

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

VI. МОРСКИ И ВЪТРЕШНОВОДЕН ТРАНСПОРТ

1. ПОКАЗАТЕЛИ ЗА РАБОТАТА И ОБЕМА НА ПРЕВОЗИТЕ В ПРИСТАНИЩАТА

1.1. ОСНОВНИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ

Общозвестно е, че товаропотоците са тези, които изискват и диктуват развитието на пристанищата. Транспортните и физико-химически параметри на конкретните товари, техните годишни количества, корабни партии, направления, ритмичност (сезонна неравномерност) и факторите на външната среда, налагат своите изисквания към технологиите за превоз и пристанищната обработка. Особеностите на товарите изискват съответната специална механизация (кейова, корабна и тилова), както и пристанищните складове (открити и/или закрити) за краткосрочно съхранение.

Посочените особености на товарите налагат особена прецизност и задълбоченост при изследването на обработваните до момента товаропотоци, както и прогнозирането на тяхната динамика в бъдеще.

Пристанищното развитие не е самоцел, а обективен отговор на изискванията на товаропотоците.

Изпреварващото пристанищно развитие стимулира привличането на товаропотоци и/или подобрява качеството на обработка, повишава конкурентоспособността и по този начин допълнително стимулира привличането на нови товаропотоци.

Световната практика многократно доказва горните твърдения.

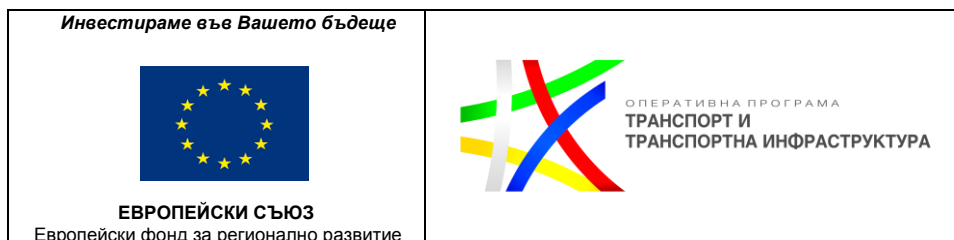
1.2. ОБЩ ТОВАРООБОРОТ, ПРЕМИНАЛ ПРЕЗ ПРИСТАНИЩНИЯ СЕКТОР НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Общият товарооборот на пристанищата за обществен транспорт, както и неговото разпределение на морски и речни пристанища за периода 2007 г. – 2015 г. е посочен в Таблица 6-1.

Таблица 6-1 *Общ товарооборот на пристанищата за обществен транспорт и разпределение по морски и речни пристанища*

Година	ОБЩО МОРСКИ ПРИСТАНИЩА (тона)	ОБЩО РЕЧНИ ПРИСТАНИЩА (тона)	ОБЩО ПРИСТАНИЩА (тона)
2007	25 493 613	13 596 460	39 090 073
2008	27 135 679	15 082 936	42 218 615
2009	22 271 803	11 351 803	33 623 606
2010	23 431 265	9 821 964	33 253 229
2011	25 656 589	10 685 968	36 342 557
2012	26 662 955	10 126 583	36 789 538
2013	29 545 514	7 497 291	37 042 805
2014	27 970 389	5 715 863	33 686 252
2015	27 912 548	6 144 000	34 056 549

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

На Фигура 6-1 графично е показано съотношението между товарооборотите, обработени в морските и в речните пристанища за обществен транспорт за периода 2007 – 2015 г.



Фигура 6-1 Динамика на изменение на общия товарооборот на пристанищата за периода 2007 – 2015 г. и разпределението му през морски и речни пристанища

От горната фигура е видно, че в последните 9 години общия годишен товарооборот на българските пристанища за обществен транспорт е бил най-голям през 2008 г. достигайки над 42 млн. т./г., а средната му стойност е била около и малко над 36 млн. т./г.

Разпределението на товарооборота между морските и речните пристанища на Република България е било средно от порядъка на 72 % (за морските пристанища) към 28% (за речните пристанища). Речните пристанища са имали най-голям дял от товарооборота през 2007 г. и 2008 г. – около 35 - 36 %, като през последните години той е спаднал наполовина и е около 17 - 18 %.

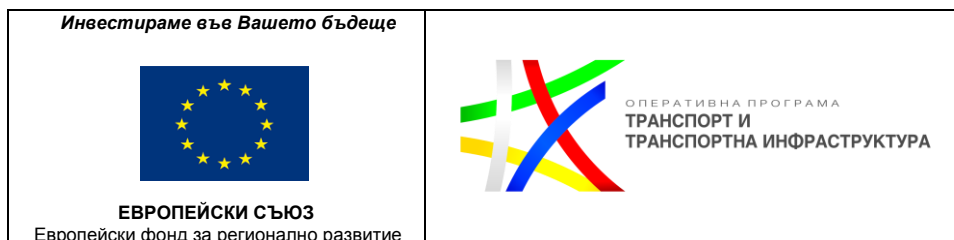
1.3. СТРУКТУРА НА ТОВАРООБОРОТА

Въз основа на предоставените статистически данни, общите количества на товарите по направления за периода 2007 – 2015 г. са обобщени в Таблица 6-2.

Таблица 6-2 Общи количества товари за пристанищата за периода 2007 – 2015 г. по направления

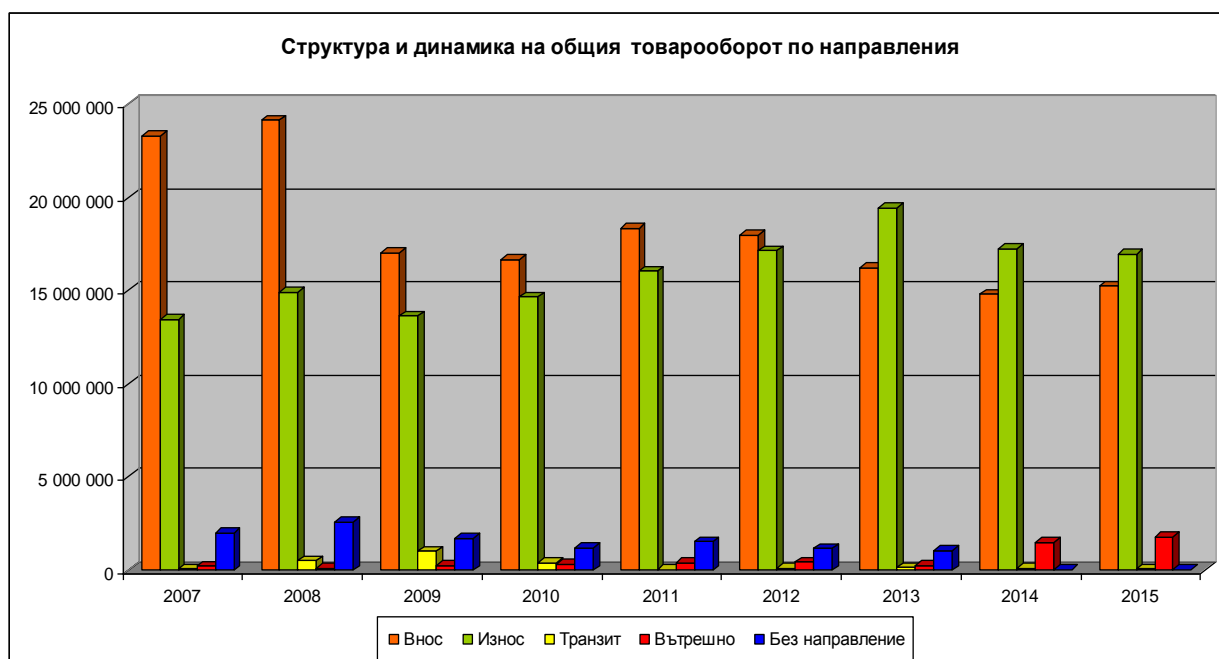
Година	Внос	Износ	Транзит	Вътрешно	Без направление	Общо
	тона	тона	тона	тона	тона	тона
2007	23 295 123	13 468 364	84 161	216 688	2 025 736	39 090 073
2008	24 112 270	14 923 963	499 147	110 910	2 572 325	42 218 615
2009	17 031 116	13 616 719	1 023 934	237 851	1 713 987	33 623 606
2010	16 650 166	14 660 898	392 720	339 144	1 210 301	33 253 229
2011	18 316 347	16 038 167	43 168	405 664	1 539 211	36 342 557
2012	17 961 458	17 120 181	89 014	446 047	1 172 839	36 789 538
2013	16 199 259	19 429 206	132 417	233 891	1 048 033	37 042 805
2014	14 806 046	17 239 020	118 582	1 492 517	30 087	33 686 252
2015	15 246 831	16 947 927	71 846	1 765 267	24 678	34 056 549

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

На Фигура 6-2 графично е показано съотношението между товарооборотите по отделните направления и динамиката на тяхното изменение за периода 2007 – 2015 г.

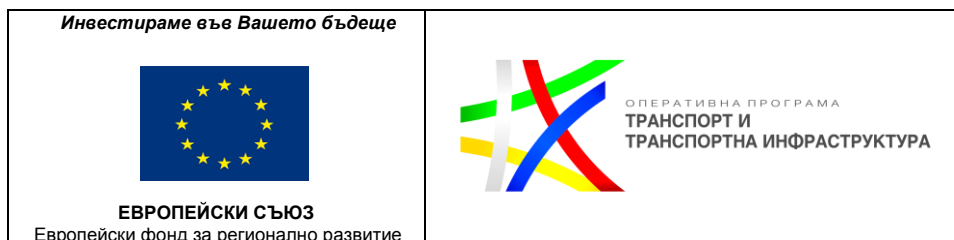


Фигура 6-2 Структура и динамика на общия товарооборот по направления

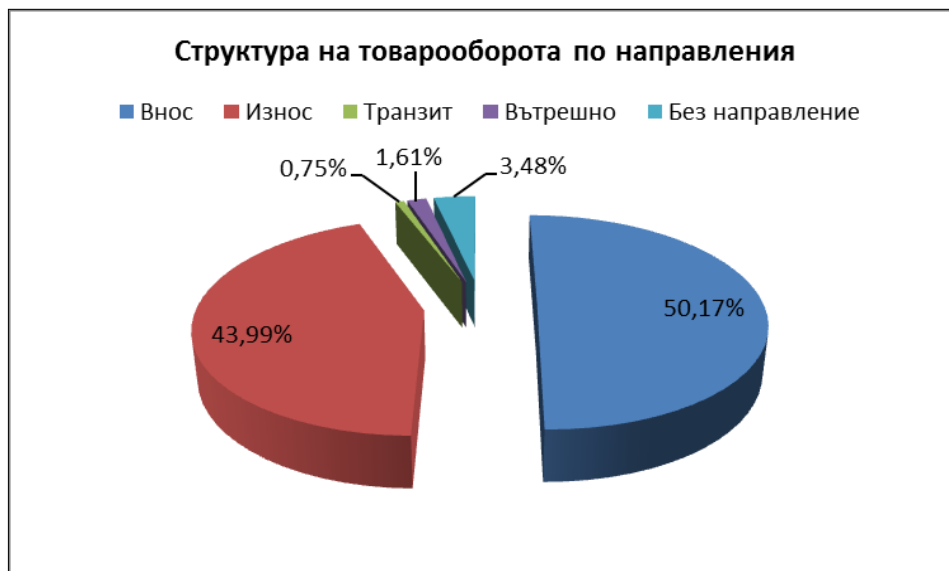
От графиката е видно, че товарооборотът на Българските пристанища се базира основно на внос и износ на товари. Докато в първата половина на разглеждания период вносът е надвишавал товарите за износ, като разликата е по-очевидна през 2007 г. и 2008 г., то в периода след 2012 г. преобладават еа товарите за износ.

Обработените товари по другите направления са много малки, като транзитните са се движели от 0,12% до 3,05% (през 2009 г.) спрямо общия товарооборот.

Средното съотношение на товарооборотите по отделните направления и техния дял към средния общ товарооборот на българските пристанища през разглеждания период е показано графично на следващата фигура.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-3 Дялово съотношение на товарооборотите по отделните направления за разглеждания период

Съотношението между товарооборотите по отделните направления (внос/износ) между морските и речните пристанища за периода 2007 – 2015 г. е показано на долните фигури.



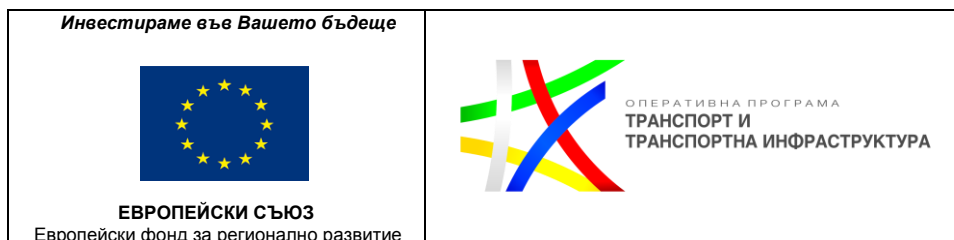
Фигура 6-4 Съотношение на вноса между морските и речните пристанища



Фигура 6-5 Съотношение на износа между морските и речните пристанища

От горните фигури е видно, че вносът и износът на товари за и от България се осъществява основно през морските пристанища за обществен транспорт, като средният внос през речните пристанища е около 26 %, а износът - около 22 %.

Динамиката на изменение на товарооборотите по направление внос и износ за морските и речните пристанища е показана на долната фигура.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-6 Динамика на изменение на товарооборотите по направление внос и износ за морските и за речните пристанища

1.3.1. СТРУКТУРА НА МЕЖДУНАРОДНИЯ ТРАФИК ЗА ВОДНИЯ ТРАНСПОРТ

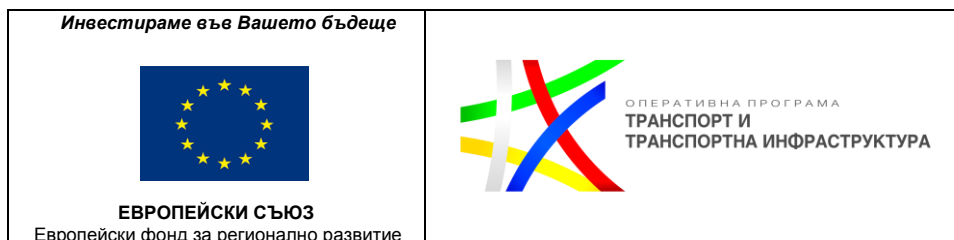
Количествата товари, обработени на българските пристанища по различните международни направления за 2015 г., са посочени в Таблица 6-3.

Таблица 6-3 Общи количества товари по различните международни направления за 2015 г.

№ по ред	ДЪРЖАВА	Товарооборот (тона/г.)
1.	Руска федерация	7 364 543
2.	Турция	5 335 721
3.	Румъния	3 430 422
4.	Украйна	1 734 003
5.	Сингапур	1 343 036
6.	Египед	1 133 667
7.	Италия	1 005 151
8.	Грузия	818 195
9.	Гърция	705 134
10.	Либийска Арабска Джамахирия	598 509
11.	САЩ	560 047
12.	Холандия	384 086
13.	Саудитска Арабия	319 999

Основните партньори на България за осъществяване на търговията чрез воден транспорт са посочени на следващата фигура.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-7 Основни направления на международния трафик на Българските пристанища за обществен транспорт

Видно е, че най-големия търговски обмен по вода се осъществява с Руската федерация, следвана от Турция, Румъния и Украйна.

1.3.2. ТОВАРОБОРОТ, ПРЕМИНАЛ ПРЕЗ МОРСКИТЕ ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ

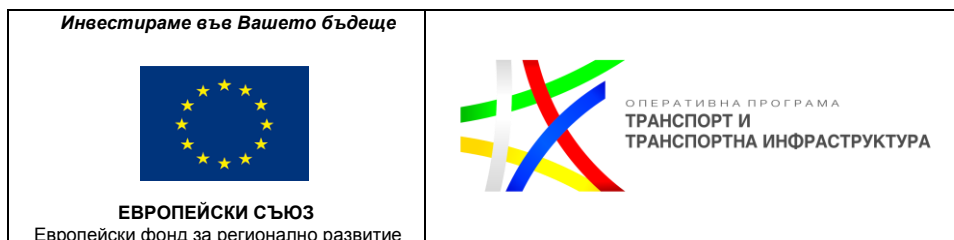
Съгласно предоставените статистически данни за периода 2007 г. до 2015 г., в следващата таблица са посочени реализираните общи годишни товарообороти в морските пристанища и тяхното разпределение между пристанищен район Бургас и пристанищен район Варна.

Таблица 6-4 Годишни товарообороти в морските пристанища

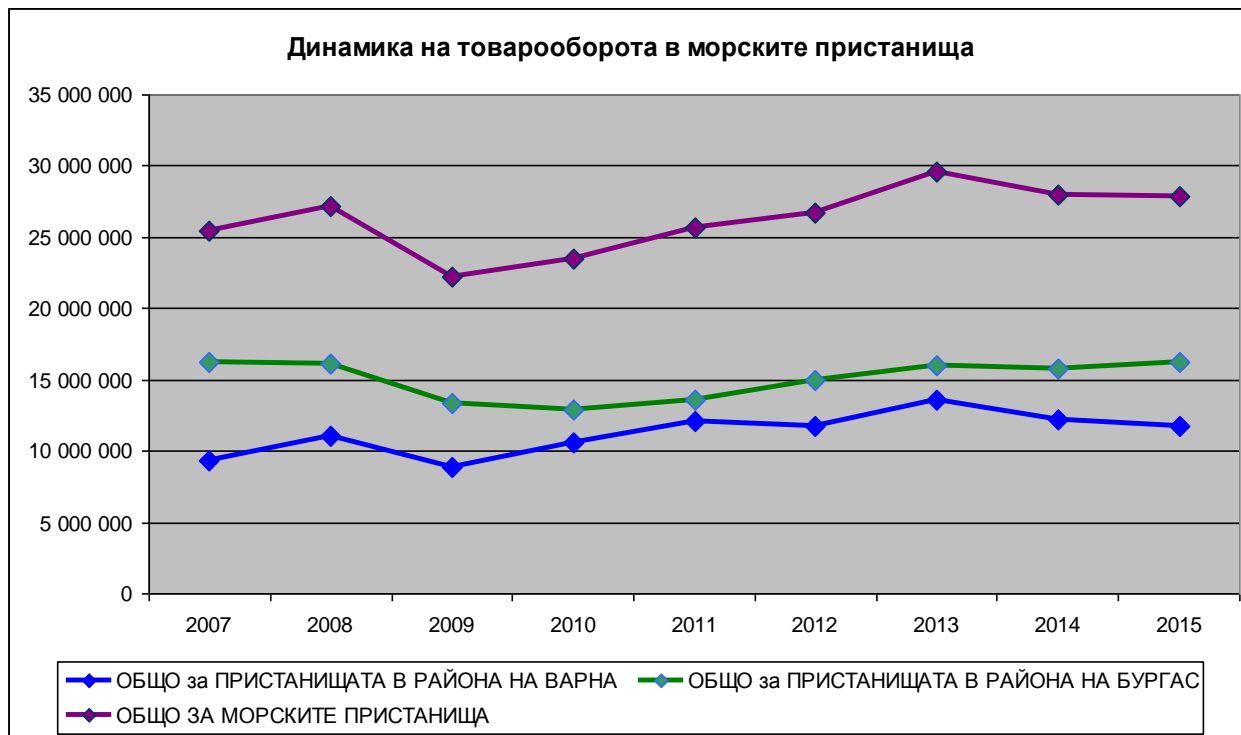
Година	ОБЩО за ПРИСТАНИЩАТА В РАЙОНА НА ВАРНА	ОБЩО за ПРИСТАНИЩАТА В РАЙОНА НА БУРГАС	ОБЩО за МОРСКИТЕ ПРИСТАНИЩА
	(тона)	(тона)	(тона)
2007	9 314 444	16 179 168	25 493 613
2008	11 070 385	16 065 294	27 135 679
2009	8 871 575	13 400 229	22 271 803
2010	10 558 008	12 873 257	23 431 265
2011	12 061 074	13 595 515	25 656 589
2012	11 690 991	14 971 965	26 662 955
2013	13 592 082	15 953 432	29 545 514
2014	12 178 285	15 792 103	27 970 389
2015	11 691 898	16 220 651	27 912 548

Динамиката на товарооборота за разглеждания период е показана на фигурата по-долу.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



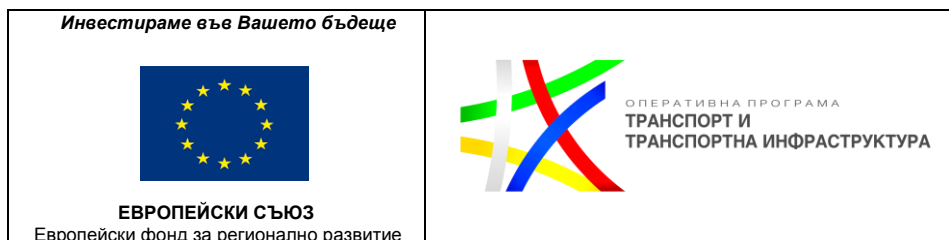
Фигура 6-8 Динамика на товарооборота в морските пристанища

От таблица 6-4 и фигурата към нея могат да се направят следните **два съществени извода:**

- Общият товарооборот, преминал през морските ни пристанища за разглеждания период отбелязва плавно покачване, като най-голям товарооборот е реализиран през 2013 г. с обработени над 29,5 млн. тона товари и отчетен ръст от 10,81% спрямо 2012 г.
- През последните две години се наблюдава спад с 5,33% през 2014 г. и 0,21% през 2015 г. Значителен спад на товарооборота се наблюдава през 2009 г., който в общ размер представлява минимум за разглеждания период. Този спад може да се обясни основно със световната финансова криза.

1.3.2.1. ДИНАМИКА НА ТОВАРООБОРОТА В МОРСКИТЕ ПРИСТАНИЩА ЗА ПЕРИОДА 2007 Г. - 2015 Г. ПО КОД „НАЧИН НА ПРЕВОЗ“ (СЪГЛАСНО НОМЕНКЛАТУРАТА НА ЕВРОСТАТ)

В Таблица 6-5 е посочен товарооборота на морските пристанища, разбит по код „начин на превоз“ (съгласно номенклатурата на ЕВРОСТАТ).

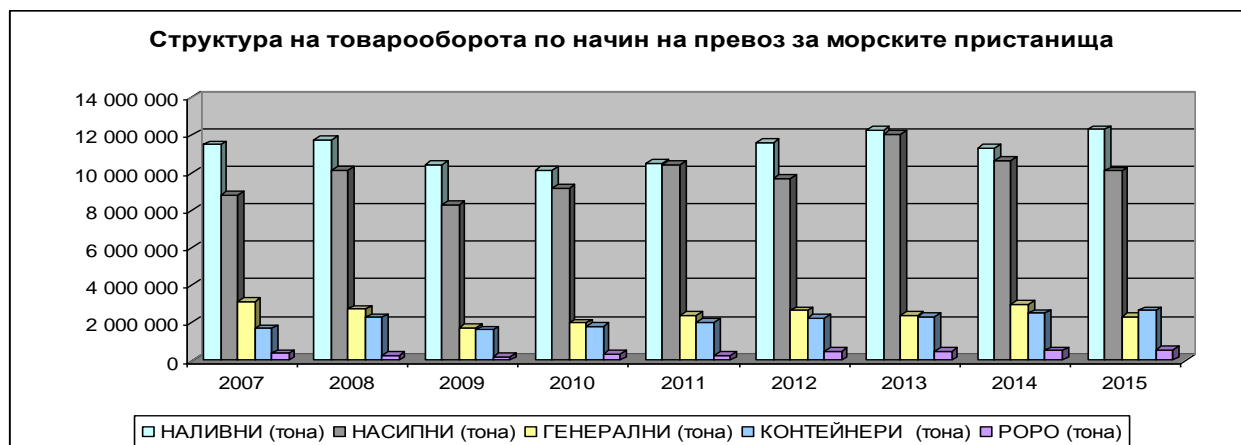


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-5 Товарооборота на морските пристанища по код „начин на превоз“ за периода 2007 г. - 2015 г.

Година	Наливни (тона)	Насипни (тона)	Генерални (тона)	Контейнери (тона)	Контейнери (ТЕU)	Ро-ро (тона)	Ро-ро (брой)	ОБЩО морски пристанища (тона)
2007	11 492 706	8 805 007	3 119 779	1 695 243	132 184	380 878	14 342	25 493 613
2008	11 721 337	10 107 098	2 738 509	2 296 573	201 628	272 162	11 895	27 135 679
2009	10 397 819	8 311 932	1 754 043	1 632 223	136 764	175 786	6 471	22 271 803
2010	10 140 622	9 156 791	1 999 968	1 810 269	142 736	323 615	9 374	23 431 265
2011	10 506 993	10 439 954	2 415 701	2 036 226	152 565	257 715	6 440	25 656 589
2012	11 600 248	9 699 790	2 649 258	2 253 116	174 881	460 544	16 973	26 662 955
2013	12 245 523	12 064 669	2 396 527	2 331 508	181 232	507 287	15 097	29 545 514
2014	11 317 927	10 619 304	2 993 077	2 510 413	195 536	529 669	18 783	27 970 389
2015	12 295 649	10 090 376	2 314 852	2 666 716	201 334	544 956	13 119	27 912 548

Структурата на товарооборота по начин на превоз и динамиката на изменение за разглеждания период е показана на долната фигура.



Фигура 6-9 Структура на товарооборота по начин на превоз в морските пристанища

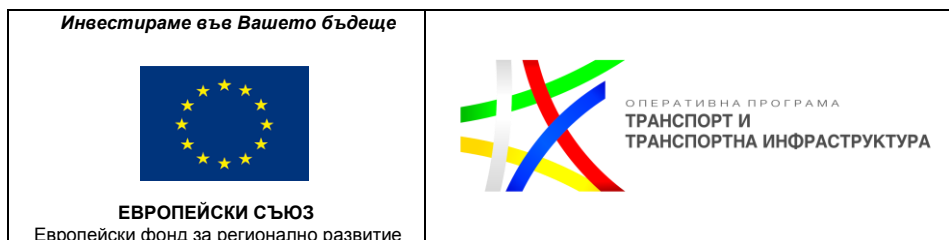
От данните в таблица 6-5 и фигура 6-9 могат да се направят следните констатации:

Основен дял в прираста на българските морски пристанища имат превозите на наливни товари, които въпреки лекия спад през 2009 г. показват постоянен ръст на увеличение, като за периода от 2010 г. до 2015 г. тяхното нарастване е достигнало 18,75%.

Постоянен ръст на увеличение се наблюдава и при обработката на насипните товари, като за целия разглеждан най-голям товарооборот е постигнат за 2013 г., което се дължи на основно на големия износ на зърнени товари през тази година, и което е и основната причина за постигнатия максимум на общия товарооборот, преминал през морските пристанища.

Постоянен ръст на увеличение се наблюдава и при обработката на контейнери като за деветгодишния период тяхното нарастване е достигнало 57,3%.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Постоянен ръст на увеличение се наблюдава и Ро-Ро превозите, като за деветгодишния период тяхното нарастване, спрямо 2007 г. е достигнало 43 %, а спрямо получилия се спад през 2010 г. ро-ро превозите през 2015 г. са се увеличили 2,1 пъти.

За останалите товари (генерални товари), след получилия се силен спад през 2009 и 2010 година се наблюдава леко нарастване, но още не достигат нивото на товарооборота през 2007 г.

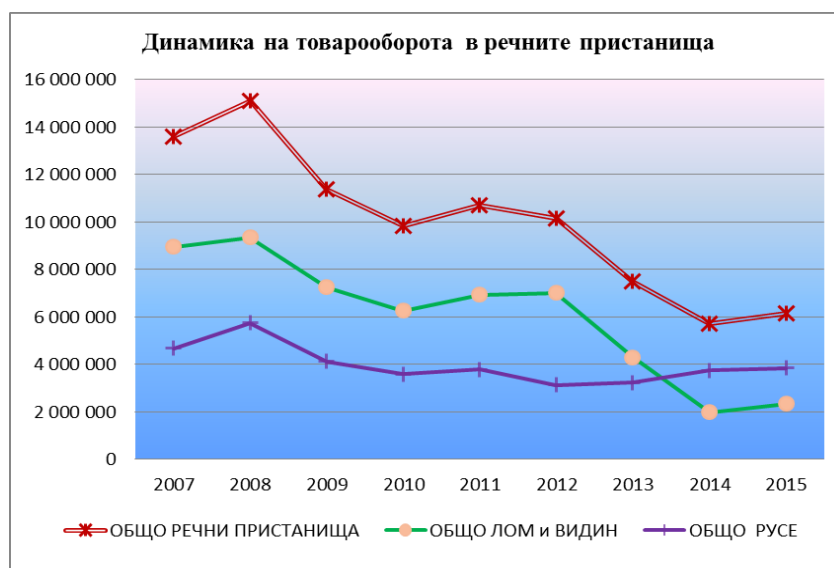
1.3.3. ТОВАРООБОРОТ, ПРЕМИНАЛ ПРЕЗ РЕЧНИТЕ ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ

Съгласно предоставените статистически данни в долната таблица, за периода 2007 г. до 2015 г., са посочени реализираните общи годишни товарообороти в речните пристанища и тяхното разпределение между пристанищен район Русе и пристанищен район Лом и Видин.

Таблица 6-6 Годишни товарообороти в речните пристанища за периода 2007 г. до 2015 г.

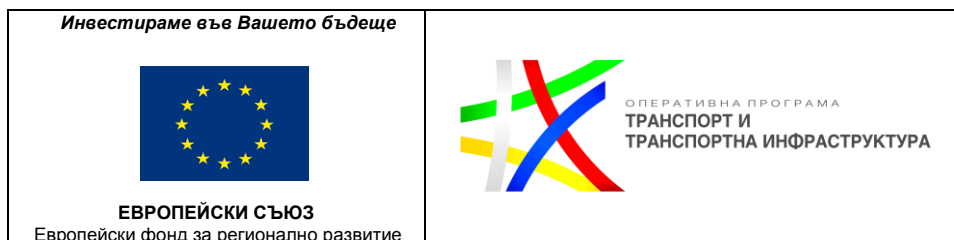
Година	ОБЩО РУСЕ (тона)	ОБЩО ЛОМ и ВИДИН (тона)	ОБЩО РЕЧНИ ПРИСТАНИЩА (тона)
2007	4 661 128	8 935 332	13 596 460
2008	5 735 615	9 347 321	15 082 936
2009	4 117 901	7 233 902	11 351 803
2010	3 570 736	6 251 228	9 821 964
2011	3 772 087	6 913 880	10 685 968
2012	3 121 294	7 005 288	10 126 583
2013	3 215 736	4 281 555	7 497 291
2014	3 741 048	1 974 815	5 715 863
2015	3 825 695	2 318 306	6 144 000

Динамиката на товарооборота за разглеждания период е показана на долната фигура.



Фигура 6-10 Динамика на товарооборота в речните пристанища за периода 2007 г. до 2015 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

От фигурата е видно, че след 2008 г. се наблюдава силен спад на общия товарооборот като през 2009 г. той е 25%. Подобен спад на товарооборота се наблюдава и през 2013 и 2014 г., като през 2015 г. товарооборота спрямо 2008 г. е намалял около 2,45 пъти.

От графиката е видно, че това се дължи на големия спад на товарооборота през пристанищата Лом и Видин, като товарооборота на русенските пристанища след спад с общо 38% за 2009 и 2010г. спрямо 2008 г. поддържа сравнително постоянно ниво на товарооборота над 3 мил. т./г.

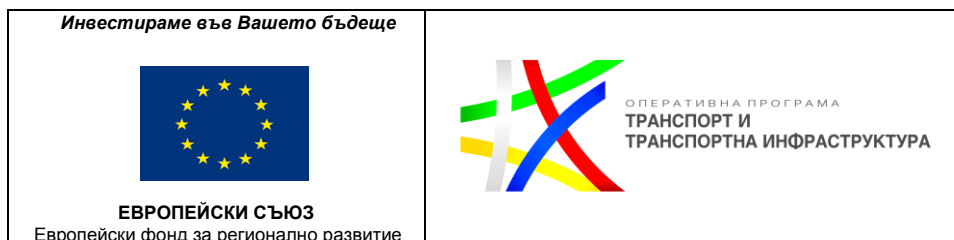
1.3.3.1. ДИНАМИКА НА ТОВАРООБОРОТА В РЕЧНИТЕ ПРИСТАНИЩА ЗА ПЕРИОДА 2007 Г. - 2015 Г. ПО КОД „НАЧИН НА ПРЕВОЗ“ (СЪГЛАСНО НОМЕНКЛАТУРАТА „TYPE OF CARGO“ НА ЕВРОСТАТ).

В следващата таблица са посочени годишните количества на преминалите през речните пристанища товари по код „начин на превоз“ (съгласно номенклатурата „вид товар“ на ЕВРОСТАТ).

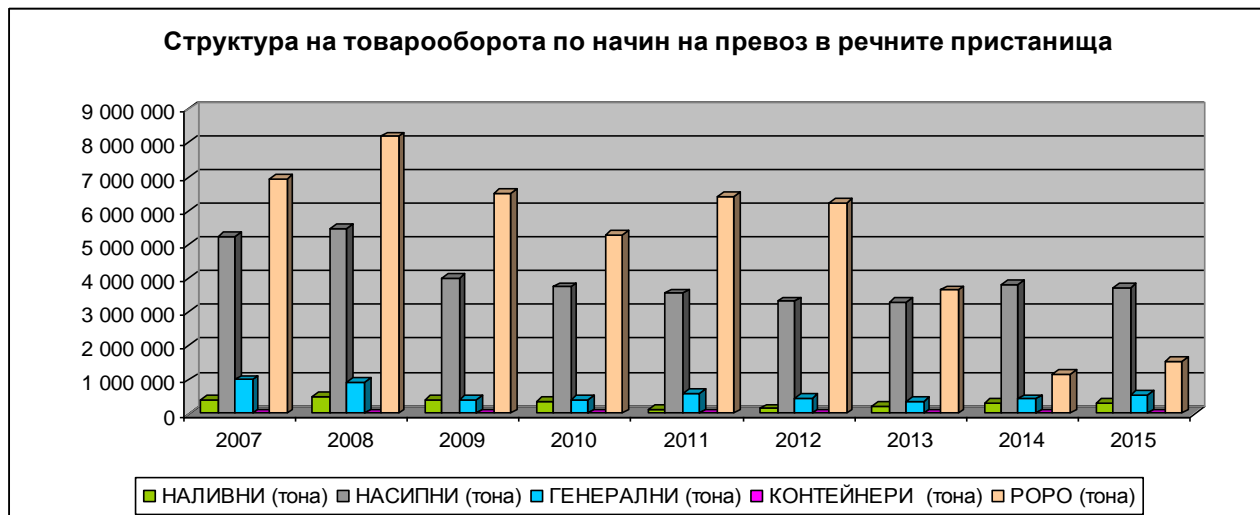
Таблица 6-7 Товарооборота на речните пристанища по код „начин на превоз“ за периода 2007 г. - 2015 г.

Година	Наливни	Насипни	Генерални	Контейнери	Контейнери	Ро-ро	Ро-ро	Общо речни пристанища
	(тона)	(тона)	(тона)	(тона)	(TEU)	(тона)	(брой)	(тона)
2007	419 302	5 244 314	996 744	183	33	6 935 916	364 349	13 596 460
2008	491 758	5 461 615	942 109	2 181	172	8 185 273	413 251	15 082 936
2009	410 136	4 012 889	416 141	138	32	6 512 499	343 739	11 351 803
2010	372 382	3 738 747	419 735	1 420	132	5 289 681	293 134	9 821 964
2011	126 596	3 550 119	607 558	0	0	6 401 695	331 126	10 685 968
2012	149 729	3 314 416	442 174	0	0	6 220 264	301 033	10 126 583
2013	205 679	3 282 952	358 931	0	0	3 649 729	164 597	7 497 291
2014	312 758	3 798 113	425 302	692	116	1 178 998	57 767	5 715 863
2015	317 452	3 705 529	562 311	2 457	414	1 556 252	77 296	6 144 000

Структурата и динамиката на изменение на товарооборотите по начин на превоз е показана графично на долната фигура.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-11 Структура на товарооборота по начин на превоз в речните пристанища

На фигурата ясно се вижда, че големият спад на товарооборота се дължи основно на ро-ро товарите, които през 2014 г. са достигнали своя минимум и спрямо постигнатия максимум през 2008 г. са намалели около 7 пъти. Голямо намаление се наблюдава и при насипните товари които са намалели с около 2 мил. тона или 1,5 пъти спрямо 2008 г.

При останалите товари също се наблюдава лек спад, но влиянието им върху общия спад на товарооборота е незначително предвид ниския им относителен дял.

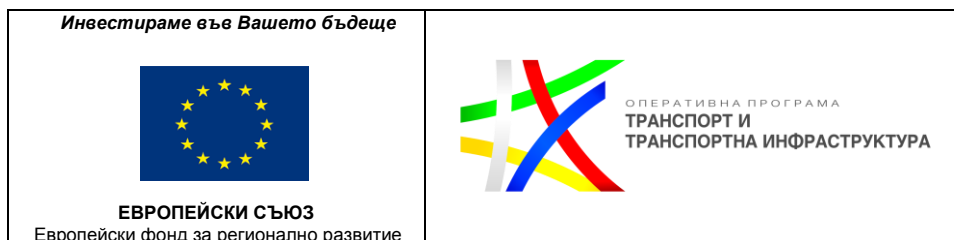
За изясняване на причините за намаляването на товарооборота в речните пристанища в долните две таблици за разглеждания период са дадени годишните товарообороти по код „начин на превоз“ на пристанищата в района на Русе и тези в района на Лом и Видин.

Структурата и динамиката на изменение на товарооборотите по начин на превоз за двата пристанищни района е показана графично на долните две фигури.

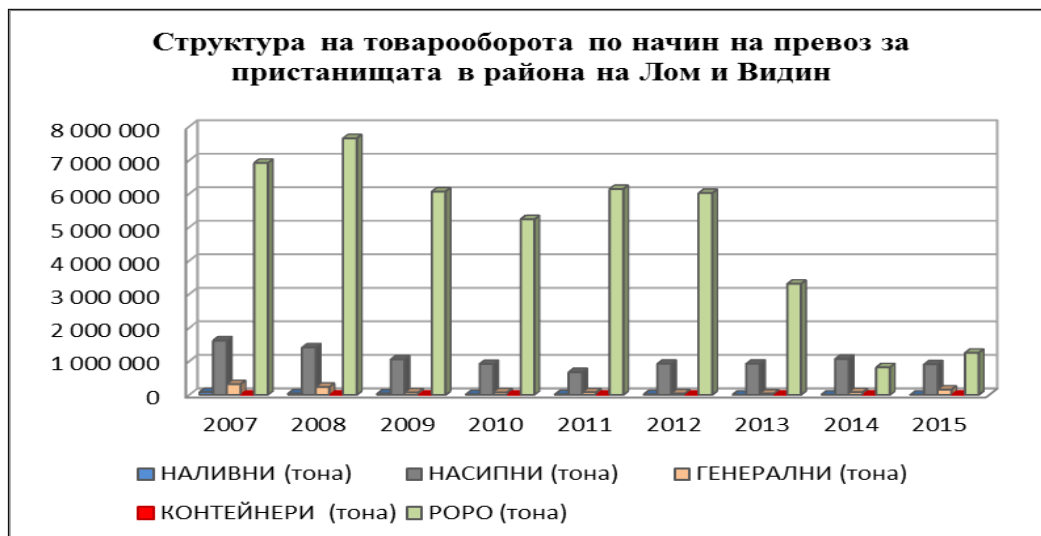


Фигура 6-12 Структура на товарооборота по начин на превоз в пристанищата в района на Русе

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-13 Структура на товарооборота по начин на превоз в пристанищата в района на Лом и Видин

От горните две фигури и данните в таблиците е видно, че основния спад на товарооборота се дължи на драстичното намаляване на ро-ро превозите през пристанищата в района на Лом и Видин. Причината за това е пускането в експлоатация на Дунав мост 2 във Видин и пренасочване на автомобилния трафик през него, вследствие на което е и напълното спиране на дейността на фериботен терминал Видин, и фериботното пристанище СОМАТ Видин. Спад в товарооборота има и за фериботен комплекс Оряхово, но неговия размер не е определен поради това, че предоставените ни статистически данни са общо за пристанищните райони, а не за отделните пристанища и пристанищни терминали.

1.4. ОСНОВНИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ПРИСТАНИЩНИТЕ ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ

1.4.1. АНАЛИЗ НА ПЪТНИКОПОТОКА, ПРЕМИНАВАЩ ПРЕЗ ПРИСТАНИЩАТА

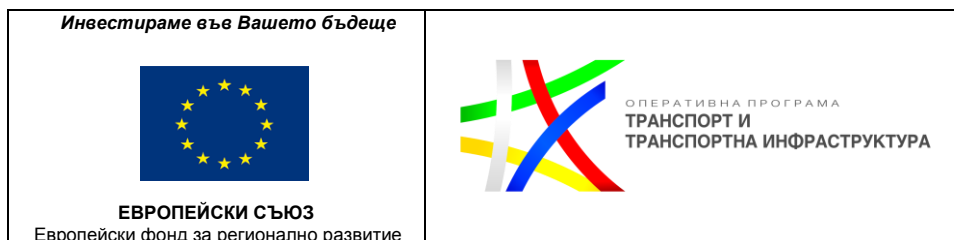
Общият брой на обслужените в Българските пристанища пътници за периода 2007 г. - 2015 г. и броя на преминалите през морски и речни пристанища е показан в Таблица 6-8.

