



# **„ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ ДОБРИЧ“ ЕООД**

9300; Гр. Добрич, ул. “Войвода Димитър Калъчлията” № 8, тел.: 058/66-38-26; 66-04-23; 66-04-22

## **Б И З Н Е С   З А Д А Ч А**

**За управление и развитие за 2021 година**

Изготвил:    Катя Петкова

## СЪДЪРЖАНИЕ

I. Кратка анотация	.	.	.	.	.	.	.	.	.
II. Маркетингов план (характеристика на пазара, тенденции в развитието, конкуренти, продажби и пазарен дял, ценова политика, промоция и реклама, външни влияния, бюджет на маркетинга)	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2.1. Характеристика на пазара	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2.2. Пазарен дял, конкуренти, перспективи, реклама	.	.	.	.	.	.	.	.	.
III. Инвестиционен план	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3.1. Формиране на подвижен състав на „Градски транспорт Добрич“ ЕООД	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3.2. Система за управление на общественя транспорт – СУОТ	.	.	.	.	.	.	.	.	.
IV. Организация и управление (организационна и производствена структура, организация на работа, мотивация и стимулиране, бюджет на разходите)	.	.	.	.	.	.	.	.	.
V. Финансови разчети	.	.	.	.	.	.	.	.	.

## **I. Кратка анотация**

Общинският съвет през 2013 година е възложил „Прединвестиционно проучване на системата за градски транспорт на гр. Добрич“ по схема за безвъзмездна финансова помощ: BG161PO001/5-02/2012 „В подкрепа за следващия програмен период“, Операция 5.3: „Изграждане на капацитет на бенефициентите на ОПРР“, Приоритетна ос 5: „Техническа помощ“.

Предложение на консултанта е да се използва възможността за пряко възлагане на обществения превоз на „вътрешен оператор“, който обаче да обединява действащите в момента общински и частни превозвачи в едно общо юридическо обособено образувание. Следвайки общата законодателна логика, това би трябвало да е търговско дружество с общинско участие. То ще притежава и експлоатира подвижния състав, управлява водачите и осъществява вътрешнофирмен контрол на качеството. Негова отговорност ще бъде и техническото поддържане, обслужване на гаражите и ремонтните бази, работилници и др.

Предприетите мерки от страна на Принципала с решение № 28-14/28.01/2014 год. са за реструктуриране на общинските дружества „Тролейбусен транспорт“ ЕООД и „Автобусен транспорт“ ЕООД и регистриране на дружеството Градски транспорт Добрич (Удостоверение № 20140311133153/11.03.2014 г. ТР), с внесен капитал от 30 хил. лв. и 100% едноличен собственик на капитала Община гр. Добрич. От създаването си до март 2019 година дружеството не е осъществявало дейност като превозвач

На 25 март 2019 година след решение 45-14/ 29.01.2019 на Общински съвет град Добрич е вписано вливането на „Тролейбусен транспорт“ ЕООД и „Автобусен транспорт“ ЕООД в „Градски транспорт Добрич“ ЕООД.

**Основните стратегически цели заложи в бизнес плана за развитие на дружеството за периода 2019-2023 са :**

1. Да сключи договор за вътрешен оператор на обществена услуга чрез пряко договаряне съгласно РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета
  - с решение 2-3 /26.11.2019 на Общински съвет град Добрич дава съгласие да се публикува в Официален вестник на Европейски съюз информация посочена в чл.7 параграф 2 относно пряко възлагане за извършване на обществен превоз на пътници на „Градски транспорт Добрич“ ЕООД
2. Да премине към експлоатация на превозни средства с нулеви емисии на въглероден диоксид.
  - С договаряне по проект BG16RFOP001-1.011 - Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие 2014-2020-Добрич, Оперативна програма Региони в растеж, с кандидат ОБЩИНА ГРАД ДОБРИЧ и наименование: „Развитие на интегрирана система на градския транспорт на Добрич“ ще придобием 4 броя електрически автобуса през 2021 година.

