



Международен Товарен сухопътен транспорт

Пазарно проучване. Оценка на въздействие на пакета „Мобилност I“

10 октомври 2019 г.

Цел и подход



Независимо пазарно проучване и оценка на въздействието от прилагане на регулаторните промени включени в пакет „Мобилност I“ по отношение на:

- Време на шофиране, време за почивки и тахографи
- Командирането на работници
- Кръстосани и каботажни превози



- Собствено независимо проучване относно оперативна и финансова информация, както и планове за развитие сред членовете на Съюза на международните превозвачи
- Публично достъпна информация
- Специализирани анализи на КПМГ

Международен автомобилен товарен транспорт в България



Брой на регистрирани транспортни фирми

12,700

Брой компании, опериращи макс. 5 камиона

9,600



Общ брой на заетите лица в компаниите, предоставящи международен транспорт

42,500

Среден брутен месечен доход на водача

€1,751



Брой на българските камиони в експлоатация през 2018 г.

25,800

Средна възраст на българските камиони в сектора

3 год.



Милиона тона-километри през 2017 г.

26,822



Пазарен дял от сектора за международен автомобилен транспорт

€ 2.86
млрд.

Като процент от БВП

6%



Ръст в сектора 2015-2018 г.

8%



Инвестиции от компаниите, предоставящи международен транспорт 2016-2018 г.

€ 1,47
млрд.



Зависимост на сектора от кръстосани и каботажни операции

3-ТО
МЯСТО

Източник: НСИ, специализирани секторни анализи, проучване и анализ на КПМГ

Основни промени и ефекти върху сектора



Пропуснати приходи, произтичащи от предложените регулации във връзка със „задължителното връщане“ и очакваните празни курсове



По-големи разходи за българските компании поради предложените ограничения за седмични почивки извън кабината и приложимите такси за паркиране



Забавяне на приходите, генерирани от българските компании в сектора, поради ограничен достъп до пазара на ЕС в рамките на кръстосаните и каботажни превози и ограничен размер на българската икономика



Принудителна интернационализация, т.е. най-добре представящите се български компании в сектора, работещи в момента на пазара на ЕС, вероятно ще създадат нови дружества в страните от Западна Европа



Преустановяване на дейността на по-малките компании, работещи в сектора, поради отрицателни финансови въздействия (пропуснати приходи и увеличение на разходите)

Оценка на ефектите на годишна база

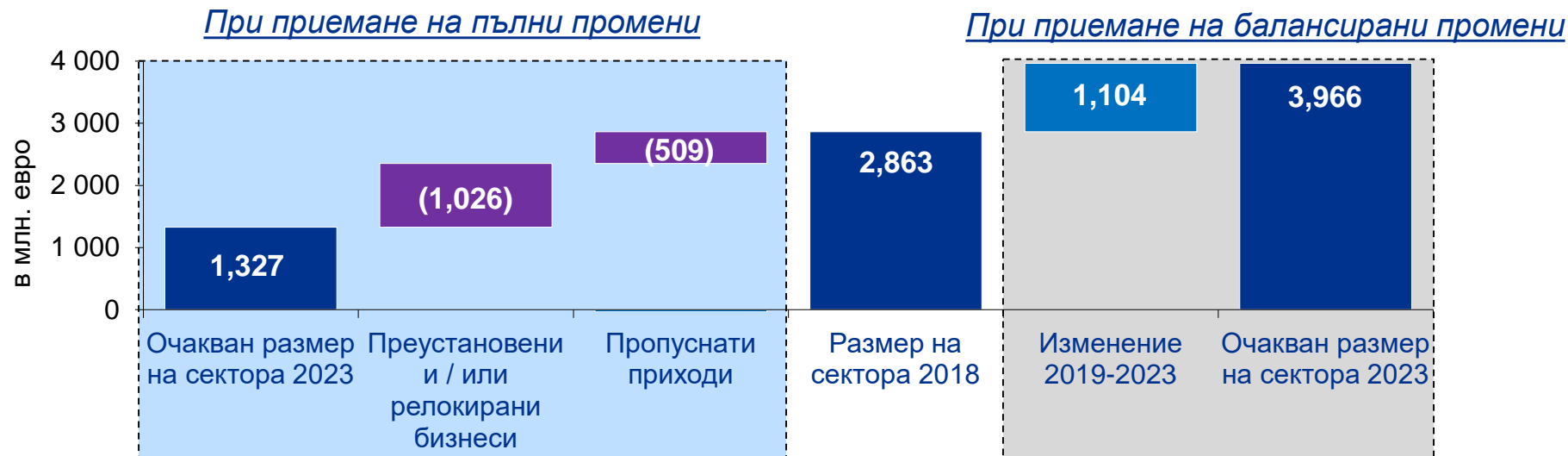


N.B. Моля, имайте предвид, че посочените ефекти не следва да се разглеждат кумулативно.

Източник: НСИ, специализирани секторни анализи, проучване и анализ на КПМГ

Прогноза за оценка на въздействието през 2023 г.: ИКОНОМИЧЕСКИ АСПЕКТИ

Развитие на сектора на международния автомобилен товарен транспорт



Източник: НСИ, специализирани секторни анализи, проучване и анализ на КПМГ

При пълно прилагане на предложените промени се очаква значително намаляване на пазарния дял в резултат на:

- Загубени приходи поради празни курсове по време на задължителното завръщане вкъщи
- Преустановяване и/или релокация на компании извън страната

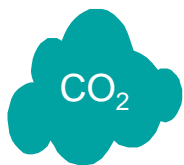
На база на обратната връзка от направеното проучване е направено допускане, че компании, притежаващи 36% от камионите, или ще преустановят, или ще релокират бизнеса си.

Размерът на пазара през 2023 г. при приемане на балансираните промени е представен с илюстративна цел.

Прогноза за оценка на въздействието през 2023 г.: екологични аспекти



Празните курсове, свързани със задължителното завръщане на камионите до държавата на регистрация, биха довели до увеличаване на CO₂ емисии с 88,500 т, което представлява 3% ръст на общите CO₂ емисии, произлизащи от превозните средства, притежавани от български компании, предоставящи международен автомобилен товарен транспорт.



Изчислено през общите въглеродни емисии, генерирани от транспортния сектор в България, това би довело до 1% увеличение.