Таблица 6-8 Общ брой пътници през пристанищата за обществен транспорт

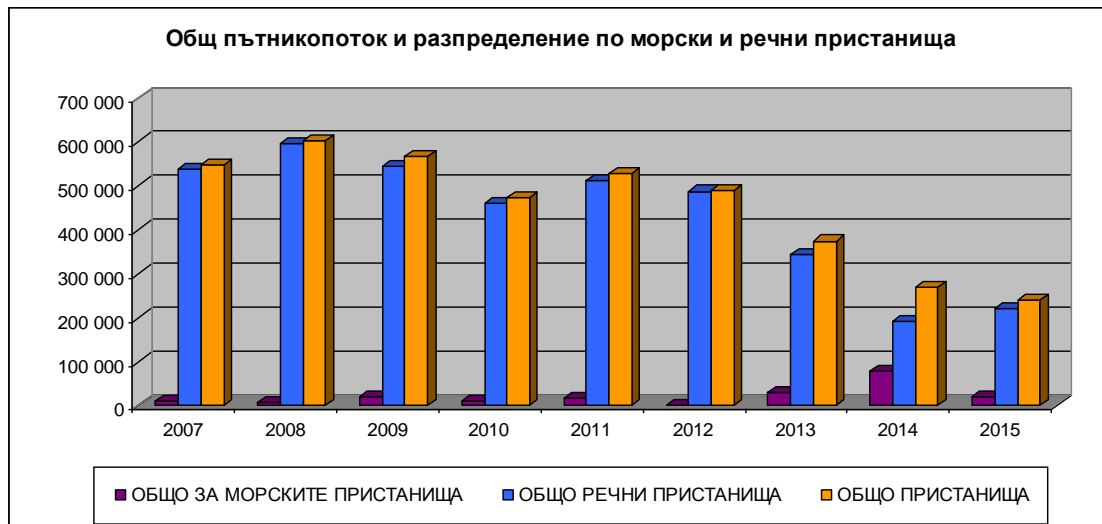
Година	ОБЩО ЗА МОРСКИТЕ ПРИСТАНИЩА	ОБЩО РЕЧНИ ПРИСТАНИЩА	ОБЩО ПРИСТАНИЩА
	(брой)	(брой)	(брой)
2007	9 924	537 532	547 456
2008	8 159	594 991	603 150
2009	21 245	543 764	565 009
2010	12 278	460 468	472 746
2011	17 520	510 965	528 485
2012	1 310	487 232	488 542
2013	30 740	343 436	374 176
2014	77 818	191 423	269 241
2015	19 618	219 616	239 234

На долната фигура графично е показано тяхното съотношение през годините и динамиката на тяхното изменение.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



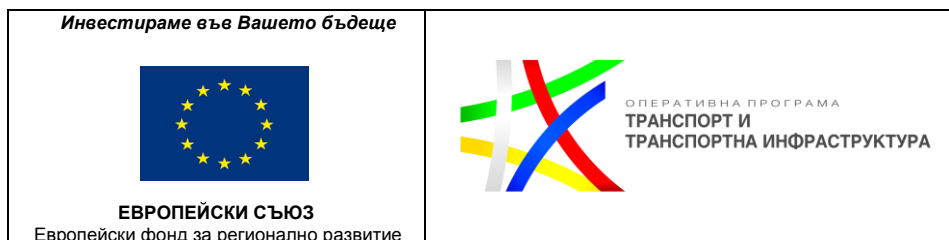
Фигура 6-14 Общ пътничкопоток и разпределение по морски и речни пристанища

От данните в таблицата и графиката по-горе се вижда, че след 2008 г. общият брой на пътниците преминаващи през българските пристанища е с постоянен спад, като през 2015 г. той е намалял 2,5 пъти спрямо 2008 г. От графиката се вижда още, че основния пътничкопоток се осъществява през речните ни пристанища, като техния дял за разглеждания период е средно 95%.



Фигура 6-15 Съотношение на обслужените пътници в морски и речни пристанища

Обобщени статистически данни за големината на пътничкопотоците по характер на пътуването за периода 2007 – 2015 г. са дадени в Таблица 6-9.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-9 Брой обработени пътници по характер на пътуването за периода 2007 – 2015 г.

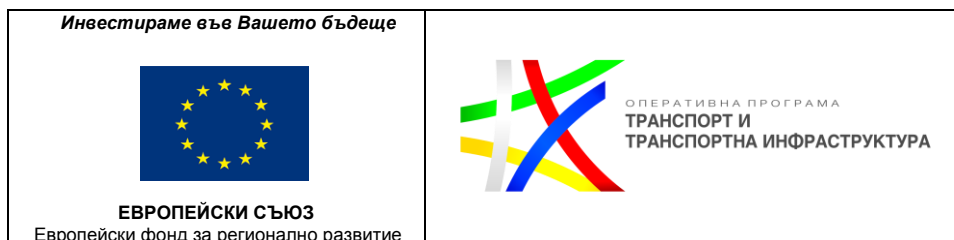
Година	Пътници с крайна дестинация	Пътници започващи или приключващи круиз	Пътници на круиз с междинна спирка	ОБЩО ПРИСТАНИЩА
	(брой)	(брой)	(брой)	(брой)
2007	541 277	6 179	0	547 456
2008	603 007	143	0	603 150
2009	492 982	1 493	70 534	565 009
2010	419 466	787	52 493	472 746
2011	462 733	1 416	64 336	528 485
2012	462 776	1 539	24 227	488 542
2013	270 476	2 874	100 826	374 176
2014	109 132	1 587	158 522	269 241
2015	142 591	2 997	93 646	239 234

Графично изобразяване на съотношението между броя пътници по отделните дестинации и динамиката на тяхното изменение е показано на долната фигура.



Фигура 6-16 Структура и динамика на изменение на броя пътници по отделните дестинации

От данните в таблица 6-9 и графиката към нея се вижда, че до 2012 г. основен дял са имали пътуванията с крайна дестинация в Българските пристанища, като след 2013 г. те са намалели за сметка на тези от чуждестранните круизи.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

1.4.2. БРОЙ ПЪТНИЦИ ПО БЪЛГАРСКИТЕ МОРСКИ ПРИСТАНИЩА ЗА ПЕРИОДА 2007Г. - 2015 Г.

Обобщени статистически данни за големината на пътничкопотоците по характер на пътуването през морските пристанища за периода 2007 – 2015 г. са дадени в Таблица 6-10

Таблица 6-10 Пътничкопотоците по характер на пътуването през морските пристанища

Година	Пътници с крайна дестинация	Пътници започващи или приключващи круиз	Пътници на круиз с междинна спирка	ОБЩО ЗА МОРСКИТЕ ПРИСТАНИЩА
	брой	брой	брой	брой
2007	9 914	10	0	9 924
2008	8 159	0	0	8 159
2009	354	13	20 878	21 245
2010	320	737	11 221	12 278
2011	527	0	16 993	17 520
2012	590	0	720	1 310
2013	772	1 684	28 284	30 740
2014	1 118	6	76 694	77 818
2015	1 893	6	17 719	19 618

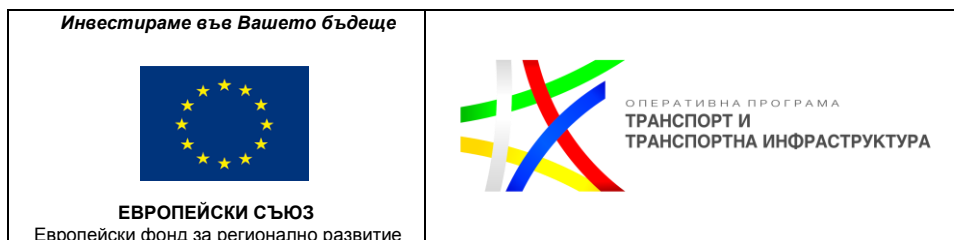


Фигура 6-17 Динамика на изменение на броя пътници през морските пристанища по отделните дестинации

От данните в таблица 6-10 и фигура 6-17 е видно, че общият пътничкопоток през морските пристанища е имал различен ход на развитие, като своя максимум е достигнал през 2014 г. когато нарастването спрямо средния за периода 2007 – 2012 г. е близо седем пъти.

От разглеждане на големината на пътничкопотоците по отделните дестинации се вижда, че определящи за големината на общия пътничкопоток са пътниците пътуващи на куиз и

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

използващи Българските морски пристанища като междинни спирки. Пътникопотоците с крайна дестинация и тези започващи или приключващи круизно пътуване в/от българските морски пристанища след 2009 година са незначителни.

По отношение броя на обработените пътници по райони (Варна и Бургас) обобщени данни за периода 2007 – 2015 г. са посочени в долната таблица.

Таблица 6-11 Пътникопотоците по характер на пътуването през морските пристанища по райони

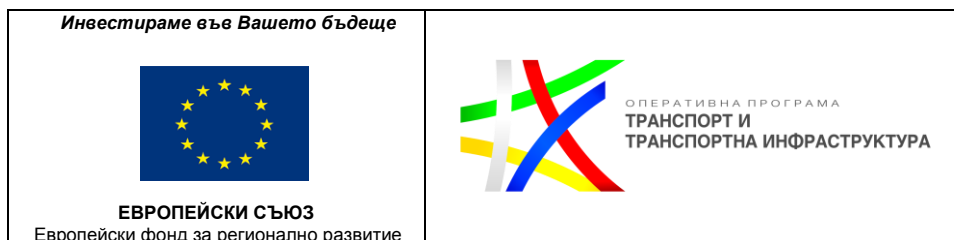
Година	Пътници с крайна дестинация Варна	Пътници започващи или приключващи круизв/от Варна	Пътници на круиз с междинна спирка Варна	ОБЩО за пристанищата в района на ВАРНА	Пътници с крайна дестинация Бургас	Пътници започващи или приключващи круиз в/от Бургас	Пътници на круиз с междинна спирка Бургас	ОБЩО за пристанищата в района на БУРГАС
	(брой)	(брой)	(брой)	(брой)	(брой)	(брой)	(брой)	(брой)
2007	9 914	10	0	9 924	0	0	0	0
2008	8 159	0	0	8 159	0	0	0	0
2009	354	13	12 921	13 288	0	0	7 957	7 957
2010	320	737	5 980	7 037	0	0	5 241	5 241
2011	527	0	11 968	12 495	0	0	5 025	5 025
2012	590	0	0	590	0	0	720	720
2013	772	1 679	1 318	3 769	0	5	26 966	26 971
2014	518	6	20 933	21 457	600	0	55 761	56 361
2015	576	3	3 154	3 733	1 317	3	14 565	15 885

Съотношението на броя пътници преминали през пристанищата в района на Варна и тези в района на Бургас, както и динамиката на тяхното изменение са показани на долната фигура.



Фигура 6-18 Динамика на изменение на броя пътници през пристанища в района на Варна и на Бургас

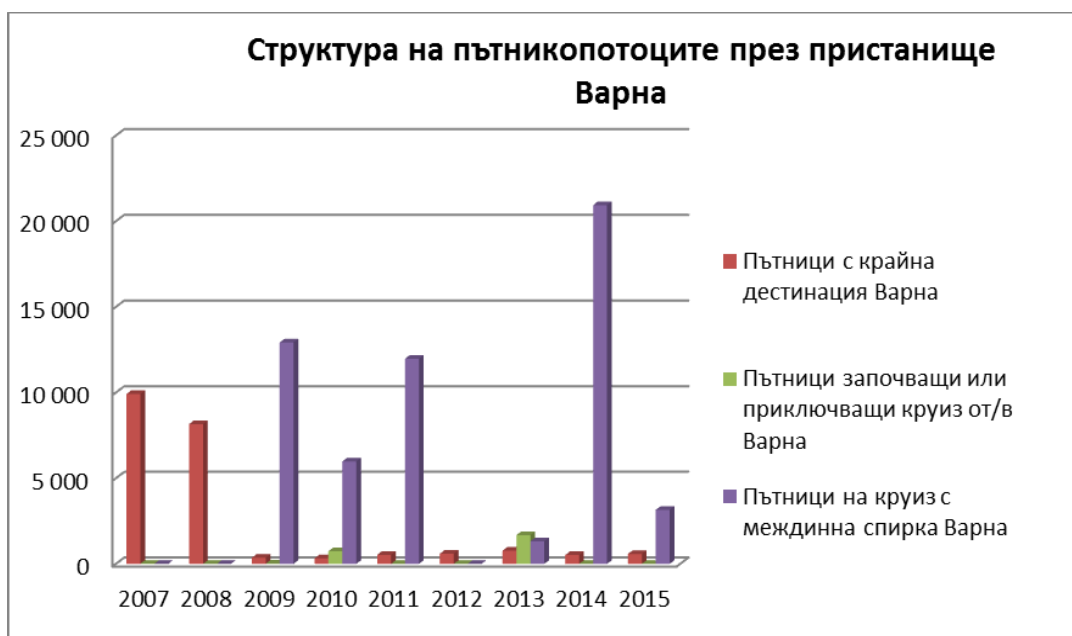
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Както се вижда от фигурата в началото на периода до 2011 г. пътниците преминали през пристанище Варна са доста повече от тези преминали през пристанищата на Бургас (Пристанищен терминал Бургас –изток 1 и Несебър). След 2012 година се наблюдава пълен обрат и броят на преминалите през пристанищата на Бургас пътници е значително по-голям от тези през пристанище Варна.

На долните две фигури са показани големините на пътниопотоците по отделните дестинации за пристанище Варна и съответно за Бургаските пристанища.

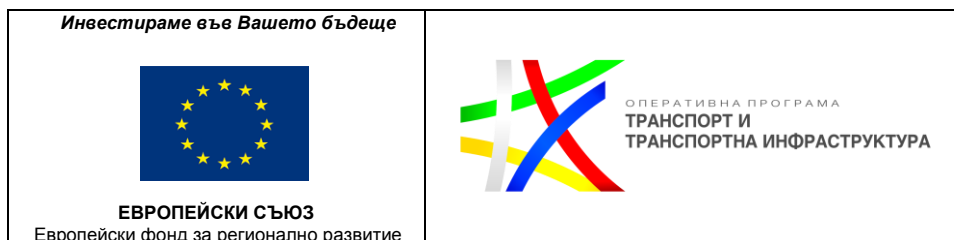


Фигура 6-19 Структура на пътниопотоците през пристанище Варна



Фигура 6-20 Структура на пътниопотоците през пристанищата в района на Бургас

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

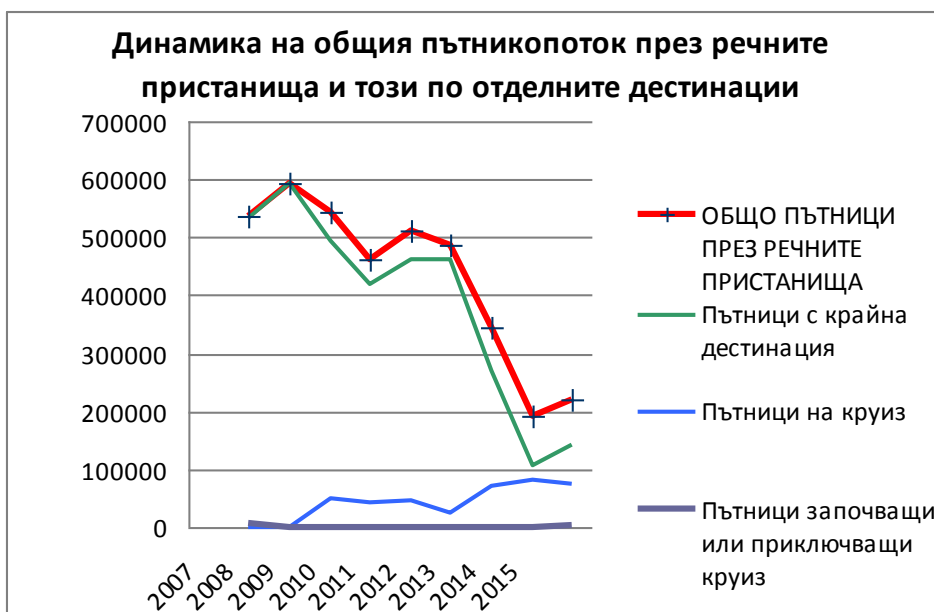
От фигурите е видно, че и за двата района основния пътнически поток е от международни круизи, при които Българските морски пристанища са ползвани за междинни спирания.

1.4.3. БРОЙ ПЪТНИЦИ ПО БЪЛГАРСКИТЕ РЕЧНИ ПРИСТАНИЩА ЗА ПЕРИОДА 2007Г. - 2015 Г.

Обобщени статистически данни за големината на пътническите потоци по характер на пътуването през речните пристанища за периода 2007 – 2015 г. са дадени в Таблица 6-12. и графиката към нея.

Таблица 6-12. Големината на пътническите потоци по характер на пътуването през речните пристанища

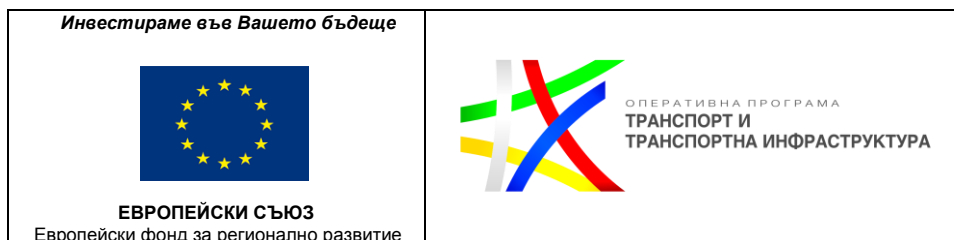
Година	Пътници с крайна дестинация	Пътници започващи или приключващи круиз	Пътници на круиз с междинна спирка	ОБЩО ЗА РЕЧНИ ПРИСТАНИЩА
	брой	брой	брой	брой
2007	531 363	6 169	0	537 532
2008	594 848	143	0	594 991
2009	492 628	1 480	49 656	543 764
2010	419 146	50	41 272	460 468
2011	462 206	1 416	47 343	510 965
2012	462 186	1 539	23 507	487 232
2013	269 704	1 190	72 542	343 436
2014	108 014	1 581	81 828	191 423
2015	140 698	2 991	75 927	219 616



Фигура 6-21 Динамика на изменение на броя пътници през речните пристанища по отделните дестинации

От данните в таблицата и графиката е видно, че общия пътнически поток през речните пристанища постоянно намалява, като най-големия спад започва след 2012 година и достига

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

своя минимум през 2014 г., когато намаляването спрямо средния за периода 2007 – 2012 г. е 2,7 пъти.

От разглеждане на големината на пътничекотоците по отделните дестинации се вижда, че определящи за големината на общия пътничекоток са пътниците, използващи Българските речни пристанища като крайна дестинация. Круизните пътувания, започващи или завършващи от/на Българските речни пристанища са много малко.

Пътниците на круиз, използващи Българските речни пристанища като междинни спирки също не са много, но те са с постоянен ръст на нарастване и през последните три години са се увеличили почти три пъти, спрямо средния брой за периода 2007 – 2012 г.

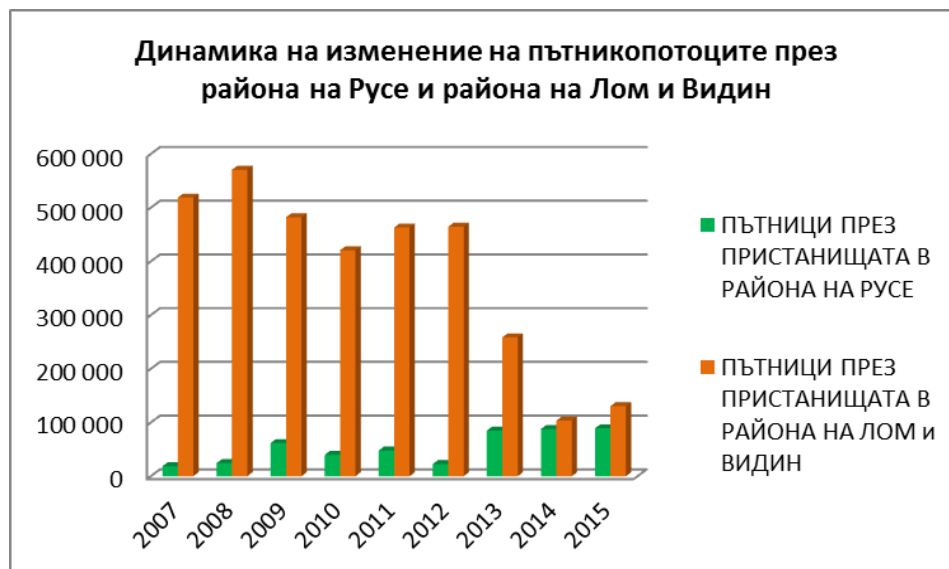
По отношение броя на обработените пътници по речните пристанищни райони в Русе и в Лом вкл. Видин, обобщени статистически данни за периода 2007 – 2015 г. са посочени в долната таблица.

Таблица 6-13 Пътничекотоците по характер на пътуването през речните пристанища по райони

Година	Пътници с крайна дестинация Русе	Пътници започващи или приключващи круиз в/от Русе	Пътници на круиз с междинна спирка Русе	ОБЩО за пристанищата в района на Русе	Пътници с крайна дестинация Лом и Видин	Пътници започващи или приключващи круиз в/от Лом и Видин	Пътници на круиз с междинна спирка Лом и Видин	ОБЩО за пристанищата в района на Лом и Видин
	(брой)	(брой)	(брой)	(брой)	(брой)	(брой)	(брой)	(брой)
	18 724	0	0	18 724	512 639	6 169	0	518 808
2007	24 346	0	0	24 346	570 502	143	0	570 645
2008	34 045	0	27 649	61 694	458 583	1 480	22 007	482 070
2009	20 864	0	18 875	39 739	398 282	50	22 397	420 729
2010	24 166	740	22 976	47 882	438 040	676	24 367	463 083
2011	22 452	281	0	22 733	439 734	1 258	23 507	464 499
2012	32 947	130	51 841	84 918	236 757	1 060	20 701	258 518
2013	30 428	0	57 513	87 941	77 586	1 581	24 315	103 482
2014	39 350	0	49 888	89 238	101 348	2 991	26 039	130 378

Съотношението на броя пътници преминали през пристанищата в района на Русе и тези в района на Лом и Видин, както и динамиката на тяхното изменение са показани на долната фигура.

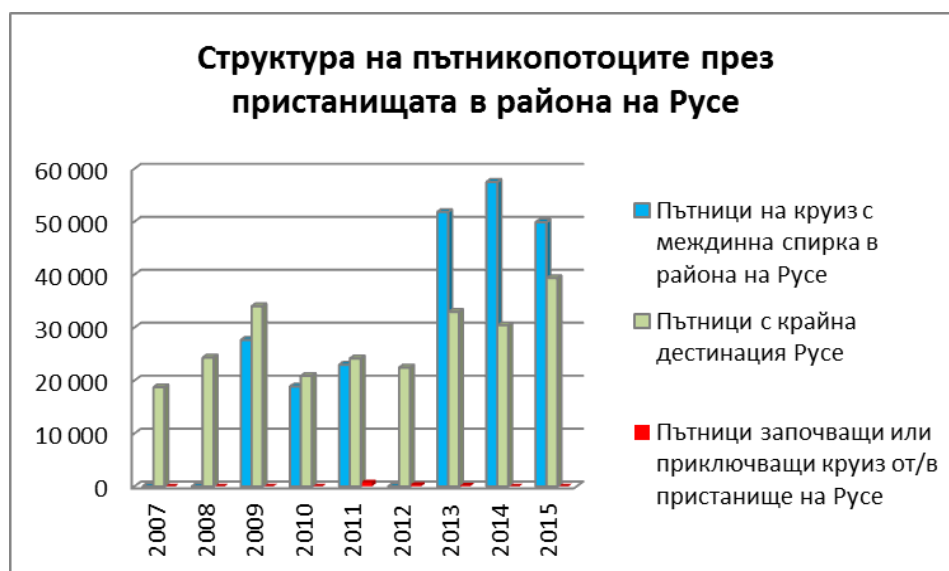
Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



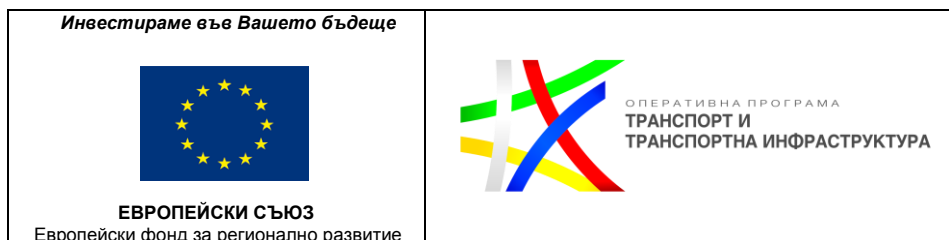
Фигура 6-22 Динамика на изменение на броя пътници през пристанища в района на Русе и района на Лом и Видин

От данните в таблицата и графиката към нея е видно, че през целия разглеждан период броя на пътниците ползващи пристанищата в района Лом и Видин е основен за големината на общия пътничкопоток през речните пристанища. В периода до 2013 г. включително разликата с броя на пътниците през района на Русе е огромна и е била над 10 пъти.

На долните две фигури са показани големините на пътничкопотоците по отделните дестинации за пристанищата в района на Русе и съответно за района на Лом и Видин



Фигура 6-23 Структура на пътничкопотоците през пристанищата в района на Русе



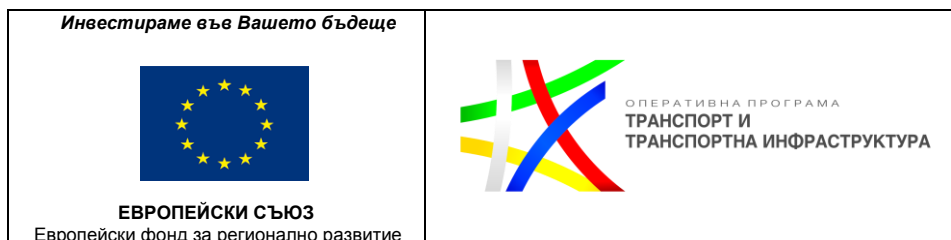
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-24 Структура на пътничкопотоците през пристанищата в района на Лом и Видин

От фигурите е видно, че от пътничкопотоците за района на Русе най-голямо значение имат тези свързани с круизи ползващи пристанищата за междинни спирки, докато за Лом и Видин определящи са пътуващите с крайна дестинация. Другото, което се вижда е, че пътничкопотоците в района на Русе са с постоянно нарастване, докато тези в Лом и Видин рязко са намалели, особено в периода 2013 – 2015 г.

Независимо, че статистическите данните, които ни бяха предоставени за обработените пътници са много общи - само по пристанищни райони, а не за отделните пристанища и терминали, изводът е че намаляването на пътничкопотоците се дължи основно на пускането на Дунав Мост 2 и свързаното с това намаляване на ро-ро превозите във Видин и Оряхово.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

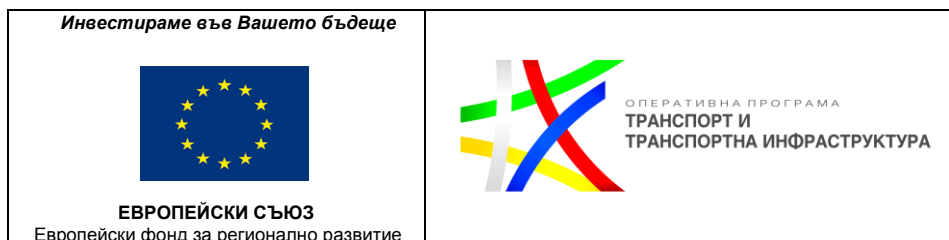
2. ПАЗАРНА СТРУКТУРА ЗА МОРСКИ И РЕЧЕН ТРАНСПОРТ

2.1. СЕГМЕНТИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР

Въз основа на статистическите данни, предоставени от Изпълнителна агенция „Морската администрация“ (ИАМА) за товаропотоците в българските пристанища, основните видове товари са обобщени в следните общи групи товари и пътници:

- **Генерални товари:** генералните товари по принцип се определят като комбинация от контейнери и пакетираните товари:
 - Контейнери: количествата са посочени в мерна единица, съответстваща на 20-футов контейнерен еквивалент (TEU).
 - Пакетираните товари, които могат да бъдат транспортирани в контейнери: това са група товари, които често се транспортират в контейнери. В по-слабо развитите пристанища обаче голяма част от тези товари все още се транспортира в големи чували, торби, върху палети и т.н.
 - Пакетираните товари, които не могат да бъдат транспортирани в контейнери: Това са пакетираните товари, които са твърде големи или твърде тежки, за да се поставят в контейнер, като стоманени рулони или специализирани товари (например технологично оборудване).
 - В България много специфичен вид товар, който е наличен в големи обеми, е сярната киселина. Това е вторичен продукт от добива на мед и е течен товар, който обикновено се транспортира в цистерни/резервоари. По тази причина е класифициран като товар, който не може да бъде транспортиран в контейнери.
- **Насипни зърнени товари:** земеделски продукти, които се транспортират в насипно състояние, като пшеница, ечемик, царевица или маслодайни семена.
- **Руди:** в България това са основно медна и цинкова руда, които са класифицирани като насипни товари.
- **Въглища:** основно се използват в производството на електроенергия и са класифицирани като насипни товари.
- **Други насипни товари:** В тази група са включени всички други насипни товари, чиито обеми не са достатъчно големи, за да бъдат анализирани като отделен вид товари. В България това са например торове, цимент и др.
- **Течни горива:** Нефт и всички продукти от суров петрол, като автомобилно гориво, газьол, керосин, смазочни масла и др.
- **Пътници:**
 - По отношение на пътниците са анализирани следните групи:
 - Пътници за речни круизи
 - Пътници за морски круизи
 - Пътници на фериботи

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

2.2. ТЪРСЕНЕ И ПРЕДЛАГАНЕ НА ПРИСТАНИЩНИ УСЛУГИ

2.2.1 КОНТЕЙНЕРИ

Контейнерите се използват за транспорт на различни видове продукти, включително

- фабрично произведени стоки (облекло, електроника);
- хранителни продукти (например ориз в големи чували);
- химикали;
- пресни продукти - хладилни контейнери;
- и др.

Обикновено става дума за продукти, които традиционно се транспортират като пакетирани товари, т.е. на палети, в големи чували или в друга конвенционална форма. Гамата от товари, които се транспортират в контейнери, обаче се увеличава непрекъснато, тъй като понастоящем дори продуктите, които представляват насипни товари и автомобилите понякога се транспортират в контейнери.

В пристанище Бургас до 2013 г. обработка на контейнери се извършваше само от държавния оператор- Пристанище Бургас ЕАД- на пристанищен терминал Бургас-Запад. От месец май 2013г. пристанищен терминал Бургас-Запад е отдаден на концесия на БМФ Порт Бургас ЕАД. Понастоящем за обработка на контейнери „БМФ Порт Бургас“ ЕАД използва част от Терминал Запад: корабни места 23 и 24 се използват за товарно-разтоварни операции, а в задната част на терминала се използва площадка с площ 6 хектара за съхранение на контейнери (1330 места за TEU). Капацитет на пристанището за ефективна обработка на контейнери е около 64 000 TEU годишно.

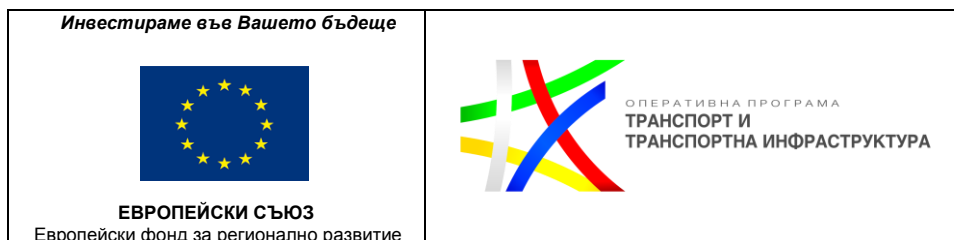


Фигура 6-25 Съоръжения за обработка и съхранение на контейнери в пристанище Бургас

Съоръженията за контейнери не са специално предназначени за обработката им: корабните места и останалата част от Пристанище Бургас -Терминал Запад се използват и за генерални товари (метални изделия-рулони, кнютелни и други). Смесеното използване и остарялата инфраструктура и оборудване водят до неефективност на терминала.

Пристанища Варна-Изток и Варна-Запад предлагат съоръжения за обработка на контейнери, но те са недостатъчни и несъответстващи на големината на товаропотоите и корабите с които се осъществяват.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-26 Съоръжения за обработка на контейнери във Варна-Изток



Фигура 6-27 Съоръжения за обработка на контейнери във Варна-Запад

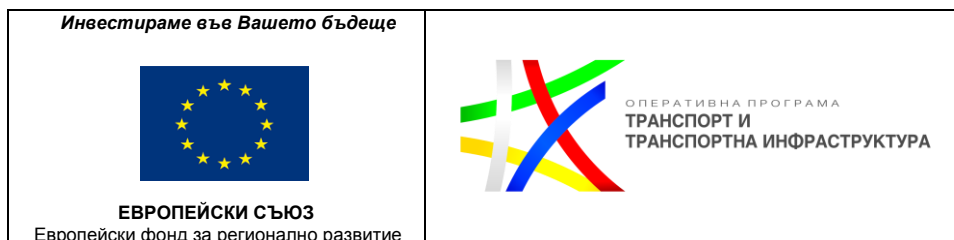
Пристанищен терминал Русе – Изток е единствения речен пристанищен терминал, започнал да обработва контейнери. През 2015 г. е започнала редовна обработка на трейлери и контейнери по линии за Германия (Кьолн, Нюнберг) Румъния и Сърбия. Стартирала е нова ро-ро линия от Пасао. През 2015 г. в Пристанищен терминал Русе – Изток са обработени 7 592 TEU.

От направените в анализа количествени и качествени оценки на пристанищната инфраструктура е видно, че понастоящем има недостиг на съоръжения за обработка на контейнери, които да обслужват региона на България. Следователно пристанищата трябва да бъдат разширени или съществуващите съоръжения да бъдат подобрени.

2.2.2. СУХИ НАСИПНИ ТОВАРИ/НАСИПНИ ТОВАРИ В БИГ БЕГСИ

Пазарът за транспортиране по море на стоки, представляващи сухи насипни товари/насипни товари, се характеризира с връзки от точка до точка. Сухите насипни товари и насипните товари в биг бегси се използват основно като суровина за конкретен завод и местоположението на този завод определя по принцип пристанището за акостиране. От такава гледна точка всяко пристанище има собствени „затворени“ отдалечени от крайбрежието райони, които по принцип са относително близо разположени до това пристанище или лесно достъпни от него посредством добра инфраструктура. Това е характерно по отношение на насипните товари и не включва насипните земеделски товари.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

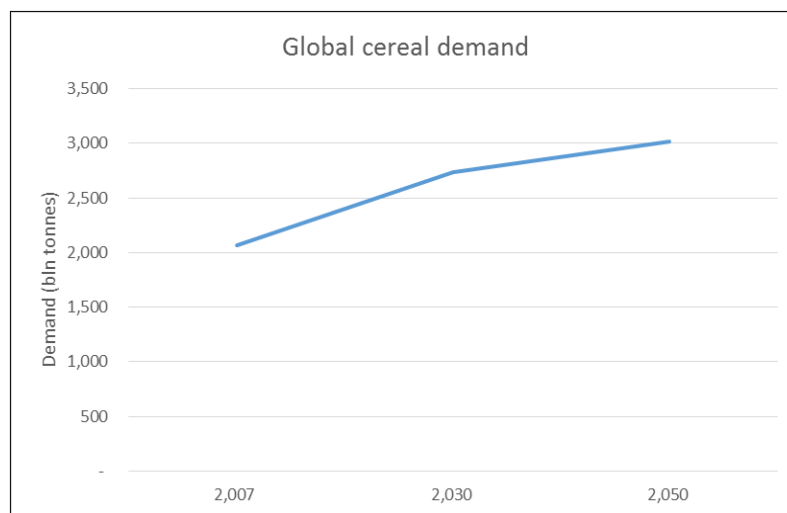
Насипни зърнени товари

В момента са известни някои намерения за развитие на няколко пристанища:

- В някои речни пристанища като пристанищен терминал Свищов и пристанищен терминал Сомовит са направени инвестиции в изграждането на съоръжения, предназначен за обработка на маслодайни култури като продукт за износ.
- Пристанище Варна вероятно ще загуби позицията си като основен износител на зърно за България заради пристанище Бургас, където вече има изградени специализирани съоръжения за зърнени товари с вместимост 46 000 куб.м.. Това ще създаде допълнителен капацитет за селскостопански насипни продукти в пристанището.

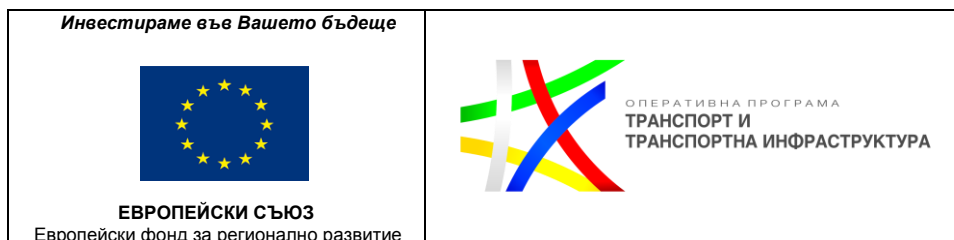
Според Организацията на ООН за прехрана и земеделие – (FAO), вероятно е търсенето на хранителни продукти да нарасне значително в бъдеще, тъй като населението на света се увеличава, както и средния доход на глава от населението. Световното търсене на маслодайни и зърнени култури, двата основни селскостопански продукти, изнасяни от България, е едно от най-бързо нарастващите:

- **FAO** очаква световното търсене на зърнени култури да се повиши с почти 100 милиарда тона през 2050 г., което представлява повишение с почти 50% в сравнение с днешното търсене.
- **FAO** очаква световното търсене на маслодайни култури да се повиши с почти 80 милиарда тона през 2050 г., което представлява повишение с почти 85% в сравнение с днешното търсене.

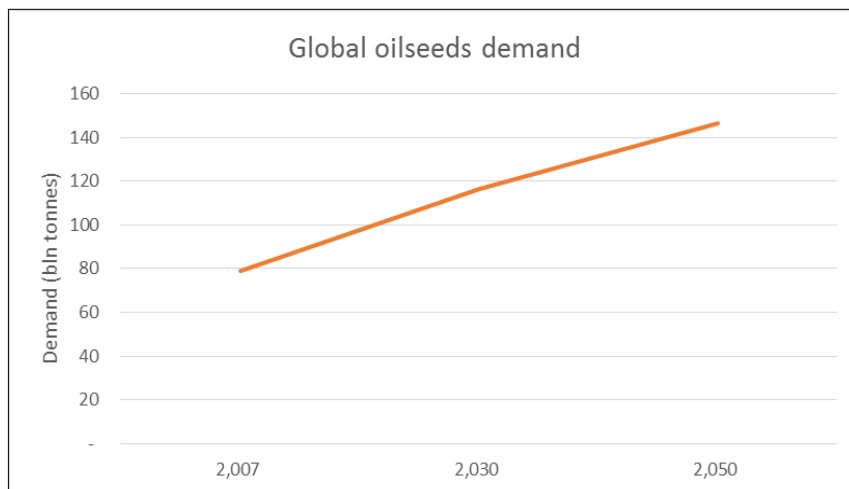


Фигура 6-28 Прогноза на FAO за световното търсене на зърнени култури

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-29 Прогноза на FAO за световното търсене на маслодайни култури

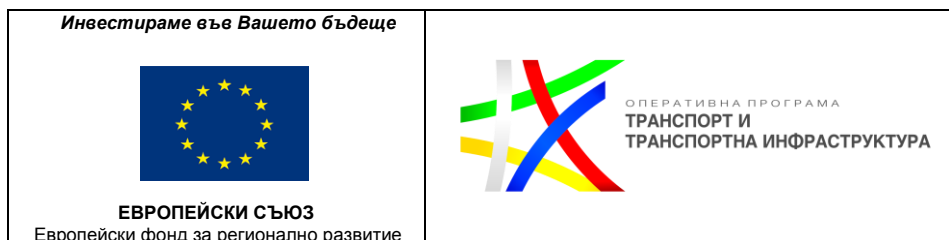
В същото време днешният глобален капацитет за производство на тези продукти е само колкото да отговори на днешното търсене. Въпреки това при правилно инвестиране може да се създаде достатъчен капацитет в световен мащаб, за да се отговори на търсенето в света през следващите пет десетилетия¹. Черноморският регион, воден от Украйна и Руската федерация, отскоро се очертава като един от най-бързо развиващите се износители на селскостопански продукти, предимно маслодайни и зърнени култури. Едно от предимствата на тези две страни е голямото количество налична земя в съчетание с ниска гъстота на населението. Последният актив също е налице в България, като особено северната част на страната е много слабо населена и понастоящем се обработва трудно. Въпросът за бъдещия растеж на експорта на българските селскостопански насипни продукти - и в тази връзка на обемите, обработени в българските морски и речни пристанища - зависи преди всичко от инвестициите, които се правят за увеличаване на производствения капацитет.

Днес добивът на зърнени и маслодайни култури на хектар в България все още изостава от средния за ЕС и най-технологично напредналите страни в това отношение, което показва възможност за подобрене. Таблица 6-14 показва тази разлика съвсем ясно за четирите най-важни стоки.

Таблица 6-14 Сравнение на добивите на хектар

	Добив България (тона/ха)	Добив ЕС (тона/ха)	Добив Холандия (тона/ха)	Добив Франция (тона/ха)
Пшеница	4,7	6,2	9,6	8
Царевица	6,0	7,4	12,7	9
Ечемик	4,3	5,4	7,7	7
Маслодайни култури *	2,6	2,8	3,2	3,6
* Слънчоглед и рапица				

¹ FAO: „Световното земеделие към 2030/2050, преразглеждане 2012“, юни 2012 г.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

В заключение, развитието на българския износ на селскостопанска продукция зависи от направените инвестиции в сектора. Междувременно, присъединяването на България към ЕС дава на страната достъп до инвестиционните програми на ЕС в областта на земеделието, които вече се изпълняват.

2.2.3 ТЕЧНИ ГОРИВА

Течните горива в момента се доставят на българския пазар по няколко канала:

- Пристанище Бургас - терминал Росенец, през който се доставя суров петрол за рафинерията Лукойл / Нефтохим, и който е в непосредствена близост до терминала. Тази рафинерия е една от най-големите в Източна Европа.
- Пристанище Варна - Пристанищен терминал „Петрол Варна“, през който се доставят сравнително малки количества всяка година.
- Малко вероятно е течните горива да влизат в България от Западна Европа, тъй като тези разстояния са много големи за ефективното транспортиране на въглеводородни продукти.
- И накрая, в България са известни много частни пристанища, които са класифицирани като пристанища с регионално значение, които също могат да обработват течни горива. Обаче предоставената информация относно тези пристанища е недостатъчна.

