

ПРИЛОЖЕНИЕ

КЪМ РЕШЕНИЕ № 1168-10/31/21.12.2022г.

БИЗНЕС ПРОГРАМА

НА

„ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ“ ЕАД

ГР. ВАРНА

2022 - 2025г.

В. Чубов
Н. Димитров



Съдържание:

Раздел I.: Описателна част

- 1. Обща информация за предприятието**
- 2. Състояние на предприятието**

Раздел II.: Аналитична част

- 1. Анализ на пазара, пазарните позиции, конкурентната среда**
- 2. Допускания за развитието на икономическата среда и перспективите на предприятието**
- 3. Анализ на основните рискове**

Раздел III.: Прогнозна част

- 1. Прогнозни финансови отчети за три годишен период (Приложение № 1)**
- 2. Инвестиционен план**
- 3. Ремонтна програма**

В. С. Вов

М. Домусчиев



Раздел I

1. Обща информация за предприятието

„Градски транспорт“ ЕАД е регистрирано с решение 2905 от 08.09.2000г. на Варненски окръжен съд, съгласно протокол № 12/29.05.2000 г. с решение № 289-2 на Общински съвет - Варна, с имуществото на Община Варна. Предмета на дейност е:

- осъществяване на автобусен и тролейбусен превоз на пътници с лицензирани МПС при условията на българското законодателство;
- ремонтна дейност и диагностика на МПС;
- търговия с гориво-смазочни материали, резервни части и гуми;
- технически услуги и ремонт на автобусни спирки, диспечерски пунктове за автобусен транспорт и единни системи за комуникации и отчитане разписанията на автобусите в градския транспорт и пътничко-потока;
- разработване на проекти за транспортни схеми, разписания;
- внос и рециклиране на нови и употребявани автобуси;

Капиталът на дружеството е в размер на 37 338 000 лева, разпределен на 373 380 броя поименни акции с номинална стойност по 100 лева всяка.

„Градски транспорт“ ЕАД се управлява от Съвет на директорите в състав от петима членове, един от които е избран за изпълнителен директор съгласно Търговския закон. Основни структурни звена са: Две автобусни звена, тролейно депо, производствено-техническа база, 101 дка площ и 6 токоизправителни станции /ТИС/. Притежава международен лиценз за обществен превоз на пътници № 1 165 със 160 заверени копия, в изпълнение на изискванията на наредба № 11 на МТС и Закона за автомобилните превози.

Същността на дейността на дружеството се установява от Регламент (ЕО) 1370/2007г. и действащия Договор за обществен превоз на пътници с № РД13024368ВН/23.10.2013 г., сключен между Община Варна и „Градски транспорт“ ЕАД. Дружеството е стопанскоправен субект, който предоставя услуга от общ икономически интерес съобразно Регламент (ЕО) 1370/2007г., като изпълнява превозите по транспортната схема за обществен масов транспорт на община Варна, в качеството си на оператор на услугата „обществен пътнически превоз“.

Мисия и визия

Перспективите за развитие на Дружеството като доставчик на обществен транспорт изискват ясно и точно да се отчетат промените настъпили в българското общество като цяло и промените настъпили във Варна, като урбанистичен център. Сред тези промени като основни за дейността се очертават:

- Нарастване на населението на гр. Варна през последните 15 години и прогнозите за продължаване на тази тенденция;
- Нарастване на броя на бежанците от Украйна, установили се във Варна;
- Брутният вътрешен продукт на област Варна продължава да нараства. Същото се случва и с работната заплата. Тенденциите на пазара на труда поставят Община Варна в сравнително благоприятна позиция. Инвестиционната и бизнес активност остават сравнително добри. Инфраструктурата на Варна е добре развита.
- Община Варна има значителен демографски потенциал, което се дължи на по-големите икономически и социални възможности, които тя предлага като инвестиционен и туристически център. В общината живее 4.72% от населението на България и 35.89% от населението на Североизточен район. Общо 72.59% от населението на областта живее на територията на община Варна.
- Гъстотата на населението в община Варна е изключително висока – 1447 души на кв.км. За сравнение, гъстотата на населението на територията на цялата област Варна е едва 124 души на кв.км.