Следващите точки в бизнес стратегията :

3. Увеличаване на общата конкурентоспособност на дружеството.
4. Постигане на европейските стандарти в публичния транспорт.
5. Увеличаване на пазарния дял.

## 6. Намаление на оперативните разходи и увеличение на приходите.

Могат да бъдат реализирани след изтичане на действащите договори през 2021 година и задействане на клаузата „Вътрешен оператор“.

Община град Добрич изпълнява проект „Развитие на интегрирана система на градския транспорт на Добрич“, за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по процедура BG16RFOP001-1.001-039 „Изпълнение на Интегрирани планове за градско възстановяване и развитие“, Приоритетна ос 1 „Устойчиво и интегрирано градско развитие“ на Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014-2020 и съгласно изискванията с „Градски транспорт Добрич“ ЕООД е сключено споразумение за партньорство. Споразумението урежда правата и задълженията на страните във връзка с подготовката и изпълнението ПРОЕКТА, с който Община град Добрич кандидатства за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по процедура за придобиване на електрически автобуси.

## *II. Маркетингов план (характеристика на пазара, тенденции в развитието, конкуренти, продажби и пазарен дял, ценова политика, промоция и реклама, външни влияния, бюджет на маркетинга)*

### 2.1. Характеристика на пазара

По транспортната мрежа на гр. Добрич от превозвачите на автобусен превоз на пътници годишно се осъществяват 2,560 млн. пътувания. Нямаме информация за обема от пътувания в чертите на града със таксиметров превоз, личен транспорт и споделено пътуване, което е затруднение за отчитане на пазарен дял на обществения градски транспорт. Действащата към момента транспортната схема приета Решение № 22-21/23.07.2013 г на Общински съвет град Добрич е съставена от 18 линии, с дължина от 7 км до 21 км и обща дължина 291 км. За покриването на утвърдените часови графици са необходими общо 39 бр. действащи пътни превозни средства (ППС). Към момента се движат 37 ППС с двупосочна дължина от 276 км. Линия 302 с маршрут /ЗАВН, Т.Кантарджиев, Пени, Кауфланд, Лидл, Хан Аспарух, Простор, Хиподром, Мосю Бриколаж, Дружба3, Дружба 2, Дружба 1, ул. Теменуга, Каменица, кв. Иглика, Пени, Т.Кантарджиев, ЗАВН/, не се обслужва поради липса на участници по обявени обществени поръчки. Тези ППС изминават средно 130 – 160 км дневно, при почти непрекъснат режим, което налага минимум 10% технологичен резерв.

На градския транспортен пазар оперират 3 транспортни оператора:  
„Градски транспорт Добрич“ ЕООД – 4 линии, обслужвани с 9 ППС;  
„Пътнически превози“ ЕООД – 10 линии, обслужвани с 17 ППС;  
„ПГ Комерс“ ООД - 3 линии, обслужвани с 11 ППС.

Обявена е нова обществена поръчка с предмет „Актуализация на Общинската транспортна схема на град Добрич“, с която ще се направи анализ на текущата мрежа на обществения транспорт и разписанията, включващ: обхват на мрежата, ниво на услугата по райони, делнични/празнични дни и време от деня, връзка между основните райони на начални и крайни спирки, анализ на текущата информационна система за пътниците (наличната статична и динамична информация в превозното средство, на спирки и онлайн), SWOT анализ на услугата за обществен градски транспорт. Анализ на търсенето на услугата, в т. ч. механизъм на таксуване, възможности за оптимизация, възможност за прекачване и др. Ще се моделира нулев сценарий, който да служи за сравнение с проектните сценарии, въз

основа на търсенето на транспорт според проучването за матрицата на пътуванията и броя на пътниците според системата за таксуване.

Новата транспортна схема ще коригира ситуацията в едно направление да се движат всички превозвачи, в интервал от 1 до 5 минути, както и ще бъдат покрити незаетите от обществен транспорт територии на града.