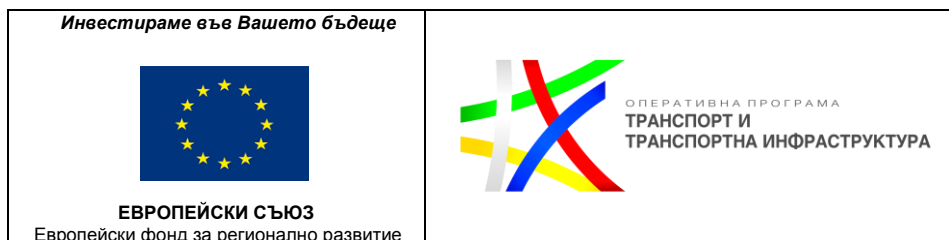
Бъдещото търсене на течни горива може да намалее поради:

- Изчерпването на източници на фосилни горива в целия свят
- Технологични промени, които създават алтернативни източници на енергия като пожизнеспособни алтернативи на въглеводородите. Примери за такива алтернативи са слънчевата енергия или биогоривата.

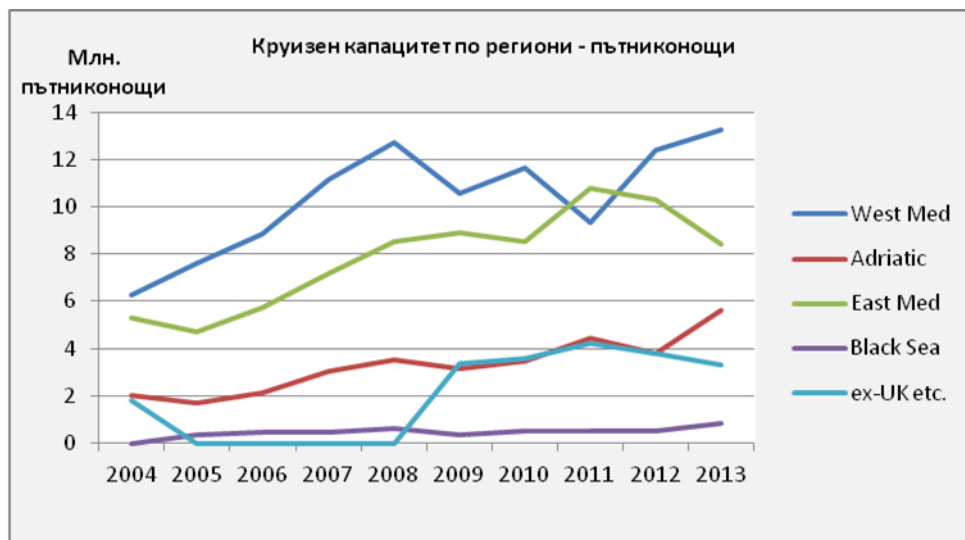
Макар, че целта не е да се отговори на въпроса за степента, до която тези прогнози имат основание - има твърде много неясноти в това отношение - важно е да се имат предвид, за да се постигне разумна прогноза за количествата на въглеводородите, тъй като действащите в момента отношения може да не издържат в близко бъдеще.

2.2.4. КРУИЗНИ ПЪТУВАНИЯ

В световен мащаб пазарът на круизни пътувания расте бързо, със среден годишен темп от 6,5 %. Черно море в момента все още е относително малък пазар за сектора на круизните пътувания. Както може да се види на фигурата по-долу, общият капацитет за круизни пътувания в региона е далеч под средното ниво в сравнение със средиземноморските региони.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

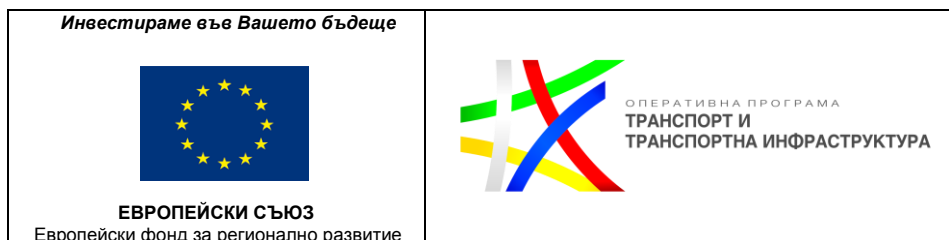


Фигура 6-30 Круизен капацитет по региони- пътниците

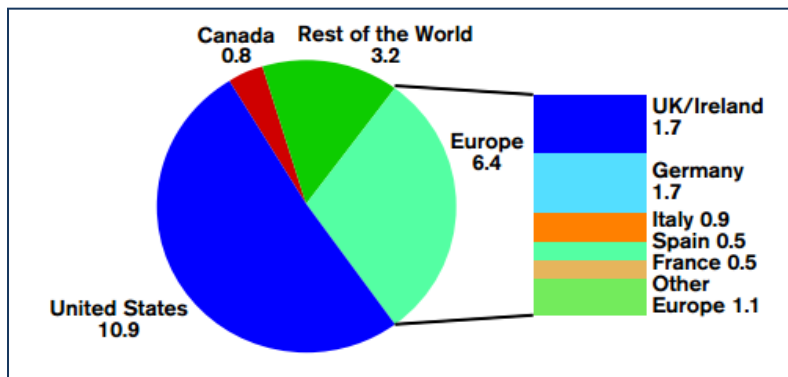
Очаква се това да се промени в резултат на развитието на Истанбул като круизен център за Средиземноморския регион, както и за Черно море. Развитието на Истанбул вероятно ще улесни планирането на круизи в Черно море, което обикновено е твърде далеч, за да бъдат включени в средиземноморските круизи, започващи далеч на запад.

В момента повечето черноморски круизи започват в Истанбул и обхващат единствено Черно море или дългите круизи, започващи от други средиземноморски вътрешни пристанища като Пирея / Атина, правят малка отбивка до някои отделни пристанища в района, като Несебър или Одеса.

Значението на голям център като Истанбул за развитие на круизния бизнес в Черно море може да се илюстрира с произхода на круизните пътници. През 2013 г. е имало около 21,3 милиона пътници в света. Страните от Европа възлизат на 30 % от тях като пазарен източник. В рамките на Европа основните пазарни източници са Великобритания / Ирландия, Германия и Италия. От Азия може да бъдат отчетени почти 2 млн. пътници, но азиатският пазар е признат като пазарът с най-голям растеж. Пазарните очаквания са, че този брой пътници има потенциал да достигне 7 млн. пътници през 2020 г. (обявени от президента на Карнивал Азия Луиджи Фоджи).



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-31 Пазарни източници на круизни пътници, 2013
Източник: Cruise Lines International Association, Europe (2014)

Така пътниците, които ще бъдат обслужени от черноморските круизи, най-вероятно ще дойдат от страни извън вътрешния пазар. Тези хора ще трябва да могат да стигнат до пристанището на техния планиран круиз по възможно най-удобния начин. Истанбул има съоръжения за това, с две големи летища - които функционират като световни центрове за авиокомпаниите - намират се в близост до града, а круизните терминали също са лесно достижими от центъра на града.

В момента е малко вероятно някое българско пристанище да стане домакинско пристанище за круизи поради следните причини:

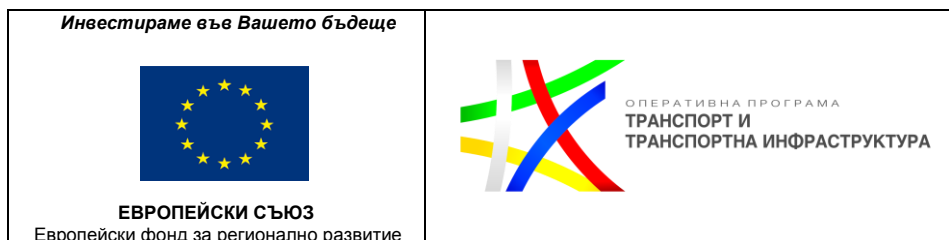
- Както е показано по-горе, вътрешния пазар за круизи в България и региона е ограничен.
- Няма летище със статут на център, което да осигурява лесен достъп до български пристанища.
- Няма необходимата инфраструктура за улесняване на домуването на корабите.
- Истанбул е на път да се превърне в основно пристанище на домуване за региона на Черно море поради наличието на всичко посочено по-горе. Българските пристанища няма да могат да го конкурират.

Старият град на Несебър е включен в списъка на световното културно и природно наследство на ЮНЕСКО, което е и основната причина пристанище Несебър да бъде най-предпочитаното морско пристанище за акостиране на круизни кораби в България. Бургас и Варна също са интересни места за посещение на туристите, като достъпът по суша от тези два града до Несебър е сравнително лесен. Понастоящем, видно от резултатите от анализа на пътничкопотока, посочени в Таблица 6-15, броят на пътниците, посетили тези два града, е сравнително малък.

Таблица 6-15 Обеми на круизните пътници в България спрямо региона

Пристанище	Размер на терминала (в м ²)	2 012	2 013	2012 пътници/м ²	2013 пътници/м ²
Бургас	14,500	1 346	5 667	0,1	0,4
Несебър	13 000	10 686	21 299	0,8	1,5
Варна	10 000	8 170	9 232	0,8	0,9
Одеса	45 000	72 528	Няма данни	1,6	Няма данни
Сочи	35 000	20 000	Няма данни	0,6	Няма данни
Средно	20602,9	22546	12 066	0,8	0,9

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Както е видно и от таблицата по-горе пристанище Одеса в Украйна вече има пътничкопоток, който е 4 пъти по-голям от този на Несебър, което показва, че българските пристанища все още не са стандартни пристанища на акостиране на круизи в региона на Черно море. Броят на пътниците обаче все още е минимален спрямо основните круизни дестинации в Средиземно море, както е показано в таблица 6-15. В действителност, Черно море съставлява едва 0.6% от пътниците и 1,8% от акостиралите кораби от общата сума на Средиземноморския регион и Черноморския регион, членовете на Асоциацията MedCruise.

Таблица 6-16 Основни пристанища за спиране в Средиземноморието

Пристанище	Големина на терминала (в m ²)	2012 Pax	pax/m ²
Барселона	22 000	2 599 000	118
Чивитавекия	12 000	2 538 000	212
Генуа	12 000	1 050 000	88
Кушадаш	20 000	600 000	30
Марсилия)	43 000	1 188 000	28
Неапол	18 000	1 175 000	65
Пирея	16 390	1 303 000	79
Савона	4 800	939 000	196
Венеция	42 000	1 816 000	43
Средно	21 132	1 468	69

Като разгледаме капацитета в двете таблици по-горе, става ясно също, че разполагаемата площ за обработка на круизни пътници в пристанищата на Черно море оставя много място за увеличение на пътническите потоци, тъй като съотношението на броя на пътниците на м² годишно е далеч под средното за основните средиземноморски пристанища.

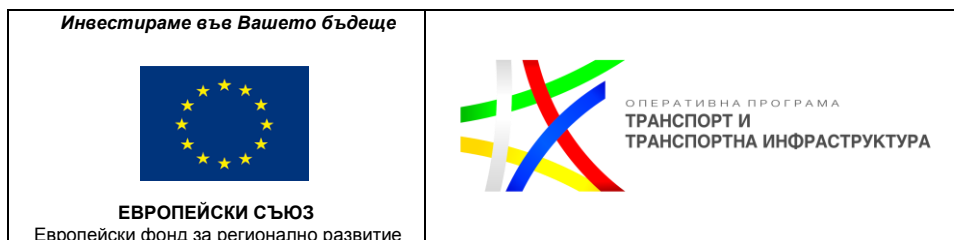
По този начин, тъй като регионът на Черно море успява да се предложи на пазара като основна круизна дестинация, увеличението на оборота би трябвало да е възможно, тъй като зоната на Черно море е домакин на някои интересни места, което прави възможно да се планират изцяло черноморски круизи, което е една от най-важните предпоставки за привличане на круизни дестинации, както беше споменато по-рано.

Пристанище Бургас понастоящем планира важни инвестиции в круизен терминал в проект, наречен "Зона за обществен достъп Бургас". Проектът ще превърне пристанищен терминал- Бургас Изток 1, който в момента се използва предимно за обработка на товари, в яхтено пристанище и круизен терминал, с нова и модерна сграда за пристигане на круизни пътници. Това вероятно ще увеличи привлекателността на пристанище Бургас пред Несебър, който няма такива планове. По този начин може да се очаква, че Бургас със сравнително добрата си достъпност до забележителностите в Несебър (само на 35 минути по шосе), може да отнеме някои директни посещения на Несебър като круизно пристанище.

За пристанище Варна има също такива намерения, с които да може да увеличи своя пазарен дял над този, който има сега. Ако целият черноморски круизен пазар се подобри, ще може да се види съответно увеличение на пътниците и за Варна.

Важно е да се спомене, че изборът на круизните линии да включат определен регион в техния асортимент от дестинации е силно чувствителен към политическите / социалните вълнения. От проведени интервюта бе установено, че Варна, Бургас и Несебър са отбелязали значително и рязко увеличаване на круизните маршрути, акостиращи в техните пристанища след началото на кризата в Украйна. Важно е да се уточни, че това може да бъде подвеждаща

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

причина за оценката на бъдещите обеми, тъй като скоковете се дължат просто на факта, че круизните лайнери са били принудени да преработят своите маршрути, които са предвиждали спиране в украински пристанища.

Речни круизи

Важен развиващ се пазар в Европа са речните круизи, които вече генерират голям брой пътници за речните пристанища Видин/Лом и Русе. Движещите сили на този пазар са почти същите, както при морските круизи и следователно повечето съображения, споменати по-горе за морски круизи, са валидни и за речните круизи.

Реките Рейн/Майн/Дунав, които дават възможност на плавателните съдове да плават по целия път от Амстердам/Ротердам в Холандия до България, Румъния и дори Украйна, безусловно са най-важния воден път за речни круизи. Фактически годишният брой на пътниците рязко се увеличи през последните 5 години, нараствайки със среден темп от 10 % годишно.

Отправната точка на речните круизи често са големи столици, които са свързани към Рейн/Майн/Дунав, като Амстердам, или са сравнително близки, като Букурещ. Тъй като София е все още на повече от 3 часа път например от Видин на река Дунав, не се очаква България да стане домакин на отправни точки за някои круизи: няма важни летища, които да са разположени достатъчно близо до нейните пристанища на река Дунав.

Видин, Русе и други градове между тях вече се включват в повечето речни круизи. По този начин, тъй като общият брой пътници в речните круизи расте, няма причина това да не е положително за перспективите на този сектор за българските речни пристанища.

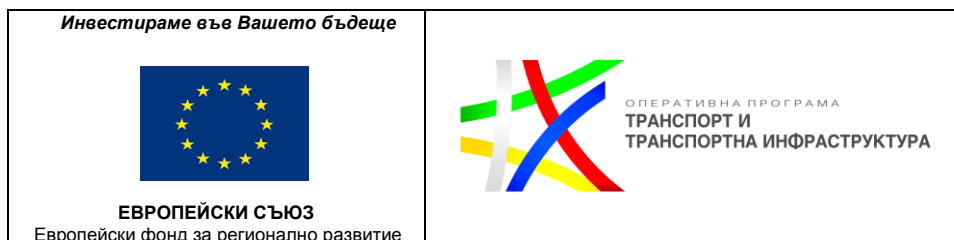
2.3. КОНКУРЕНТНА СТРУКТУРА НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР

Потенциални конкуренти на българските пристанища са четири пристанища извън България – Солун (Гърция), Пирея (Гърция), Амбарли (Турция) и Констанца (Румъния). Пристанище Текирдак (понастоящем в процес на развитие) би могло потенциално също да се превърне в конкурент и да отнеме част от пазарния дял на Амбарли.

От анализа на четирите конкуриращи се пристанища могат да се направят следните заключения:

- Единствено Констанца притежава съответни инфраструктурни възможности, за да конкурира българските морски пристанища при товари, различни от контейнерните
- Инвестиционните проекти в региона са свързани в повечето случаи с контейнерите товари и ще увеличат конкурентоспособността на Пирея и Амбарли. Инвестициите се отнасят за инфраструктурата на пристанищата и/или хинтерланда.

Анализът на физическата инфраструктура и съоръженията за обработване на речните пристанища води до заключението, че българските пристанища са най-конкурентни по отношение на българския хинтерланд. Не се очаква да възникне конкуренция от страна на румънските или сръбските речни пристанища.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Разходи за транспорт в хинтерланда

Анализът на разходите за транспорт в хинтерланда води до заключението, че българските пристанища по принцип заемат добра позиция по този показател. Единствено за Южния централен район има пристанище извън България (Солун), което е по-рентабилно от българските по отношение на превоз до крайната дестинация. В таблицата по-долу са представени най-рентабилните пристанища по региони съгласно анализа.

Таблица 6-17 Най-рентабилни пристанища по региони в България

Класиране	Северозападен регион	Северен централен район	Североизточен район	Югозападен район	Южен централен район	Югоизточен район
1	Варна	Бургас	Варна	Солун	Бургас	Бургас
2	Солун	Варна	Бургас	Бургас	Варна	Варна
3	Бургас	Констанца	Констанца	Варна	Солун	Констанца

От класацията на българските пристанища, показана в таблица 6-17, се вижда, че Бургас е с по-рентабилна възможност от Варна за повечето райони на България, с изключение на Северозападния и Североизточния район. При речните пристанища същото важи за пристанище Русе, което е изпреварено от Видин/Лом единствено за Северозападния и Югозападния район.

Таблица 6-18 Най-добри пристанища за българския хинтерланд на база на разходите за транспорт

Класиране	Северозападен регион	Северен централен район	Североизточен район	Югозападен район	Южен централен район	Югоизточен район
Морски пристанища						
1	Варна	Бургас	Варна	Бургас	Бургас	Бургас
2	Бургас	Варна	Бургас	Варна	Варна	Варна
Речни пристанища						
1	Видин/Лом	Русе	Русе	Видин/Лом	Русе	Русе
2	Русе	Видин/Лом	Видин/Лом	Русе	Видин/Лом	Видин/Лом

Контейнери

На база на разходите за транспорт в хинтерланда и на качествената оценка, направена на основата на бъдещите подобрения, очаквани за всяко пристанище, прогнозната оценка на бъдещите пазарни дялове при контейнерите е следната:

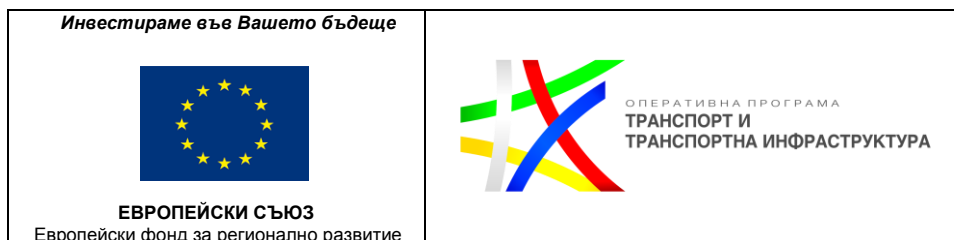
Бургас ще се превърне в най-важното пристанище за всички райони на България с изключение на Североизточния.

Пирея и Амбарли ще увеличат пазарния си дял за всички райони на България, основно за сметка на Солун. Причината за това увеличение е основно в пазарната тенденция за увеличаване на важността на големите централни пристанища, където разходите за транспорт по море са намалени до ниво, което компенсира по-високите разходи за сухопътен транспорт.

Пазарният дял на Констанца в Южна България намалява, но този в Северна България донякъде се увеличава.

Пазарният дял на Варна намалява във всички райони с изключение на Южния централен район, за който тя си остава най-важното пристанище

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Ако важноста на пристанище Текирдик се увеличи, то ще отнеме пазарен дял от Амбарли и/или другите пристанища извън България.

Пакетирани товари, които могат да се транспортират в контейнери

Смята се, че пазарът за пакетирани товари, които могат да се транспортират в контейнери, е запазен за българските пристанища, тъй като по принцип той не се обслужва от линейното корабоплаване и следователно е по-вероятно корабите да плават до пристанището, разположено най-близо до крайната дестинация (пазар от точка до точка). В България пазарът се поделва между морските и речните пристанища, като при речните пристанища по принцип се избира най-близкото.

Като следствие от анализа, не се очакват революционни промени в пазара. Следователно се очаква текущите пазарни дялове на всяко пристанище да останат непроменени.

Пакетирани товари, които не могат да се транспортират в контейнери

Смята се, че пазарът за метали е запазен за българските пристанища, тъй като по принцип той не се обслужва от линейното корабоплаване и следователно е по-вероятно корабите да плават до пристанището, разположено най-близо до крайната дестинация (пазар от точка до точка). В България пазарът се поделва между морските и речните пристанища, като при речните пристанища се смята, че се избира най-близкото. Приема се, че пристанищата районите на Русе, Лом и Видин притежават подобни съоръжения.

Метали

Относно металите могат да се направят следните заключения

- Очаква се Бургас да остане най-важното пристанище за обработка на метали.
- Във Варна понастоящем се обработват пренебрежимо малки количества, като се очаква, че това ще продължи.
- Очаква се количествата товари, обработвани понастоящем в Русе, да се запазят непроменени, тъй като началните им точки и крайните им дестинации се намират в държави, в които конкурентоспособността на морските пристанища е по-ниска, например в Унгария и Австрия.

Сярна киселина

Известно е, че БМФ Порт Бургас АД, концесионерът в Бургас, планира да инвестира в съоръжения за обработка на сярна киселина. Очаква се те да бъдат завършени през 2017 г. Следователно могат да се направят следните заключения:

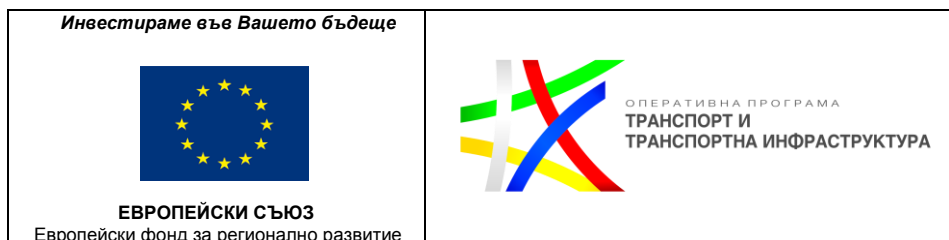
- Варна, където понастоящем се обработват всички количества сярна киселина, ще отстъпи голяма част от пазарния си дял на новите съоръжения в Бургас.
- Въз основа на разговорите с оператора на терминала в Бургас се очаква, че към 2020 г. пазарът ще бъде разделен така, че всяко пристанище ще обработва около 50 % от количествата.

Машини

При машините са от значение само пристанища Русе и Бургас.

Могат да се направят следните заключения:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- В Русе се обработват машини, предназначени основно за селскостопанския сектор в Румъния. Това е най-добре оборудваното пристанище за такива дейности в българо-румънския участък на река Дунав и се очаква то да запази текущия си пазарен дял.
- В Бургас се обработват машини, предназначени за българския пазар. Тъй като основните промишлени предприятия в България се намират в южната част на страната, където пристанище Бургас има предимство, очаква се че то да запази текущия си пазарен дял.

Насипни товари

Смята се, че пазарът за насипни товари е запазен за българските пристанища, тъй като по принцип той не се обслужва от линейното корабоплаване и следователно е по-вероятно корабите да плават до пристанището, разположено най-близо до крайната дестинация (пазар от точка до точка). В България пазарът се поделва между морските и речните пристанища, като при речните пристанища по принцип се избира най-близкото.

Насипни зърнени товари

За насипните зърнени товари могат да се направят следните заключения:

- В резултат на инвестициите на БМФ Порт Бургас в съоръжения за обработка на насипни зърнени товари, Бургас ще отнеме част от пазарния дял на Варна;
- Пристанища Русе и Лом не увеличават пазарния си дял, но и не го намаляват. Въпреки връзката им с пристанище Констанца, което е добре оборудвано за обработка на насипни зърнени товари, проблемите с навигацията по река Дунав ограничават възможностите за растеж.

Руда/концентрати

По отношение на обработката на руда могат да се направят следните заключения:

- В пристанище Варна се обработват нерегулярни количества меден концентрат.
- БМФ Порт Бургас АД планира да инвестира в съоръжения за обработка на меден концентрат в пристанищен терминал Бургасизток 2. Очаква се тези съоръжения да бъдат завършени през 2017 г. В резултат от това се очаква Бургас да отнеме известни количества от Варна и да се превърне в единственото пристанище за обработка на меден концентрат.

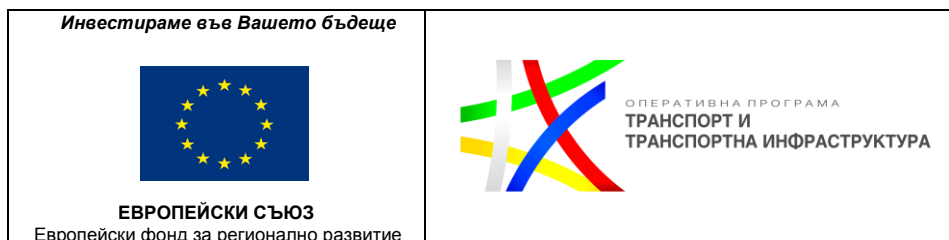
Въглища

Тъй като не е известно да има планове за инвестиции в съоръжения за обработка на въглища в Бургас или в други пристанища, очаква се, че докато има внос на въглища в България, Русе и Варна да продължат да бъдат предпочитани пристанища и пазарните им дялове ще останат същите.

Други

- Най-големият циментов завод се намира в региона на Варна. Затова се очаква, че Варна ще остане най-конкурентното пристанище за обработка на цимент и клинкер, тъй като

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

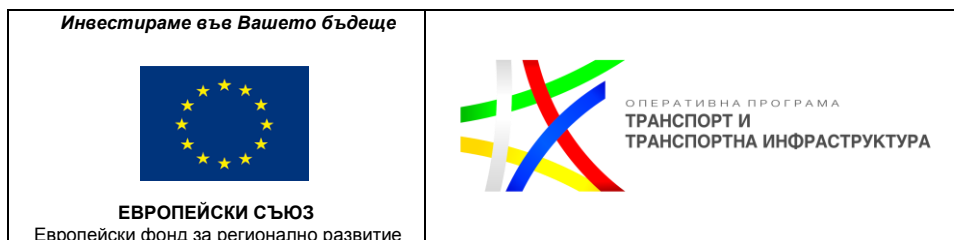
големите количества, идващи от близкия завод, му осигуряват икономии от мащаба, необходими, за да остане рентабилно и за заводите, намиращи се в други райони на страната.

- Повечето химикали са предназначени за производството на изкуствени торове в Североизточния район на България. Очаква се тези заводи да продължат да работят и да останат на същото място. Поради факта, че пристанище Варна има явно предимство по отношение на транспорта в хинтерланда в сравнение с другите пристанища в региона, не се очаква те да го конкурират. Същото важи и за изкуствените торове, тъй като основният пазар за тях се намира в северната част на страната и не е известно да има планове за инвестиции в специализирани съоръжения за обработка в пристанище Бургас, които биха могли да му донесат предимство.
- Инертните материали се обработват най-вече в пристанище Русе. Те включват основно пясък за промишлени цели, предназначен за производство на стъкло в Австрия. Единственият конкурент при тези продукти биха могли да бъдат пристанище Видин/Лом. Тъй като обаче пясъкът, използван за производство на стъкло, се добива в Южния централен район на България, се очаква, че Русе ще запази конкурентното си предимство.

Течни горива

В съответствие с анализа могат да се направят следните заключения за течните горива: Могат да се направят следните заключения за течните горива:

- Единствената голяма рафинерия в България се намира в Бургас.
- Рафинериите и съоръженията за обработка в Констанца и Мидия (Румъния) се фокусират най-вече върху транзитните товари към Западна и Северна Румъния
- По тази причина се смята, че Бургас ще запази текущия си пазарен дял, а терминалът във Варна ще продължи да обработва известни количества течни горива, но те ще останат относително ограничени.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3. АНАЛИЗ НА ПРИСТАНИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Пристанищната система на Република България влияе съществено върху икономиката на страната. Системата е съставена от два типа пристанища - морски и речни:

- Морските пристанища са разположени на черноморския бряг, представляващ съответно източната граница на България.
- Речните пристанища са разположени по протежението на българския участък от река Дунав, представляващ северната граница на страната.

Граничното положение на тези пристанища е предпоставка за ключовата им роля в икономиката на страната поради факта, че всички стоки превозвани по вода, независимо от това дали са предназначени за вътрешния пазар или са транзитно преминаващи, се обработват в тях.

В съответствие със ЗМПВВППРБ, Националната пристанищна система включва:

- Пристанища за обществен транспорт с национално значение
- Пристанища за обществен транспорт с регионално значение
- Яхтени пристанища – съгласно чл. 108 на ЗМПВВППРБ
- Рибарски пристанища - съгласно чл. 107 на ЗМПВВППРБ
- Специализирани пристанища - съгласно чл. 109 на ЗМПВВППРБ

3.1. КОЛИЧЕСТВЕН АНАЛИЗ НА ПРИСТАНИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

3.1.1. ДЪЛЖИНА НА КЕЙОВИЯ ФРОНТ НА БЪЛГАРИЯ

Пристанищата са скъпи и сложни инженерни хидротехнически транспортни логистични възли с дълъг срок на живот. Те свързват водния транспорт (морски и речен) със сухопътния транспорт (железопътен, автомобилен, тръбопроводен, лентов).

В изпълнение на функционалното си предназначение всяко едно пристанище представлява район за концентрация и трансформиране на товаропотоците от един вид транспорт в друг. Осъществяването на необходимите функционални връзки между отделните структурни звена и компоненти е свързано основно с кейова претоварна дейност, тилова претоварна дейност и складова дейност.

Кеят е основното хидротехническо пристанищно съоръжение, на което могат да пристават корабите осъществяващи товарооборота по вода.

Дължината на кейовия фронт е основният параметър, от който зависи броя на обособените корабни места за едновременна обработка на пристаналите кораби и предопределя капацитетните възможности на товарооборота.

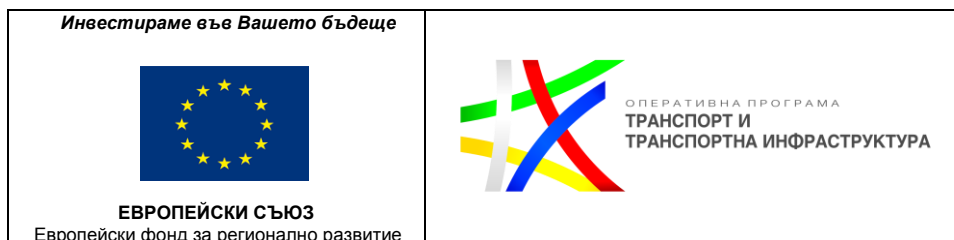
Националната пристанищна система на Република България към момента разполага с 14 628 м. обща дължина на кейовия фронт в морските пристанища за обществен транспорт и 13 964 м. в речните пристанища за обществен транспорт.

Кейовият фронт на морските пристанища за обществен транспорт с национално значение е 13 081 м. като на него са обособени 69 броя товарни, 8 броя пътнически и 11 броя служебни корабни места.

Кейовият фронт на морските пристанища за обществен транспорт с регионално значение е 1748 м. като на него са обособени 13 броя товарни корабни места и 6 броя пътнически.

Разпределението на морската пристанищната мрежа по райони е както следва:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-19 Морска пристанищната мрежа по райони

Пристанищен район		Предназначение и Брой корабни места				
		товарни	фериботни	За наливни	пътнически	служебни
Варна	С национално значение	41	2	3	2	1
	С регионално значение	4			0	0
Бургас	С национално значение	17		5	6	10
	С регионално значение	9			0	0

Кейовият фронт на Речните пристанища за обществен транспорт с национално значение е с обща дължина от 9 080 м., на който са обособени 44 броя товарни, 5 броя за ро-ро превози, 14 броя пътнически и 3 броя служебни корабни места.

Кейовият фронт на Речните пристанища за обществен транспорт с регионално значение е с обща дължина от 4 964 м., на който са обособени 30 броя товарни, 2 броя за ро-ро превози, 3 броя пътнически и 12 броя служебни корабни места.

Разпределението на речните корабни места по райони е както следва:

Таблица 6-20 Разпределението на речните корабни места по райони

Пристанищен район		Предназначение и Брой корабни места				
		товарни	Ро-ро	За наливни	пътнически	служебни
Русе	С национално значение	23	4		9	0
	С регионално значение	21		4	3	11
Лом	С национално значение	15			1	0
	С регионално значение	1	1			1
Видин	С национално значение	6	1		4	3
	С регионално значение	2	1	2		1

3.1.2. ПРИСТАНИЩА И ПРИСТАНИЩНИ ТЕРМИНАЛИ

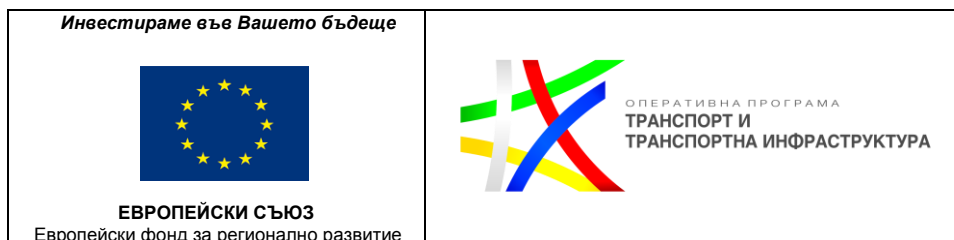
Пристанище за обществен транспорт е всяко пристанище, в което се извършват срещу заплащане пристанищни услуги и други съпътстващи дейности от/на кораби и сухоземни транспортни средства, което е достъпно без ограничение за всички кораби и товари.

За да може едно пристанище за обществен транспорт да бъде в експлоатация трябва да притежава валидно Удостоверение за експлоатационна годност и да бъде вписано в регистъра на пристанищата за обществен транспорт.

Територията на пристанищата за обществен транспорт включва един или повече терминали. Според собствеността на територията пристанищата се делят на:

1. пристанища с национално значение, при които територията, върху която са разположени е собственост на държавата - публична държавна собственост.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

2. пристанища с регионално значение, при които територията, върху която са разположени може да бъде на държавата, общините и на юридически или физически лица.

Пристанищата и пристанищни терминали за обществен транспорт с които разполага Националната пристанищна система на Република България териториално са разделени в следните райони:

1. пристанище Бургас с район на действие от географския паралел на българо-турската граница до географския паралел на нос Емине;

2. пристанище Варна с район на действие от географския паралел на нос Емине до географския паралел на българо-румънската граница;

3. пристанище Русе с район на действие от километър 374,100 до километър 645 от българския участък на р. Дунав.

4. пристанище Лом с район на действие от километър 645 до километър 845,650 от българския участък на р. Дунав;

3.1.2.1. МОРСКИ ПРИСТАНИЩА

Морските пристанища за обществен транспорт, които са разположени в района на пристанище Бургас са следните:

ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ БУРГАС

Пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас се състои от следните пристанищни терминали:

Пристанищен терминал Бургас - Изток 1

Пристанищен терминал Бургас - Изток 1 разполага с кейов фронт с обща дължина 2 147 м., на който са обособени 15 корабни места – от корабно място № 0 до корабно място № 14. Общата площ на терминала е 338 880 кв.м.

Корабно място № 0 се използва за приставане на яхти и лодки. Корабни места № № 1 и 2 са предназначени за обслужване на пасажерски кораби. Корабни места № № 3, 4, 5, 7, 8, 9 и 10 се използват за приставане на влекачи на Портовия флот и малки катери. Корабно място № 14 е предназначено за плаващата работилница и не функционира.

Корабни места № № 1 - 5 /до тютюневия склад включително/ са част от територията на проекта „Супер Бургас“ - първи етап.

На корабни места № 1 и № 2 акостират пасажерски кораби, като за целта през 2013 г. е построена модерна морска гара – I етап. Капацитетът на Морската гара е 1 000 пътника/час.

За обработка на товарни кораби се използват 4 бр. корабни места - №№ 6, 11, 12 и 13.

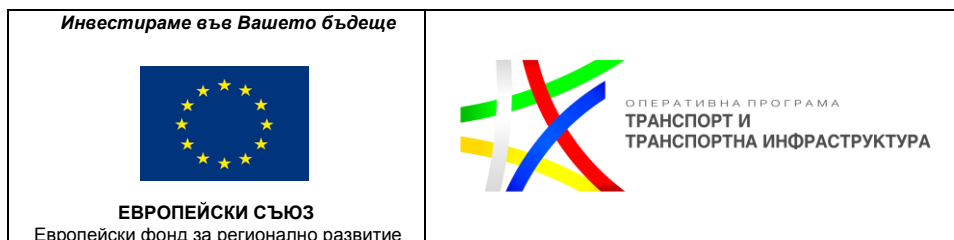
Кейовото претоварно оборудване се състои от 17 броя ел. портални пристанищни крана с товароподемност от 6 тона до 20 тона.

Тиловата механизация се състои от 4 бр. козлови ел. крана, които са разположени на релсови подкранови пътища, както и други мобилни претоварни машини.

Пристанището разполага с:

- Открити складови площи -35 000 кв.м.;
- Закрити складови площи -26 000 кв.м.;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Магазия за съхранение на тютюн – 6 етаж с РЗП 12 000 кв.м.;
- Специализиран склад за обработка и съхранение на цимент – 10 000 куб.м.;
- Резервоар за масла – 1 000 куб.м.

На пристанищния терминал се обработват основно генерални и насипни товари, като процентното съотношение през последните две години е 39 % - генерални товари и 61 % - насипни товари.

Пристанищен терминал Бургас - Изток 2

Пристанищен терминал Бургас - Изток 2 е с обща площ 419 468 кв.м. Терминалът е съставен от две териториално обособени зони - пристанищен терминал 2А и пристанищен терминал „Насипни товари“.

Общата дължина на кейовия фронт е 1 592 м., в т.ч. на терминал „Насипни товари“ - 800 м. и на терминал 2А - 792 м.

На терминал Бургас Изток – 2 са разположени девет корабни места и един 1 пирс, от които на терминал „Насипни товари“ – пет корабни места и пирс, а на терминал 2А – четири корабни места.

Проектната дълбочина на повечето корабни места е 11,50 м., а за две от тях е 15,50 м.

Кейовото претоварно оборудване се състои от:

- терминал Насипни товари - 4 бр. ел. портални пристанищни крана с товароподемност от 6 тона до 20 тона;
- терминал 2А - 4 бр. портални пристанищни крана и 2 бр. грайферни разтоварачи тип "VASU".

Пристанищен терминал Бургас Изток 2 разполага с багери, вагонотоварителна станция и система от гумено-лентови транспортъори, както и от коштоваръчни машини и друга мобилна претоварна техника.

Пристанищен терминал Бургас - Изток 2 разполага с:

- Открити складове с обща площ от 168 568 кв.м., в т.ч.
- Закрити складове с обща площ от 6 615 кв.м.,
- Метални резервоари за спирт - 16 бр. с вместимост 80 тона всеки;
- Буферен склад за течни горива - 5 бр. резервоари с вместимост 1 500 тона всеки;
- Ж.п. и авто-наливни естакади.

Пристанищен терминал Бургас - Запад

Пристанищен терминал Бургас - Запад разполага с 6 корабни места - № № 15, 21, 22, 23, 24 и 25. Дълбочина пред корабните места е от 6,50 до 11,50 м.

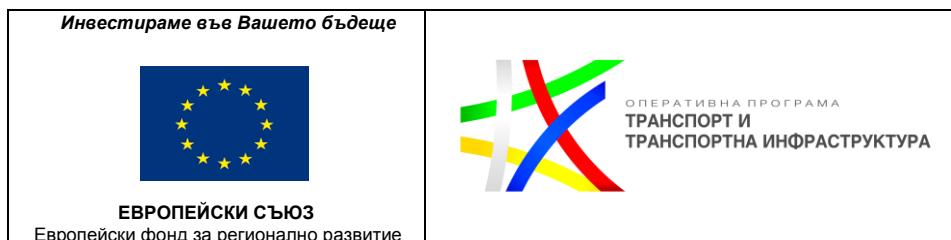
Общата площ на пристанищен терминал Бургас Запад е 562 785 кв.м.

Кейовото претоварно оборудване се състои от 9 ел. портални пристанищни крана с товароподемност до 20 тона, два мобилни кран тип с товароподемност 100 тона и една зърнотоварачна машина.

Пристанището разполага с:

- Открити складови площи - 131 370 кв.м.;
- Закрити складови площи - 55 040 кв.м.;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

На пристанището се обработват основно контейнери, генерални товари и насипни товари.

Пристанищен терминал Росенец

Пристанищен терминал Росенец е предназначен за обработка на наливни товари – суров нефт, нефтопродукти и химикали. Общата площ на терминала е 37 950 кв.м. Акваторията позволява маневриране на кораби с дължина до 260 м. Пристанищен терминал Росенец разполага с три пирса – пирс № 1, пирс № 2 и пирс № 3.

Пристанищният терминал не разполага със складова база, като за съхранение на товарите се използва разположената в съседство складова база на „Лукойл“ АД.

Пристанищен терминал Несебър

Пристанищен терминал Несебър е предназначен за обработка на пътнически кораби за линейно, круизно и крайбрежно плаване. Общата площ на терминала е 17 066 кв.м. Той разполага с 3 корабни места с дълбочини от 4 до 8 м. и вълнолом.

ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С РЕГИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ В РАЙОНА НА БУРГАС

Морските пристанища за обществен транспорт с регионално значение, които са разположени в района на пристанище Бургас са следните:

Пристанище Кораборемонтен завод „Порт Бургас“

Пристанище КРЗ "Порт Бургас" е разположено на територия с площ 44 000 кв.м. в южната част на гр. Бургас. Обща площ на пристанището е 66 313 кв.м.

Общата дължина на кейовия фронт е 202 м.

Пристанището разполага с две корабни места. Дълбочината пред корабните места е 10,50 м.

Предназначено е за обработка и съхранение на генерални и насипни товари.

Кейовите претоварни работи се извършват чрез три електропортални крана.