Подобряването на мобилността и същевременно намаляването на задръстванията, пътнотранспортните произшествия и замърсяването представлява общо предизвикателство за всички големи градове. Според данни на Европейската комисия(ЕК) натовареният транспорт в градските зони и около тях води до закъснения



В. Савов

М. Домусчиев

и замърсяване, които всяка година струват почти 100 млрд. евро, или 1 % от БВП на ЕС. В допълнение едно на всеки три пътнотранспортни произшествия с фатален край се случва в градските зони. Градската мобилност е причина за 40 % от емисиите на CO2 от шосеен транспорт и до 70% от други замърсители. Шумът в градските зони, дължащ се главно на пътния трафик, също представлява сериозен и нарастващ проблем.

През последното десетилетие ЕК е публикувала различни документи относно политиките, свързани с градския транспорт. Съгласно съобщението на Комисията целта на устойчивия градски транспорт е свободното придвижване, здравето, безопасността и качеството на живот на сегашното и бъдещите поколения, както и екологичната ефективност и ползотворен за цялото общество икономически растеж, достъпът до възможности и услуги за всички, включително за лицата с ограничени финансови възможности, възрастните или гражданите с увреждания.

За тази цел Комисията подпомага изследванията, насърчава по-стабилното управление и разпространява добри практики като изготвянето на планове за градска мобилност за улесняване преминаването към други видове транспорт, т.е. намаляване на употребата на частни автомобили и увеличаване на използването на градски транспорт, както и на немоторизирано придвижване (колхозене/ходене).

Дългосрочни и средносрочни цели

- Затвърждаване на европейските стандарти в обслужване на гражданите и развитието им в безопасен и удобен транспорт, с оглед повишаване качеството на предоставяните услуги, с цел нарастване на доверието към обществения пътнически превоз, и развитие на устойчива и интегрирана система за градски транспорт, допринасяща за подобряване на жизнените и екологични условия;

- Стабилизиране и подобряване на финансовото състояние, което да доведе до по-добра конкурентоспособност и самостоятелност;

- Регулярно обновяване, поддържане и развитие на материалната база, съответстваща на съвременните стандарти за извършване на дейността;

- Подобряване на условията на работа и повишаване на квалификацията на работниците и служителите;

- Точно, реално и добросъвестно изпълнение на задълженията по действащия Договор за обществен превоз на пътници сключен с Община Варна, чрез стриктно спазване на приложимите законови и подзаконови нормативни актове – част от Националното и Общностно позитивно право.

Краткосрочни цели

- Реализация на набелязаните мерки за намаляване на загубите, с цел подобряване на финансовото състояние на Дружеството;

- Предоставяне на висококачествена услуга на транспортно придвижване на нашите клиенти, която да доведе до удовлетвореност и увеличаване търсенето на обществения транспорт;

- Увеличение на пътничкопотока след въвеждане на новата транспортна схема на община Варна и повишаване качеството на транспортната услуга, с оглед предстоящото обновяване на автопарка;

- Намаляване на оперативните разходи в ежедневната дейност на Дружеството;

- Задържане и привличане на висококвалифицирани кадри, както и реализиране на политика за повишаване на квалификацията и специализацията на персонала;

- Създаване на условия за положителна промяна в микроклимата на колектива, като фактор за повишаване на мотивацията за екипна работа.

2. Състояние на предприятието

Финансово-икономическо състояние

Към края на 2022г. финансовото състояние на „Градски транспорт“ ЕАД е стабилно. Въпреки това, периодично Дружеството изпитва затруднения за погасяване на някои от текущите си парични задължения, с оглед на обстоятелството, че част от автобусния парк е амортизиран, което налага по-чести ремонти, респективно закупуване на повече резервни части и консумативи.



В. Чавов
М. Фомусчев

Организационна структура

Производствено – техническата база на „Градски транспорт“ ЕАД е разположена на терен с площ от 101 289 кв.м. На тази територия е разположена административна сграда, сервизно хале за автобуси, тролейбусно депо, допълнителен сервизен корпус за боядисване на автобуси и тролейбуси и смяна на гуми, склад ГСМ, автомивка, бензиностанция, паркинги и други сгради и съоръжения, обслужващи основната дейност на дружеството.