## 2.2. Пазарен дял, конкуренти, перспективи, реклама

За критерий при определяне на пазарния дял на всеки от операторите приемаме относителният дял на изминатите километри на ден. По този начин, към момента, пазарните дялове на действащите транспортни оператори са както следва:

- „Градски транспорт Добрич“ ЕООД – 29%;
- „Пътнически превози“ ЕООД – 41%;
- „ПГ Комерс“ ООД – 30%.

При по-висок пазарен дял в превозите, според икономическата логика би трябвало „Пътнически превози“ ЕООД и „ПГ Комерс“ ООД да показват по-добра рентабилност, което не е така според предоставените икономически показатели на тези дружества. Освен вътрешните проблеми, фактор за това състояние би могла да бъде различната атрактивност на обслужваните линии, произтичаща и от различната плътност на пътничкопотоците. Тази плътност пряко влияе на рентабилността. Изтичането на действащите договори на всички оператори, както и опцията за статут на „вътрешен оператор“, обаче дават нормативни възможности за промяна на статуквото.

Резерви могат да се търсят и във водената ценова политика. Цената на пътуването за гражданите е елемент на атрактивността на градския транспорт като цяло, но е и функция на икономическата ефективност при превозвача. Съгласуваната ценова политика, би могла да бъде полезна за всички оператори при обслужване на неатрактивни линии.

Определена роля играят субсидиите и компенсациите. По данни към 10.2020 год. трите дружества са получили общо 555 632 лв. субсидии и компенсация, от които 33.33% са за „Градски транспорт Добрич“ ЕООД.

При фиксиран брой линии и интервали между курсовете, чието изпълнение е неотменимо, увеличаването на пътничкопотока е факторът, който директно формира икономическата ефективност на превозите. Това трябва да е основна цел на „Градски транспорт Добрич“ ЕООД, а способите за постигането и – оптимизиране на транспортната схема (маршрути, брой и местоположение на спирките, интервали), комфортни и рентабилни превозни средства, съвременна организация на таксуването, точност и култура на обслужването, повишаване нивото на информираност на гражданите и обратна връзка с тях. Моментната снимка на транспортната схема показва, че в оптимизирането и има резерви, които ще станат още по-наложителни при замяната на автобусни превози от маршрутски с по-атрактивни ППС.

Според **НАРЕДБА № 2 ОТ 15 МАРТ 2002 Г. За условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси** в чл. 21 е регламентирано, че за осигуряване на превозите по цялата утвърдена транспортна схема при обявяването на конкурса общините извършват: 1. комбиниране на ефективни с неефективни линии (курсове);

От автобусните превозвачи не са изисквани и не се актуализират периодично данни за пътничкопотоците по отделните линии и часови пояси, както и сезонната им зависимост, а това би позволило много по-гъвкаво управление и намаляване на „кухите“ превози.

„Градски транспорт Добрич“ ЕООД е нов субект на транспортния пазар за превоз на пътници и в този смисъл рекламирането му като перспективен оператор е от голямо значение. Поради това трябва да се изготви рекламна стратегия, която да се реализира, когато дружеството е готово да излезе на транспортния пазар като вътрешен оператор.

### **III. ИНВЕСТИЦИОНЕН ПЛАН.**

Пазарната ниша за „Градски транспорт Добрич“ ЕООД се формира от следните фактори:

- нови екологични и комфортни превозни средства;
- стриктно спазване на транспортната схема по маршрути и интервали;
- комфорт на пътуването;
- прозрачна ценова политика, опростен механизъм на таксуване;
- квалифициран и любезен персонал;
- информационно обслужване.

Това са и потенциалните области от дейности, в които приоритетно трябва да се инвестира.

Инвестиционният план и инвестиционните разходи на дружеството са част от общия инвестиционния план, респ. общите инвестиционните разходи за изграждане на цялостната Система за организация на масовия градски обществен транспорт (СМГОТ). Като бъдещ елемент на СМГОТ, пряко отношение към „Градски транспорт Добрич“ ЕООД имат следните приоритети:

#### **3.1. Формиране на подвижен състав на „Градски транспорт Добрич“ ЕООД.**

Основни цели за постигане - намаляване на транспортно-експлоатационните разходи, комфорт за пътници и водачи, повишаване коефициента на използване на ППС.