Пристанището разполага с открити и закрити складове както следва:

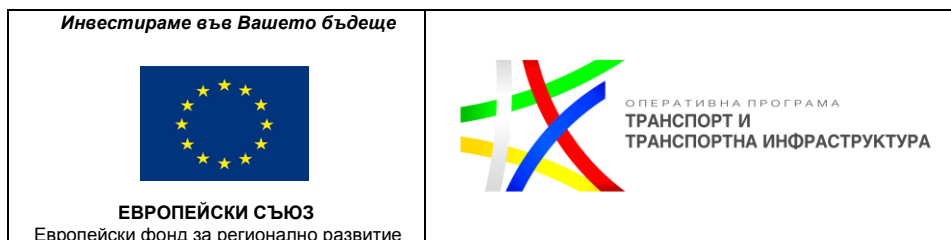
- ✓ открита складова площ – 11 049 кв.м.;
- ✓ закрыта складова площ – 8 152 кв.м.;
- ✓ силози за съхранение на зърнени товари с капацитет 18 680 куб.м.
- ✓ сертифициран закрыт склад за съхранение на зърнени товари с площ 1 500 кв.м

Бургаски корабостроителници „Южен кей – Л“

Пристанище „Бургаски корабостроителници Южен кей – Л“ е разположено в най-южната част на Промислена зона „Юг - Изток“ („Южна промислена зона“) на гр. Бургас. Обща площ на пристанището е 123 363 кв.м.

Пристанището разполага с две корабни места с обща дължина на кейовия фронт 250 м. и дълбочина - около 7,20 м.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Кейовите претоварни работи се извършват чрез електрически пристанищен кран с товароподемност 16 тона, както и три мобилни хидравлични багера: „Зенебоген“ - 1 бр. и „Фукс“ - 2 бр.

Пристанището разполага с открити и закрити складове както следва:

- Закрити складове с обща площ 5 236 кв.м;
- Открити складове с обща площ 12 250 кв.м.

От досега реализирания товарооборот на пристанището най-голям дял имат отпадъците от метали (железен скрап), както и дървен материал (технологична дървесина и дърва за огрев).

Порт България УЕСТ

Пристанище Порт България УЕСТ е разположено на територия с площ 27 416 кв.м. в южната част на гр. Бургас.

Обща дължина на кейовия фронт 400 м. на която са обособени три корабни места с дълбочина между 6,00 м. и 8,50 м.

Пристанището разполага с открити и закрити складове както следва:

- Закрити складове с обща площ 5 940 кв.м;
- Открити складове с обща площ 6 600 кв.м.

Кейовите претоварни работи се извършват чрез четири пристанищни крана с товароподемност 6 - 12 тона.

Основният обработван товари са цветни метали и стомана, цитрусови плодове, течни товари (без нефтени), дървени плоскости и трупи, и строителни материали.

Трансстрой Бургас

Разположено е в гр. Бургас, Южна промишлена зона – кв. “Победа”. Общата площ на пристанището е 6 500 кв.м. Обособени са две корабни места с обща дължина на кейовия фронт 180 м. Максималната дълбочина пред корабните места е 5,50 м.

Пристанището разполага с открити и закрити складове както следва:

- Закрити складове с обща площ 1 356 кв.м;
- Открити складове с обща площ 3 050 кв.м.

Пристанище „Трансстрой – Бургас“ се използва за обработка и съхранение на генерални товари, наливни товари от хранителен произход и поща.

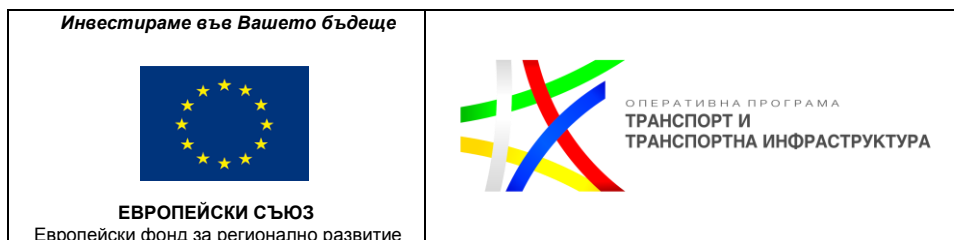
Пристанище Ахтопол

Разположено е в гр. Ахтопол, Община Царево. Общата площ на пристанището е 566 кв.м. Общата дължина на кейовия фронт 186 м. Максималната дълбочина пред корабните места е 1,00 - 3,00 м.

Обособени са три специализирани зони както следва:

- Зона за пътнически услуги – 25 м;
- Зона, която отговаря на характеристиките на пристанище по чл. 107 – рибарско пристанище – 115 м;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Зона, която отговаря на характеристиките на пристанище по чл. 108 – яхтено пристанище – 46 м.

Пристанище Поморие

Разположено е в гр. Поморие. Общата площ на пристанището е 7441 кв.м. Общата дължина на кейовия фронт 385 м. Максималната дълбочина пред корабните места е 7,20 м.

Обособени са три специализирани зони както следва:

- Зона за пътнически услуги – 2 бр. корабни места по 80 м;
- Зона, която отговаря на характеристиките на пристанище по чл. 107 – 967,50 кв. м. рибарско пристанище с кей – 112,50 м;
- Зона, която отговаря на характеристиките на пристанище по чл. 108 – – 967,50 кв. м.; яхтено пристанище с кей – 112,50 м.

Пристанище Царево

Разположено е в гр. Царево. Общата площ на пристанището е 17551 кв.м. Общата дължина на кейовия фронт 313 м. Максималната дълбочина пред корабните места е 3,80 м.

Обособени са три специализирани зони както следва:

- Зона за пътнически услуги – 1 бр. корабни места по 16 м;

Зона, която отговаря на характеристиките на пристанище по чл. 108 –яхтено пристанище с 3 бр. корабни места – 134 м.

Морските пристанища за обществен транспорт, които са разположени в района на пристанище Варна са следните:

ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ ВАРНА

Пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна се състои от следните пристанищни терминали:

Пристанищен терминал Варна – Изток

Пристанищен терминал Варна - Изток е разположен на територия с площ от 342 961 кв.м. и се намира в южната част на гр. Варна.

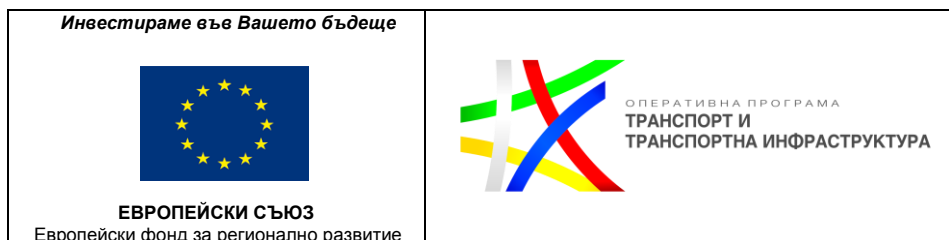
Пристанищният терминал разполага с 14 бр. корабни места, от които две са предназначени за обслужване на пасажерски кораби и едно място се използва от Портови флот.

Дълбочината пред корабните места е от 7,50 м. пред корабни места №№ 3 - 5 до 11,50 м. пред корабни места №№ 7- 9 и корабно място № 11.

На територията на пристанището има изградени закрити складове /10 бр. магазини/ с обща площ 26 632 кв.м., както и открити складови площадки с обща площ 33 630 кв.м.

Кейовото оборудване се състои основно от 25 броя релсови ел. портални стрелови пристанищни кранове с товароподемност в границите от 5 тона до 32 тона, един специализиран контейнерен кран тип “Пасико” с товароподемност 30.5 тона и една товарачна машина за обработка на зърно с непрекъснато действие, с производителност 300 тона/час.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

На 4 километра от пристанището се намира Складова база „Сухо пристанище“, която разполага със:

- откритите складови площи 60 000 кв.м.;
- закритите му складови площи 14 400 кв.м.

Пристанищен терминал Варна – Запад

Пристанищен терминал Варна - Запад е разположен в Белославското езеро на територия с обща площ 1 826 799 кв.м.

За бъдещо разширение пристанищния терминал разполага с още 333 771 кв.м. площ, която е резервирана територия за изграждане на терминал за опасни товари

Пристанищният терминал разполага с 22 (двадесет и две) корабни места с обща дължина на кея 3 430 м., с проектна дълбочина на акваторията до 11,50 м. под средното водно ниво.

Пристанищният терминал разполага с открити складове с обща площ 346 393 кв.м., закрити складове с обща площ 25527 кв.м. и резервоари с обем 10 000 куб. м. за течни товари. На територията на терминала има закрит склад, собственост на „Агрополихим“ с площ 10 125 кв.м.

Кейовото оборудване се състои от 25 броя универсални стрелови ел.портални пристанищни кранове с товароподемност от 10 тона до 16 тона, 4 броя мобилни стрелови кранове с товароподемност 75 тона и 100 тона, два портални крана за обработка на контейнери с товароподемност 35 тона и три кейови претоварни машини тип PVH за обработка на насипни товари и торби.

Пристанищен терминал ТЕЦ – Езерово

Пристанищен терминал ТЕЦ - Езерово е разположен в близост до топлоелектроцентралата в началото на канал 2. Построен е за осигуряване захранването с въглища на ТЕЦ „Варна“. Територията на терминала е с площ 6 142 кв.м.

Дължината на кейовия фронт е 600 м. Разполага с три корабни места, с проектна дълбочина на акваторията 13 м.

Кейовото оборудване се състои от четири ел. портални пристанищни крана тип „Атлант“ и два стрелови ел. портални пристанищни крана „Фамак“ с максимална товароподемност до 40 тона. Приема въглевози до DWT 50 000.

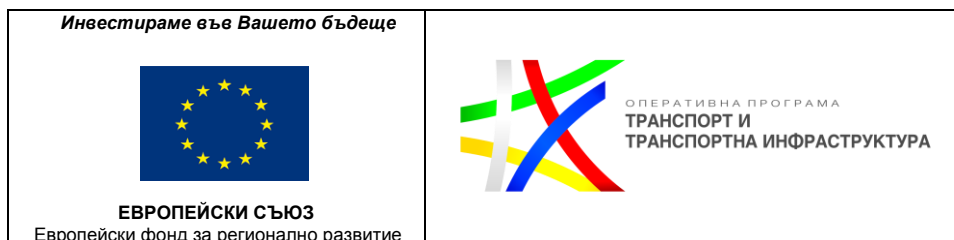
Пристанищният терминал не разполага със складови площи. При необходимост, складирането на товари се извършва в откритите складове на ТЕЦ „Варна“.

Пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна

Фериботен комплекс Варна е изграден в югозападната част на Белославското езеро за обслужване на фериботна линия „Варна – Иличовск“. Пуснат е в експлоатация през 1978 г. Терминалът е с обща площ от 378 662 кв.м.

Фериботният комплекс разполага с пирс с обща дължина от 200 м. с 2 гнезда, оборудвани с два преходни моста за връзка на сухоземните ж.п. линии с тези на палубите на корабите. Могат едновременно да пристават и да се обработват 2 бр. фериботни кораба с 12 900 DWT. Обявената безопасна дълбочина на газене на корабите е 8,70 м.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

На територията на Фериботния комплекс има предфериботен парк за вагони с руско междурелсие, който може да поеме два фериботни кораба едновременно. Има пункт за смяна на талигите на вагоните от руско /1 520 мм./ на европейско /1 435мм./ междурелсие и обратно, както и необходимите разпределителен и приемно - отправен парк за вагони с европейско междурелсие.

Пристанищен терминал Петрол Варна

Пристанищен терминал Петрол Варна е разположен на острова между стария и новия канал. Предназначен е да снабдява с нефт и нефтопродукти вътрешността на страната и региона.

За осъществяване на претоварните операции, пристанищният терминал разполага с три пирса, оборудвани с механизирани задвижвани гумени шлангове.

Площта на терминала е 16 423 кв.м.

Пристанищен терминал Петрол Варна не разполага със собствена складова база и за съхранение на обработваните товари се използва разположената в съседство Петролна складова база Варна, собственост на „Варна Сторидж“ ЕООД, която разполага с резервоари с вместимост около 60 000 тона нефт и нефтопродукти, както и Меласова база - Варна, която разполага с два резервоара за меласа, всеки с вместимост 10 000 тона.

Пристанищен терминал Леспорт

Пристанищен терминал Леспорт е разположен на северния бряг на Варненското езеро на около 10 км западно от Варна, непосредствено след гара Тополи.

Общата площ на пристанищния терминал е 124 000 кв.м.

Дължината на кейовия фронт е 475 м. Обособени са три корабни места с дълбочина съответно 8 м., 7.2 м. и 5 м.

Пристанищен терминал „Леспорт“ разполага с пет ел. портални пристанищни крана тип „Кировец“ с товароподемност 10 тона.

Пристанищен терминал „Леспорт“ разполага с:

- Откритите складови площи - 52 000 кв.м.;
- Закритите складове - 863 кв.м.

Пристанищен терминал Балчик

Пристанищен терминал Балчик е разположен в гр. Балчик на около 40 км североизточно от гр. Варна.

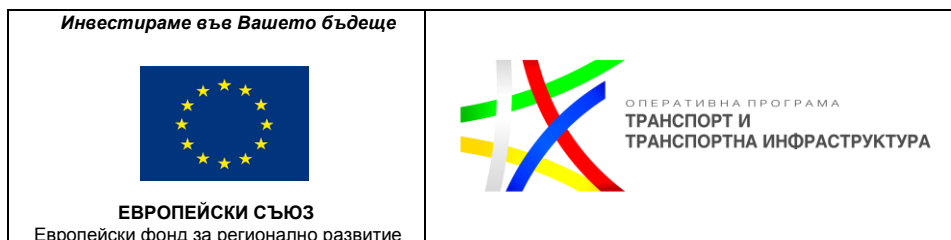
Пристанищен терминал Балчик разполага с кей с дължина 164 м. и дълбочина 7.3 м. Обособени са две корабни места.

Кейовото претоварно оборудване се състои от два ел. портални пристанищни крана с товароподемност 10 тона.

Пристанището разполага с:

- Открити складови площи - 3 700 кв.м.;
- Силозно съоръжение за обработка и съхранение на зърнени товари с общ обем 2 780 куб.м.;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Система от авторазтоварище, елеваторна кула, естакади и система от транспортъори с непрекъснат транспорт.

На терминала се обработват основно зърнени товари и малки количества генерални товари.

ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С РЕГИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ В РАЙОНА НА ВАРНА

Пристанище Одесос ПБМ – Варна

Разположено е на територията на община Варна.

Пристанището разполага с едно корабно място, оборудвано с един портален кран.

Предназначено е за обработка на генерални и насипни товари.

Общата дължина на кейовия фронт е 271 м.

Пристанището разполага с открити и закрити складове както следва:

- ✓ Открита складова площ - 17 000 кв.м. – за съхранение на насипни товари;
- ✓ Закрита складова площ – 5860 кв.м.

Терминал за базови масла, част от Пристанище ПЧМВ – Варна

Разположен е на територията на гр. Варна, район Аспарухово, „Южна промишлена зона“. Терминалът разполага с пристан, оразмерен за приемане на танкери с дължина 130 м и дълбочина 8,50 м. Предназначението на терминала е за извършване на товаро-разтоварни дейности с нефтоналивни товари от/на танкери и сухопътни превозни средства.

На територията на терминала са изградени 16 броя резервоари с обща вместимост 24000 м3. Изградени са технологична помпена станция, жп наливна естакада за едновременно товарене/разтоварване на 8 броя жп цистерни, автоналивна естакада и операторна зала.

Пристанище ПЧМВ – Варна

Разположено е на територията на гр. Варна, район Аспарухово, „Южна промишлена зона“. Територията, върху която е разположен терминала е с площ 8 334 кв. м.

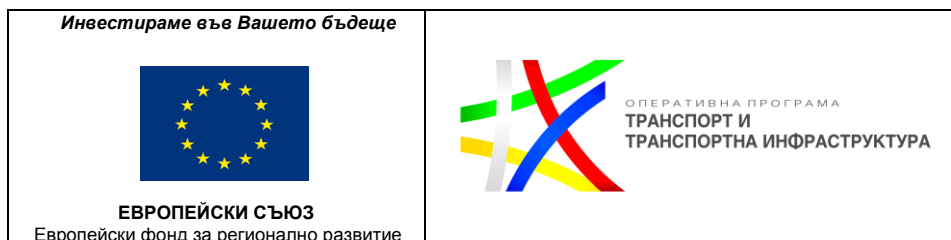
Общата дължина на кейовия фронт е 115м. и дълбочина 8,50 м и разполага с едно корабно място. Предназначено е за обработка на генерални товари, контейнери, нефтоналивни и насипни товари.

Оборудването се състои от 1 бр. портален пристанищен кран с товароподемност 8/16 тона и два автокрана тип „Готвалад“ с товароподемност 50 т. и 36 т.

Пристанището разполага с открити и закрити складове както следва:

- ✓ Открита складова площ – 600 кв.м.;
- ✓ Закрита складова площ - 700 кв.м.;
- ✓ Силозен склад – 12830 куб.м. - за съхранение на зърнени товари;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3.1.2.2. РЕЧНИ ПРИСТАНИЩА

ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ РУСЕ

Пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе, включва следните пристанищни терминали:

Пристанищен терминал Русе – Изток

Пристанищен терминал Русе - Изток е разположен в Източна промишлена зона на град Русе, на десния бряг между км. 489,287 и км. 490,993 по поречието на река Дунав.

Общата площ на пристанищната територия е 825 533 кв. м., като приблизително 400 000 кв.м. от нея са необлагородени терени, предвидени за бъдещо развитие.

Пристанищен терминал Русе - Изток разполага с 5 кейови стени с обща дължина 1 618 м., на които са разположени 14 корабни места, две от тях са предназначени за обработка на Ро-Ро кораби. Проектната дълбочина пред корабните места е 2,50 м. при воден стоеж „0“ при пегела на гр. Русе.

Кейовото претоварно оборудване се състои от 14 бр. ел. портални пристанищни крана с товароподемност от 5 тона до 32 тона.

Пристанищен терминал Русе - Изток разполага със закрити и открити складове както следва:

- Закрити складове с обща площ 15 800 кв.м;
- Открити складове с обща площ 190 500 кв.м.

За тилова претоварна дейност пристанището разполага с 2 бр. ел. портални пристанищни крана, които са разположени на релсов подкранов път на втора линия, както и други мобилни претоварни машини.

Пристанищен терминал Русе – Запад

Пристанищен терминал Русе - Запад е разположен в Западна промишлена зона на град Русе на десния бряг на реката между км. 497,625 и км. 495,923 по поречието на река Дунав.

Пристанищният терминал се състои от два участъка, разположени от двете страни на лимана.

Първи участък е с площ от 29 294 кв.м. Кейовата стена е Г - образна вертикална, с обща дължина 280 м. Дълбочината пред корабните места е 2,50 м. от кота „0“ на водомерната рейка.

Обособени са три корабни места, като две от тях са предназначени за извършване на товаро-разтоварна дейност и едно - за предоставяне на морско-технически услуги.

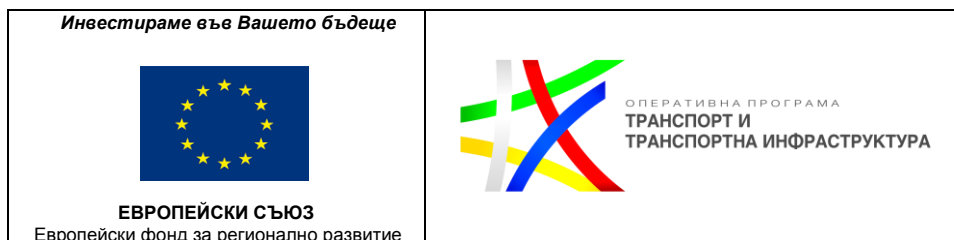
Втори участък представлява пирс със северен кей, разположен на открития Дунав и южен кей -към лимана с обща площ 87 804 кв.м.. Общата дължина на кейовия фронт е 1 238 м. Обособени са девет корабни места – пет на северния кей и четири - на южния кей.

Кейовото претоварно оборудване се състои от 9 бр. ел. портални пристанищни крана с товароподемност от 5 тона до 10 тона.

Пристанището разполага с открити и закрити складове както следва:

- Закрити складове с обща площ 8 900 кв.м;
- Открити складове с обща площ 27 600 кв.м.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

За тилова претоварна дейност пристанището разполага със 2 бр. ел. портални пристанищни крана, които са разположени на релсов подкранов път на втора линия, както и други мобилни претоварни машини.

Пътнически терминал Русе – Център

Пристанищен терминал „Русе - Център“ е разположен в западната част на гр. Русе от км. 495,980 до км. 495,529 по поречието на река Дунав.

Пристанищен терминал „Русе - Център“ е с обща площ 11 799 кв. м.

Кейовата стена е с дължина 451 м. и дълбочина 2,5 м. при кота „0“.

На кейовата стена са обособени три корабни места, като едно от тях е съоръжено с понтон – предназначен за обслужване на пътнически кораби, както и за престой и обслужване на товарни кораби.

Пристанищен терминал Свищов

Пристанищен терминал Свищов е разположен в гр. Свищов, между км. 553,688 и км. 555,000 по поречието на река Дунав.

Кейовата стена е с дължина 922 м. и на нея са обособени осем корабни места. Седем от корабните места са предназначени за товаро - разтоварна дейност. Корабно място № 6 е оборудвано с понтон за обработка на пътнически кораби. Проектната дълбочина е 2,50 м., измерена от кота „0“ на водомерната рейка.

Освен посочените по-горе корабни места, пристанищен терминал Свищов разполага с още едно корабно място, предназначено за обработка на ро-ро кораби. То представлява наклонена рампа с опори, плаващ понтон и преходен мост към рампата.

Корабните места са оборудвани с 11 бр. електрически портални стрелови крана с товароподемност от 5 тона до 20 тона.

Пристанището разполага с 22 800 кв.м. открити складове, а закритата складова площ е 6 100 кв.м.

За тиловите претоварни работи пристанищен терминал Свищов разполага с мобилна претоварна техника и системи от гумено-лентови транспортъори за обработка на насипните товари от кейовата зона към тиловите открити складове.

Основните видове товари, които се обработват в пристанищен терминал Свищов са: инертни материали, въглища, железни руди, зърнени храни, дървени материали, минерални торове, метални изделия и други.

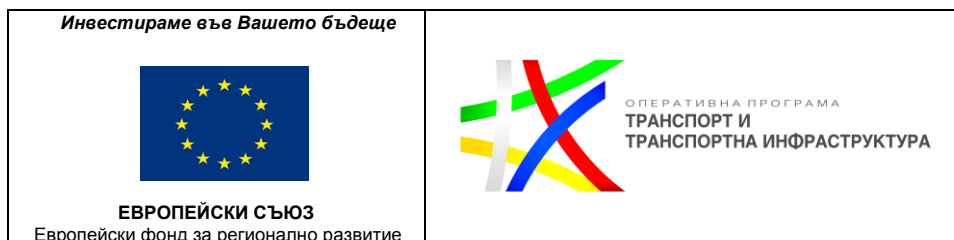
Пристанищен терминал Сомовит

Пристанищен терминал Сомовит е разположен на десния бряг на река Дунав при с. Сомовит между км. 607,300 и км. 607,596 по поречието на река Дунав.

Общата дължина на кейовия фронт е 354 м. Терминалът разполага с три корабни места, две от които са предназначени за товаро – разтоварна дейност и едно (с понтон) - за швартоване на самоходни кораби. Проектната дълбочина пред кея е 2,50 м., измерена при кота „0“ на водомерната рейка.

Общата площ на пристанищен терминал „Сомовит“ е 30 105 кв.м.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Кейовото претоварно оборудване се състои от 4 бр. ел. портални пристанищни кранове с товароподемност 5 тона и 1 бр. зърнотоварачна машина.

Пристанището разполага със закрити и открити складове както следва:

- **Закрити складове с обща площ 2 175 кв.м;**
- **Открити складове с обща площ 9 700 кв.м.**

За тилова претоварна дейност пристанището разполага с мобилни претоварни машини.

Пристанищен терминал Тутракан

Пристанищен терминал Тутракан е разположен в гр. Тутракан, между км. 432,680 и км. 432,530 по поречието на река Дунав.

Кейовият фронт на Пристанищен терминал Тутракан е с дължина 110 м. и на него са обособени две корабни места. Проектната дълбочина на акваторията пред кея е средно 2,50 м. при кота „0“ на водомерната рейка.

Общата площ на терминала е 4 414 кв.м.

Пристанищен терминал Тутракан разполага с открити складове с площ 2 500 кв.м.

Кейовото претоварно оборудване се състои от един ел. портален пристанищен кран с товароподемност 5 тона.

Корабно място № 2 е оборудвано с понтон. Предназначено е за обслужване на пътнически кораби и пътници, както и за акостиране на търговски кораби.

Фериботен терминал Никопол

Фериботен терминал „Никопол“ е специализиран за обработване на ро-ро кораби. Разположен е в западната част на гр. Никопол от км. 597,900 до км. 597,550 по поречието на река Дунав.

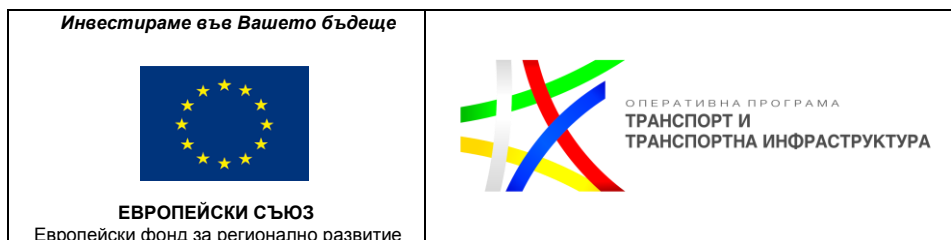
Фериботен терминал Никопол с обща площ 17 642 кв.м., разполага с Ро-Ро рампа, която е с дължина 114 м. Ширината на рампата е 30 м., като същата е покрита с монтажни стоманобетонени плочи.

На територията на терминала са изградени необходимите сгради за граничен контрол, паркинги за пристигащи и заминаващи автомобили, обслужващи и технически сгради и съоръжения.

Фериботен терминал Силистра

Фериботен терминал Силистра е разположен на км. 382,550 до 382,450 от устието на река Дунав. Терминалът е обособен като Ро-Ро и пътнически терминал. За приставане и обработка на Ро-Ро кораби терминалът разполага с наклонена рампа, с обща дължина 128 м. и ширината 30 м.

Терминалът е с площ 65 183 кв.м., на която са изградени необходимите сгради за граничен контрол, паркинги за пристигащи и заминаващи автомобили, обслужващи и технически сгради и съоръжения.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пътнически терминал Силистра

Пътнически терминал Силистра е разположен на км. 375,000 до км. 375,639 от устието на река Дунав. Дължината на кейовата му стена е 470 м., като на нея са обособени две корабни места. Проектната дълбочина пред корабните места е 2,50 м. при кота „0“ на водомерната рейка. Всяко от корабните места е оборудвано с понтон и преходен мост.

Терминалът е с площ от 17 772 кв. м. Предназначен е за обслужване на пътници и корабно бункерование.

ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С РЕГИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ В РАЙОНА НА РУСЕ

Пристанище „Ист поинт - Силистра“

Пристанище „Ист поинт - Силистра“ е обособено като пътническо пристанище. Пристанището е разположено на км. 375,800 от устието на р. Дунав. Дължината на кейовата му стена е 200 м., а дълбочината - 4 м.

Пристанище „Силистра - Поларис 8“

Пристанище „Силистра - Поларис 8“ е разположено между км. 378,350 и км. 378,700 от устието на река Дунав. Пристанището разполага с две корабни места с обща дължина 350 м. На пристанище „Силистра - Поларис 8“ се обработват насипни и генерални товари.

Пристанище „Силистра - Лесил“

Пристанище „Силистра - Лесил“ е разположено между км. 381,000 и км. 381,500 от устието на река Дунав. Пристанището разполага с пет корабни места с обща дължина 540 м., В пристанище „Силистра - Лесил“ се обработват насипни и генерални товари.

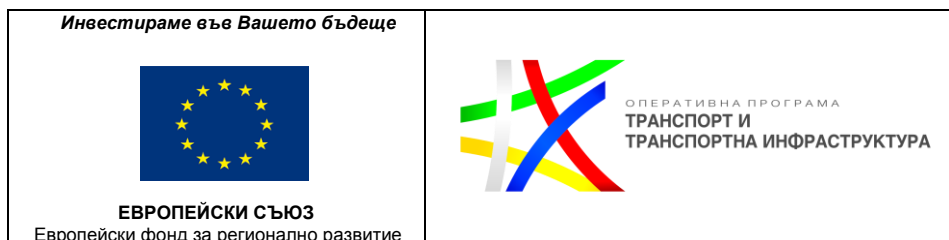
Пристанище „Русе - нефтоналивен терминал Арбис“

Пристанището е разположено на км. 484 от устието на река Дунав. Кейовият фронт на пристанището е с дължина 60 м. Обособено е едно корабно място. Пристанището обработва танкери с течено гориво.

Пристанище „Порт Булмаркет - Русе“

Терминал „Порт Булмаркет - Русе“ е разположено между км. 484,150 и км. 484,800 от устието на река Дунав. Пристанището има локално значение за района. Разполага със седем корабни места. Пристанището е предназначено за обработка на генерални товари, насипни товари и нефтопродукти, корабно бункерование и снабдяване на корабите с електрическа енергия.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пристанище „Русе - безмитна зона“

Пристанището е разположено на км. 487,900 от устието на река Дунав. Кейовият фронт на пристанището е с дължина 100 м. На пристанището е обособено едно корабно място. Пристанището е предназначено за обработка на нефтопродукти.

Пристанище „Дубъл Ве Ко - Русе“

Пристанище „Дубъл Ве Ко-Русе“ е разположено на км. 488,000 от устието на река Дунав. Пристанището разполага с едно корабно място с дължина 135 м. и дълбочина 2 м. В пристанище „Дубъл Ве Ко-Русе“ се обработват насипни и генерални товари.

Пристанище „Дунавски драгажен флот - Русе“

Пристанище „Дунавски драгажен флот - Русе“ е разположено на км. 489,000 от устието на река Дунав. Пристанището има локално значение за района. Разполага с три корабни места с обща дължина 280 м. В пристанище „Дунавски драгажен флот - Русе“ се обработват насипни и генерални товари.

Пристанище „Пристис“

Пристанище „Пристис“ се намира между км. 493,800 и км. 495,500 от устието на река Дунав. Кейовият фронт на пристанището е с дължина 1100 м. на който са обособени 11 корабни съоръжения с 10 понтона. Пристанището е предназначено за обслужване на пътници; швартоване, снабдяване на корабите с вода, електрическа енергия и комуникации; бункероване с гориво и смазочни материали; техническо снабдяване и услуги; снабдяване с хранителни и други продукти

Пристанищен терминал „ТЕЦ - Свилоза“

Пристанището е разположено между км. 558,328 и км. 558,500 от устието на река Дунав. Общата площ на пристанището е 17 713 кв.м. Кейовият фронт на пристанището е с дължина 172 м. с обособени 2 корабни места. Пристанището е предназначено да обработва насипни товари - въглища.

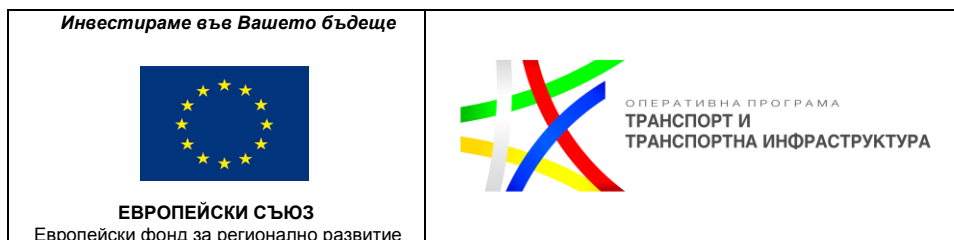
Пристанищен терминал „Свилоза“

Терминалът е разположен на км. 558,500 от устието на река Дунав. Кейовият фронт на пристанището е с дължина 130 м. Обособено е едно корабно място. Пристанището е предназначено да обработва генерални и насипни товари.

Пристанище „Белене“

Пристанище „Белене“ е разположено на км. 567,000 и 567,500 от устието на река Дунав. Кейовият фронт на пристанището е с дължина 285 м. с обособени 2 корабни места. На пристанище „Белене“ се обработват насипни и генерални товари.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пристанище „Никопол“

Пристанище „Никопол“ е обособено като пътническо пристанище. Пристанището е разположено на км. 397,500 от устието на река Дунав. Кейовата му стена е с дължина 135 м., с 1 бр. понтон.

Пристанище „Петрол - Сомовит“

Пристанището е разположено на км. 606,700 от устието на река Дунав и представлява плаваща претоварна установка с дължина 75,80 м. Пристанището е предназначено за разтоварване и бункерване на нефтопродукти.

ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ ЛОМ

Пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом, включва следните пристанищни терминали:

Пристанищен терминал Лом

Пристанищен терминал Лом е разположен между км. 742 и км. 743 по поречието на река Дунав. Предоставен е на концесия на „Порт инвест“ ЕООД.

Пристанищен терминал Лом разполага с 5 кейови стени с обща дължина 1 422 м, на които са разположени 13 корабни места. Проектната дълбочина пред корабните места е 2,50 м. при воден стоеж „0“ при пегела на гр. Лом.

Общата площ на терминала е 371 129 кв.м.

Пристанищният терминал разполага със закрити и открити складове както следва:

- Закрити складове с обща площ 8 343 кв.м;
- Открити складове с обща площ 117 921 кв.м.

Кейовото претоварно оборудване се състои от 16 бр. ел. портални пристанищни крана с товароподемност от 5 тона до 20 тона.

Пристанищен терминал Оряхово

Пристанищен терминал Оряхово е разположен между км. 677,700 и км. 678,050 от устието на река Дунав. Общата площ на терминала е 19 806 кв м.

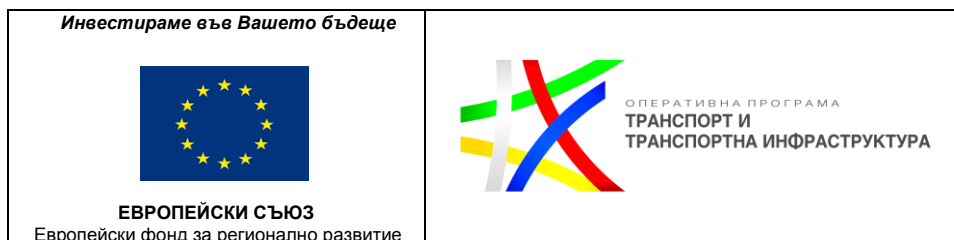
Кейовата стена е с дължина 323 м. и на нея са обособени три броя корабни места. Две от корабните места са предназначени за обслужване на товарни кораби и едно - за обслужване на пътнически кораби. Проектната дълбочина пред кея е 2,00 м., измерена при кота „0“ на водомерната рейка.

На пристанищен терминал Оряхово се обработват насипни и генерални товари. Обслужват се и пътнически кораби.

Кейовото претоварно оборудване се състои от 3 броя ел. портални стрелови крана с товароподемност от 5 тона до 10 тона.

Пристанищният терминал разполага със закрити и открити складове както следва:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Открити складове - 4 400 кв.м.;
- Закритити складове - 962 кв.м.

ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С РЕГИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ В РАЙОНА НА ЛОМ

Пристанище за обществен транспорт с регионално значение „Фериботен комплекс – Оряхово“

Фериботен комплекс - Оряхово е разположен между км. 676,700 и км. 677,000 от устието на река Дунав. Общата площ на терминала е 31 576 кв м.

- ✓ Обща дължина на кейовия фронт – 105 м.;
- ✓ Корабни места – 2 бр.
- ✓ Открита складова площ – 10 000 кв.м.
- ✓ Предназначено е за обработка на ро-ро товари и престой на чуждестранни и български пътнически кораби, влекачи и тласкачи.

Пристанище за обществен транспорт с регионално значение Дунавски драгажен флот „Дуним“ - Козлодуй

Пристанище ДДФ „Дуним“ – Козлодуй е разположено на км. 686,000 на десния бряг на река Дунав. Общата площ на терминала е 54 182 кв м.

- ✓ Обща дължина на кейовия фронт – 158 м.
- ✓ Корабни места – 2 бр.
- ✓ Открита складова площ – 7 000 кв.м.
- ✓ Пристанищно оборудване - 2 бр. 16-тонни електрически портални крана

Предназначено е за обработка на насипни и генерални товари

ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ ВИДИН

Пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин е разделено на следните пристанищни терминали:

Пристанищен терминал Видин Юг

Пристанищен терминал „Видин – Юг“ е разположен в Южната промишлена зона на гр. Видин, в участъка от км. 785 до км. 785.200 по поречието на река Дунав (геогр. координати – 42° 42' с.ш. и 27° 15' и.д.).

Предназначението е за обработка на насипни и генерални товари и поща, и швартоване и снабдяване на корабите с ел. енергия.

Общата площ на терминала е 47 887 кв.м.

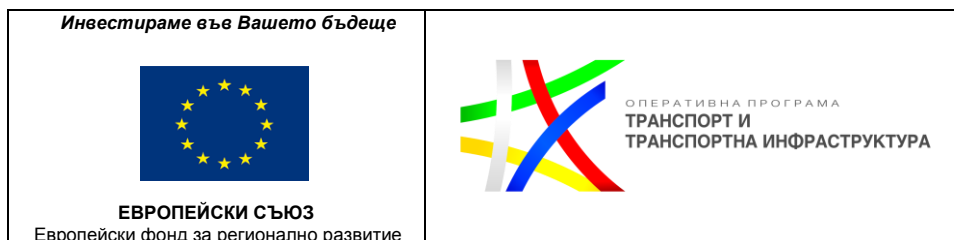
Кейовата стена е с дължина 200 м., като на нея са обособени две корабни места.

Пристанището разполага с 18 000 кв.м. открити складови площи.

Кейовото оборудване се състои от два електропортални крана.

За тилова претоварна дейност терминалът разполага с мобилни претоварни машини.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

За транспорт към складовете на топло-електрическата централа има монтирана система от гумено-лентови транспортъори, собственост на ТЕЦ - Видин.

Пристанищен терминал Видин - Център

Пристанищен терминал „Видин – Център“ е пътнически терминал, разположен в центъра на гр. Видин.

Кейова стена е разположена на р. Дунав от речен км. 799,500 до речен км. 790,940 като общата ѝ дължина е 1 440 м. Проектната дълбочина пред кея е 2,50 м., измерена при кота „0“ на водомерната рейка.

Общата площ на терминала е 18 261 кв.м.

На кейовата стена са разположени седем понтона за приставане на плавателните съдове, като четири от тях се оперират от държавният пристанищен оператор, а останалите се ползват от трети лица.

Фериботен комплекс Видин

Фериботен комплекс Видин е специализиран за приставане и обработка на Ро-Ро кораби. Той е разположен в Северната промишлена зона от км. 792.800 до км. 793.000 по поречието на река Дунав.

Фериботен комплекс Видин разполага със стоманобетонова Ро-Ро рампа, с ширина 30-50 м., позволяваща приставането на един фериботен кораб.

Общата площ на терминала е 2 851 кв.м.

Пристанищен терминал Видин – Север

Пристанищен терминал Видин – Север е разположен в Северната промишлена зона от км. 793.600 до км. 793.200 на река Дунав.

Кейовият фронт на терминала е с дължина 320 м. Проектната дълбочина пред кея е 2,40 м., измерена при кота „0“ на водомерната рейка.

На пристанищен терминал Видин – Север са обособени 4 корабни места, две от които са с дължина по 100 м. всяко едно. Третото и четвъртото корабни места са с понтонни съоръжения от стоманена конструкция.

Предназначението е за обработка на насипни и генерални товари, контейнери и неопасни наливни товари, и швартоване и снабдяване на корабите с ел. енергия, бункерование с гориво, вода, техн. Обслужване и услуги.

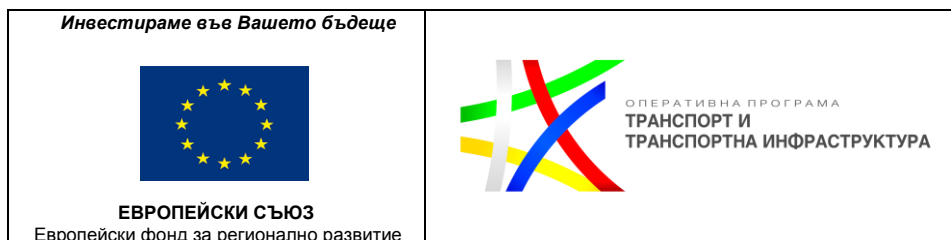
Кейовото оборудване се състои от 2 бр. ел. портален кран тип „Кировец“ с товароподемност 16 – 20 (16-30) тона и една зърнотоварачна машина с капацитет 200 тона зърно/час.

Терминалът разполага с подходяща тилова претоварна техника..

Пристанището разполага с открити и закрити складове, както следва:

- Открити складове с обща площ 10 000 кв.м.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С РЕГИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ В РАЙОНА НА ВИДИН

Пристанище Екопетролиум – Видин /Тайфун/

Пристанище Екопетролиум – Видин /Тайфун/ е разположен между км. 788,100 и км. 788,300 от устието на река Дунав. Общата площ на пристанището е 37 194 кв м.

- ✓ Корабни места – 1 понтон
- ✓ Обща дължина на кейовия фронт – 87 м
- ✓ Закрита складова площ за течни горива – 6 700 куб.м.:
 - 2 бр. резервоара с вместимост 2 000 куб.м.
 - 1 бр. резервоар с вместимост 700 куб.м.
 - 4 бр. резервоара с вместимост 500 куб.м.
- ✓ Претоварна техника – 1 помпена инсталация
- ✓ Предназначено е за обработка на нефтопродукти и бункерование на кораби

Ро-Ро СОМАТ - Видин

Пристанище Ро-Ро СОМАТ - Видин е разположен на км. 792,700 от устието на река Дунав. Общата площ на терминала е 68 000 кв м.