В „Градски транспорт“ ЕАД работят малко над 700 работници/служители, като най-големите групи са водачи на автобус и тролейбус и персонала отговарящ за техническото обслужване на транспортната техника. Органи на управление на дружеството са Едноличния собственик на капитала в лицето на Общински съвет - Варна и Съвет на директорите, броя на членовете на който съгласно решение на Общински съвет - Варна е увеличен от 3 на 5 членове. Дружеството е обезпечено кадрово и организационно за извършване на всички основни и помощни дейности по организиране, контрол и изпълнение на поставената транспортна задача.

Раздел II.

Аналитична част

1. Анализ на пазара, пазарните позиции, конкурентната среда

Всяка транспортна система се състои от инфраструктура и услуги, които позволяват на икономически организации да извършват транспортни дейности на територията на съответната община, съобразявайки се със законовите основания. Търсенето и предлагането в условията на пазарна икономика, не подминава и транспортния сектор, а в частност и превозите на пътници в градски условия. Съгласно класификацията на транспортните схеми по Наредба № 2 на МТС Дружеството оперира по автобусни и тролейбусни линии от общинската транспортна схема, с изключение на половината от линия 409, която е от областната транспортна схема, тъй като е между две съседни общини, както и останалите автобусни линии от транспортната схема на община Аксаково, преминаващи през града.

Пряка конкуренция в основната дейност на „Градски транспорт“ ЕАД е налична в минимални стойности, поради факта, че Дружеството изпълнява транспортната задача с възлагане от община Варна, като вътрешен оператор по Директива 1370/2007г. на ЕС. В частност допирни точки се явяват при обслужване на линия 409, тъй като същата е от областната транспортна схема и „Градски транспорт“ ЕАД я обслужва само от квотата на транспортната схема на община Варна. От страна на община Аксаково се изпълнява от друго дружество. „Градски транспорт“ ЕАД е единствения вътрешен оператор на обществената услуга, който изпълнява курсовете за обществен превоз на пътници по транспортната схема на община Варна. Конкуренция на градския транспорт са таксиметровите компании.

2. Допускания за развитието на икономическата среда и перспективите на предприятието

През последните няколко години Община Варна и „Градски транспорт“ ЕАД провеждат последователна политика на планиране, а впоследствие и реализиране на мерки за подобряване достъпността на обществения транспорт, съвместно участват в проекти за обновяване на автобусния парк, въвеждане на екологични алтернативи на личните превозни средства, даващи възможности за придвижване в градската среда, подобряване качеството на услугите предоставяни от обществения транспорт, съвременни системи за управление на транспорта и др.

С времето Варна ще се утвърждава все повече като международен туристически и икономически център с развито пристанище, даващо възможност за внос и износ на големи количества стоки. Освен туристически, община Варна е и голям културен център, със своите 25 фестивали и разнообразни културни прояви, особено през лятото. Всичко това привлича и ще привлича все по голям брой гости на града. Това от своя страна е свързано с много младежки мероприятия и посещения на младежки

В. Сивов

С. М. Домусчиев



групи от цяла Европа и активно ползване на обществения транспорт от гражданите и гостите на града.

Тенденциите са към нарастване броя на населението, следствие на осигурените по-голям брой работни места от все по развития туристически и промишлено производствен бизнес, което обуславя и необходимостта от непрестанно развиващ се обществен транспорт.

„Градски транспорт“ ЕАД и Община Варна ще подпомагат развитието на висококачествена, гъвкава и достъпна транспортна система, която насърчава възможностите за устойчив обществен транспорт и активни начини за местна мобилност. Дружеството и Общината ще подпомагат повишаването на стандартите за качество на въздуха и намаляване на нивата на шумозамърсяване и ще продължават да увеличават инвестициите в нискоемисионни енергийно ефективни превозни средства за обществения транспорт, като надгражда върху 60-те електрически автобуси, предвидени за закупуване с европейски средства по ОПОС 2014 – 2020 г. както и 15-те нови автобуса, закупени през 2018 г. В хода на този преход ще се извадят от употреба старите автобуси, които допринасят за високото ниво на емисии и замърсяване на въздуха, а автобусният парк ще бъде изцяло обновен с електрически превозни средства.

3. Анализ на основните рискове

Рискът е вероятността от настъпването на събитие, което може да окаже негативно влияние върху дейността на Дружеството, поради което е необходимо неговото управление.