##### **3.1.1. Пътни превозни средства от „Градски транспорт Добрич“ ЕООД.**

Подвижения състав на „Градски транспорт Добрич“ ЕООД, използва наличния автомобилен парк от „Автобусни превози“ ЕООД, състоящ се от 10 МПС в движение: 3 бр. „Фиат Дукато“ (гориво - метан), 2 бр. „Фиат Дукато“ (ДГ), 3 бр. „Рено Мастер“ (ДГ), 1 бр. „Мерцедес Спринтер“ (ДГ), 1бр. „Форд Транзит“ (ДГ). С тези ППС и сега се обслужват 4 линии с обща дължина 71 км и общ дневен пробег над 2100 км.

##### **3.1.2. Нови пътни превозни средства за покриване на цялата транспортна схема.**

Действащите договори за обществен превоз на пътници по Общинската транспортна схема на град Добрич изтичат през 2021 година. Новата система за масов градски обществен транспорт през 2021 година следва да се реализира при обслужване на мрежата с „Вътрешен оператор“.

Най-важният документ, касаещ обществените превози, е Регламент 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета. Този Регламент влиза в сила от 03.12.2009 г. и поставя редица изисквания по отношение правата и задълженията на превозвачите и компетентните органи, възлагащи задължителни обществени услуги (ЗОУ), максималния срок на договорите и определя минималните изисквания за съдържание на договорите за възлагане на ЗОУ: Регламентът цели създаването на ясна правна рамка за определяне и финансиране на публичните транспортни услуги. По-специално, по този регламент сключването на договори за обществени услуги между органа и оператора почти навсякъде е задължително. Той определя правила за осигуряване на конкуренция, но също така въвежда и разбирането, че компетентните органи имат възможност да предоставят обществени транспортни услуги (самите те или чрез вътрешен оператор) без състезателна тръжна процедура.

Съгласно Регламент 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г.

– „вътрешен оператор“ означава услугата да се изпълнява от юридически обособено образувание, над което компетентният местен орган, или при наличие на група от обществени органи — поне един компетентен местен орган упражнява контрол сходен с този, който упражнява върху собствените си подразделения.

- „изключително право“, упълномощаващо оператор на обществена услуга да извършва определени обществени услуги за пътнически превоз по конкретен маршрут или мрежа в рамките на определен район, като се изключва всеки друг такъв оператор.

- „Задължение за извършване на обществена услуга“ означава изискване, дефинирано или определено от компетентен орган, за да осигури обществени услуги за пътнически превоз от общ интерес, които даден оператор, ако отчиташе само собствените си търговски интереси, не би поел или не би поел до същата степен или при същите условия без възнаграждение; Следва и да се определи начина, по който, в съответствие с правилата на правото на Общността, могат да действат компетентните органи в сферата на обществения пътнически превоз, за да гарантират предоставянето на услуги от общ интерес, които, наред с другото, са по-многобройни, по-безопасни, по-висококачествени или на по-ниска цена спрямо тези, които биха били обусловени само от пазарните механизми.

С решение 2-3 /26.11.2019 на Общински съвет град Добрич е гласувано обявяване на пряко възлагане за извършване на обществен превоз на пътници, което означава възлагане на обществена поръчка за услуги на определен оператор на обществени услуги без каквато и да е предварителна конкурентна тръжна процедура и сключване на договор за обществена поръчка за услуги при ясно определени критерии. За да може „Градски транспорт Добрич“ ЕООД да поеме обслужването на цялата транспортна схема, ще са необходими допълнително минимум 20 бр. ППС- 8-9 метрови нископодови 52-55 местни автобуси, което изисква инвестиция в размер на около 2 500 000 € без ДДС. **Точния брой ППС ще се установи след разработката на новата транспортна схема.** Covid-19 пандемията доказва избора на такъв тип превозни средства – достатъчни по размер за да може да се спазва елементарна дистанция между пътуващите, да засилва нивото на сигурност и комфорт както на пътниците така и на служителите на дружеството.