- ✓ Корабни места – 1 бр.
- ✓ Обща дължина на кейовия фронт – 47 м
- ✓ Открита складова площ – 42 000 кв.м.
- ✓ Предназначено е за обработка на ро-ро товари

Безмитна зона – Видин

Пристанище Безмитна зона – Видин е разположен на км. 793,500 от устието на река Дунав. Общата площ на терминала е 4 000 кв м.

- ✓ Корабни места – 1 + 1 понтон
- ✓ Обща дължина на кейовия фронт – 75 м.
- ✓ Закрита складова площ за наливни товари – 4 броя цистерни по 100 куб.м.
- ✓ Разполага с претоварни помпи и тръбопроводи за нефтопродукти

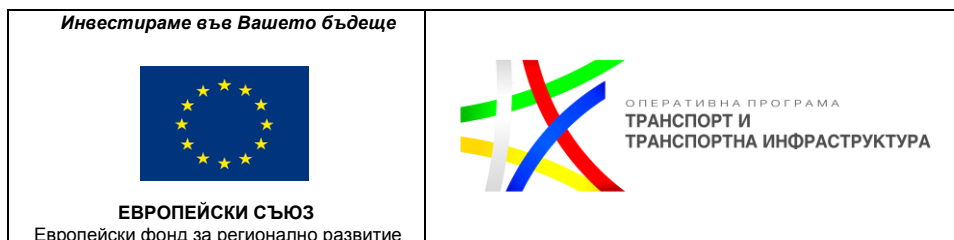
Предназначено е за обработка на нефтопродукти и бункерование на кораби с нефтопродукти.

Дунавски драгажен флот "Бъдин" – Видин

Пристанище ДДФ"Бъдин" – Видин е разположен между км. 787,600 и км. 787,800 от устието на река Дунав. Общата площ на терминала е 30 293 кв м.

- ✓ Обща дължина на кейовия фронт – 191 м.
- ✓ Корабни места – 2 + 1 понтон
- ✓ Открита складова площ – 5400 кв.м. В строеж е склад за насипни и генерални товари с площ 1 600 кв.м.
- ✓ Разполага с 2 броя електрически портални кранове с товароподемност 10-16 тона

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Предназначено е за обработка на насипни и генерални товари. Понтонът се използва за приставане на кораби и технически плавателни съдове.

3.2. СЪСТОЯНИЕ НА ПРИСТАНИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

3.2.1. МОРСКИ ПРИСТАНИЩА

3.2.1.1. ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ БУРГАС

Основните технически и технологични характеристики и състояние на пристанищните терминали от състава на Пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас са следните:

Пристанищен терминал Бургас - Изток 1

Пристанище Бургас - Изток 1 е разположено в южната част на Черноморското крайбрежие на България в дъното на дълбоко врязания в сушата едноименен залив. По-точно то е разположено в северната част на т.нар. Малък Бургаски залив. На север до пристанището се е допряла централната градска част на Бургас. На Юг и Изток то граничи с морето. Общата площ на терминала е 288 966 кв.м.

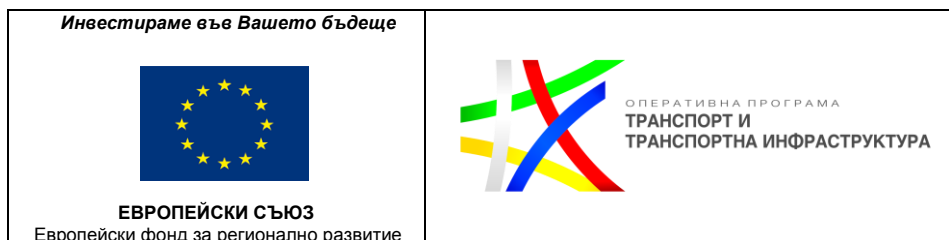
Пристанищен терминал Бургас - Изток 1 разполага с кейов фронт с обща дължина 2 220 м., на който са обособени 15 корабни места – от корабно място № 0 до корабно място № 14.



Фигура 6-32 Пристанищен терминал Бургас - Изток 1

Основните технически характеристики и функционално предназначение на корабните места са дадени в следващата таблица:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-21 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

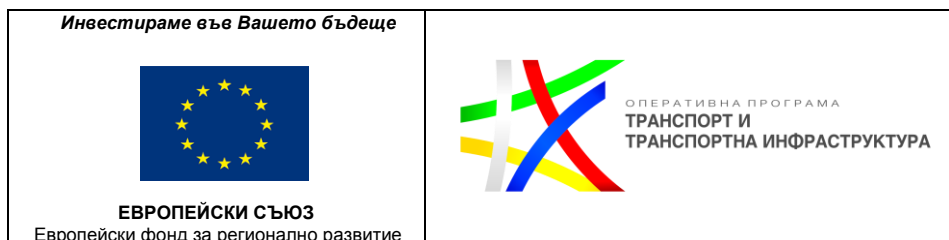
№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Г. на изграждане	Състояние
0	За приставане на яхти и лодки	200	6,30	Единични колони и ст. Б. констукция	1996	60 бр. халки за лодки
1	обслужване на пасажерски кораби	320	10,00	Бетоннови блокове		
2			10,00	Каменни блокове		
3	Служебно за влекачи на портовия флот и малки катери	310	7,30	Каменни блокове	1903	
4						
5		155	7,30	бетоннови блокове	1903	
6	За обработка на товарни кораби	155	7,30	бетоннови блокове	1903г.	
7	приставане на влекачи на Портовия флот и малки катери	100	4,50	Каменни блокове	1958	
8		130	4,50	железобетон	1962	
9		80	4,00	Каменни блокове		
10		120	3,90	Каменни блокове		
11	За обработка на товарни кораби	135	8,80	Каменни блокове	1968 г.	
	За ро-ро кораби	25		-/-		
12	За обработка на товарни кораби	175	8,80	Каменни блокове	1968 г.	
13	За обработка на товарни кораби	175	7,40	Каменни блокове	1968 г.	
14	престояват и домуват малки кораби	125	4,00	Каменни блокове	1968	
		55	4,00	Нисък кей		

Всички корабни места имат възможност за снабдяване на кораби с телефон, вода, ел. енергия, приемане на отпадъци, приставане, престояване и домукване на кораби.

Корабни места № № 1 - 5 /до тютюневия склад включително/ са част от територията на проекта „Супер Бургас“ - първи етап.

Кейовото претоварно оборудване се състои от 15 броя ел. портални пристанищни крана с товароподемност от 6 тона до 20 тона.

Видът и характеристиките на кейова механизация и разпределението и по корабни места са дадени в следващата таблица:



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-22 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

№ на кор. място	Кейова механизация	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Подкр. път Междурелсие (м)	Година на въвеждане
0	60 бр. халки за лодки	-	-	-	-
1		-	-	-	-
2	АБУС – 3бр.	10	32-8	10,50	26р. -1967 16р. - 1977
	Албатрос	10/20	32-8	10,50	1990
3	0	-	-	-	-
4	-	-	-	-	-
5	Кировец	16	30/8	10,50	1982
	Кировец	12,5	30/8	10,50	1981
6	АБУС	10	32-8	10,50	1971
7	0	-	-	-	-
8	0	-	-	-	-
9	0	-	-	-	-
10	0	-	-	-	-
11	Такраф-3 бр.	6,3	32-8	10,50	1990
12	Кировец-2 бр.	16	32-8	10,50	1978 /1982
	Абус	10		10,50	1966
13	Кировец	16	32-8	10,50	1983
	Сокол	16/20		10,50	1978
14	-	-	-	-	-

На пристанищния терминал се обработват основно генерални и насипни товари, като процентното съотношение през последните две години е 39 % - генерални товари и 61 % - насипни товари.

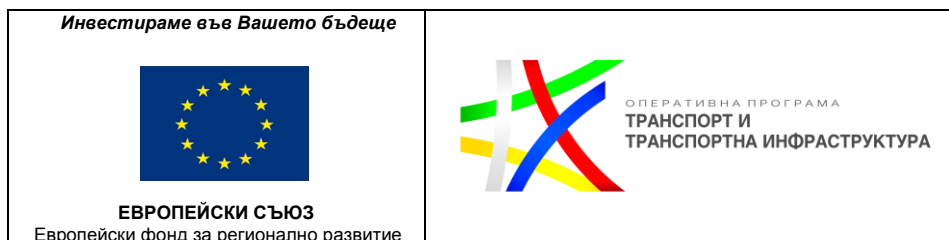
За съхранение на обработваните товари пристанищния терминал разполага с:

- Открити складови площи -35 000 кв.м.;
- Закрити складови площи -26 000 кв.м.;
- Магазия за съхранение на тютюн – 6 етажа с РЗП 12 000 кв.м.;
- Специализиран склад за обработка и съхранение на цимент – 10 000 куб.м.;
- Резервоар за масла – 1 000 куб.м.

За обслужване на пасажерските кораби пристанищния терминал разполага с нова модерна морска гара, в която са обособени всички необходими помещения, свързани с гранично-пропускателните работи, салони за изчакване и т.н. Пропускателната способност на Морската гара е 1 000 пътника на час. Построената морска гара позволява при необходимост да отворят още гишета за обработка на пътници. По данни на граничните контролни органи за обработка на 1 пътник са необходими средно 17 сек.

Видът и характеристиките на прилежащите към отделните корабни места складове и обслужващи дейността им сгради и съоръжения са следните:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-23 Характеристики на прилежащите към корабните места складовете

№ на кор. място	Открити скрадове			Закрити скрадове		
	Вид настилка	Площ (м ²)	Натоварване (т/м ²)	тип	Площ (м ²)	Конструкция
0	Бетонова -За стоянки и ремонт	5000		Хале яхтклуб	205	метална
				АБС	100	Ст.б.
				Работилница	100	метална
1	асфат	3000		Международна	1440	Ст.б.
2	асфат	3500		Моска гара		
3		1000		Склад № 1	2700	
4				Склад-гараж	2000	метален
5	Бетона вагонна рампа	300	10,5	Склад № 2 за тютюн	12000 РЗП	Бетонна на 6 етажа
6	Бетон	860		Магазия № 6	500	Бетонна Полезна площ
				Магазия № 7	11000	метален
				навес	1300	метален
7	асфалт	900	6 и 10,5			
8	асфалт	1200				
9	Склад рампи асфалт	7600		Магазия № 13	2400	метален
				Магазия № 12 и 14	4300	метален
				навеси	1000	метален
10	асфалт	1000		0		
11	асфалт	300		Силози за цимент	10 000 куб.м.	
12	бетонни	6000	6/10,5			
13	асфалт	4000	6/10,5	Карантинна магация	2800	бетона
14				Резервоар за ГСМ	1000 куб.м.	метален

Тиловата механизация на пристанищен терминал Бургас-Изток 1 се състои от:

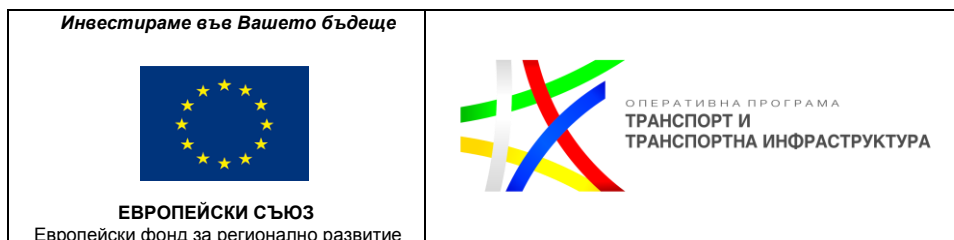
Таблица 6-24 Тилова механизация на пристанищен терминал Бургас-Изток 1

№ по ред	Наименование	Брой	Година
1.	Ел. портален кран „Кировец“, разположен в тила на 13-то корабно място;	1	
2.	коштоварачни машини „Волво“, Швеция с товароподемност 5 тона;	4	
3.	Калмар с товароподемност 12 тона;	2	
4.	Калмар с товароподемност 16 тона;	2	
5.	Калмар с товароподемност между 16 – 20 тона;	4	
6.	мотокари /вилкови/ „Кларк“, Швеция с товароподемност 2, 3 и 4 тона	14	
7.	автовлекачи;	7	
8.	колесни мобилни кранове МДК, КС6362 с товароподемност 50 тона и 40 тона.	2	
9.	Кошови товарачи	1	
10.	Трактори	21	
11.	ремаркета	42	
12.	мото и електрокари	40	

На територията на терминала са изградени автомобилни пътища и ж.п. мрежа, осъществяваща достъп до всички претоварни и складови райони.

До почти всички товарни корабни места (без к.м. № 11) има изградени ж.п. коловози, разположени в междурелсието на кейовите кранове, осигуряващи възможност за директни претоварни схеми: *кораб - ж.п. вагон* и обратно.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

До всички складови съоръжения (открити и закрити складове) достигат ж.п. коловози, осъществяващи транспортната връзка за индиректно обработваните товари. С изградените вътрешно пристанищни пътища е осигурен автомобилен достъп до всички претовари и складови зони, ремонтно обслужващи и другите подобекти на пристанищния терминал. Освен обслужващи вътрешните пътища са и за противопожарни нужди.

За обезпечаване на пътничкопотока от/към зоната на морска гара и яхтклуба има независим автоподход покрай източния вълнолом до бул. "княз Ал. Батенберг", както и необходимите в отделните пристанищни зони пешеходни алеи и тротоари.

Външната ж.п. връзка на Пристанищен терминал „Бургас – Изток 1“ се осъществява през разположените успоредно на северната граница на пристанищен терминал Бургас запад ж.п. коловози, които се свързват директно с гара „Владимир Павлов“.

За достъп до територията на терминала с автомобили има изградени два автоподхода.

Единият е на северната граница на пристанището към бул. "княз Ал. Батенберг", като той се използва за администрацията, леки и лекотоварни служебни коли и не обслужва товарния трафик.

Другият автоподход е от западната страна на територията на пристанищен терминал Бургас – изток 1 (на границата с Пристанищен терминал Бургас-запад – 14-то корабно място), като за връзка със Западен вход на цялото пристанище Бургас, откъдето започва крайезерният път - ул. „Крайезерна“, целият автомобилен поток преминава през отдадена на концесия територия на пристанищен терминал Бургас – Запад.

На територията на пристанищен терминал Бургас-запад е изградена естакада, която разделя автопотоците на два отделни – един от/към пристанищен терминал Бургас-Запад и друг – от/към пристанищен терминал Бургас-Изток 2 и пристанищен терминал Бургас-Изток 1.

Пристанищен терминал Бургас - Изток 2

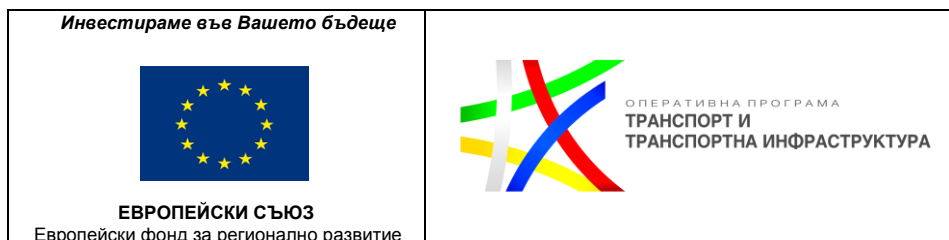
Пристанищен терминал Бургас Изток-2 включва Стария Кей „Насипни товари“ и новопостроения Терминал 2А. На него са разположени 9 корабни места и 1 пирс за течни товари.



Фигура 6-33 Пристанищен терминал Бургас - Изток 2

Старият кей „Насипни товари“ /корабни места № № 16, 17, 18, 19, 20 и 20А/ е в експлоатация от 1974 г., а Терминал 2А /корабни места № № 30, 31 и 32/ има разрешение за ползване от 2010 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Общата площ на терминала е 419 609 кв.м. в т.ч.:

- терминал Насипни товари - 148 437 кв.м.;
- терминал 2А - 265 686 кв.м.;
- склад за течен спирт - 3 672 кв.м.;
- буферен склад за горива - 5 104 кв.м.;
- зона на пирс 20А - 2 325 кв.м.;

Общата дължина на кейовия фронт е 1 606 м. в т.ч.:

- на терминала Насипни товари – 820 м.
- на Терминал 2А – 786 м.

Основните технически характеристики и функционално предназначение на корабните места са дадени в следващата таблица.

Таблица 6-25 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

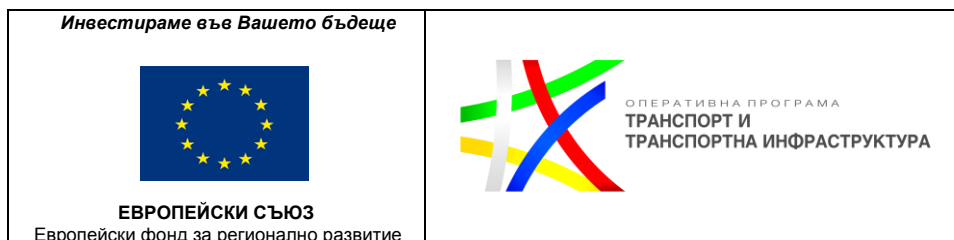
№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Година на изграждане
16	Спомагателни работи	60	6,00	Н-блокове касони	1969
17	За обработка на товарни кораби	180	11,00	Н-блокове касони	1974
18	За обработка на товарни кораби	180	11,00	Н-блокове касони	1974
19	За обработка на товарни кораби	180	11,00	Н-блокове касони	1974
20	За обработка на товарни кораби	180	11,00	Н-блокове касони	1974
20А	Пирс 4x10	4x10	7,00	Масивен железобетон	1972
30	За обработка на товарни кораби	195	11,50	Жел. Бет. кесони	2005
31	За обработка на товарни кораби	230	14,50	Жел. Бет. кесони	2005
32	За обработка на товарни кораби	280	15,50	Жел. Бет. кесони	2005
33	За стоянка на кораби	80	14,50	Жел. Бет. кесони	2005
20Б	Плаващ понтон	16,50	6,50	стоманен	2014

Всички корабни места имат възможност за снабдяване на кораби с телефон, вода, ел. енергия, приемане на отпадъци, приставане, престояване и домуване на кораби.

Кейовото претоварно оборудване се състои от:

- На стария Кей „Насипни товари“ - 5 бр. ел. портални пристанищни крана на стар кей насипни товари и с товароподемност от 6 тона до 20 тона и
- На терминал 2А - 4 бр. портални пристанищни крана и 2 бр. грайферни разтоварачи тип "VASU".

Видът и характеристиките на кейова механизация и разпределението и по корабни места са дадени в следващата таблица:



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-26 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

№ на кор. място	Кейова механизация	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Подкранов път Междурелсие (м)	Година на въвеждане
16		-	-	-	-
17	Кенгуро	16	32-8	10,50(9,50)	1972
18		16	32-8	10,50	1972
19		16/20	30/8	10,50	1995
20	Кировец – 2 бр.	16/20	30/8	10,50	1979/1996
20А	Ел. телфер за шланговане	2			
30	Сокол – 4 бр.	16/32	8/32	10,50	1 бр. 1978 3бр.-1991
31	грайферни двуконзолни разтоварачи тип "VASU".- 2 бр.	30,2	37/20	30	2006
32		30,2	37/20	30	2006
33	0				
20Б					

На пристанищния терминал се обработват основно генерални и насипни товари, наливни товари и контейнери.

Пристанищен терминал Бургас - Изток 2 разполага с:

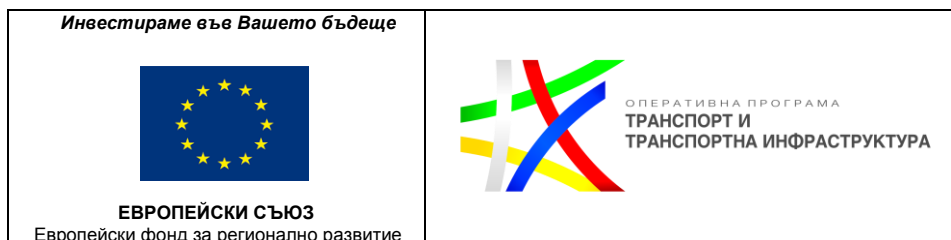
- Открити складове с обща площ от 168 568 кв.м., в т.ч.
- Закрити складове с обща площ от 6 615 кв.м.,
- Метални резервоари за спирт - 16 бр. с вместимост 80 тона всеки;
- Буферен склад за течни горива - 5 бр. резервоари с вместимост 1 500 тона всеки;
- Ж.п. и авто-наливни естакади.

Видът и характеристиките на прилежащите към отделните корабни места складове и обслужващи дейността им сгради и съоръжения са следните:

Таблица 6-27 Характеристики на прилежащите към корабните места складовете

№ на кор. място	Открити скрадове			Закрити скрадове		
	Вид настилка	Площ (м²)	Натоварване (т/м²)	тип	Площ/обем (м²/м³)	Конструкция
16						
17	Чакъл в стоеж на ст.б. настилка	18000	10,5			
18	Чакъл в стоеж на ст.б. настилка	18700	10,5			
19	Чакъл в стоеж на ст.б. настилка	70000	10,5	Магазия № 22 навес	5328 1200	
20	асфалт	3500	10,50	Магазия № 20	1600	Ж.бетон
20А	бетон	1000		16 бр. резервоара х 80куб. м.	1280	16 бр. Метални
				Буферен скл. Дизелово гориво	5490	5 бр. Метални
30	асфалт	36000	12 и 15			
31	асфалт	28800	12 и 15			
32	асфалт	41000	12 и 15	Силузен склад	46000 куб. м.	метална
33						
20Б				Резервоар за втеч. газове	300 куб.м.	

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Тиловата механизация на пристанищен терминал Бургас-Изток 2 се състои от:

Таблица 6-28 Тилова механизация на пристанищен терминал Бургас-Изток 2

№ по ред	Наименование	Брой
1.	комбиниран роторен багер/насипообразувател	1
2.	кофачни товарачи	17
3.	Вилкови товари	3
4.	гумено-лентов транспортър	14
5.	роторни багери	1
6.	насипообразователи	2
7.	вагонотоварителна станция	1
8.	мобилни кранове Sennebogen	3
9.	Други съоръжения - хаспели/лебедки;	

На територията на терминала са изградени автомобилни пътища и ж.п. мрежа, осъществяваща достъп до всички претоварни и складови райони.

До почти всички товарни корабни места (без к.м. № 33) има изградени ж.п. коловози, разположени в междурелсието на кейовите кранове, осигуряващи възможност за директни претоварни схеми: *кораб - ж.п. вагон* и обратно.

До всички складови съоръжения (открити и закрити складове) достигат ж.п. коловози, осъществяващи транспортната връзка за индиректно обработваните товари.

С изградените вътрешно пристанищни пътища е осигурен автомобилен достъп до всички претовари и складови зони, ремонтно обслужващи и другите подобекти на пристанищния терминал. Освен обслужващи вътрешните пътища са и за противопожарни нужди.

За обезпечаване на пътничекото в отделните пристанищни зони има необходимите пешеходни алеи и тротоари.

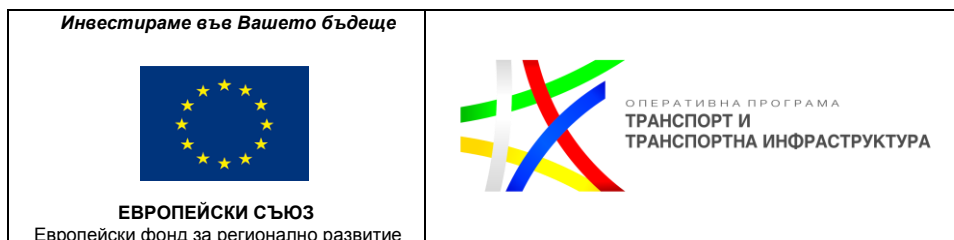
Външната ж.п. връзка на Пристанищен терминал „Бургас – Изток 2“ се осъществява през разположените успоредно на северната граница на пристанищен терминал Бургас запад ж.п. коловози, които се свързват директно с гара „Владимир Павлов“.

За достъп до територията на терминала с автомобили се използва Западен вход на цялото пристанище Бургас, откъдето започва крайезерният път - ул. „Крайезерна“, като целият автомобилен поток преминава през територията на пристанищен терминал Бургас – Запад.

На територията на пристанищен терминал Бургас-запад е изградена естакада, която разделя автопотоците на два отделни – един от/към пристанищен терминал Бургас-Запад и друг – от/към пристанищен терминал Бургас-Изток 2 и пристанищен терминал Бургас-Изток 1.

Пристанищен терминал Бургас - Запад

Пристанищен терминал Бургас-запад е разположен в границите на предоставената на концесия територия, представляваща част от територията на Пристанище Бургас. Той обхваща западната част от Пристанището и включва стария Терминал Бургас-запад със допълнителни терени от Предпристанищен паркинг, Централна ремонтна база и складова база Лозово с обща площ 641 499 кв. м.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-34 Пристанищен терминал Бургас - Запад

Пристанищен терминал Бургас-Запад разполага със 1 128 м кей, на който са обособени 6 корабни места: № № 21, 22, 23, 24, 25 и корабно място № 15. С изключение на корабно място № 15, останалите корабни места са предназначени за обработка на товари.

Основните технически характеристики и функционално предназначение на корабните места са дадени в следващата таблица:

Таблица 6-29 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Година на изграждане
15	Служебно	170	4,28	буто-бетонени блокове	1974
21	За обработка на товарни кораби	280	7,28/ 8,68	100- тонни бетонени блокове	1971
22	За обработка на товарни кораби	200	11,78	100- тонни бетонени блокове	1982
23	За обработка на товарни кораби	165	11,78	100- тонни бетонени блокове	1982
24	За обработка на товарни кораби	195	11,78	100- тонни бетонени блокове	1982
25	За обработка на товарни кораби	118	10,00	„Н“ блокове	1982

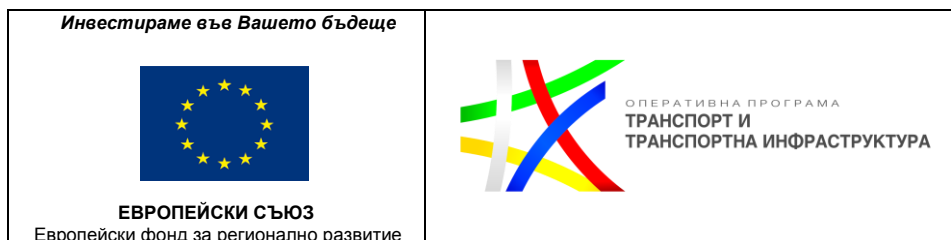
Всички корабни места имат възможност за снабдяване на кораби с телефон, вода, ел. енергия, приемане на отпадъци, приставане, престояване и домуване на кораби.

Кейовото претоварно оборудване се състои от:

- На стария Кей „Насипни товари“ - 5 бр. ел. портални пристанищни крана на стар кей насипни товари и с товароподемност от 6 тона до 20 тона и
- На терминал 2А - 4 бр. портални пристанищни крана и 2 бр. грейферни разтоварачи тип "VASU".

Видът и характеристиките на кейова механизация и разпределението и по корабни места са дадени в следващата таблица:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-30 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

№ на кор. място	Кейова механизация	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Подкр. път Междурелсие (м)	Година на въвеждане
15		-	-	-	-
21	Модел „Абус“ – 2 бр	10	32/8	10,50	1965/1967
	Модел „Кировец“ – 1 бр	16	30/8	10,50	1979
22	„Сокол“ – 1 бр.	16/20/32	32/8	10,50	1978
	„Кировец“ – 2 бр	16	30/8		
23	„Сокол“ – 1 бр	16/20/32	32/8	10,50	1989
	Мобилен колесен кран	100/34	18/44		2008
24	Модел „Кировец“ – 2 бр	16	30/8	10,50	1979
	Ел портален гумено лентов товарач за зърно - 2 бр.			10,50	2011

На пристанищния терминал се обработват основно генерални и насипни товари, и контейнери.

Откритите складове на пристанищния терминал са разположение в двата му района:

- при корабни места № № 21, 22, 23, 24 и 25 – с площ 132 370 кв.м. – за съхранение на метали и насипни товари, в т.ч. за контейнери, генерални товари и насипни товари – 40 800 кв.м.

Покрити складове при корабни места № № 21, 22, 23, 24 и 25 – с площ 32 000 кв. м. – за съхранение на зърно, сол, метали, в т.ч. хладилен склад със 7 хладилни зали с обем 48 000 куб.м. Общата застроена площ на хладилния склад е 7 350 кв.м., като застроената площ на седемте хладилни зали е 6 500 кв.м. и навес с площ 850 кв.м.

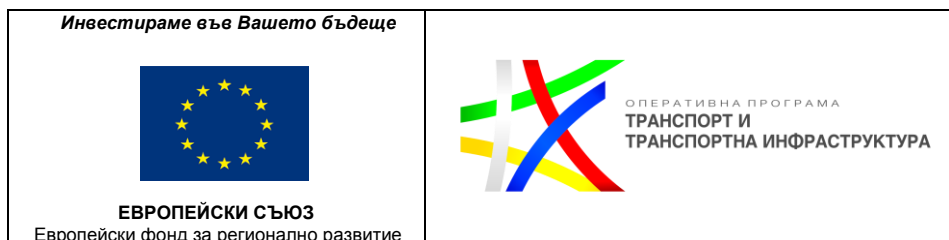
Видът и характеристиките на прилежащите към отделните корабни места складове и обслужващи дейността им сгради и съоръжения са следните:

Таблица 6-31 Характеристики на прилежащите към корабните места складове

№ на кор. място	Открити скрадове			Закрити скрадове		
	Вид настилка	Площ (м ²)	Натоварване (т/м ²)	тип	Площ/обем (м ² /м ³)	Конструкция
15				Навес ремонтна р-ца	1 200	метална
21	асфалт	35 800	6/10,50	Склад № 29 и № 30	2 800	метална
				Склад № 27	500	метална
				Склад № 28	3 500	метална
22	асфалт	14 650	6/10,50	Склад № 49	3 500	метална
				Склад № 50	3 500	метална
				Склад № 51	3 500	метална
23	асфалт	22 400	6/10,50			
24	Ст. бетон	22 400	6/10,50	Склад № 67	3 500	метална
				Склад № 68	3 500	метална
				Склад № 69	3 500	метална
25	Ст. бетон	8 000	6/10,50			

Тиловата механизация на пристанищен терминал Бургас-Запад се състои от:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

На корабно място № 21

- ◆ Кошови товари (КТМ) „Волво” – произход Швеция – 6 бр.
- ◆ Мобилни кранове КС 5363 – произход Русия – 2 бр.

На корабно място № 22

- ◆ 4 бр. мостови кранове с капацитет на повдигане 20 тона;
- ◆ Трактори влекачи ЮМЗ (1992 г.) – произход Беларус – 8 бр., „Болгар” 87 ТК82 – 2 бр. с капацитет 12 тона.
- ◆ Зърносмукател, мобилен „Нойеро” – произход Германия.

На корабно място № 23

- ◆ Мостови, двугредови ел кранове модел „КСВ-50” – 4 бр. на естакада - производител „Киров”, Русия. Товароподемност – 50 тона /по паспорт/, 20 тона – с магнити; Обхват на стрелата – 34 м. – база, 11 м. – височина.
- ◆ Мобилен, стрелови кран „МНК-100” - произход Италия, Товароподемност 100 тона/10-18 м.; Максимален излет на стрелата – 32 т /10-44 м.
- ◆ Автотовари – контейнерни, колесни 2 бр.; със спредер – 2 бр.; „Калмар” – произход Швеция; Товароподемността на колесните товари е съответно 43 тона и 45 тона, на товарите със спредер – 37 тона и 41 тона; Обсег на стрелата – 8/12 м.; Височина на повдигане – 10 м., Състояние – добро.

На корабно място № 24

- ◆ 4 бр. мостови кранове с капацитет на повдигане 20 тона;
- ◆ Бункерна станция за 2 вагона, портална, с кош с обем 200 куб.м., товароподемност 100 тона, състояние – добро.
- ◆ малки кошови товари - модел „Бобкет” – 2 бр.; „Гел” – 2 бр. – произход Швеция;
- ◆ 9 бр. трактора – влекачи ТА-30, произход Швеция;
- ◆ 17 бр. мотокара - вилкови високоповдигачи – произход Швеция и България.

На територията на терминала са изградени автомобилни пътища и ж.п. мрежа, осъществяваща достъп до всички претоварни и складови райони.

До почти всички товарни корабни места (без к.м. № 33) има изградени ж.п. коловози, разположени в междурелсието на кейовите кранове, осигуряващи възможност за директни претоварни схеми: *кораб - ж.п. вагон* и обратно.

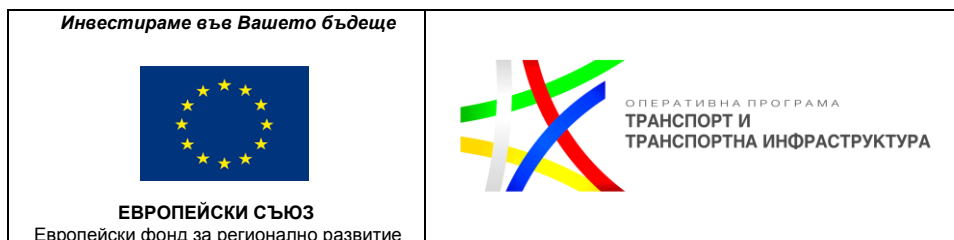
До всички складови съоръжения (открити и закрити складове) достигат ж.п. коловози, осъществяващи транспортната връзка за индиректно обработваните товари.

С изградените вътрешно пристанищни пътища е осигурен автомобилен достъп до всички претовари и складови зони, ремонтно обслужващи и другите подобекти на пристанищния терминал. Освен обслужващи вътрешните пътища са и за противопожарни нужди.

За обезпечаване на пътничеството има в отделните пристанищни необходимите зони пешеходни алеи и тротоари.

Външната ж.п. връзка на Пристанищен терминал „Бургас – запад“ се осъществява чрез електрифицирана жп линия от гара „Владимир Павлов”. От нея се отделя ж.п. клон към корабно място № 21, към рибното пристанище и индустриалната зона на град Бургас.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

За достъп до територията на терминала с автомобили се използва Западен вход, откъдето започва крайезерният път - ул. „Крайезерна“.

На територията на пристанищен терминал Бургас-запад е изградена естакада, която разделя автопотоците на два отделни – един от/към пристанищен терминал Бургас-Запад и друг – от/към пристанищен терминал Бургас-Изток 2 и пристанищен терминал Бургас-Изток 1.

Към концесионния обект за Пристанищен терминал Бургас-Запад е включена и Складова база „Лозово“.



Фигура 6-35 Складова база „Лозово“

Складова база „Лозово“, наречена „Сухо пристанище“ се намира в Северната промишлена зона на гр. Бургас, и разполага с покрити и открити складове.

Покритите складове в Складова база „Лозово“ са с площ 23040 кв. м – за съхранение на зърно, захар, метали;

Таблица 6-32 Характеристики на покритите складове в Складова база „Лозово“

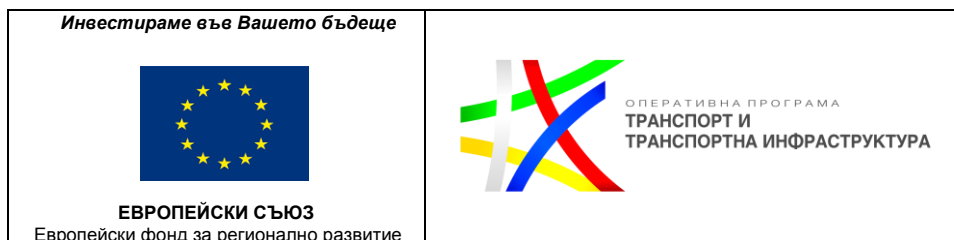
Покрити складове - № 15, 16, 17, 18, всеки с площ по 2 400 кв.м.	9 600 кв. м. общо за 4 склада
Покрит склад № 19 и 20, всеки с площ 2 400 кв.м.	4 800 кв. м. общо за 2 склада
Покрит склад № 24 = 2 склада, с площ 12 м. х 60 м.	1 440 кв. м. общо за 2 склада
Покрит навес № 25	2 400 кв. м.
Склад „Холандски“ п-ще Запад	300 кв. м.
Покрит склад № 26 и 27, всеки с площ 2 400 кв.м.	4 800 кв. м.

На територията на Складова база „Лозово“ има изградени надземни и подземни комуникации:

- ◆ Ж. п. коловозно развитие и обслужващи съоръжения;
- ◆ Пътни връзки, паркинги и вътрешни обслужващи пътища;
- ◆ Електроснабдителна мрежа и съоръжения;
- ◆ Водоснабдителна, канализационна мрежа и съоръженията към нея;
- ◆ Съобщителни мрежи.

Външната автомобилна връзка на складовата база се осъществява от преминаващия покрай територията крайезерен път - ул. „Крайезерна“.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

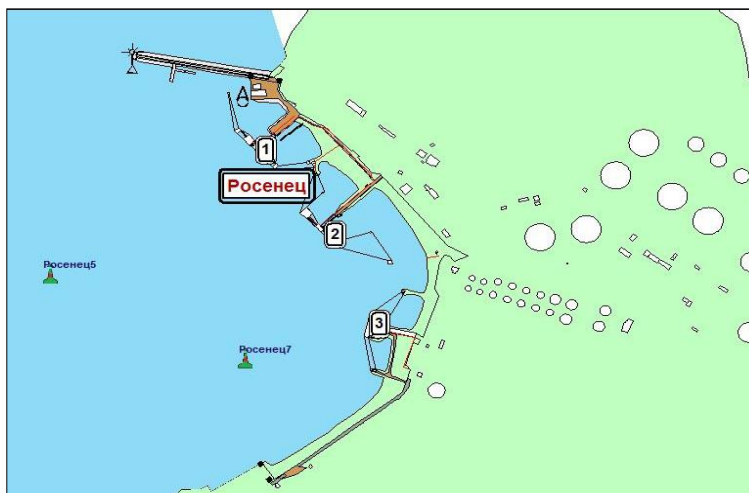


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пристанищен терминал Росенец

Пристанищен терминал „Росенец“ е проектиран и построен с цел обслужване на производствения процес на Нефтопреработвателния комбинат Нефтохим – Бургас. Той е въведен в експлоатация през 1963 г. Предназначен е за обработка на наливни товари – суров нефт, нефтопродукти и химикали.

Пристанищен терминал „Росенец“ е разположен на три мили южно от Пристанище Бургас, в района на парк „Росенец“.



Фигура 6-36 Пристанищен терминал Росенец

Общата площ на терминала е 37 950 кв.м.

Пристанищен терминал «Росенец» разполага с три т-образни (едностранни) пирса за швартоване и обработка на танкери, вълнолом и морска кейова стена с локална акватория, използвана за приставане на спомагателни кораби.

Пирс № 1 е с дълбочина е 10.0 м. и е построен за танкери с 15 000 - 20 000 DWT с дължина до 180 м. Пирсът се състои от 4 отделни пали и една технологична площадка в средата. Конструкцията на палите е от гравитачен тип - 100 т. бетонови блокове наредени по 9 бр. в ред, на 4 реда един над друг. Над водата върху блоковете е изпълнена надстройка, която ги замонолитва.

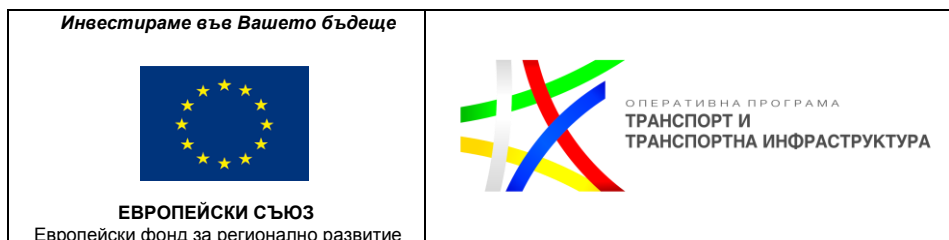
Пирс № 2 е с дълбочина е 12,65 м. и по проект е предвиден за обработка на танкери с дължина до 260 м (около 45 000 DWT). Пирсът се състои от 2 пали и технологична площадка. През 80-те години палите са били подсилени странично с по един ред допълнителни блокове от трите страни и нова обединяваща надстройка. Конструкцията на Пирса, системите му и тяхното състояние са както описаните за Пирс № 1

Пирс № 3 е с дълбочина е 7,20 м. и е проектиран за обработка на малки кораби - 5 000 - 6 000 DWT с нефтопродукти и химикали.

Товаро-разтоварните дейности се осъществяват на пирсовете през тръбопроводи и помпени станции, намиращи се на територия на «Лукойл Нефтохим Бургас» АД.

Пирс № 1 е предназначен главно за обработка на танкери с нефт и деривати с дължина до 180 м (15 000 - 20 000 DWT). След направената реконструкция – 80-та година, могат да пристават танкери до 35 000 DWT. Оборудването на пирса позволява извършването на товаро-

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

разтоварни операции на нефт, мазут, котелно гориво, високооктанов и нискооктанов бензин и др. нефтопродукти, но се използва главно за разтоварване на нефт и мазут и товарене на упоменатите по-горе деривати. Връзката на кораба с бреговите тръбопроводи става с два гумени шланга с диаметър от 200 мм и дължина 22 м за светли продукти и диаметър 300 мм и с дължина 20 м за тъмни продукти. Максималният капацитет, който осигуряват съоръженията за шланговане са 1400 куб.м/час за товарене на дизелово гориво, 1200 куб.м/час за товарене на високооктанови бензини и 800 куб.м/час за товарене на нискооктанови бензини.

Пирс № 2 позволява обработка на най-големите кораби на този пристанищен терминал. Поради това той се използва главно за разтоварване на нефт.

Товаро-разтоварната система, инсталирана на пирса включва 3 броя стендери (преливни ръкави), 2 за нефт, котелно гориво и мазут и един за бензин и дизелово гориво. Произведена е от фирмата ЕМКО WHETON.

Максималният капацитет за товарене/разтоварване, който може да осигури системата и преносните тръбопроводи е 8 000 куб.м./час при разтоварване на нефт, 4 000 куб.м/час при товарене на котелно и дизелово гориво и високооктанов бензин. След направеното усилване на палите през 1980 г. с допълнителен ред бетонни блокове към пирс № 2 може да бъде швартован кораб със 75 000 DWT и дори 100 000 DWT, но без да с пълен товар.

Пирс № 3 е проектиран за обработка на малки кораби с нефтопродукти и химикали. Максималният кораб, който може да застане при спазване на изискванията за сигурност е 5 000 DWT.