Управлението на рисковете е цялостен процес по идентифициране, оценяване и контролиране на събития или ситуации, които могат да повлияят отрицателно върху постигане на целите и въвеждането на необходимите контролни действия, с цел ограничаване на рисковете до едно приемливо равнище.

Управлението на риска е предназначено да даде на ръководството разумна увереност, че целите на организациите ще бъдат постигнати.

Рисковете може да възникнат по различни причини. Някои са сравнително лесно предвидими, а за други е необходим по-задълбочен анализ.

От направения анализ в Дружеството на стратегическите и оперативни цели на Дружеството и свързаните с тях дейности, анализ на средата за сигурност и спецификата на обслужваната територия, идентифицираните до момента рискове са прекратени или ограничени до нива, които може да бъдат толерирани, а те са следните:

Рискова област	Конкретен риск
Стратегически риск	<ol style="list-style-type: none">1. Изпадане в състояние на невъзможност за изпълнение на дейността по осигуряване на общественото транспортно обслужване на община Варна поради напускане или пенсиониране на служители, съкращаване на щата и недостиг на квалифициран персонал за качествено изпълнение на поставените задачи;2. Недостатъчна финансова и ресурсна обезпеченост;3. Прекъсване или лошо изпълнение на общественото транспортно обслужване на община Варна;4.Нарастване на недоволството от предоставяните услуги.

В. Чубов
М. Дамусчиев



Рискова област	Конкретен риск
Оперативен риск	<p>1. Заболяване на работници/служители на „Градски транспорт“ ЕАД и възникване на частична невъзможност за изпълнение на транспортната задача поради недостиг на персонал;</p> <p>2. Приемане на неефективна (нова) транспортна схема, която да доведе до повишаване на разходите; намаляване на приходите; неудовлетвореност на потребителите;</p>
	<p>3. Намаляване броя на водачи на автобус/тролейбус и частична невъзможност за изпълнение на транспортната задача;</p> <p>4. Недостиг на водачи на автобуси за ежедневните наряди поради ползване на ПГО и отпуск по болест, което освен това да доведе и до допълнителни разходи за заплащане на извънреден труд;</p> <p>5. Неизпълнение или лошо изпълнение на дадена задача от определено структурно звено на Дружеството, което от своя страна да затрудни или изцяло възпрепятства дейността на структурните звена на Дружеството;</p> <p>6. Недостиг на транспортни средства за изпълнение на транспортната задача;</p> <p>7. Неспазване на срока на изпълнение за изготвяне на вътрешни документи;</p>
Риск за репутацията	<p>1. Констатиране прояви на корупция или друга престъпна дейност от страна служители на Дружеството.</p> <p>2. Неизпълнение на задачите на Дружеството, свързани със стратегическите цели, влияещи върху изграждане на отрицателно отношение на обществото към общественото транспортно обслужване.</p> <p>3. Лоша организация на работата на ОП ТАСРУД водещи до влошаване качеството на предоставяните услуги.</p> <p>4. Лоша организация и комуникация с Община Варна и ОП ТАСРУД водещи до влошаване качеството на предоставяните услуги.</p> <p>5. Сигнали за корупция, измами, свързани с нелоялност към организацията, злоупотреба с документи и парични средства, некоректност към клиенти.</p> <p>6. Компетентност на персонала - недостатъчна степен на квалификация и ангажираност на персонала обуславящи негативна оценка за работата.</p> <p>7. Неспазване в необходимата степен на етичните норми на поведение от служителите</p>
Правен риск	<p>1. Чести промени на законови и подзаконови нормативни актове, регламентираща дейността и функционалните задължения на Дружеството, без достатъчно време за адаптация.</p> <p>2. Неизпълнение на нормативни изисквания.</p>
Договорен риск	<p>1. Неподходящо формулирани в договори изисквания и отговорности.</p> <p>2. Възлагане/сключване на договор с контрагент, който не може да изпълни задълженията си точно, реално и добросъвестно съобразно дължимата грижа.</p>