### 3.2. Система за управление на обществения транспорт – СУОТ

Всяка СУОТ включва взаимодействие между доста и разнородни елементи, които обаче могат да се сведат до:

- персонал;
- комуникационна среда – протоколи и мрежова среда за пренос на данните;
- крайни устройства – предаватели, контролери, модеми, компютри;
- и програмно осигуряване – бази данни, приложен софтуер за регистриране и анализ.

В изпълнение по проект BG16RFOP001-1.011 - Изпълнение на интегрирани планове за градско възстановяване и развитие 2014-2020-Добрич, Оперативна програма Региони в растеж, с кандидат ОБЩИНА ГРАД ДОБРИЧ и наименование: „Развитие на интегрирана система на градския транспорт на Добрич“ е заложена по проекта „СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ (СУОТ)

Системата трябва да позволява цялостното интегрирано управление на градския транспорт на гр. Добрич, чрез осигуряване на информационното обслужване на цялостния процес по организация на обществения транспорт, реализиране на контрол в реално време върху качеството на изпълнението на услугите на градския транспорт, и предоставяне на информация на гражданите посредством ЕИТ и web-базирано решение за предоставяне на информация за движението на обществения транспорт в реално време, в това число:

- Система за позициониране на возилата (AVL система:) с диспечерски (контролен) център, събиращ и обработващ информацията и управляващ системата в реално време;
- Система за предоставяне на информация в реално време за пътниците (RTPI система) с web-базирано решение за предоставяне на информация за движението на обществения транспорт и подсистема за управление на ЕИТ;

Системата ще работи на база на изградена свързаност между бордовото оборудване и контролния център, като се обменят данни за местоположението (координатите) на превозните средства, посредством които се следи в реално време за изпълнението на транспортната задача и се прави анализ и обработка на данните, необходими за публичните информационни услуги.

Диспечерският /контролният/ център за управление на МГОТ трябва да се помещава в обособено за целите помещение в сградата на партньора по проекта "Градски транспорт Добрич" ЕООД. Центъра ще бъде обозначен, ще се обособят две работни места и една видео стена.

### 3.3 Сграден фонд

Сградния фонд на дружеството е изграден през 1983 година и приет с протокол обр.16 на Приемателна комисия от 29.09.1989 година. От тогава основен ремонт не е осъществяван.

- **Сграда КПП /диспечерски пункт/** – За осигуряване на нормални и здравословни условия на труд на диспечери, шофьори и касиер отчетници ще са необходими около 25 хиляди лева без ДДС за ремонт на сградата, покрив на сградата и частичен ремонт на метална козирка.
- **Сервизно хале** - За осигуряване на нормални и здравословни условия на труд на монтьорите на дружеството ще са необходими около 51 хиляди лева без ДДС за поставяне на гаражни врати и ремонт на покриви.

### 3.4. Възможни източници на финансиране.

- Безвъзмездна финансова помощ по активни програми на ЕС и националната рамка по линия на ЕС;
- Общински бюджет;
- Лизингови договори;
- Финансови инструменти
- Банков кредит.

## IV. ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ.

Организацията на работа и структурата на управление на „Градски транспорт Добрич“ ЕООД са в пряка зависимост от основните задължения и отговорности на транспортен оператор: обслужване на всички договорени линии, при стриктно спазване на утвърдения график, поддържане на ППС в добро техническо и хигиенно състояние и изправност, поддържане на комфортни условия за пътниците, контрол на пътниците, спазване на Кодекса на труда (работно време, почивки, ЗБУТ), предпътен медицински контрол, проверка



техническото състояние на ППС, ежедневно отчитане на превозните документи, осигуряване на необходимите билети и карти, обратна връзка с гражданите.

Управленската структура определя:

- разпределението на правата и задълженията, а чрез тях и дейностите между изпълнителите и работните сектори;
- проследяването и контролирането на изпълнението;
- координацията между отделните направления в дейността на дружеството;
- субординацията и разпределението на отговорностите.