Пристанищният терминал не разполага със складова база. За съхранение на обработваните товари се ползва разположената в съседство складова база на „Лукойл“ АД.

Пропускателната способност на пристанищен терминал Росенец, при сегашните технически и технологични условия е до 16 500 000 тона товари годишно.

Достъпът до пристанището се осъществява по удобен плавателен канал със ширина 200 м. и проектна дълбочина - 15.5 м. (по други източници - 17,4 м) Б.С. Плавателният канал е публична държавна собственост, включен в активите на ДП „Пристанищна инфраструктура“. Построен е като два отделни обекта през 1977 и 1981 година.

Акваторията на пристанищния терминал е разположена на запад от територията на пристанището и обслужва само него. Тя е естествено защитена от юг, запад и северозапад. Защитата от север, изток и североизток се осъществява от вълнолом, построен през 1968 година.

Дълбочината на акваторията на разстояние от швартовата линия на пирсовете варира от 7,80 метра до 16 метра, като в настоящия момент позволява обръщане на кораби с дължина до 260 м.

В акваторията на пристанището са разположени общо 6 швартови пали, позволяващи швартоване на корабите за нос и кърма.

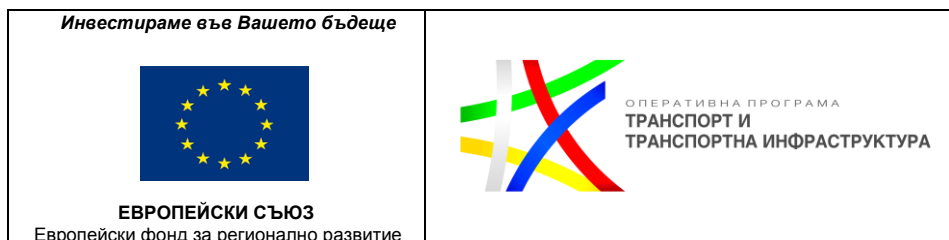
Акваторията пред Пирсове 1 и 2 няма достатъчна ширина, поради което танкерите пристават с кърмата към изхода, което се смята за неприемливо от гледна точка на безопасността и сигурността.

Вълноломът е построен в направление на запад от нос «Чукалята». Дължината му е 280 м. Той предпазва пристанището от вълнения от север, североизток и изток.

Пристанището разполага с морска кейова стена (пристан за влекачи) и Югозападна кейова стена. Тези кейови стени се използват за швартоване и престой на пилотни и спомагателни катери и лодки.

Нефтеният терминал “Росенец” не разполага със ж.п. линия.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Посредством 3 км автомобилен път терминалът е свързан с републиканската пътна мрежа към главен път Е - 87 в участъка Бургас-Созопол. Отклонението е тясно (около 5 - 7 м) и с много остри завои.

Изходите от пристанищния терминал към второкласния път преминава през територия, собственост на „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД. Достъпът до пристанището е възможен през контролно-пропускателни пунктове, контролирани от „Лукойл-Нефтохим“.

Техническа и технологична оценка

От анализа на съществуващата инфраструктура на пристанищен терминал Росенец и съответните технически характеристики на съоръжения, оборудване и технологии за обработка на традиционните видове товари и транспортиращите ги превозни средства, могат да се направят следните изводи:

1. Пристанищен терминал Росенец отговаря на всички изисквания на ЗМПВВППРБ по отношение на:

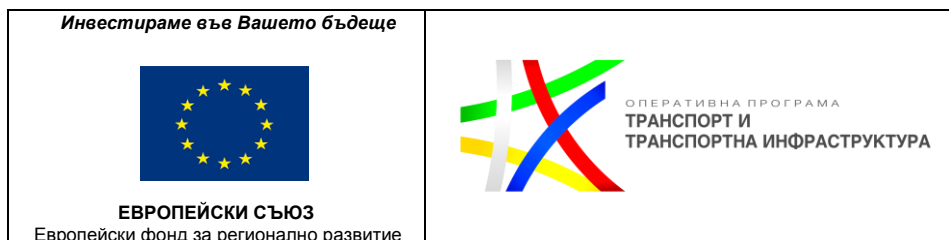
- разположение, наличие на удобни и безопасни подходи и дълбочини, съобразени с възможност за обработка на танкери и химикаловози с дълбочина на газене до 12 м.
- наличие на кейов фронт и пристанищни съоръжения, позволяващи безопасно швартоване и маневриране на корабите, за които са проектирани;
- осигурена тръбопроводна връзка през складова база до основния консуматор на пристанищната услуга;
- обособена територия и сграден фонд необходими за персонала на пристанищния терминал и за контролните органи ;
- наличие на организационна структура и създадена организация за безопасно и ефективно обслужване на корабите и техните екипажи;
- наличие до пристанището на митница и контролни гранични органи, следящи за обработката на вносно-износните товари.

2. Квалификацията на наличния персонал и прилаганите технологии на работа за извършването на регистрираните пристанищни услуги отговаря на изискванията на действащите нормативни актове.

Като слабости по отношение на разположението и експлоатацията на пристанищния терминал, могат да се посочат:

- Различната собственост на пристанищната инфраструктура, сградния фонд, складовата база, претоварните и транспортните съоръжения поражда сериозна зависимост на Пристанищен терминал Росенец от „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД.
- Територията на терминала, която е публична държавна собственост не разполага със собствена складова база. Няма пряк достъп до републиканските авто- и ж.п. пътища.
- Параметрите на пристанищните съоръжения несъответстват на съвременните тенденции за развитие на танкерния флот - необходимост от създаване на условия за приемане на танкери от минимум 100 х тона.
- Сегашната територия, акватория и подходи не позволяват разширение на терминала, което да позволи значително увеличаване на неговия капацитет.
- Потребност от ремонтни и възстановителни работи в отделни части на пристанищната инфраструктура;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Морално и физически остаряло кейово оборудване на първи и трети пирс.

Пристанищен терминал Несебър

Исторически източници сочат, че пристанище в селището Месембрия, сега град Несебър, съществува от най-древни времена и е играло важна роля в изграждането, развитието и утвърждаването на българската държава.

Пристанищният пътнически терминал в град Несебър, във вида му достигнал до наши дни, е въведен частично в експлоатация през 1938 г., като строителството и разширението му продължава до 1944 г.

Пристанищен терминал Несебър, по своята същност представлява специализиран пътнически терминал, състоящ се от хидротехническо съоръжение, кейове, вълнолом и морска гара.



Фигура 6-37 Пристанищен терминал Несебър

Пристанището се намира от южната страна на полуостров Несебър и е сравнително добре защитено от преобладаващите северни и североизточни ветрове.

Терминалът обхваща територия с граници пристанищни съоръжения – вълнолом и кейови стени, и паркинг на община Несебър.

Общата площ на терминала е 17 066 кв.м.

Пристанищен терминал Несебър разполага с 3 корабни места и вълнолом.

Вълноломът (мол) е с обща дължина около 360 метра, с основно предназначение да защитава басейна (акваторията) от вълнение.

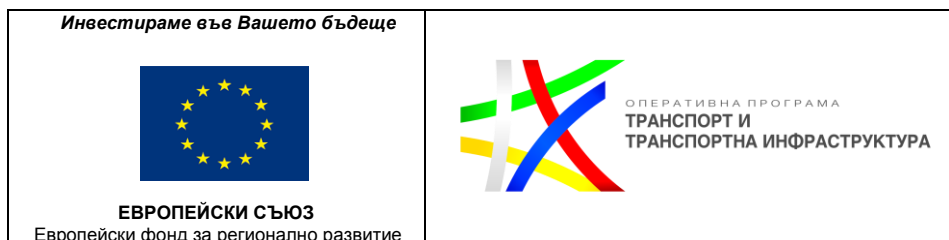
Корабните места са със следните технически параметри:

- Корабно място № 1 с дължина около 140 метра и дълбочина 4 м.
- Корабно място № 2 с дължина 70 м и дълбочина 5 м
- Корабно място № 3 с дължина 160 м. и дълбочина 8 м.

На територията на терминала са изградени две сгради като основното им предназначение е обслужване на дейността на оператора на пристанищен терминал Несебър.

– Морска гара на два етажа със застроена площ 380 м. кв. Морската гара е основната сграда, която определя специализацията на терминала като пътнически. Към Морска гара е изграден и трафопост със застроена площ 130 м. кв. с проход между тях. Вторият етаж на сградата е с площ 620 м. кв. Общата разгъната застроена площ на морската гара е 1130 м. кв.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Конструкцията на сградата е традиционна, стоманобетонова – монолитна, с носещи конструктивни елементи – плочи, греди, колони и единични фундаменти. Сградата е в сравнително добро състояние.

– Сграда на Изпълнителна Агенция Морска администрация (ИАМА) със застроена площ 85 кв. м.

На Пристанищен терминал Несебър не се извършва претоварна и/или складова дейност. Няма обособени закрити и открити складове. На територията на терминала има само условно обособени територии, които при необходимост се маркират с преместваеми оградни съоръжения (платна) и портали.

Обслужването на големите пътнически кораби от международно плаване и на рибарски кораби извън сезона се извършва основно на корабно място № 3. Малките кораби и яхти се обслужват на корабно място № 2 и № 1.

Между корабно място № 1 и № 2 е разположен пристан за приставане на лодките (катерите) които превозват пътници от пътническите кораби застанали на рейда. Корабното място е с дължина 16 м. и дълбочина 4,00 м. и по-нисък кей за да могат да слизат/качват пътниците. Няма вързални устройства и отбивни съоръжения.

Капацитетът на терминала е над 83 666 пътника/г.

Пристанищен пътнически терминал Несебър няма връзка с националната железопътна мрежа и не разполага с железопътна инфраструктура. Най-близката железопътна гара за пътнически превози е в Бургас

На терминала няма изградена пътна мрежа, но има изградени алеи за достъп до корабните места и зелените площи.

Връзка с националната пътна мрежа се осъществява чрез улиците на гр. Несебър.

Техническа и технологична оценка

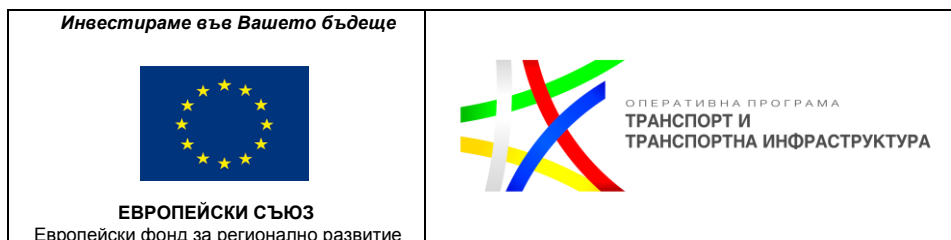
От анализа на съществуващата инфраструктура на пристанищен терминал Несебър могат да се направят следните изводи:

- Пристанищен терминал Несебър, по своята същност представлява специализиран пътнически терминал. Като такъв, той е добре комплектован и с необходимата инфраструктура.
- Терминалът се намира на изключително подходящо място в самия античен град Несебър, който от своя страна е една от най-важните и известни туристически дестинации не само в страната, а и в Черно море.

Като слабости по отношение на разположението и експлоатацията на пристанищния терминал, могат да се посочат:

- Трябва да се отчете факта, че на този етап терминалът нормално се използва, само през активния летен туристически сезон, който продължава около 100 дни и в този смисъл капацитетът му е ограничен до около 100 посещения от големи пътнически кораби на година.
- Сградата на Морската гара, макар да удовлетворява изискванията на граничния имиграционен и митнически контрол, не се вписва в общия архитектурен вид на града и е необходимо да бъдат вложени значителни ресурси за нейното осъвременяване.
- В района няма позициониран достатъчно мощен влекач за обслужване при необходимост на големи кораби - по време на маневриране за заставане на кей или отплаване.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3.2.1.2. ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С РЕГИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ В РАЙОНА НА БУРГАС

Състоянието на морските пристанища за обществен транспорт с регионално значение, които са разположени в района на пристанище Бургас е следното:

Пристанище Кораборемонтен завод „Порт Бургас“

Пристанище КРЗ "Порт Бургас" е разположено на територия с площ 50 979 кв.м. в южната част на гр. Бургас.

Общата дължина на кейовия фронт е 180 м. Кейовите стени са с гравитационна конструкция, изпълнени от масивни бетонови блокове с насипна призма от скална маса зад тях. Има надстройка от стоманобетонен проходим канал, която достига до кота +2,12.

Пристанището разполага с две корабни места. Дълбочината пред корабните места е 7,50 м.

Основните технически характеристики и функционално предназначение на корабните места са дадени в следващата таблица:

Таблица 6-33 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Г. на изграждане
1	Товароразтоварна дейност	100	9,20	Вертикална, от масивни бетонови блокове	1974
2	Товароразтоварна дейност	102	9,20	Вертикална, от масивни бетонови блокове	1974

Кейовите претоварни работи се извършват чрез три електропортални крана.

Видът и характеристиките на кейова механизация и разпределението и по корабни места са дадени в следващата таблица:

Таблица 6-34 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

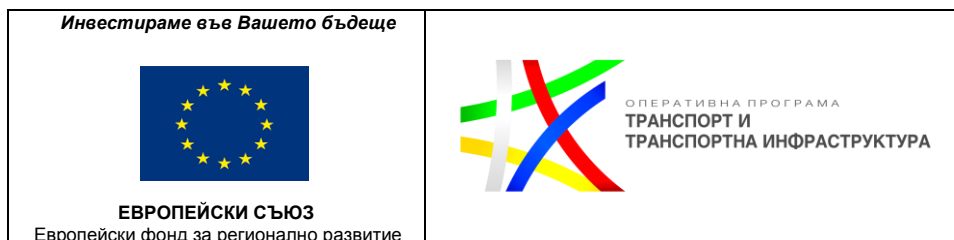
№ на кор. място	Кейова механизация	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Подкр. път Междурелсие (м)	Година на въвеждане
1	Ганц	5	20	10,50	1988
	Портален кран 1069 ККЗ Русе	12/20	32/20	10,50	2006
2	Портален кран 1567-А ККЗ Русе	8/15	30/22	10,50	1977

Пристанището разполага с открити и закрити складове както следва:

- ✓ открит складова площ – 11 049 кв.м.;
- ✓ закрыта складова площ – 7 152 кв.м.;
- ✓ силоси за съхранение на зърнени товари 5 броя с общ обем 18 680 куб.м.

Видът и характеристиките на прилежащите към отделните корабни места складове и обслужващи дейността им сгради и съоръжения са следните:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-35 Характеристики на прилежащите към корабните места складовете

№ на кор. място	Открити скрадове			Закрити скрадове		
	Вид настилка	Площ (м ²)	Натоварване (т/м ²)	тип	Площ (м ²)	Конструкция
1	асфалтова настилка	1000	6	Склад № 3	1200	монолитна
	бетон	1536	10	Склад № 4	1152	МСБС
	бетон	360	10	Склад № 5	200	МСБС
	бетон	3000	10			
2	асфалтова настилка	750	6	Склад № 1	2400	МСБС
	асфалтова настилка	800	10	Склад № 2	2400	МСБС
	чакъл	2000	10	Силозен склад 5 бр. по 3736 куб.м.	18680 куб.м.	МСБС

Тиловата механизация на пристанището се състои от:

Таблица 6-36 Тилова механизация на Пристанище КРЗ "Порт Бургас"

№ по ред	Наименование	Брой
1.	Ел. Мостов кран	2
2.	Ел. козлови кран	4
3.	Телферен ел. Мостов кран	2
4.	Вилкови товарачи	6
5.	Челни кофачни товарачи	3
6.	Челни кофачни товарачи Бобкет S-150	3
7.	Трактор с ремарке	4
8.	Автокран	1
9.	Хидравличен багер за работа с грайфер	1
10.	Гумено-лентов трандпортър – 150 т/ч.	2

Сухопътни връзки

Транспортната връзка към сушата на Пристанище КРЗ "Порт Бургас" гр. Бургас се осъществява с авто транспорт.

На територията на пристанището е има изградени жп коловози, разположени в междурелсието на кейовите кранове но поради това че преминават през територията на съседното предприятие те са били прекъснати и в момента не се експлоатират.

За достъп до територията на пристанище Варна Изток с автомобили има изградени два автоподхода.

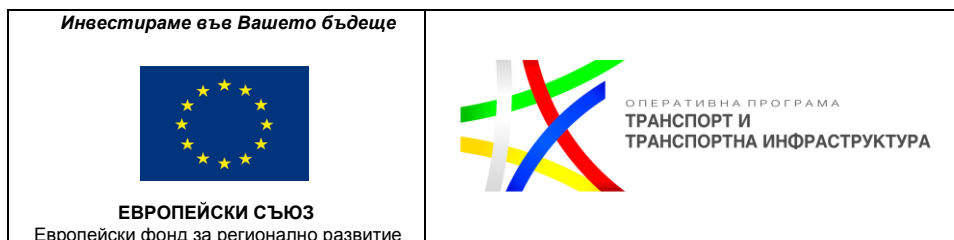
Единият е на североизточната граница на пристанището през бул."Приморски". Той е по-рядко използваем поради неудобството за преминаване на товарните автомобили. Основен за товарни автомобили е автоподходът в югозападната част на Пристанището където след пресичане на жп линията, директно се свързва с преминаващия покрай територията булевард.

Бургаски корабостроителници „Южен кей – Л“

Пристанище „Бургаски корабостроителници Южен кей – Л“ е разположено в най-южната част на Промислена зона „Юг - Изток“ („Южна промишлена зона“) на гр. Бургас.

Пристанището разполага с две корабни места с обща дължина на кейовия фронт 250 м. и дълбочина - около 7,20 м.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Кейовите претоварни работи се извършват чрез електрически пристанищен кран с товароподемност 16 тона, който е монтиран на общ релсов път с дължина 240 м и междурелсие 7,00м, както и три мобилни хидравлични багера: „Зенебоген“ - 1 бр. и „Фукс“ - 2 бр.

Основни технически характеристики на отделните пристанищни кранове са дадени в следващата Таблица 6-35.

Таблица 6-37 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

Корабно Място	Наименование	Товароподемност (тона)	Обсег (м)	Междурелсие	Година на въвеждане
1 и 2	Ел. портален кран	16	9,5 - 30м	7 м	
1 и 2	Зенебоген 835	3 - 200	20 м		2009
1 и 2	Фукс 360 Д	3 - 100	20 м		2010
1 и 2	Фукс 360 КК	3 - 100	25 м		2010

За обработка на различните видове товари посредством кейовите кранове, пристанището разполага с набор от специализирани товарозахватни съоръжения.

От 2014 г., в пристанище „Бургаски корабостроителници южен кей - Л“ се обработват и наливни товари - втечен газ пропан-бутан и дизелово гориво, което е в резултат на изградения първи етап от проекта за терминал за наливни товари.

На този първи етап са изградени автотоварната естакада и технологичните тръбопроводи до нея, с необходимите брегови съоръжения за връзка с танкер, командно-измервателна и предпазна арматура и апарати, които позволяват осъществяване единствено на директен вариант на работа.

Автоналивната естакада е изградена в югоизточната част на пристанищната територия, на изискващите се нормативни противопожарни отстояния от съществуващите обекти. Естакадата е с 3 поста за едновременно товарене до 3 автомобил и с възел за отчитане на количеството товар.

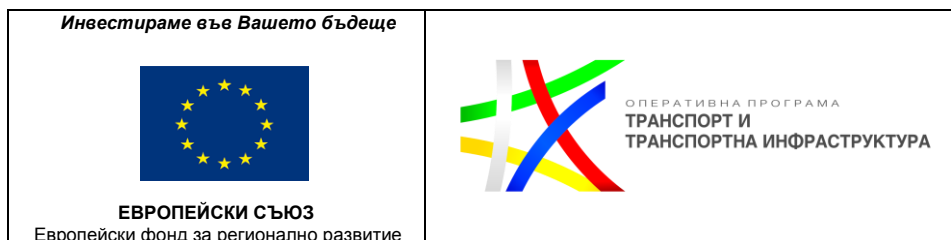
Доставката на наливни товари втечен газ пропан-бутан и дизелово гориво, се извършва с танкери с товароносимост от 1000 - 3000 т.

За приставане на танкерите с течни товари в момента се използва най-източната част от кейовата стена, като разтоварването се извършва при изпълняване на специални условия и режим за необходимите технически и организационни мероприятия, свързани с противопожарните изисквания.

Пристанището разполага с открити и закрити складове както следва:

- Закрити складове с обща площ 5 236 кв.м;
- Открити складове с обща площ 12 250 кв.м.

Някои от открити складови площи са разположени непосредствено до претоварната зона на корабните места, а други в по-далечния тил. Откритите складове отговарят на специализацията на съответните товари, като основните данни за всеки от тях са следните:



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-38 Характеристики на откритите складове

Складово съоръжение	Площ (кв. м.)	Вид товар	Вместимост (тона)
Открит склад в кейовата зона	4 000	Метали и метални отпадъци (скрап), дървен атериал и др. генерални товари	12 600
Открит склад в зоната на стапелите	6 000	Метали и метални отпадъци (скрап),	21 600
Открит склад в тил	2 250	Други генерални и насипни товари	8 280
ОБЩО	12 250		42 480

Закрити складови площи са осигурени от две залепени една до друга сгради, разположени в непосредствена близост до кейовата претовара зона на корабните места и прилежащия открит склад.

Таблица 6-39 Характеристики на закритите складове

Складово съоръжение	Площ (кв. м.)	Вид товар	Вместимост (тона)
Закрит склад	2 618	генерални и насипни товари	3 370
Закрит склад за временно митническо складиране	2 618	генерални и насипни товари	3 370
ОБЩО	5 236		6 740

Пристанището разполага с пречиствателна станция за нефтоводни смеси – намира се в североизточната част на пристанището. Тя се състои от специализирана сграда – Сепараторно и резервоари за буферно съхранение на нефтоводни смеси

За буерно съхранение на предназначения за пречистване нефтоводни смеси, в близост до сепараторното са монтирани 8 бр. резервоари с обем 50 куб.м. и 1 бр. резервоар с обем 25куб.м.. Резервоарите са цилиндрични, метални монтирани надземно върху ст.бетонни елементи, като са свързани помежду си и до сепараторното с метални тръбопроводи.

От досега реализирания товарооборот на пристанището най-голям дял имат отпадъците от метали (железен скрап), както и дървен материал (технологична дървесина и дърва за огрев).

Кейовата пропускателна способност е около 900 000 тона товари годишно.

Тилова механизация

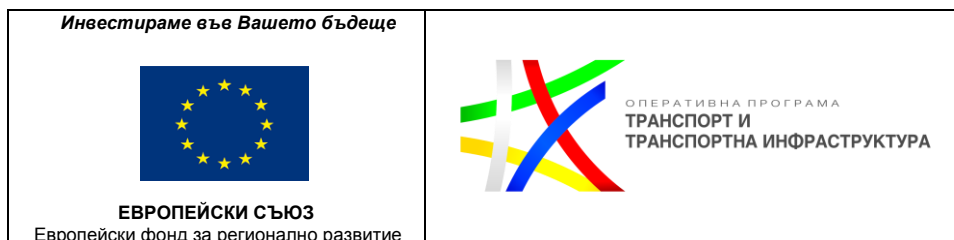
Пристанището разполага с няколко типа тиловы машини, които се използват при обработката на различните товари в съответствие с утвърдените типове технологични процеси, както следва:

- два броя релсови, стрелови ел. портални пристанищни кранове с товароподемност 16 т., които са монтирани на релсови пътища на територията на стапелите. Подкрановия път на стапила е с дължина 200 м, с междурелсие 7 м .
- фадрома „Komatsu WA 380-5” – 1 бр.;
- мотокар – 3тона - 2 бр. ;

За трюмна работа при разтоварване на насипни товари се използва 1бр. челен кошов товарачи с приспособления на Bobcat 974.

За извършване на вътрешно транспортиране на отделни товари, пристанището разполага с товарни автомобили и трактор с ремаче.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

За тилови претовари работи се използват също и упоменатите по-горе мобилни хидравлични багери.

Техническа и технологична оценка

От анализа на техническите параметри на кейовата механизация и тяхната оценката за съответствие с обработваните товари и кораби могат да се направят следните изводи:

Основните параметри на ел. порталния пристанищен кран като товароподемност, максимално рамо на стрелата са стандартни и отговарят на обработваните кораби и типове товари. Като неблагоприятни условия при работата на ел. порталния пристанищен кран са ниските скорости на механизмите на подема, на въртене, на изменение рамото на стрелата, които го правят ниско производителен.

По отношение на мобилните краове може да се каже че те са савително нови и предвид тяхната независимост и липсата на ограничения в преместването от подкранови пътища позволяват ефективното им използване в различните претоварни зони. Като неблагоприятни условия при работата на съществуващите мобилни кранове са сравнително малката дължина на рамо на стрелата, която при обработка на по-големите кораби, не позволява достигане до всичките им товарни пространства.

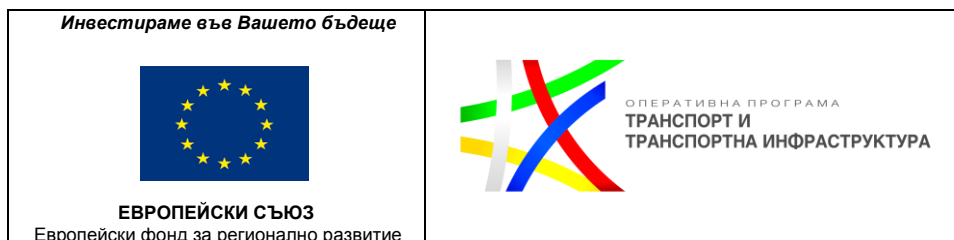
Разположението на складовете спрямо кейовия фронт и вратите с които са съоръжени позволяват удобна работа по внасяне и изнасяне на съхраняваните товари.

Порт България УЕСТ

Пристанище Порт България УЕСТ е разположено на територия с площ 27 416 кв.м. в южната част на гр. Бургас.

Обща дължина на кейовия фронт 400 м.. на която са обособени три корабни места с дълбочина между 6,00 м. и 8,50 м.

Основните технически характеристики и функционално предназначение на корабните места са дадени в следващата таблица:



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-40 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Година на изграждане
1	Товароразтоварна дейност	100	7,00	Вертикална, железобетонна	1969
2	Товароразтоварна дейност	150	8.00	Вертикална, железобетонна	1969
3	Товароразтоварна дейност	150	9,00	Вертикална, железобетонна	1969

Кейовите претоварни работи се извършват чрез четири пристанищни крана с товароподемност 6 - 12 тона.

Видът и характеристиките на кейова механизация и разпределението и по корабни места са дадени в следващата таблица:

Таблица 6-41 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

№ на кор. място	Кейова механизация	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Подкр. път Междурелсие (м)	Година на въвеждане
1	Модел 85 Fud	6.3	32/20	10,50	1985
2	Модел 85 Fud	6.3	32/20	10,50	1985
	Портален кран 1069 ККЗ Русе	12/20	32/20	10,50	2005
3	Портален кран 1069 ККЗ Русе	12/20	32/20	10,50	2005
	Портален кран 1069 ККЗ Русе	12/20	32/20	10,50	2005

Пристанището разполага с открити и закрити складове както следва:

- Закрити складове с обща площ 5 940 кв.м;
- Открити складове с обща площ 6 600 кв.м.

Видът и характеристиките на прилежащите към отделните корабни места складове и обслужващи дейността им сгради и съоръжения са следните:

Таблица 6-42 Характеристики на прилежащите към корабните места складовете

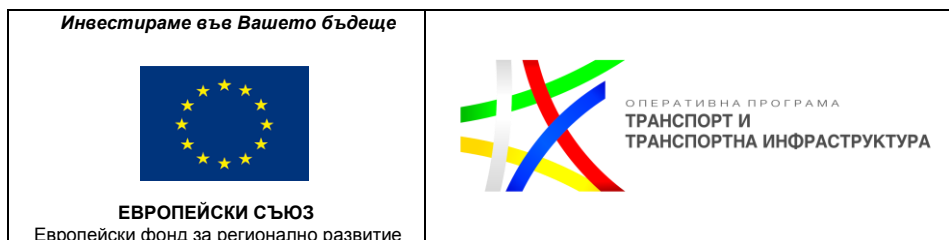
№ на кор. място	Открити скрадове			Закрити скрадове		
	Вид настилка	Площ (м²)	Натоварване (т/м²)	тип	Площ (м²)	Конструкция
1				Склад № 36	1500	метална
2	бетон	600	6	Склад № 37	1800	МСБС
3	бетон	6000	10	Склад № 38	2640	метална

Тиловата механизация на пристанището се състои от:

Таблица 6-43 Тилова механизация на Пристанище Порт България УЕСТ

№ по ред	Наименование	Брой
1	Вилкови товарачи	9
2	Челни кофачни товарачи	2
3	Трактор с ремарке	1

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Съгласно удостоверението за експлоатационна годност, пристанището е предназначено за обработка на генерални, насипни, неопасни наливни товари и контейнери, обработка на Ро-Ро товари и обслужване на пътници, снабдяване на корабите с ел. енергия, корабно бункероване (гориво, смазочни материали, вода) приемане и обработка на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност.

Трансстрой Бургас

Пристанището е специализирано в обработка на дърва за огрев и скрап. Пристанищен оператор на „Трансстрой Бургас“ е „Порт Трансстрой“ ЕООД.

Разположено е в гр. Бургас, Южна промишлена зона – кв. „Победа“. Общата площ на пристанището е 6 500 кв.м. Обособени са две корабни места с обща дължина на кейовия фронт 180 м. Максималната дълбочина пред корабните места е 5,50 м.

Пристанището разполага с открити и закрити складове както следва:

- Закрити складове с обща площ 1 356 кв.м;
- Открити складове с обща площ 3 050 кв.м.

Пристанище „Трансстрой – Бургас“ се използва за обработка и съхранение на генерални товари, наливни товари от хранителен произход и поща.

Пристанище Ахтопол

Разположено е в гр. Ахтопол, Община Царево. Общата площ на пристанището е 566 кв.м. Общата дължина на кейовия фронт 186 м. Максималната дълбочина пред корабните места е 1,00 - 3,00 м.

Обособени са три специализирани зони както следва:

- Зона за пътнически услуги – 25 м;
- Зона, която отговаря на характеристиките на пристанище по чл. 107 – рибарско пристанище – 115 м;
- Зона, която отговаря на характеристиките на пристанище по чл. 108 – яхтено пристанище – 46 м.

Типът и конструкцията на кейовата стена е метална.

Пристанище Поморие

Разположено е в гр. Поморие. Общата площ на пристанището е 7441 кв.м. Общата дължина на кейовия фронт 385 м. Максималната дълбочина пред корабните места е 7,20 м.

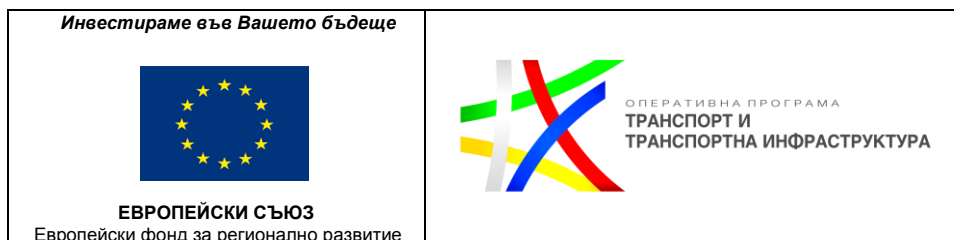
Обособени са три специализирани зони както следва:

- Зона за пътнически услуги – 2 бр. корабни места по 80 м;
- Зона, която отговаря на характеристиките на пристанище по чл. 107 – 967,50 кв. м. рибарско пристанище с кей – 112,50 м – 7 бр. корабни места ;
- Зона, която отговаря на характеристиките на пристанище по чл. 108 – 967,50 кв. м.; яхтено пристанище с кей – 112,50 м – 7 бр. корабни места.

Типът и конструкцията на кейовата стена е от Н блокове /едроломен камък/ тетраподи 4-10 т. Видът на отбивните съоръжения е от дървени греди, каторазстояние между тях е през 1,30 м.

Пристанище Царево

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Разположено е в гр. Царево. Общата площ на пристанището е 17551 кв.м. Общата дължина на кейовия фронт 313 м. Максималната дълбочина пред корабните места е 3,80 м.

Обособени са две специализирани зони както следва:

- Зона за пътнически услуги с кей с дължина - 16 м – 3 бр. корабни места;

Зона, която отговаря на характеристиките на пристанище по чл. 108 –яхтено пристанище с 5 кейови стени с обща дължина 297 м и общо 32 бр. корабни места за яхти.

3.2.1.3. ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ ВАРНА

Основните технически и технологични характеристики и състояние на пристанищните терминали от състава на Пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна са следните:

Пристанищен терминал Варна - Изток

Пристанищен терминал Варна - Изток е въведен в експлоатация през 1906 г.

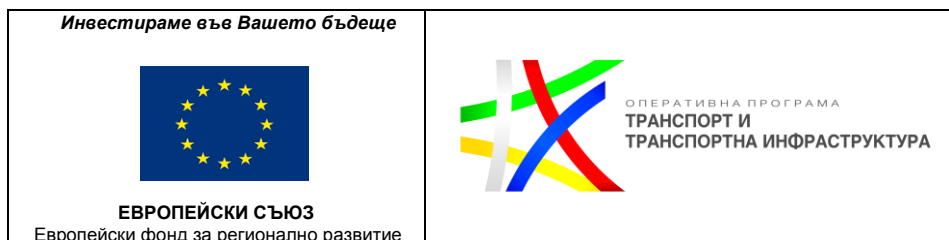
Разположен е върху територия с площ 342 961 кв.м. в южната част на гр. Варна. Акваторията на пристанището е защитена от Варненския вълнолом. На запад пристанището граничи с Варненската корабостроителница, а на изток - с Варненския залив и градския плаж. На север граничи с ж.п. гара Варна. Пристанището е отделено от градската част на Варна чрез бул."Приморски".



Фигура 6-38 Пристанищен терминал „Варна – Изток“

Пристанищен терминал „Варна – Изток“ разполага с 14 (четиринадесет) корабни места, от които две са предназначени за обслужване на пасажерски кораби, а едно корабно място се използва от Портови флот.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Оформен е в два басейна – „Голям басейн“, където са разположени корабни места № № 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 и 8 и „Малък басейн“, където са разположени корабни места № № 9, 10, 11, 12 и 13. Двата басейна се разделят от Мол “А”. Общата дължина на кейовия фронт на пристанищен терминал „Варна – Изток“ е 2 345 м. Общата дължина на кейовия фронт, където се извършва претоварна дейност е 2 072 м.

Таблица 6-44 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция
1	обслужване на пасажерски кораби	200	8,10	гравитачна, от масивни бетонови блокове, върху заскалявка
1 тер		130	8	
2	Спом. флот	129	8	-/-
3	Ген и нас товари	169	7,50	-/-
4	Ген и нас товари и контейнери	169	7,50	-/-
5	контейнери	169	7,50	-/-
6	Ген., нас. и наливни (раст. Произход) товари	145	9,75	-/-
7	Ген и нас товари	180	11,50	Пилотна конструкция
8	Ген и нас товари	146	11,50	Пилотна конструкция
9	Ген и нас товари	204	11,50	Пилотна конструкция
10	Ген и нас товари	145	9,75	гравитачна, от масивни бетонови блокове, върху заскалявка
11	Ген и нас товари	110	7,50	-/-
12	За обработка на Ген и нас товари	241	7,50	-/-
13	За обработка на меласа	208	7,50	-/-

Дълбочината пред корабните места варира от 7,50 м. на корабни места № № 3 - 5 до 11,50 м. на корабни места № № 7 - 9 и 11.

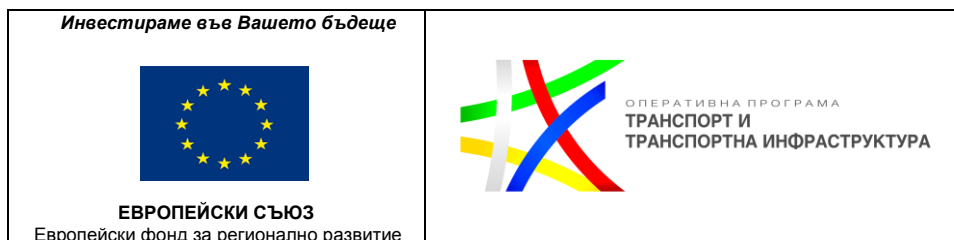
Кейовите стени са с гравитачна конструкция, изпълнени от масивни бетонови блокове с насипна призма от скална маса зад тях. Има надстройка от стоманобетонен проходим канал, която достига до кота +2,12. Проектната дълбочина на акваторията пред отделните корабни места е както следва:

Кейовата стена при Мол “А” е изпълнена върху пилотна конструкция. Повърхността на надстройката е на кота +1,82 над средно водно ниво.

Кейовият фронт до корабно място № 2, включително, се използва за приставане на пътнически кораби и Портови фронт. Останалите корабни места (от корабно място № 3 до корабно място № 13) се използват за претоварна дейност.

Кейовото оборудване основно се състои от 25 бр. релсови електропортални стрелови пристанищни крана с товароподемност в границите от 5 тона до 32 тона, един специализиран контейнерен кран тип “Пасико” с товароподемност 30,5 тона и една товарачна машина за обработка на зърнени товари с непрекъснато действие, с производителност 250 м³/час..

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

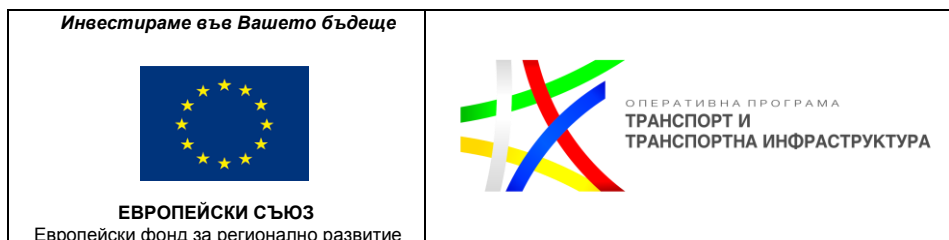
Таблица 6-45 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

№ на кор. място	Кейова механизация	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Подкр. път Междурелсие (м)	Година на въвеждане
1		-	-	-	-
1					
2					
3	Албрехт – 2бр.	20/10	16/32-8	10,50	1972
4	Албрехт – 1бр.	20/10	16/32-8	10,50	1972
	Кировец	10	30/8	10,50	1977
5	Сокол-2 бр.	16/20	16/32-8	10,50	1974
	Пасико	30,5	25 море 12 тил	30,00	1975
6	АБУС- 2бр.	10	32-8	10,50	1965
7	АБУС- 3 бр.	10	32-8	10,50	1965/1966/1967
	Лентов товарач	250м ³ /час			2001
8	Кировец – 2 бр.	10	30/8	10,50	1977/1978
9	Кировец – 2 бр.	10	30/8	10,50	1976
	АБУС- 1бр.	10	32-8	10,50	1975
10	АБУС- 2бр.	10	32-8	10,50	1964/1967
11	АБУС- 2бр.	10	32-8	10,50	1968
12	Кировец-1 бр.	16	32-8	10,50	1976
	Абус	10		10,50	1975
	Кировец – 2 бр.	10	30/8	10,50	1978
13	Естакада за разтоварване на меласа кораб-жп вагон				1999

Корабните места с наличното пристанищно оборудване, съоръжено с широка гама от товарозахватни устройства, и универсалните складови площадки зад тях, нямат строго определена специализация и се използват за обработка както на генерални, така и на насипни товари.

На територията на терминала има изградени закрити складове /10 броя магазини/ с обща площ 26 632 кв.м. и площадки за открито складиране с обща площ 33 630 кв.м.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-46 Характеристики на прилежащите към корабните места складовете

№ на кор. място	Открити скрадове			Закрити скрадове		
	Вид настилка	Площ (м ²)	Натоварване (т/м ²)	тип	Площ (м ²)	Конструкция
1пътн				Международна Моска гара	1101	масивна
				Яхт клуб	850	
				Летен пътн. салон	183	
1терм	бетон	4500		митница	58	
2	асфат					
3	Бетон и асфалт	5100	10	Склад № 8	2437	метален
4	Бетон и асфалт	3220	10	Склад № 9	582	Масивна тухлена
	Бетон	48000	10	Склад № 7	2335	масивна
5				Магазия № 17	473	масивна
6	Бетон/асфалт	4290	10			
7	асфалт	5370	6	0		
8		0		0		
9	асфалт	6120	8/10			
10	0			Магазия № 6 за зърно 20160. м ³ .	4555	Ст. бетон
11	асфалт	2000	10	0		
12	асфалт	3000	10	Склад № 1	4500	метален
				Склад № 2	2483	масивна
				Склад № 3	2481	метален
				Склад № 4	2459	масивна
				Склад № 5	2471	масивна
13	0	0			0	

Пристанищният терминал е разделен на 4 складови района.

Съществува известно зонироване на терминала, оформено в зависимост от количествата на основните видове товари и местоположението на тясно специализираните пристанищни съоръжения. За обработка на кораби с контейнери се използва основно корабно място № 5, където са монтирани специализирания кран "Пасико" и два стрелови електропортални крана тип "Сокол". Съхранението на контейнерите се извършва в тила на корабни места № № 3, 4 и 5, като общият складов капацитет на площадката е около 1 000 TEU. Има монтирани съоръжения за захранване на хладилни контейнери, като капацитетът е за 60 TEU. В тила на корабно място № 2 е обособена и оградена площадка за контейнери с антрапозитни стоки с капацитет 150 TEU.

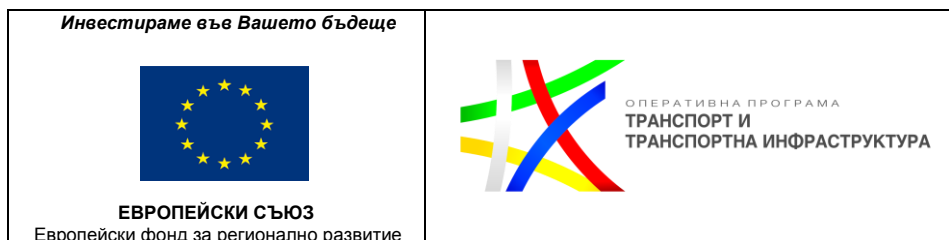
Тиловите претоварни операции на контейнерите се извършват основно от 11 бр. терминални влекачи тип "Калмар" с товароподемност между 10 тона и 42 тона и един ричстакер. Един стрелови електропортален кран тип "Албрехт", който до скоро е работил в тила на корабни места № 4 и № 5. е преместен от тила на Мол А.