В. С. Вод
М. Домушчев

Рискова област	Конкретен риск
	3. Неизпълнение на клаузи по сключени договори.
Финансов риск	1. Нисък размер на средствата за текуща издръжка на Дружеството. 2. Увеличаване на паричните задължения на Дружеството към държавата и доставчици и невъзможност за погасяването им. Предприемане на действия по принудително изпълнение. Невъзможност за изплащане на заплати. 3. Увеличаване цените на горивата, резервни части и други основни консумативи
Управленски риск	1. Неефективност при обучението, водещо до некомпетентност на служителите. 2. Слаб вътрешен контрол и лоша дисциплина при изпълнение на дейността. 3. Липса на подкрепа от страна на ръководителите към служителите.
Рискове за сигурността	1. Кражба на имущество или информация, поради недостатъчно наблюдение и контрол за достъп до сгради и помещения.
Технологичен риск	1. Възникване на непредвидени технологични проблеми с автоматизираните системи на Дружеството, спиране подаването на ел. захранване и др.
Екологичен риск	1. Производствени и стопански дейности, водещи до възникване на пожари и аварии застрашаващи живота и здравето на населението, земетресения, наводнения и градушки
Здравен риск	1. Неспазване на мерките за безопасност при работа от служителите на Дружеството; 2. Увеличен травматизъм сред служителите при изпълнение на служебните задължения 3. Повишаване на пътния травматизъм поради недостатъчен контрол на пътя, липса на техническо оборудване, увеличение на пътничкопотока, проблеми в инфраструктурата.

Тези рискове макар и прекратени или ограничени, все пак подлежат на постоянно наблюдение, поради възможността под влиянието на някои външни или вътрешни фактори да застрашат осъществяването на целите и задачите на Дружеството.

Раздел III. Прогнозна част

1. Прогнозни финансови отчети за три годишен период

Съгласно действащия Договор за обществен превоз на пътници сключен между Община Варна и „Градски транспорт“ ЕАД, последният ежегодно изпраща Работен бизнес план, изготвен на база на представен от Община Варна Референтен план, с който план се индикира обема на транспортната задача. На база на Работния бизнес план и Референтния план, Общината приема икономическа рамка, с която се определя възнаграждението на оператора – „Градски транспорт“ ЕАД, както и обема на транспортната задача. Ако се допусне, че обема на транспортната задача възложен на оператора остане несъществено променен през следващите три години, направените анализи може да се изготви проект на икономическа рамка, включваща

В. Чубов
М. Дончев



периода 2023-2025г., който проект представлява (Приложение № 1) към настоящата Бизнес програма на „Градски транспорт“ ЕАД.

2. Инвестиционен план

- През втора фаза от проект „Интегриран градски транспорт на Варна“, бе реализирана доставката на 15 /петнадесет/ новопроизведени автобуса с марка „Соларис“. Финансирането се осигури от процедура за директно предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по ОПРР;

- Предстои завършване на доставките на 40 бр. електрически автобуси тип "соло", 20 бр. електрически автобуса тип "съчленен" и доставка и монтаж на 60 бр. станции за бавно зареждане и 2 бр. станции за бързо зареждане на електрическите автобуси. Финансирането се осигурява от процедура за директно предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по ОПОС 2014-2020 г.;

- Със собствени средства бяха модернизирани дизел колонките на ведомствената бензиностанция и беше закупена газозарядна станция (метан станция);

- Необходимо е да бъде изградена втора автомивка за обхващане ежедневно на всички автобуси;

- Необходимо е да се извърши газификация на сградата обслужваща тролейбусите (тролейбусно депо) за оптимизиране на разходите за отопление в сградата;

- Сградите на местата за ремонт на пневматиката и смяната на маслата и съществуващата автомивката, се нуждаят от модернизирани;

- Въвежда се система за видеонаблюдение на територията на Дружеството;

Видно от гореизложеното е, че за момента не се предвиждат инвестиции със собствен принос на парични средства, които да повлияят съществено на финансово-икономически показатели на Дружеството.

3. Ремонтна програма

Към настоящия момент Дружеството разполага с автобусен парк от 85 броя нови автобуса марка „Соларис“ доставени по първа и втора фаза на проект „Интегриран градски транспорт на Варна“ по ОП „Регионално развитие“ (ОП РР) и над 70 броя автобуса произведени през периода 1993 – 2003 г., в това число около 50 броя марка „Мерцедес“, с пробег от над 1 500 000 километра. Изпълнението на четирите тролейбусни линии от транспортната схема на община Варна се обезпечава с 30 броя тролейбуси с марка „Шкода Соларис“ TR 24, доставени по ОП „Околна среда 2007 - 2013“ .

