински съвет:

(ЦВЕТОМИР ПЕТРОВ)

Юрист от административната на СО:

(Име, фамилия, длъжност)