Обследването на контейнерния терминал показва, че въпреки извършения основен ремонт на кран "Пасико" и доставката на нова претоварна техника за обработка на контейнери, основните проблеми относно бъдещата експлоатация на терминала остават неразрешени, а именно:

- дълбочината пред кея е недостатъчна дори за част от контейнеровозите, които понастоящем се обработват на терминала, като тенденцията е капацитетът на контейнеровозите все повече да се увеличава;

- съществуващата кейова механизация не съответства на приставащите за обработка контейнеровози. Височината на подема на специализирания кран "Пасико" не позволява обработката на контейнерите от четвърти ред по височина върху палубата на корабите.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.", финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ" на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Ползваните стрелови електропортални крана тип "Сокол" са с недостатъчен излет /обсег/ при необходимостта за обработка на контейнерите товароподемност, което възпрепятства извършването на товаро-разтоварни операции по цялата ширина на корабите. Използваните полуавтоматични спредери не позволяват правилното насочване на обработваните контейнери и водят често до тежки повреди на контейнери, транспортни средства и спредери;

- разположението на съществуващия контейнерен терминал с ползване на корабно място № 5 и хинтерланда към него е неудачно и води до редица допълнителни проблеми;

- ползването на складовите площи, прилежащи към 3-то и 4-то корабни места нарушава нормалната експлоатация на тези корабни места и налага използването в по-голяма степен на директни варианти на обработка на товарите.

На корабни места № 3 и № 4 се обработват и кораби, транспортиращи генерални и насипни товари.

Съхранението на индиректно обработваните на тези корабни места товари се извършва както следва:

- за товарите, позволяващи открито съхранение – на площадката непосредствено зад кея в обхвата на кейовите кранове;

- за товарите, изискващи закрито съхранение – в магазините, разположени в тила на корабни места № 3, 4 и 5.

В момента района на 1-5 корабни места е реорганизиран за обработка на тръби.

Най-голям дял от обработваните на пристанищен терминал „Варна – Изток“ товари имат зърнените товари - пшеница, царевица, слънчоглед и ечемик. За приставане и обработка на корабите, транспортиращи тези товари, за които е характерно по-голямо газене, се използва основно кеят на 7-мо корабно място, който е с най-голяма дълбочина. Кейовата претоварна дейност се извършва чрез 2 бр. стрелови електропортални крана тип "Абус" с товароподемност 10 тона и една нова специализирана товарачна машина с непрекъснато действие с производителност 250 м.куб./час. В активния сезон /август – септември/, за обработката на зърнени товари се използват и корабни места с № 6, 8, 9 и 10.

На суша, зърнените товари се транспортират основно с товарни автомобили.

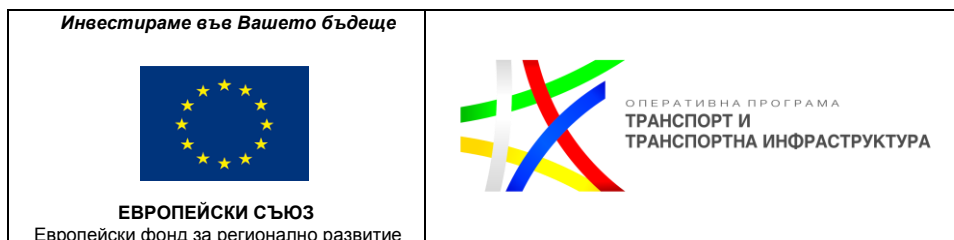
При товарене, зърното се изсипва от товарните автомобили в тави, откъдето посредством портален кран с грайфер се товари на кораба.

За съхранение на зърно и зърнени храни се ползва основно Магазия № 6, а при необходимост – и някой друг от закритите складове, но тъй като те не са специализирани за съхранение на зърнени насипни товари и не разполагат с необходимия капацитет, съответстващ на товарооборота, обработката на корабите-зърновози в по-голямата си част се извършва по директен вариант: кораб - кран – автомобил /ж.п. вагон/ и обратно.

Индиректните варианти, освен с неподходящи складови съоръжения, се реализират чрез сложни технологични схеми, свързани с голям брой претоварни машини, пристанищни работници и претоварни операции. Зърното от саморазтоварващи се платформи се изсипва в склада, след което се стифира посредством челни кошотоварачни машини. При схемата склад - кораб, зърното се насипва в касони чрез челна кошотоварачна машина, след което касоните се натоварват на ремаркета, транспортират се до кея и посредством портален кран се поемат и изсипват в кораба.

С цел създаване на възможност за доставка на зърно посредством ж.п. транспорт наскоро беше изградено специализирано ж.п. разтоварище. То е разположено пред Магазия № 6 и представлява приемни бункери за едновременно разтоварване на 2 броя ж.п. вагони и система

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

от гумено-лентови транспортъори. Изсипването в бункерите зърно директно се прехвърля в склада. Производителността на разтоварището е 250 тона зърнени товари/час.

Останалите корабни места нямат тясна специализация. На тях се обработват различни генерални товари, а епизодично и насипни товари. За обработката на тези товари има необходимите кейови и тилови пристанищни съоръжения.

Кейовите претоварни операции се извършват чрез електропортални стрелови пристанищни кранове, съоръжени със съответстващи на видовете товари захватни съоръжения.

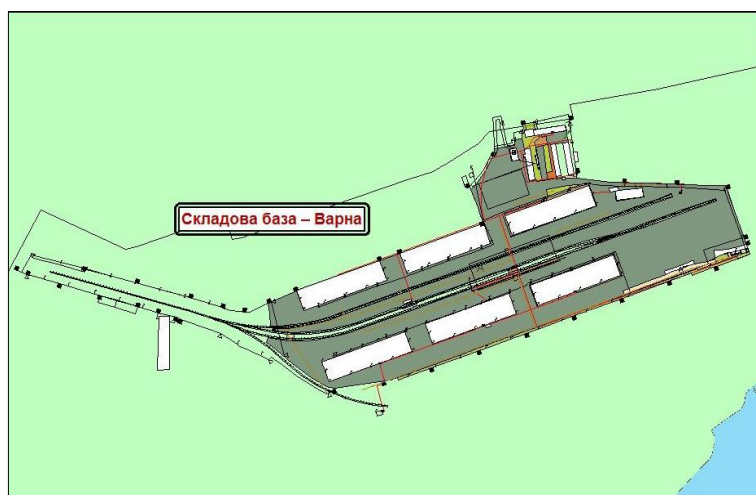
В междурелсието на кейовите кранове са изградени ж.п. коловози, позволяващи директна обработка кораб - ж.п. вагон и обратно.

Тиловите претоварни операции се извършват посредством вилкови повдигачи и автокранове за генералните товари и челни кошотоварачни машини - за насипните товари.

Вътрешнопристанищният транспорт кей - склад и обратно, се извършва чрез трактори с ремаркета.

Съхранението на товарите в зависимост от техните качества се извършва в закрити и открити складове. При сегашното ниво на товарооборота и средна продължителност на периода на съхранение на товарите 15 - 30 дни, откритите и закритите складови площадки на пристанищен терминал „Варна – Изток“ са напълно достатъчни. При необходимост може да се ползва и Складовата база (т.нар. „Сухо пристанище“), която е разположена на северния бряг на Варненското езеро на около 4 км. западно от пристанищен терминал „Варна – Изток“.

Складовата база е разположена върху площ от 85 461 кв.м. в южната част на Западна промишлена зона на гр. Варна.



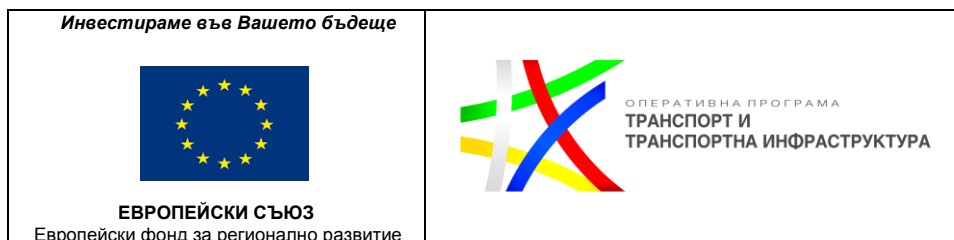
Фигура 6-39 Складовата база - "Сухо пристанище"

Складовата база разполага с 6 покрити метални склада с размери 24 м x 100 м, т.е. с 14 626 кв.м. закрыта складова площ. Откритата складова площ е приблизително 16 000 кв.м.

Свързана е с удобни пътна и ж.п. връзки.

Механизацията се състои от 2 бр. козлови крана с товароподемност 10 тона и един автокран с товароподемност 25 тона. При необходимост може да се използва подвижна механизация от пристанищен терминал „Варна – Изток“.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Тези складови площадки са пригодени за обработката на големи партии генерални и насипни товари (от порядъка на 1 000 - 2 000 тона всяка).

Сухопътни връзки

Транспортната връзка към сушата на Пристанищен терминал „Варна – Изток“ се осъществява с ж.п. и автотранспорт.

На територията на терминала е изградена и ж.п. мрежа, осъществяваща достъп до всички претоварни райони.

До почти всички корабни места има изградени ж.п. коловози, разположени в междурелсието на кейовите кранове, осигуряващи възможност за директни претоварни схеми: ж.п. вагон - кораб и обратно.

Почти всички складови съоръжения /открити и закрити складове/ достигат до ж.п. коловози, осъществяващи транспортната връзка за индиректно обработваните товари.

Външната ж.п. връзка на Пристанищен терминал „Варна – Изток“ е удобна и осигурена.

За достъп до територията на терминала с автомобили има изградени два автоподхода. Единият е на северната граница на пристанището към бул. „Приморски“. Той е по-рядко използваем, поради неудобството товарните автомобили да преминават през града. Основен за товарните автомобили е автоподходът в западната част на пристанището. Подходът е съоръжен с две платформи за електронен автокантар /90 тона/. След неговата реконструкция са обособени три магистрални платна за движение с обща ширина 14.25 м и товароносимост 90 тона. Достъпът до западния вход на пристанището се осъществява през надлеза на бул. Хр. Ботев и магистрала Черно Море които са на около 1 км.

Техническа и технологична оценка

От анализа на съществуващата инфраструктура и технически характеристики на пристанищен терминал „Варна - Изток“ могат да се направят следните изводи:

i. Съществуващите дълбочини на акваторията и корабните места ограничават обработката на кораби с капацитет над 25 000 DWT. Това е основен проблем особено за контейнеровозите, пристигащи на 5-то корабно място и за корабите зърновози.

ii. Съществуващата кейова механизация не съответства за необходимата за обработка на пристигащите контейнеровози.

Тиловите площи са недостатъчни за съхранение на контейнерите и няма необходимото обособяване на складови зони за претоварни фронтове - кейов, ж.п. и авто. През района на контейнерния терминал преминава голям товаропоток от авто и ж.п. транспортни средства, осъществяващи товарооборота на 3-то и 4-то корабни места.

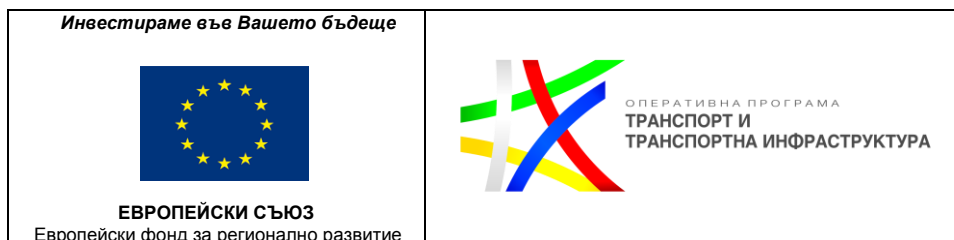
iii. Обработката на кораби-зърновози се извършва посредством електрически портални кранове с грайфер основно по директен вариант на работа - кораб-вагон (автомобил) и обратно. Новата товарачна машина за зърно не се използва ефективно, тъй като няма изградена цялостна система от машини с непрекъснато действие, с които зърното от склада да се транспортира директно до кея.

Няма специализиран склад за съхранение на зърнени товари. Ползва се основно Магазия № 6, чийто капацитет от около 6 500 тона е недостатъчен.

Всичко това води до:

- създаване на големи опашки от автомобили;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

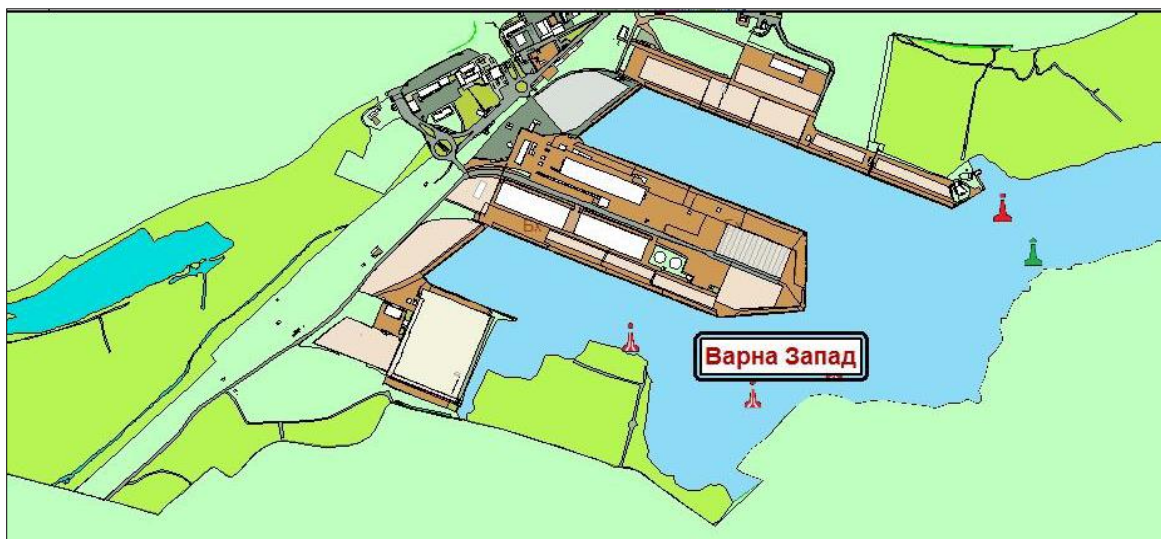
- ниски претоварни норми;
- лошо съхранение, замърсяване и разпиляване на зърнените товари;

iv. Ситуационното разположение на отделните звена и райони и връзката им със сухопътни транспортни средства е съпроводено от пресичане на големи товаропотоци от ж.п. и автотранспортни средства.

v. Товаропотоците на пристанищен терминал „Варна – Изток“ към сушата се осъществяват в голяма степен посредством автотранспорт. Основните товари, които характеризират авто-потоците, са зърнените и контейнерни превози.

Пристанищен терминал Варна - Запад

Изграждането на пристанище „Варна-Запад“ стартира с разпореждане № 210/07.07.1967 г. на Министерски съвет. Мястото, избрано за новото пристанище, се намира на 30 км от Варна, в непосредствена близост до новите заводи в Девня. Това е блатистата местност Балтата, намираща се в западния край на Белославското езеро, при устията на реките Провадийска и Девненска.



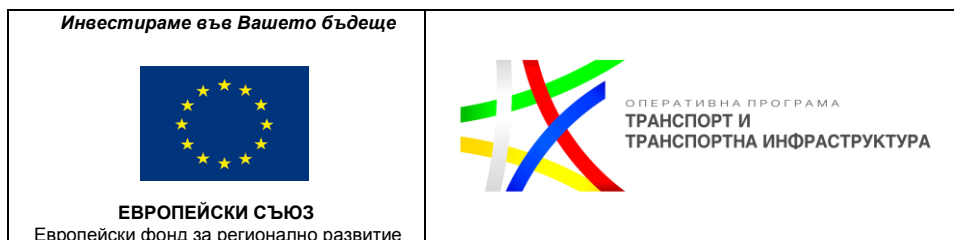
Фигура 6-40 Пристанищен терминал „Варна – Запад“

Общата площ на пристанищен терминал „Варна – Запад“ е 1 826 799 кв.м. Територията, определена за изграждане на терминал за опасни товари е с площ 333 771 кв.м. В миналото бе разработен идеен проект за изграждането на терминала, но поради голямата му стойност (69 млн. лв) и силно намалялото количество на товарите (промени в производствените програми на заводите), бе неефективен и нецелесъобразен и не се продължи работата по него.

Терминалът разполага с 22 (двадесет и две) корабни места с обща дължина на кея 3 430 м. Оформено е в два басейна – “Първи басейн”, където са разположени корабни места №№ 1 - 10А и “Втори басейн”, където са разположени корабни места № № 11 - 17. Двата басейна са разделени от Мола.

Конструкцията на кейовите стени е гравитационна – черупки с голям диаметър, запълнени със скална маса (т. нар. кесони). Има надстройка от стоманобетонен проходим канал, която достига до кота +2,22.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Проектната дълбочина на акваторията пред стените достига до 11,50 м. под средното водно ниво.

Основните технически характеристики и функционално предназначение на корабните места са дадени в следващата таблица:

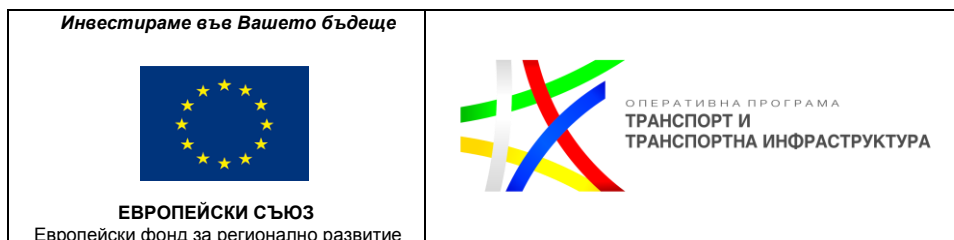
Таблица 6-47 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция
№ 0А	Наливни	15	11,50	Гравитачен призматичен кесон на пясъчна възглавница
№ 0Б	Наливни	10	11,50	
№ 0	Наливни, насипни и генерални	42	11,50	
№ 1А	Наливни, насипни и генерални	102	11,50	-/-
№ 1	Наливни и насипни товари	240	12,00	-/-
№ 2	Насипни и наливни	200	11,50	-/-
№ 3	Насипни	138	11,50	-/-
№ 4	Насипни	140	11,50	Гравитачен цилиндрични кесони на пяс. Възглавница
№ 5	Насипни	155	11,50	-/-
№ 6	Насипни и генерални	215	11,50	-/-
№ 7	Насипни	153	11,50	Гравитачен тройни цилиндрични кесони на пяс. Възглавница
№ 8	Насипни	155	11,50	-/-
№ 9	Наливни, насипни, генерални и Ро-Ро	160	11,50	-/-
№ 10	Насипни, генерални и Ро-Ро	160	11,50	-/-
№ 10А	Наливни, насипни, генерални и Ро-Ро	208	8,00	-/-
№ 11	Генерални и контейнери	225	10,50	-/-
№ 12	Наливни, насипни	162	10,50	-/-
№ 13	Насипни и генерални	160	10,50	-/-
№ 14	Насипни и генерални	160	10,50	-/-
№ 15	Насипни и генерални	169	10,50	-/-
№ 16	Насипни, генерални и Ро-Ро	215	10,50	-/-
№ 17	Контейнери и Ро-Ро	246	10,50	-/-

Обработката на корабите се осъществява основно чрез 25 броя универсални, стрелови електропортални пристанищни крана с товароподемност от 10 тона до 16 тона и 4 броя мобилни стрелови кранове с товароподемност 63 тона и 100 тона. Специализираните корабни места са оборудвани с 2 бр. портейнери за обработка на контейнери е товароподемност 35 тона, 2 бр. кейови претоварни машини тип PVH за обработка на насипни товари и товари в биг бекси.

Видът и характеристиките на кейова механизация и разпределението и по корабни места са дадени в следващата таблица:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

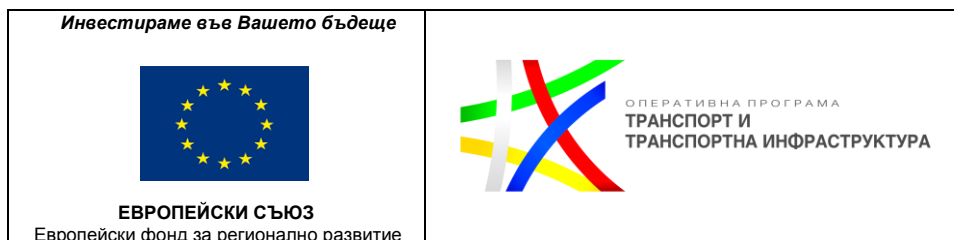


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-48 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

№ на кор. място	Кейова механизация		Товароподемност (т)	Обсег (м)	Подкр. път Междурелсие (м)	Година на въвеждане
	наименование	Бр.				
№ 0А	Помп.станция на	1				
№ 0Б	Агрополихим АД					
№ 0						
№ 1А						
№ 1	Сокол - кенгуро	1	16	32/8	10,50	1973
	Естакада с ГЛТ		800т./час			
№ 2	Сокол - кенгуро	2	16	32-8	10,50	1973/1974
	Инст. За товари на сярна киселина (Собств. на „Ойл танкинг“)	1				
№ 3	Кировец	1	16	30/8	10,50	1975
	Сокол	1	16/32	32/8	10,50	1989
№ 4	Сокол	1	16/32	32/8	10,50	1989
	Сокол - кенгуро	1	16/32	32/8	10,50	1974
№ 5	Сокол - кенгуро	1	16/32	32/8	10,50	1974
	Сокол - кенгуро	1	16	32/8	10,50	1974
№ 6	Кировец	1	16	30/8	10,50	1985
	Сокол - кенгуро	1	16	32/8	10,50	1974
№ 7	Корабо преет. Машина КПМ РВН – Германия	1	400т./час		10,50	
	Естакада с ГЛТ					
№ 8	Корабо преет. Машина КПМ РВН – Крантех	1	400т./час		10,50	
	Естакада с ГЛТ					
№ 9	Кран 1069 КЗ-Русе	2	10/20	32/20/8	10,50	1976
№ 10	Кран 1069 КЗ-Русе	2	10/20	32/20/8	10,50	1982/1983
№ 10А	Мобилен кран НМК 170Е Gottwald	2	63	38/10		2013
№ 11	Кран 1069 КЗ-Русе	2	10/20	32/20/8	10,50	1976
№ 12					10,50	
№ 13	Кировец	2	10	30/8	10,50	1982/1976
№ 14	Кировец	1	10	30/8	10,50	1976
№ 15	Кировец	2	10	30/8	10,50	1976
	Корабо-преет. машина КПМ №4 Франция Собственост на Агрополихим	1	200т./час			
№ 16	Кран 1069 КЗ-Русе	2	10/20	32/20/8	10,50	1976/81
№ 17	Портейнери	2	35	25-море 12-тил	17,00	1980

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

На пристанищен терминал „Варна – Запад“ се обработват основно насипни товари, товари в биг бегси, генерални товари, дървен материал, контейнери, дихлоретан, течни торове, клинкер, зърно и др.

Повечето от корабните места не са тясно специализирани за обработката на конкретен вид товар, но част от тях обслужват конкретни заводи на Девненския промишлен комплекс.

Последните години се обработват и зърнени товари (на корабни места 10, 13, 14, 15).

Районирането и изградените структурни звена на терминала са в съответствие с изискванията за нормалната му експлоатация.

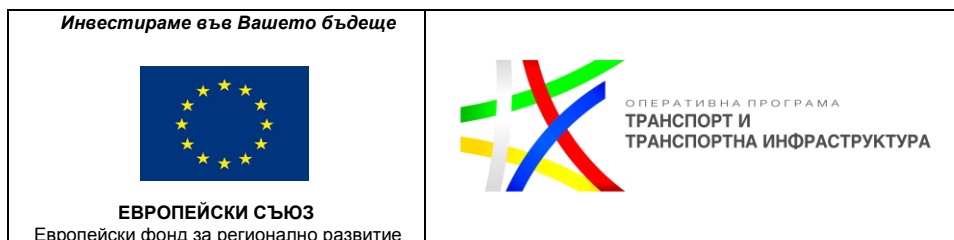
Пристанищният терминал разполага с около 346 393 кв.м. открита складова площ, 37806 кв.м. закрыта складова площ и резервоари за течни товари с обем 10 000 куб. м.

Видът и характеристиките на прилежащите към отделните корабни места складове и обслужващи дейността им сгради и съоръжения са следните:

Таблица 6-49 Характеристики на прилежащите към корабните места складовете

№ на кор. място	Открити скрадове			Закрити скрадове		
	Вид настилка	Площ (м ²)	Натоварване (т/м ²)	тип	Площ (м ²)	Конструкция
№ 0А		0			0	
№ 0Б		0			0	
№ 0		0			0	
№ 1А		0			0	
№ 1	асфат	6000	10		0	
№ 2	Бетонени плочи	4200	10		0	
№ 3	Бетонени плочи и арм. бетон	5400	10	Магазин № 3	2 290	метален
				Резервоари	23 000 т.	
№ 4	Ст. бетонени плочи и асфалт	5400	10			
№ 5	Ст. бетонени плочи и асфалт	10800	10			
№ 6	Ст. бетонени плочи и асфалт	17000	10			
№ 7		0		Склад на Агрополихим	10 125	Ст. бетон
№ 8		0				
№ 9	Асфалт/павета	8000	10			
№ 10	Асфалт/павета	8000	10			
№ 10А	Бетон	3000	10			
№ 11	Ст. бетонени плочи и паваж	9600	10			
№ 12		0		Резервоари	10 000 куб.м.	
№ 13	Ст. бетонени плочи	3500	10	Магазин № 5	11 617	
№ 14	Ст. бетонени плочи	3500	10			
№ 15				Магазин № 6	11 620	бетона
№ 16	бетон	17000	10			
№ 17	Ст. бетонени плочи 2568 TEU	41000	10-15	Склад за контейнеризация и деконтейнеризация	2154	комбинирана
	Ст. бетонени плочи 948 TEU	16000	10-15			

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Тиловата механизация на пристанищен терминал Варна-запад се състои от:

Таблица 6-50 Тилова механизация на пристанищен терминал Варна-запад

№ по ред	Наименование	Брой
13.	Челни кофачни товарачи	20
14.	Вилкови товарачи	20
15.	Ричстакери	8
16.	Шосеен влекач	6
17.	Тракторен влекач	14
18.	Контейнерен влекач	6
19.	Ремаркета платформени	11
20.	Полуремаркета 40 футови	14
21.	Други специализирани	43
22.	Гумено-лентови транспортъри	7

Всяка от зоните на пристанището е с изградени ж.п. коловози и автоподходи.

Съществуващата специализация, технологични характеристики и технологии на отделните корабни места на терминала е следната:

Корабно място № 1

Експлоатира се основно за товари на фирма "Агрополихим" – фосфорит, дихлоретан, течни торове и др.

Обработката на корабите доставящи фосфорита се извършва посредством 2 бр. електро портални стрелови кранове, съоръжени с грайфер.

От корабното място до завода има изградена система от гумено-лентови транспортъри с производителност 600 тона/час. Обработката на фосфорита се извършва по директен вариант: кораб – кран – ГЛТ - завод.

За обработката на дихлоретан се използва специализиран автоматичен претоварен ръкав и директна тръбопроводна връзка със завода.

Тъй като корабно място № 1 не е проектирано за обработка на опасни товари, то обработката на кораби с дихлоретан се извършва при особен режим в съответствие с Нормативен документ "Временни правила за определяне на задълженията на организациите, осигуряващи безопасно товарене на дихлоретан на Пристанище Варна - Запад".

С цел осигуряване на специализирани условия за обработката на опасните течни товари са регистрирани корабни места с номера 0-А, 0-Б, 0 и 1А, които са оборудвани със съответните съоръжения.

Съгласно предоставените ни регистри, за осигуряване на специализирани условия за обработката на опасни течни товари са регистрирани корабни места с номера 0-А, 0-Б, 0, които все още не са оборудвани със съответните съоръжения. Оборудвано е корабно място 1А и предстои включването му в експлоатация

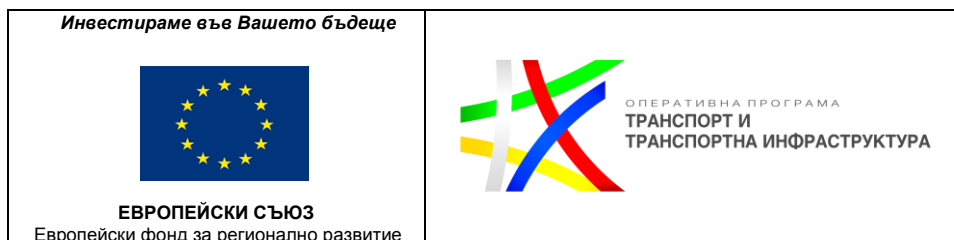
Корабно място № 2

Използва се за обработка на концентрирана сярна киселина и меден концентрат.

За обработката на сярната киселина е изграден специализиран терминал включващ:

- ж.п. разтоварище
- склад с 3 бр. резервоари с вместимост 6 000 куб.м. всеки
- специализирано съоръжение за товарене на кораби

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.", финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ" на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Обработката на товарите с меден концентрат се извършва посредством стрелови ел. портални пристанищни кранове.

За тиловите претоварни операции са доставени сегменти на гумено-лентови транспортъори. Те са мобилни и лесно могат да се комплектоват в различни технологични схеми.

Корабни места № 3, 4 и 5

На тези корабни места се обработват насипни товари - основно клинкер и въглища.

Кейовите претоварни работи се извършват посредством ел. портални стрелови кранове съоръжени с грайфер.

В тила обработваните товари се съхраняват на стифове, като натоварването не надвишава 10 тона на кв.м. Наличните складови площи в тила на тези корабни места са достатъчни за съхранението на обработваните товари.

Корабно място № 6

Това корабно място няма тясна специализация. На него се обработват всякакъв вид товари - както генерални, така и насипни. В последните години са обработвани основно каменни въглища, кокс, пясък, пакетирани химически торове, пакетирана сода, готварска сол, захар и др.

Оборудвано е с два броя ел. портални стрелови кранове и на него се прилагат стандартни пристанищни претоварни технологии.

За временно съхраняване на индиректно обработваните товари се ползва откритата площадка непосредствено зад кей.

Корабни места № 7 и 8

Специализирани са за обработка на кораби с насипни товари, изискващи закрито съхранение - в миналото това са били насипен карбамид и насипна калцинирана сода. Кейят е оборудван с две специализирани товарачни машини с непрекъснато действие.

В тила на тези две корабни места е изграден специализиран закрит склад за насипни товари, съоръжен с ж.п. разтоварище със специализирана насипващо-изземна машина "Кратцер" и система от гумено - летови транспортъори за връзка между ж.п. разтоварище, склад и кей.

В момента съоръженията се използват за обработка на насипни торове през корабно място № 8, транспортирани от завода до разтоварището с автомобили.

Калцинираната сода от завода до кей се транспортират чрез система от гумено - летови транспортъори. Транспортъорите са монтирани в закрыта естакада.

Корабно място № 9

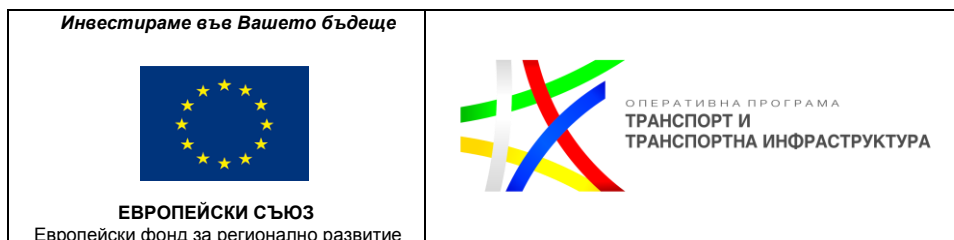
Оборудвано е с два електропортални стрелови крана и разполага с около 8 000 кв.м. открит складова площ.

Има универсално предназначение. Обработваните на това корабно място товари са предимно генерални и насипни. Съхраняването на индиректно обработваните товари се извършва на откритата складова площадка в тила.

Корабно място № 10

Използва се основно за товарене на кораби с цимент (насипно), зърно и генерални товари.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.", финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ" на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Оборудвано е с два електропортални стрелови крана и разполага с около 8 000 кв.м. открита складова площ.

Насипният цимент се товари по директен вариант от автоциментовози чрез шлангови линии.

Генералните товари се обработват по традиционна технология с ползване на кранове с необходимите товарозахватни устройства.

Тиловите претоварни операции се извършват посредством мобилни подемно-транспортни машини.

Корабно място № 10А

Оборудвано е с 2 бр. мобилни стрелови кранове с товароподемност 63/100 тона и разполага с около 3 000 м² открита складова площ.

На това корабно място се обработват насипни товари, генерални товари и контейнери.

Корабно място № 11

Оборудвано е с 2 бр. ел. портални стрелови крана и разполага с открита складоваплощадка в тила.

Използва се основно за обработка на кораби с генерални товари, позволяващи открито съхранение и контейнери.

Корабни места № № 12 - 15

Разположени са на обща кейова стена с дължина 640 м. В прилежащият тил има изградени 2 бр. магазини с размери 180 м. х 60 м. и 2 бр. резервоари за течни товари с обем 5 000 куб.м. всеки.

Кейовото оборудване се състои от 5 бр. ел. портални стрелови крана, разположени на общ релсов път с отвор 10.50 м. и една специализирана товарна машина КПМ № 4 с непрекъснато действие, с производителност 200 тона/час.

Обработваните товари са най-различни: генерални и насипни, както и малки количества наливна сода каустик. Преобладаващи са товарите с кварцов пясък, каолин и др. вид глини, калцинирана сода (опакована), химични фосфорни и азотни торове, нерафинирана насипна сурова захар, машини, зърнени храни и др.

Тиловите претоварни операции по обработка на генералните и насипните товари се извършват от мобилни подемно-транспортни машини - мотокари, челни кошови товарачи и др.

За течните товари има изграден тръбопровод от резервоарите до кея на 12-то корабно място. Връзката с кораба се осъществява чрез гъвкави шлангове.

Корабно място № 16

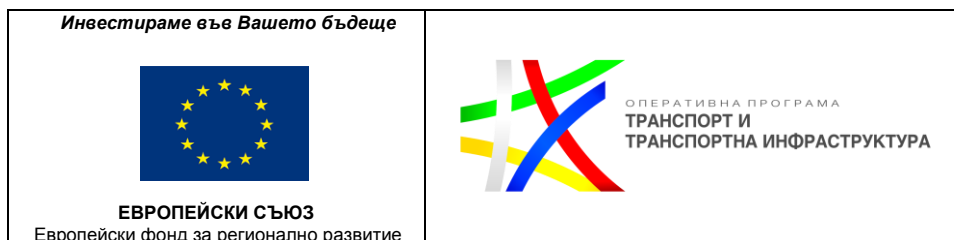
Разположено е на кейова стена с дължина 220 м. Оборудвано е с 2 бр. стрелови ел. портални крана. Има открита складова площадка в тила.

На това корабно място се обработват генерални товари, насипни товари и ро-ро.

Тъй като по-голямата част от складовата площадка в тила на корабното място е оградена и се използва за съхранение на контейнери, обработката на корабите се извършва основно по директен вариант: кораб – кран - сухопътно превозно средство.

За индиректно обработване на товари, изискващи съхранение на закрито, се използват закритите складове на корабни места № № 14 и 15, като транспортната връзка между складовете и кея на корабно място № 16 се осъществява чрез влекачи с ремаркета.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Корабно място № 17

Специализирано е за обработка на контейнери. Кеят е с дължина 240 м. и на това корабно място може да се обработват кораби с газене до 10 м.

Непосредствено зад кея е разположена открита складова площадка за съхранение на контейнери, с обща площ 48 000 кв. м. В близост до нея е изградена и втора открита складова площадка с площ 16 000 кв.м.

Кейовото оборудване се състои от 2 бр. портейнери с товароподемност 35 тона, разположени на релсов път по дължина на кея. В междурелсието на портейнерите са прокарани два коловози, позволяващи директно претоварване от кораб на вагон и/или обратно.

В тила на контейнерната площадка има изградени ж.п. коловози, но поради това, че товаропотокът откъм сушата с ж. п. вагони е силно намалял, те почти не се използват. Контейнерите от и за вътрешността на страната се транспортират предимно с автомобили.

Тиловите претоварни операции се извършват чрез мобилни контейнерообработващи машини. На корабно място № 17 се използват и два броя мобилни крана с товароподемност 100 тона всеки.

За извършване на контейнеризация и декейтеризация е изграден закрит склад с площ - 2154 кв.м.

Пристанищният терминал е разположен в Белославското езеро, като достъпът до него по вода е осигурен с два подходни канала:

✓ Канал № 1

Канал № 1 свързва Черно море с Варненското езеро. Той е с дължина 3,8 км и е драгиран първоначално до кота -12,50 (БС) с ширина по дъното в правите участъци 103 м., а в кривите – 178 м. Всички комуникационни трасета, пресичащи канала, са проектирани и изпълнени така, че позволяват удълбочаването му до кота -15,00 (БС).

✓ Канал № 2

Канал № 2 свързва Варненското езеро с пристанищен терминал „Варна-Запад“. Той е с дължина 9,6 км. и проектна кота -12,30 (БС). Ширината на канала при тази кота е в диапазона от 106 м. до 120 м.

Сухопътни връзки

Сухопътните транспортни връзки на Пристанищен терминал „Варна-Запад“ се осъществяват посредством ж.п. и автотранспорт.

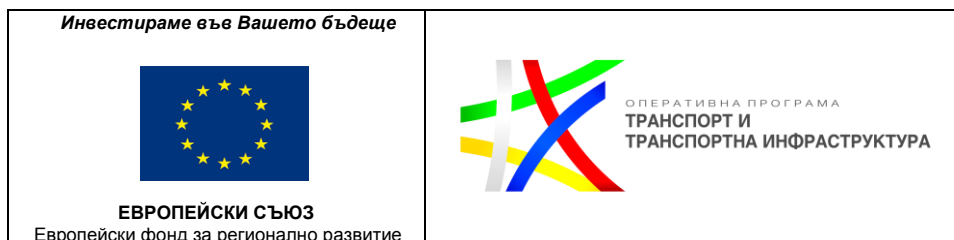
Пристанищен терминал „Варна-Запад“ разполага с добре развита ж.п. мрежа, осигуряваща достъп до всички пристанищни райони, корабни места и складови съоръжения. Има обособени необходимите ж.п. претоварни фронтове, както в обхвата на челните кейова механизация, така и към откритите и закрити складови съоръжения.

Изградени са районни коловозни групи.

Съществуващият автоподход към Пристанищен терминал „Варна-Запад“ е удобен и не създава проблеми за преминаващите автопотоци.

Изградените вътрешни пътища позволяват достъп на товарни автомобили до всеки от районите на терминала.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Техническа и технологична оценка

От анализа на съществуващото положение в Пристанищен терминал „Варна-Запад“ относно наличните пристанищни съоръжения и оборудване, технологията на обработка на традиционните видове товари и транспортиращите ги превозни средства, могат да се направят следните изводи:

- Пристанищен терминал „Варна-Запад“ е най-модерното Българско пристанище, изпълнението на което отговаря на всички действащи норми и изисквания за изграждане и експлоатация на такива обекти.
- Технологичната структура и параметрите на отделните технологични звена и съоръжения са в съответствие с количествата и вида на традиционно обработваните товари и транспортни средства.
- Кейовите фронтове с техните параметри са в съответствие с големината на различните типове кораби, осъществяващи отделните товаропотоци.
- Кейовата механизация позволява съставяне на оптимален брой технологични линии по обработка на корабите в зависимост от тяхната големина и брой на едновременна обработка.
- Складовете са оптимално разположени спрямо претоварните фронтове и осигуряват достатъчно складови площи с подходящи условия за съхранение на различните видове товари в съответствие със специфичните изисквания.
- Вътрешните авто- и ж.п. пътища и външните подходи отговарят на големината на отделните товаропотоци.

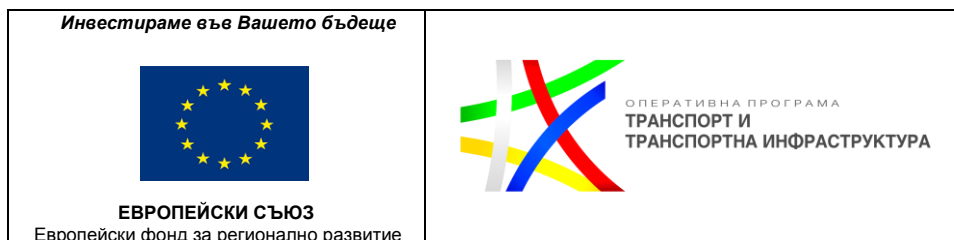
Основните технологични проблеми, както съществуващи, така и такива които могат да се появят предвид тенденциите за развитие на товаропотоците и ползваните транспортни средства са следните:

- Дълбочината на подходните канали, еър-драфта под Аспарухов мост (при температура 5 градуса по Целзий – 44,14 м, а над 5 градуса – 43.04 м.), въздушните електрорепроводи над Канал 2 (при температура 5 градуса по Целзий – 43.90 м, а над 5 град – 41.78м) и акваторията пред кейовете ограничават големината на приеманите кораби;
- Отдалеченост от рейда (14 nmi от терминал „Варна Изток“);
- Наличие на ограничения за маневри през нощта (за съдове с дължина над 200 м.);
- Няма специализиран терминал за обработка на течни товари. Ползваните корабни места и технология са съгласно „Временни правила и особен режим“ и това създава технически и икономически проблеми при експлоатацията на Пристанищен терминал „Варна-Запад“.
- Няма специализирани съоръжения за обработка на насипен цимент и зърнени товари;
- Съществуващите портейнери на 17-то корабно място нямат необходимата товароподемност за работа с телескопичен спредер 20 – 40 фута;
- Невъзможност за обработка на втечен газ поради липса за необходимите за това съоръжения. Това ограничават възможностите на химическата индустрия и развитието на Пристанищен терминал „Варна-Запад“.