Броят на транспортните средства за обществен превоз на пътници е достатъчен за изпълнението на възложената транспортна задача, но част от автобусите са стари и амортизирани, което повишава разходите за текущи ремонти и обслужването им.

С доставката на новите 60 бр. електрически автобуси считаме, че разходите за ремонти и резервни части ще се понижат, което ще допринесе за по-доброто финансово състояние на „Градски транспорт“ ЕАД.

За момента не се предвиждат ремонтни дейности по сгради – част от производственотехническата база на Дружеството, които да окажат съществено влияние върху финансовото му състояние.

Приложение: прогнозен паричен поток за 2023-2025г. (таблица)

В. Савов

М. Домусчиев



Прогнозна Икономическа рамка

Оператор "Градски транспорт" ЕАД, гр. Варна			
Договор № РД13024368ВН/23.10.2013г.			
Срок на прилагане на Икономическата рамка	2023	2024	2025

№ по ред	Параметър	Стойност	Стойност	Стойност
1	Транспортна задача			
1.1	Маршрутен пробег (хил. км)	10 188	10 388	10 288
2	Възнаграждение на километър Маршрутен пробег (лв./км) (р.8/р.1.1)	2,4348	2,0154	1,9506
3	Разход на километър (лв./км) (гр. 6-р. 6.6.1/р.1.1)	4,75	4,94	5,09
4	Собствен приход на километър (лв./км) (гр.5.1+р.5.2.1/р.1.1)	0,08	0,07	0,06
5	Приходи от дейността по изпълнение на ОПП (хил. лв.) (сума на р. 5.1 до р. 5.5)	48 360	51 360	52 360
5.1	Приходи от продажба на Превозни документи през канали на Оператора	0	0	0
5.2	Други приходи, възникнали пък връзка с дейността по изпълнение на ОПП	4 315	9 185	9 053
5.2.1	Собствени приходи	864	734	602
5.2.2	Облаги, предоставени от общината	7 451	8 451	8 451
5.3	Компенсация за осъществяване на ОПП на определени социални групи безплатно или на преференциални цени, в т.ч.	9 148	10 148	11 148
5.3.1	Компенсация за тарифно задължение по реда на Наредба/2015г. на МФ.	2 808	2 808	2 808
5.3.2	Допълнителна Компенсация за тарифно задължение по Решение на Общински съвет гр.Варна	6 340	7 340	8 340
5.4	Възнаграждение (р. 8)	24 806	20 936	20 068
5.5	Компенсация, предназначена за покриване на нетния финансов ефект от изпълнение на услугата ОПП	10 091	11 091	12 091
6	Разходи за дейността по изпълнение на ОПП (хил. лв.) (сума на р. 6.1 до р. 6.6)	48 360	51 360	52 360
6.1	Отчетна стойност на продадените стоки и услуги	0	0	0
6.2	Разходи за материали и суровини, в т.ч.	16 500	15 200	15 150
6.2.1	Разходи за гориво и енергия	15 000	14 000	14 000
6.2.2	Резервни части и материали за техническа поддръжка	1 500	1 200	1 150
6.3	Разходи за външни услуги	1 576	1 876	1 926
6.4	Разходи за персонал	22 500	25 500	26 500
6.5	Други оперативни разходи	99	99	99
6.6	Амортизационни отчисления, в т.ч.	7 685	8 685	8 685
6.6.1	Амортизации на нематериалните активи за правото на ползване върху активите, придобити във връзка с договори за предоставяне на безвъзмездни финансови помощи			
7	Разумна печалба (хил. лв.) (гр.6-р.6.6.1)x3%	2 418	2 568	2 618
8	Възнаграждение (хил. лв./км) (р.6-р.6.6.1-р.5.1-р.5.2-р.5.3-5.5)	24 806	20 936	20 068
9	Нетен финансов ефект (хил. лв.) (р.6-р.6.6.1-р.5.1-р.5.2-р.5.3-р.5.4-р.5.5+р.7)	2 418	2 568	2 618

Всички суми са в лева без включен ДДС

Изготвил:
Драгомир Недялков - ул. счетоводител

Утвърдил:
инж. Николай Антонов - ул. директор



В. Савов
м. Домусчиев