Статутът на дружеството- публично предприятие със 100% едноличен собственик на капитала Община град Добрич, предполага три йерархични нива на разпределение на отговорностите – ИНСТИТУЦИОННО, УПРАВЛЕНСКО и ТЕХНИЧЕСКО.

С най-висок приоритет е институционното ниво – Съгласно Закона за публичните предприятия и Правилника за неговото прилагане Общински съвет разработва и приема политика за целите на публичното дружество и реалното им изпълнение. Взетите от Общински съвет решения формират целите на управленското ниво.

Управленското ниво – Управителят, следи и отговаря за цялостната дейност на дружеството, доброто му финансово състояние и политиката приета от Общински съвет. Правомощията му са определени от Учредителния акт на дружеството, Договора за управление и контрол, а решенията му ще определят задачите за изпълнение от техническото ниво.

Техническото ниво на управление ще бъде формирано от специалисти с ръководни функции с оперативен характер. Квалифициран персонал, който ще работи за реалното изпълнение на задачите на дружеството и всеки служител има персонални отговорности фиксирани в утвърдени длъжностни характеристики. Размерът на заплащането ще е пряко обвързан с необходимата квалификация, обема на възложената работа и качеството на изпълнението.

Числеността на персонала към настоящия момент е 27 човека. Планирано е щатното разписание от 56 човека за 2021 година когато „Градски транспорт Добрич“ ЕООД, поеме изцяло операторските функции на обществен превозвач в град Добрич. Окончателния му вид ще бъде оформен в зависимост от обема на стартово възложените функции и тяхното развитие.

## **IV. ФИНАНСОВИ РАЗЧЕТИ.**

### **4.1. Прогнозни приходи.**

2020 година е много ненадеждна за изходни данни за целите на планиране. Covid-19 пандемията ни изправи пред непланирани и непрограмируеми ситуации. От нас като дружество се изисква регулярен и надежден транспорт при спазване на безпрецедентни мерки за сигурност на пътници и персонал. Намалените приходи, липсата на допълнителни средства от Община гр. Добрич за частичното им покриване, липса все още на бюджетна рамка от Министерство на финансите какви ще са средствата за IV тримесечие на 2020 год. както и каква ще е актуализацията за годината са лисващите данни от които няма как да отразим вярно текущото ни състояние.

Структурата на приходите към 31.10.2020 на „Градски транспорт Добрич“ ЕООД са :

1.Реализирани от четири линии №111;№124;№201;№233

Нетни приходи от продажби:.....	309 хил. лв.
➤ билети и абонаментни карти.....	216 хил. лв.
➤ компенсации.....	93 хил. лв.
Други приходи/ субсидии/.....	141 хил. лв.
<b>Общо приходи .....</b>	<b>450 хил. лв.</b>

**Което е 27,09% от реализираните приходи от обществен транспорт на пътници по действащата транспортна схема в град Добрич**

Съгласно Наредбата за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за обществени пътнически превози по автомобилния транспорт се изчислява нетен финансов ефект. Нетният финансов ефект се определя като резултат от разходите, извършени във връзка със задължението за извършване на обществена услуга, наложено от компетентен орган и съдържащо се в обществена поръчка за услуги и/или в общо правило, намалени с всякакви положителни финансови резултати, реализирани в рамките на мрежата, експлоатирана съгласно въпросното задължение за извършване на обществена услуга, намалени с тарифните приходи или всякакви други постъпления, реализирани при изпълнение на въпросното задължение за извършване на обществена услуга, увеличени с разумна печалба. Разумната печалба е определена в размер до 5 на сто от общите разходи за дейността по предоставяне на компенсирани (субсидирани) превозни услуги.

От регулярно подаваните справки за финансовите резултати от субсидираните вътрешно градски превози към Община град Добрич информацията за приходите е

2. Реализирани от десет линии №131; №170; №203; №208; №215; №213; №221; №238; №248; №301

**Пътнически превози ЕООД с 41% пазарен дял:**

Нетни приходи от продажби:.....	458 хил. лв.
➤ билети и абонаментни карти.....	335 хил. лв.
➤ компенсации.....	123 хил. лв.
Други приходи/ субсидии/.....	179 хил. лв.
<b>Общо приходи .....</b>	<b>637 хил. лв.</b>

**Което е 38,36% от реализираните приходи от обществен транспорт на пътници по действащата транспортна схема в град Добрич**

3. Реализирани от три линии №176; №304; №306

**ПГ Комерс ЕООД с 30% пазарен дял:**

Нетни приходи от продажби:.....	629 хил. лв.
➤ билети и абонаментни карти.....	432 хил. лв.
➤ компенсации.....	115 хил. лв.
Други приходи/ субсидии/.....	179 хил. лв.
<b>Общо приходи .....</b>	<b>574 хил. лв.</b>

**Което е 34,55% от реализираните приходи от обществен транспорт на пътници по действащата транспортна схема в град Добрич**

Структурата на разходите към 31.10.2020 на „Градски транспорт Добрич ЕООД „са следните:

Разходи за суровини и материали, външни услуги.....	228 хил. лв.
➤ горива.....	71 хил. лв.
➤ резервни части.....	37 хил. лв.
➤ ел.енергия и вода.....	19 хил. лв.
➤ външни услуги.....	89 хил. лв.
от тях:	
1. застраховки.....	15 хил. лв.
2. ремонт ДМА.....	21 хил. лв.
3. охрана СОТ.....	15 хил. лв.
 Разходи за персонала	
➤ за възнаграждения.....	305 хил. лв.
➤ за осигуровки.....	59 хил. лв.
Разходи за амортизации и обезценка:.....	58 хил. лв.
<b>Общо разходи .....</b>	<b>660 хил. лв.</b>

*Прогнозните приходи на „Градски транспорт Добрич“ ЕООД се влияят силно от оптималността на транспортната мрежа и график, качеството, надеждността и цената на предлаганата услуга на гражданите, нелоялната конкуренция, сезонната икономическа миграция на населението, и не на последно място - финансовото здраве на местния бизнес, осигуряващ работни места.*

#### 4.2 Показатели за финансово икономически анализ

Традиционното разбиране за ефективен и доходен бизнес е свързано с печалбата. Наличието на положителен финансов резултат не означава непременно ефективна дейност и въобще счетоводната печалбата като абсолютна величина не може да измерва нито ефективността, нито доходността на бизнеса. Фактът, че печалбата сама по себе си не е критерий за ефективност в публични предприятия, които предоставят обществени услуги се определя и от Закона за публичните предприятия.

В Закона за публичните предприятия е регламентирано, че "Цели на публичната политика" са тези, които облагодетелстват широката общественост в рамките на специфичната компетентност на публичните предприятия, различни от постигането на максимални печалби и стойност за акционерите, например предоставянето на обществени услуги - пощенски, транспортни, както и други специални задължения, поети в обществен интерес.

като под капитал в услугата обществен транспорт следва да се подразбира и екологичната полза за града като цяло и задоволяване на социалните нужди на неговите жители . Измерител на доходността са показателите за рентабилност.

1. Рентабилност	Нетен /балансов / финансов резултат	
/възвращаемост/ на нетния	в хил. лв.	-210
/балансовия/ финансов	-----	* 100 = ----- x 100 = -46,66%
резултат	Нетни приходи от продажби	450
	в хил. лв.	

2. Коефициент на ефективност на приходите от обичайната дейност	Разходи от обичайната дейност	660	
	=	-----	= 1,46
	Приходи от обичайната дейност	450	

В организациите, където основен продукт се явяват услугите заплатите и допълнителните изгоди на работниците и служителите имат ключова роля за реализацията на работния процес.

3. Относителен дял на разходите за човешки ресурси и осигуровки/ към общо приходите	Разходи за човешки ресурси /ФРЗ + осигуровки/ в хил. лв.	364	
	=	----- * 100 =	----- x 100 = 80,88 %
	Общо приходи в хил. лв.	450	

4. Коефициент на финансова Автономност	Собствен капитал хил. лв	734	
	=	----- =	----- = 1,92
	Обща сума на задълженията	382	