Пристанищен терминал ТЕЦ – Езерово

Пристанищен терминал ТЕЦ - Варна е разположен в близост до топлоелектроцентрала в началото на Канал 2. Построен е за осигуряване

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

захранването с въглища на ТЕЦ Варна. Първоначално са изградени и пуснати в експлоатация две корабни места в експлоатация, а по-късно е построено и пуснато в експлоатация и третото корабно място.



Фигура 6-41 Пристанищен терминал „ТЕЦ - Варна“

Общата площ на терминала е 6 142 кв.м.

Дължината на кейовия фронт е 600 м.

Пристанищен терминал ТЕЦ - Варна разполага с три корабни места. Кейовите стени са с гравитачна конструкция, изпълнени от масивни бетонови блокове. Има надстройка от стоманобетонов проходим канал, която достига до кота +2.22.

Дълбочината по протежението на кейовата стената е до 13 м.

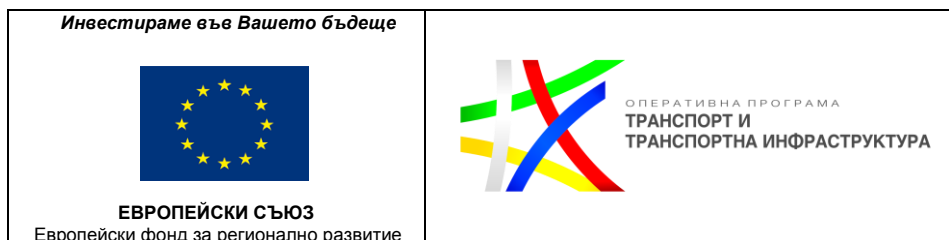
Пристанищен терминал ТЕЦ - Варна е специализиран за разтоварване на въглища и транспортирането им до централата. Оборудван е с 4 бр. ел. портални пристанищни крана тип „Атлант“ и 2 бр. стрелови ел. портални пристанищни крана „Фамак“ с максимална товароподемност 40 тона. Приема въгледовози до 50 000 DWT.

В тила, собственост на ТЕЦ Варна, има открит склад с капацитет 550 000 тона товари (въглища), оборудван с 2 бр. козлови грайферни кранове и система от гумено - лентови транспортьори за транспортиране на въглищата до централата.

Административните, производствените и обслужващите сгради са собственост на ТЕЦ Варна.

На терминала има възможност за обработка на до 1 826 637 тона въглища годишно.

На терминала има изградена пътна и ж.п. връзка с републиканските пътна и ж.п. мрежа, която се осъществява през територията на ТЕЦ Варна.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Техническа и технологична оценка

От анализа на съществуващото положение в Пристанищен терминал „ТЕЦ - Варна“ относно наличните пристанищни съоръжения и оборудване, технологията на обработка на традиционните видове товари и транспортиращите ги превозни средства, могат да се направят следните изводи:

- Пристанищен терминал ТЕЦ-Варна е специализиран за обслужване на дейността на ТЕЦ Варна;
- Кейовият фронт е в съответствие с големините на корабите, доставящи въглища.
- Кейовата механизация позволява съставяне на оптимален брой технологични линии по обработка на корабите в зависимост от тяхната големина и брой на едновременна обработка и постигане на висока пропускателна способност.
- Складовете, които са собственост на ТЕЦ Варна, са оптимално разположени спрямо претоварните фронтове и осигуряват достатъчно складово пространство с подходящи условия за съхранение за обработваните товари.
- Вътрешните авто- и ж.п. пътища и външните подходи отговарят на големината на отделните товаропотоци.

Основният проблем на Пристанищен терминал ТЕЦ - Варна е, че е напълно зависим от складовите площи и външните пътни и ж.п. връзки на ТЕЦ Варна. Територията на терминала, която е публична държавна собственост, е много малка и не разполага със собствени складови площи. Няма пряк достъп до републиканските авто- и ж.п. пътища.

Всичко това не позволява на Пристанищен терминал ТЕЦ - Варна да предоставя пристанищни услуги на други ползватели освен на ТЕЦ Варна.

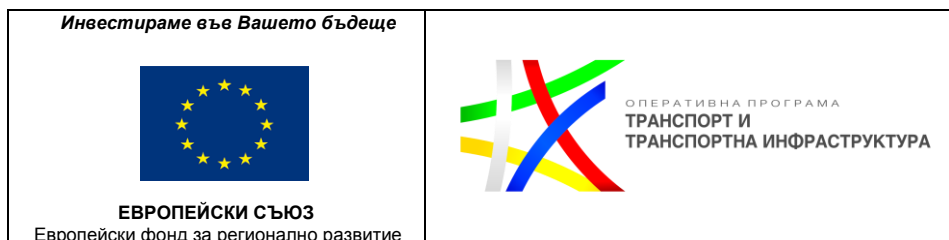
Пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна

Фериботният комплекс с изграден в югозападната част на Белославското езеро за обслужване на фериботна линия Варна - Иличовск и е пуснат в експлоатация през 1978 г.



Фигура 6-42 Пристанищен терминал фериботен комплекс - Варна

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Общата площ на терминала е 378 662 кв.м.

Фериботният комплекс разполага с пирс с обща дължина от 200 м. с 2 гнезда за едновременно приставане на 2 бр. фериботни кораба с товароносимост до 12 900 DWT. Конструкцията е стоманобетонова, естакаден тип.

Обявената безопасна дълбочина на газене на корабите е 8,70 м.



Фигура 6-43 Пирс на фериботен комплекс - Варна

Фериботното пристанище има два броя преходни моста за връзка на сухоземните ж.п. линии с тези на палубите на корабите. Могат едновременно да пристават и да се обработват 2 бр. фериботни кораба, всеки с вместимост 108 вагона, които са разположени на 3 палуби с лифтово обслужване.

Оборудваните два подемно-преходни моста позволяват товаренето на корабите на едно ниво, каквато е избраната технология. Корабите са съоръжени с вътрешен асансьор между основна палуба и трюма. Нормативното време за товарене на един кораб е около 7 часа. В действителност обаче, товаренето продължава в по-голямата част от случаите, 10-12 часа.

Релсовите пътища на корабите, и съответно на преходните мостове, са по руски стандарт.

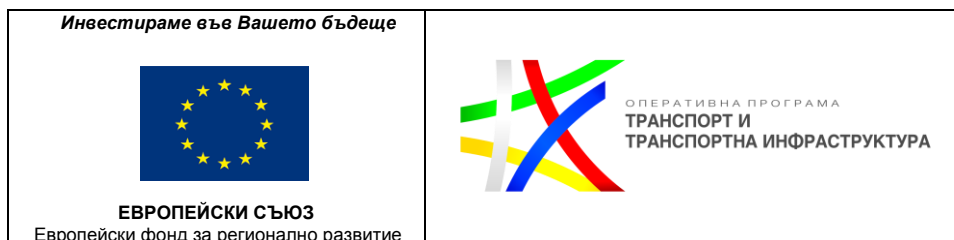
В тила на Фериботния комплекс има изграден предфериботен парк за вагони с руско междурелсие, който може да поеме два фериботни кораба едновременно, както и пункт за смяна на талигите на вагоните от руско на европейско междурелсие. Следват така също и необходимите разпределителен и приемно-отправен парк за вагони с европейска ширина.

Пристанището е проектирано и може да обработи по 2 кораба на ден. Линията Варна - Иличовск се е обслужвала от 4 бр. фериботни кораба.

Линията Варна - Кавказ е официално открита на 03.03.2009 г. и е първата пряка транспортна линия между България и Русия. Като директна транспортна връзка тя скъсява разстоянието между двете държави с близо 800 км., което дава възможност на товародателите за спестяване на средства, време и транзитни такси. От българска страна се оперира от „Варнафери“ ООД - морски превозвач по Спогодбата между Министерство на транспорта на Република България и Министерство на транспорта на Руската Федерация за организация на пряка международна железопътна — фериботна връзка между пристанищата Варна и Кавказ за превоз на стоки във вагони и камиони.

От българска страна линията се обслужва от кораба „Варна“.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

През последните няколко години на фериботния терминал се обработват основно автотранспортни средства по системата на Ро-Ро превози.

Годишният капацитет на фериботен комплекс Варна е приблизително 3 500 000 тона товари годишно.

Пристанищен терминал Петрол Варна

Пристанищен терминал Петрол Варна е разположен на острова между стария и новия канал. Предназначен е да снабдява с нефт и нефтопродукти вътрешността на страната и региона.



Фигура 6-44 Пристанищен терминал Петрол - Варна

За осъществяване на претоварни операции терминалът разполага с 3 пирса, оборудвани с механизирани задвижвани гумени шлангове.

Пирсове № 1 и № 2 са изградени през 1962 г. и 1964 г. През 1984 г. - 1986 г. пирсовете са реконструирани. Пирс № 3 е въведен в експлоатация през 1985 г. Петролната база е изградена през 1938 г. - 1940 г.

Общата площ на Пристанищен терминал Петрол Варна е 16 423 кв.м. – предоставена за управление на ДП „Пристанищна инфраструктура“. Терминалът е изграден върху тясна брегова ивица, където са разположени трите пирса и пътна връзка за обслужването им.

На пристанищната територия е разположена ж.п. наливна естакада, която е двустранна и обхваща два ж.п. коловоза с дължина 145 м. всеки.

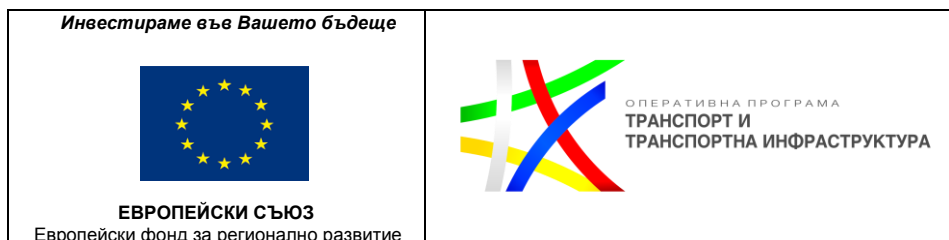
След реконструкция на пирсовете могат да пристават танкери, както следва:

- на пирс № 1 - до 25 000 DWT;
- на пирс № 2 - до 20 000 DWT;
- на пирс № 3 - до 5 000 DWT.

Както е посочено по-горе, за осъществяване на претоварните операции, пирсовете са оборудвани с механизирани задвижвани гумени шлангове.

На терминала се претоварват основно бензин и дизел (над 50 %), мазут, смазочни масла. От дълго време един от пирсовете е аварирал и е извън експлоатация.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

На територията на пристанищния терминал няма складови съоръжения за съхранение на обработваните товари. Поради това, за съхранение на обработваните товари, се използва разположената в съседство Петролна складова база Варна, която е собственост на „ПЕТРОЛ“ АД.

Базата разполага с резервоари с обща вместимост приблизително 60 000 тона нефт и нефтопродукти. Техническото състояние на резервоарния парк не е добро.

В близост до терминала се намира и Меласова база - Варна, която разполага с два резервоара за меласа – всеки с вместимост 10 000 тона, с ж.п и авто наливни естакади.

За разтоварване на танкерите с меласа се използва пирс № 2.

Съгласно технологичните изчисления, при сега съществуващите мощности, годишният капацитет може да достигне до не повече от 1 000 000 тона товари годишно.

Плавателните съдове подхождат на собствен ход по фарватер определен от ИА „Морска администрация“. Използването на пилот е задължително. На около 300 м. преди навлизането в канала, корабите се посрещат от влекачи, като броят и мощността им зависи от товароподемността на кораба и се определя от ИА „Морска администрация“.

Пристанищния терминал има осигурена връзка с републиканската ж.п. мрежа до наливната жп естакада.

За достъп до терминала на автомобили се ползват вътрешните пътища на складовата база на „Варна Сторидж“ ЕООД.

Техническа и технологична оценка

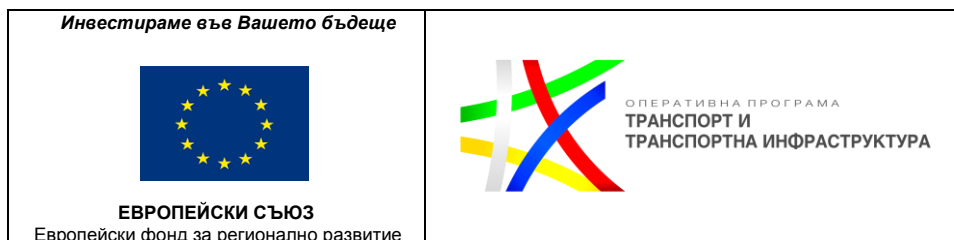
От анализа на съществуващото положение в Пристанищен терминал „Петрол - Варна“ относно наличните пристанищни съоръжения и оборудване, технологията на обработка на традиционните видове товари и транспортиращите ги превозни средства, могат да се направят следните изводи:

- ✓ разположението на петролна база в района на голям град е неподходящо;
- ✓ сухоземните транспортни връзки са затруднени;
- ✓ дълбочината на пирсовете не отговаря на съвременните нужди;
- ✓ претоварната техника е морално и технически остаряла;
- ✓ липсват необходимите съвременни противопожарни съоръжения за безопасност;
- ✓ терминалът не разполага със собствени складови съоръжения.

Пристанищен терминал Леспорт

Пристанище „Леспорт“ е изградено през 1971 г. като специализирано за претоварване на дървен материал, добиван от страната ни в тогавашната съветска република Коми. След 1990 г. на него се обработват предимно генерални и насипни товари.

Пристанищният терминал е разположен на северния бряг на Варненското езеро на около 10 км. западно от гр. Варна, непосредствено след гара Тополи.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-45 Пристанищен терминал Леспорт

Общата площ на терминала е 124 000 кв.м.

Пристанищният терминал „Леспорт“ разполага с две взаимно перпендикулярни кейови стени:

- Голяма кейова стена, с обща дължина 345 м., на която са обособени две корабни места:
 - корабно място № 2 с дължина 260 м. и дълбочина пред него 8,00 м. и
 - корабно място № 3 с дължина 60 м., от които 35 м. с дълбочина от 7,20 м. и 25 м. - с дълбочина 2,80 м.
- Малка кейова стена, на която е обособено корабно място № 1 с дължина 130 м. и дълбочина пред него 5,00 м.

Кейовото претоварно оборудване на пристанищен терминал „Леспорт“ се състои от 5 бр. ел. портални пристанищни крана тип „Кировец“ с товароподемност 10 тона всеки.

Откритата складова площадка на терминала се обслужва от специализиран кран тип „Абус“ с уникална конструкция, позволяваща пълно обхващане на откритите площи. Специализираният кран „Абус“ е разположен на подкранов път с ширина 63 м. и дължина на пътя - 320 м.

Пристанищен терминал „Леспорт“ разполага със следните складови площи:

- Открити складове с площ 52 000 кв.м.;
- Закрит склад с площ 863,31 кв.м,

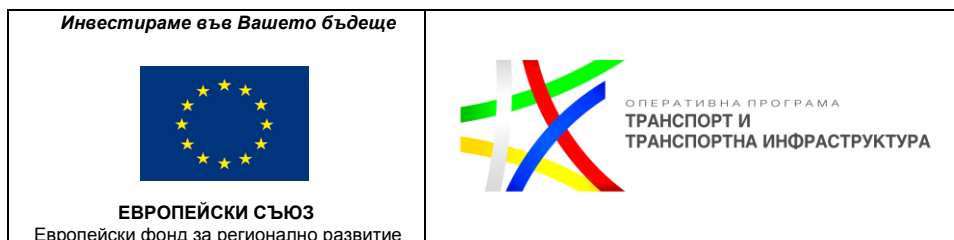
Всички складови площи са със статут на митническо складиране тип „А“.

Тиловите претоварни операции се извършват посредством вилкови повдигачи и специализирания кран „Абус“.

При сега съществуващите пристанищни мощности, видовете обработвани товари и количественото съотношение между тях, капацитетните възможности на Пристанищен терминал Леспорт са както следва:

Кейова пропускателна способност: Q_{год} = 1 300 хил. тона годишно при разпределение:
- генерални товари – 22 %

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- насипни товари – 78 %

Техническа и технологична оценка

Предвид изискванията за съхранение на отделните товари е определено, че за закрито съхранение има осигурени едва 14 % от необходимите складови площи за съхранение на товарите към момента. Това води до изключително висок процент на работа по директни варианти, т.е. без преминаване през склад. Това, при невъзможност от осигуряване на необходимия поток от вагони и автомобили, е съпроводено с намаляване на кейовата пропускателна способност и увеличаване на престойте на корабите, както и неподходящо съхранение на открито, съпроводено с нарушаване на качествата на обработваните товари.

Достъп по суша

Пристанищен терминал „Леспорт“ се свързва с Републиканската и с общинската пътна мрежа чрез ведомствен път. Габаритът му е различен в отделните участъци, като пред пристанищен терминал „Леспорт“ е с платно за движение 7 м. и тротоари 2 x 1 м. Чрез ведомствения път и през естакада над ж.п. линията Варна – Повеляново, пристанищният терминал се свързва с път 2008 I-2-/Девня – Варна/ - кв. Повеляново – Езерово – Варна, който в момента е с по една лента за движение в двете посоки.

Пристанището разполага с 6 бр. ж.п. коловоза. Връзката с републиканската ж.п. мрежа е чрез ж.п. коловоз до гара Езерово (разположена на 2,5 км. западно от пристанището) с обща дължина 7,5 км.

Пристанищен терминал Балчик

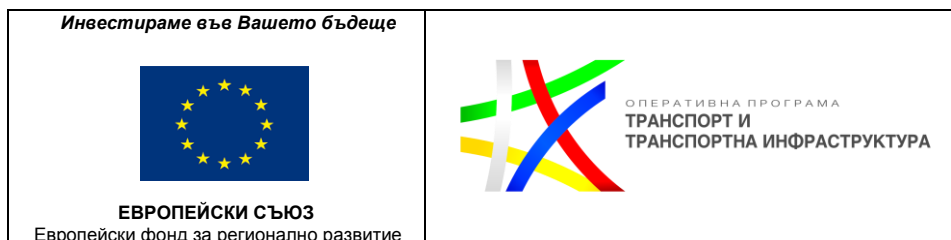
Пристанищен терминал Балчик е разположен в гр. Балчик на около 40 км. североизточно от гр. Варна.



Фигура 6-46 Пристанищен терминал Балчик

Общата площ на терминала е 11 338 кв.м.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пристанищен терминал Балчик разполага с кей с дължина 164 м. и дълбочина 7,3 м. Обособени са две корабни места.

Корабно място № 1 е с дължина 124 м.

Корабно място № 2 е с дължина 40 м.

Кейовото претоварно оборудване се състои от 2 бр. портални пристанищни крана с товароподемност 10 тона.

През 2012 г. е изграден Комплекс за обработка на зърнени товари, който включва:

- закрит склад за насипни товари (зърно);
- авторазтоварище;
- естакади с гумено - лентови транспортъори - два броя последователни естакади, в които са монтирани гумени – лентови транспортъори за осъществяване на непрекъснат транспорт от силоса до коработоварното съоръжение;

- коработоварно съоръжение.

Закритият склад за зърно се състои от 2 бр. метални силосни клетки с общ обем – 2 780 куб.м. (2 бр. x 1 000 тона).

Авторазтоварището представлява сдвоен метален кош с метална скара над него за приемане на зърно от автомобили. Кошът е покрит с метална носеща конструкция. Системата на авторазтоварището за приемане на зърно се състои от сдвоен верижен транспортъор с капацитет 150 тона зърно на час.

Коработоварното съоръжение е с капацитет 300 тона зърно/час. Съоръжението е преместваемо, като за това е необходимо да се ползва мотокар с теглич или някой от съществуващите кранове. Тръбата на коработоварното съоръжение е телескопична, регулируема напред-назад и с въртящ крайник, с което може да пълни всякакъв трюм на кораб без ръчен труд.

Основните технологични данни на корабните места са следните:

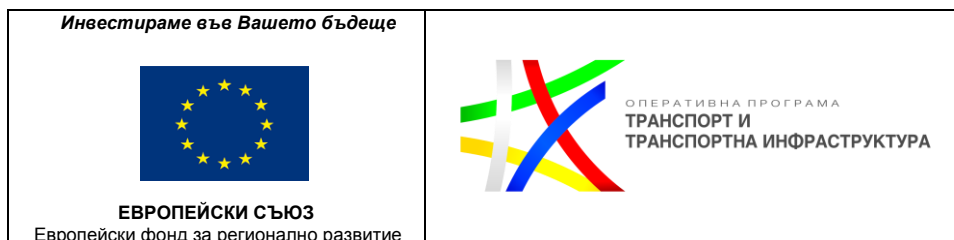
Корабно място №1:

- открита складова площ – 2 950 кв.м.
- кейова механизация: 1 портален кран „Абус“ № 238, с товароподемност 10 тона
- специализирана механизация: силосен комплекс:
 - закрит склад силос – 2 x 1 385 куб.м.;
 - гумено-лентов транспортъор;
 - коработоварна машина;
- производителност при товарене на кораб от закрит склад – 300 т/час
- производителност при запълване на закрития склад - 150 т/час
- производителност при товарене на кораб от авторазтоварище - 150 т/час

Корабно място №2:

- открита складова площ – 750 кв.м.
 - кейова механизация: 1 портален кран „Албрехт“ № 239, с товароподемност 10 тона.
 - тилова механизация:
 - челен товарач: вид „Мерло“ Р 34.7, с товароподемност 3,4 тона
 - вилков повдигач: вид „Мерло“ Р 60.10, с товароподемност 6.0 тона;
 - челен мини товарач: „Катерпилар“ с товароподемност 1,35 тона.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

На пристанището се обработват основно зърнени товари и ограничени количества генерални товари.

Товарооборотът, който е достигнат през 2013 година е 409 116 тона, от които 96% са насипни товари. Съгласно технологичните изчисления, при сега съществуващите мощности, запазване на съотношението на видовете товари и добра организация на сухоземния транспорт, годишният капацитет може да достигне 910 000 тона товари годишно.

Пристанищен терминал Балчик може да приема малки кораби до 5 000 ÷ 6 000 DWT, както и по-големи недотоварени.

Плавателните съдове подхождат на собствен ход по фарватер определен от ИА "Морска администрация". Използването на пилот е задължително. На около 300 м. преди кейовата стоянка, корабите се посрещат от влекач, като броят и мощността им зависи от товароподемността на кораба и се определя от ИА "Морска администрация".

Сухопътни връзки

Пристанищен терминал Балчик е разположено в северния край на град Балчик и се свързва с Републиканската пътна мрежа посредством път IV-та категория.

Пристанище Балчик не разполага с връзка с ж.п. транспорт.

Техническа и технологична оценка

От анализа на съществуващото положение в Пристанищен терминал Балчик относно наличните пристанищни съоръжения и оборудване, технологията на обработка на традиционните видове товари и транспортиращите ги превозни средства, могат да се направят следните изводи:

- ✓ Сухоземните транспортни връзки са затруднени, тъй като местоположението на пристанищния терминал е в района на града и целият автомобилен поток преминава през него;
- ✓ На терминала няма изградена ж.п. връзка;
- ✓ Дълбочината на корабните места е малка и не отговаря на съвременните условия за обработка на кораби - зърновози;
- ✓ Площта на терминала е малка и недостъпна за осигуряване на необходимите складови площадки.

3.2.1.4. ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С РЕГИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ В РАЙОНА НА ВАРНА

Пристанище Одесос ПБМ – Варна

Разположено е на територията на община Варна.

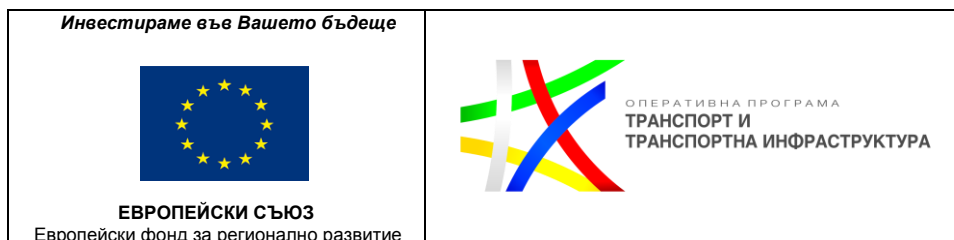
Пристанището разполага с едно корабно място, оборудвано с един портален кран. Предназначено е за обработка на генерални и насипни товари.

Общата дължина на кейовия фронт е 271 м.

Пристанището разполага с открити и закрити складове както следва:

- ✓ Открита складова площ - 17 000 кв.м. – за съхранение на насипни товари;
- ✓ Закрита складова площ – 5860 кв.м.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Терминал за базови масла, част от Пристанище ПЧМВ – Варна

Разположен е на територията на гр. Варна, район Аспарухово, „Южна промишлена зона“. Терминалът разполага с пристан, оразмерен за приемане на танкери с дължина 130 м и дълбочина 8,50 м. Предназначението на терминала е за извършване на товаро-разтоварни дейности с нефтоналивни товари от/на танкери и сухопътни превозни средства.



Фигура 6-47 Терминал за базови масла

На територията на терминала са изградени 16 броя резервоари с обща вместимост 24000 м³. Изградени са технологична помпена станция, жп наливна естакада за едновременно товарене/разтоварване на 8 броя жп цистерни, автоналивна естакада и операторна зала.

Пристанище ПЧМВ – Варна

Разположено е на територията на гр. Варна, район Аспарухово, „Южна промишлена зона“. Територията, върху която е разположен терминала е с площ 8 334 кв. м.

Общата дължина на кейовия фронт е 115м. и дълбочина 8,50 м и разполага с едно корабно място. Предназначено е за обработка на генерални товари, контейнери, нефтоналивни и насипни товари.

Оборудването се състои от 1 бр. портален пристанищен кран с товароподемност 8/16 тона и два автокрана тип „Готвалад“ с товароподемност 50 т. и 36 т.

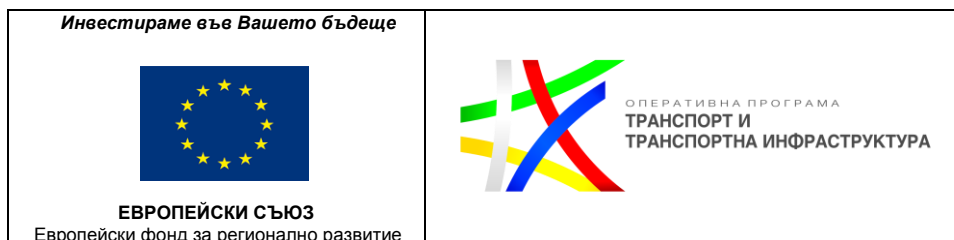
Пристанището разполага с открити и закрити складове както следва:

- ✓ Открита складова площ – 600 кв.м.;
- ✓ Закрита складова площ - 700 кв.м.;
- ✓ Силозен склад – 12830 куб.м. - за съхранение на зърнени товари;

3.2.2. РЕЧНИ ПРИСТАНИЩА

3.2.2.1. ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ РУСЕ

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Основните технически и технологични характеристики и състояние на пристанищните терминали от състава на Пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе са следните:

Пристанищен терминал „Русе – Изток“

Основната пристанищна инфраструктура на Пристанищен терминал „Русе - Изток“ е изградена в периода 1973 - 1976 г.

Пристанищен терминал „Русе -Изток“ е разположен в Източна промишлена зона на град Русе, на десния бряг между км. 489,287 и км. 490,993 по поречието на река Дунав

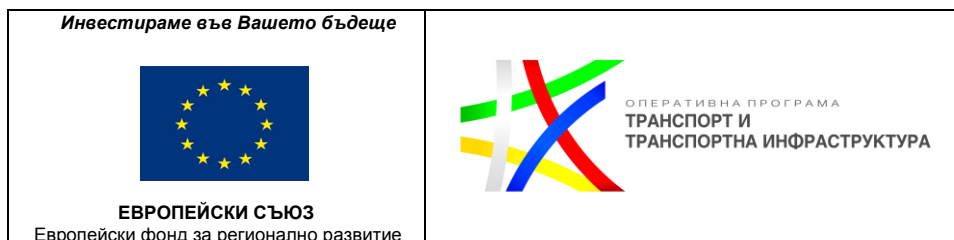
Общата площ на пристанищната територия възлиза на 825 533 кв. м.

Върху територия от около 403 000 кв.м. е изградена основната пристанищна инфраструктура и съоръжения, позволяващи извършването на пристанищни услуги и други стопански дейности на пристанищния терминал. Останалата територия с площ от около 400 дек. са необлагородени терени, предвидени за бъдещо развитие на терминала, намиращи се основно на запад и юг от застроената и използваема територия на пристанището.



Фигура 6-48 Пристанище за обществен транспорт с национално значение РУСЕ

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-49 Пристанищен терминал Русе – Изток

В зависимост от историческия път и етапност на изграждане на пристанищен терминал „Русе – Изток“ геометричната конфигурация на територията му, са обособени следните пристанищни райони - северен кей, източен кей, южен кей, западен кей и ро-ро терминал.

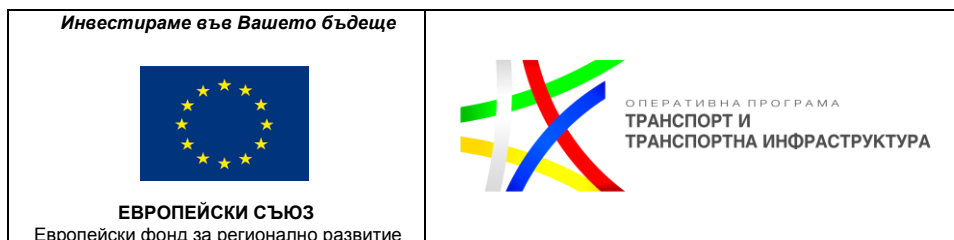
Пристанищен терминал Русе - Изток разполага 5 кейови стени с обща дължина 1 618 м., на които са разположени 14 корабни места, две от тях от са предназначени за обработка на Ро-Ро кораби. Проектната дълбочина пред корабните места е 2,50 м.. при воден стоеж „0“ при пегела на гр. Русе.

Основните технически характеристики и функционално предназначение на корабните места са дадени в следващата таблица:

Таблица 6-51 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

Кейова стена	№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Година на изграждане
Северен кей	№ 1	Насипни товари	110		подводна каменна берма с насип, защитени с каменна облицовка с наклон 1:1,5, наклонена част - зидана от каменни блокове и вертикална стоманобетонна част с височина 1,4 м	
	№ 2	Насипни	110			1962
	№ 3	Насипни	100			1971
	№ 4	Насипни	100			
Източен кей	№ 5	Насипни и генерални	100		Вертикална кейова стена пилотна конструкция с	1973
	№ 6	Насипни и генерални	100	2,50		1973
	№ 7	Насипни и генерални	100	2,50		1973
	№ 8	Насипни и генерални	100	2,50		1973
Южен кей	№ 9	Насипни и генерални	150	2,50	-/-	1976
Западен кей	№ 10	Насипни и генерални	100		-/-	1976

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Кейова стена	№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Година на изграждане
	№ 11	Насипни и генерални	100		-/-	
	№ 12	Насипни и генерални	120		-/-	1976
Ро-ро терминал	№ 13	Ро-Ро кораби	100	2,50	оборудвано с понтон и с Ро-Ро клапа, предназначени за странично товарене на ро-ро кораби	1994
	№ 14	Ро-Ро кораби	100	2,50	Ро-ро рампа с дължина 85 м, Ширина - 30 м и наклон 1:8 и 1:12. Настилка - монтажни стоманобетонни плочи.	1994

Корабните места са оборудвани с 12 електрически портални стрелови крана с товароподемност от 5 до 20 тона. Технически данни за кейовото оборудване са описани по-долу.

Таблица 6-52 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

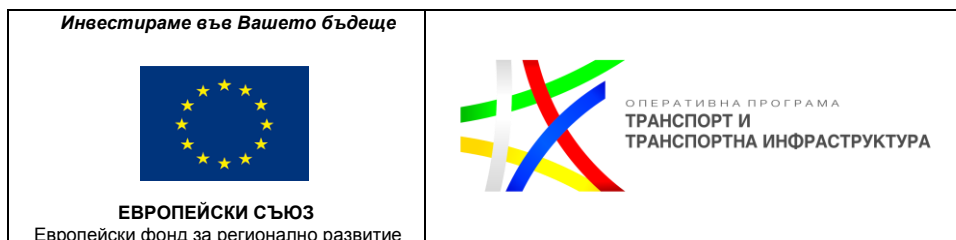
Кейова стена	№ на кор. място	Кейова механизация	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Подкр. път Междурелсие (м)	Година на въвеждане
Северен кей	№ 1	Албрехт	10/20	32-8	10,5	1968
	№ 2	Кировец	16/20	30-8	10,5	1989
	№ 3	Албрехт	10/20	32-8	10,5	1972
	№ 4	Албрехт	10/20	32-8	10,5	1972
Източен кей	№ 5	Сокол	16/32	32-8	10,5	1991
	№ 6	Сокол	16/32	32-8	10,5	1991
	№ 7	Кировец	16	30-8	10,5	1974
	№ 8	Кировец	16	30-8	10,5	1974
Южен кей	№ 9	„Ганц“ 5/25	5	25	10,50	
Западен кей	№ 10	Кировец	10	30-8	10,5	1978
	№ 11	Кировец	10	30-8	10,5	1978
	№ 12	Кировец	16	30-8	10,5	1981
Ро-ро терминал	№ 13	Ро-ро клапа				
	№ 14					

Пристанищен терминал Русе-изток разполага с 163 017 кв.м. открита складова площ, а закритата складова площ е 15 800 м².

Таблица 6-53 Характеристики на прилежащите към корабните места складове

Кейова стена	№ на кор. място	Открити скрадове			Закрити скрадове		
		Вид настилка	Площ (м ²)	Натоварване (т/м ²)	тип	Площ (м ²)	Конструкция
Северен кей	№ 1		44 000	10			
	№ 2						
	№ 3	бетон	6 400	10			
	№ 4	бетон	5000	10			
Източен кей	№ 5	бетон	5000	10			
	№ 6	Асфалт и бетон	5000	10			
	№ 7	бетон	3600	10			

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Кейова стена	№ на кор. място	Открити скрадове			Закрити скрадове		
		Вид настилка	Площ (м ²)	Натоварване (т/м ²)	тип	Площ (м ²)	Конструкция
	№ 8	бетон	5920	10			
Южен кей	№ 9	Асфалт	5920	10			
Западен кей	№ 10	бетон	4000	10	„Хард“	2 158	метална
	№ 11	бетон	3600	10	„Мархи“	12 000	метална
	№ 12	бетон	3600	10	„Холандски“	3 300	метална
	№ 13	Асфалт	4817	10			
Рортерминал	№ 14	Асфалт и бетон	27483	10			

Тиловата механизация на пристанищен терминал Русе-изток се състои от:

Таблица 6-54 Тилова механизация на пристанищен терминал Русе-изток

№ по ред	Наименование	Брой
23.	Челни кофачни товарици фиат хитачи	1
24.	Челни кофачни товарици хитачи – 3 куб.м.	1
25.	Челни кофачни товарици Бобкет S-150	3
26.	Челни кофачни товарици Бобкет	3
27.	Челни кофачни товарици Фадрома Фадрома L-34-1	1
28.	Вилкови товарици Мотокар -3 т.	6
29.	Вилкови товарици Мотокар -1,25 т.	1
30.	Вилкови товарици Мотокар -4 т.	2
31.	Вилкови товарици Мотокар – 4,5т.	1
32.	Вилкови товарици Газокар – 4,5т.	4
33.	Вилкови товарици Калмар	2
34.	Комбиниран товарач Калмар 45 т. със спредер 40 фута	1
35.	Товарач „Херкулес“ - 21 т.	1
36.	Товарач „Маниту“ – 3,2 т.	1
37.	Тракторен влекач	3
38.	Булдозер	1
39.	Дизел ел. кран	2
40.	Пневматичен транспортъор „Виган“ за зърно	1

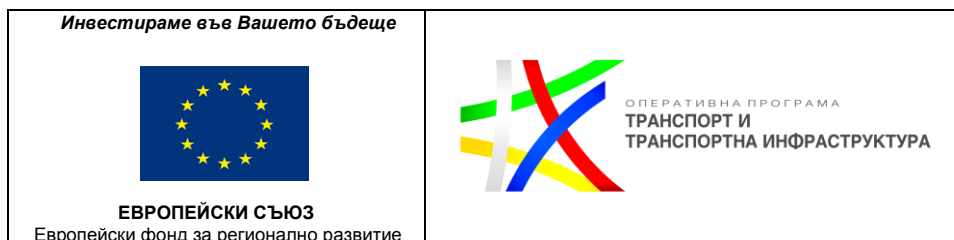
Основните технически и технологични характеристики на отделните пристанищни райони са както следва:

Северен кей

Най-източните две корабни места (1-во и 2-ро) са специализирани за разтоварване на въглища за ТЕЦ „Русе-Изток“. Обработват се предимно несамоходни кораби (секции) с 2 000 DWT. В тила на кея има изградени гумено-лентови транспортъори, чрез които се осъществява транспорта на въглищата до ТЕЦ - Русе.

Корабни места № № 3 и 4 се използват за обработка основно на инертни материали, скрап и други насипни и генерални товари.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Източен кей

Източният кей представлява вертикална кейова стена, разположена на източната страна на лимата в направление север - юг. Дължината му е 400 м.

Проектната дълбочина пред корабните места е 2,50 м. при воден стоеж „0” при пегела на гр. Русе.

В междурелсието на подкрановия път са разположени два ж.п. коловоза.

В тила на източния кей, успоредно на кея, на разстояние 55 м., е изграден втори подкранов път с монтиран портален кран – КПП 16/20 м. В междурелсието на тилския подкранов път също минават два ж.п. коловоза.

Северните две корабни места (5^{-то} и 6^{-то}) се ползват за претоварване на генерални товари, включително контейнери.

Корабни места с №№ 7 и 8 се използват за обработка на насипни товари.

Южен кей

Южният кей представлява вертикална кейова стена, разположена в дъното на лимана. Дължината му е 150 м. и на него е обособено едно корабно място - № 9.

Проектната дълбочина пред кейовата стена е 2,50 м. при воден стоеж „0” при пегела на гр. Русе.

Западен кей

Западният кей представлява вертикална кейова стена, разположена на западната страна на лимата в направление север - юг. Дължината му е 335 м., с обособени три корабни места с № № 10, 11 и 12.

Проектната дълбочина пред корабните места е 2,50 м. при воден стоеж „0” при пегела на гр. Русе.

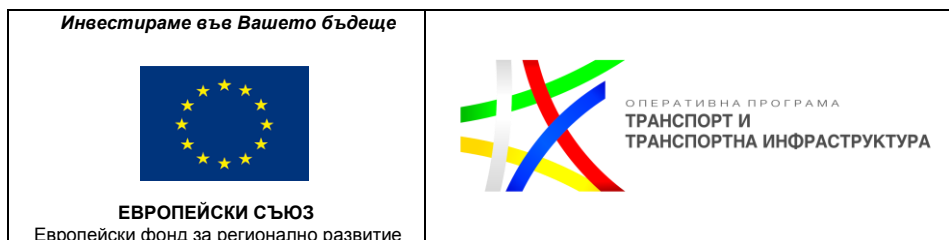
Кейовото претоварно оборудване на западния кей се състои от 3 броя ел. портални пристанищни крана, монтирани на подкранов релсов път с ширина 10,5 м.

Между релсите на крановия път са разположени два ж.п. коловоза.

Западният кей се използва за обработка на насипни и генерални товари..

Ро-ро терминал

Ро-Ро терминалът е проектиран, изпълнен и въведен в експлоатация в периода 1990 – 1996 г.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-50 Ро-ро терминал

Основното предназначение на терминала е да осигурява условия за приставане на кораби тип Ро-Ро с хоризонтално натоварване/разтоварване на автомобили и друга колесна техника.

Границата на Ро-Ро терминала с река Дунав е с дължина 432 м. и представлява брегоукрепителната стена, наклонена претоварна рампа и речна дига, изградена от подводна каменна берма с насип отгоре, защитен с облицовка от стоманобетонни плочи с наклон 1:1. На нея има обособени две корабни места - № 13 и № 14.

Корабно място № 13 е оборудвано с понтон и с Ро-Ро клапа, предназначени за странично товарене на ро-ро кораби. На корабно място № 14 има изградена ро-ро рампа.

Наклонът на рампата на корабно място № 14 е 1:8 и 1:12. Настилката е от монтажни стоманобетонни плочи. Ширината е 30 м., а дължината 85 м. Ро-Ро рампата е защитена откъм река Дунав с каменна призма.

Ро-Ро терминалът разполага с всички необходими сгради, съоръжения и служби за обслужването му.

На територията на Ро-Ро терминала са обособени паркингови зони, които в зависимост от направленията и посоките са териториално разделени, както следва:

- Паркинг - влизаци в България - 82 места;
- Паркинг - излизаци от България - 74 места;

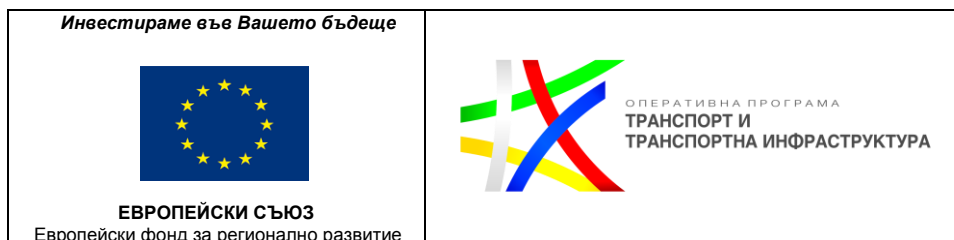
Ро-Ро терминалът е свързан с градската шосейна инфраструктура чрез обособен отделен шосеен подход а чрез нея с републиканската. Ро-Ро терминалът има пряка връзка и с товарния терминал на пристанище „Русе – Изток“.

При три обслужващи линии и две смени дневно, максималната пропускателна способност на терминала е 72 - 75 хил. условни ТИР-единици годишно, а при удължено работно време - до около 100 хил. условни ТИР-единици годишно.

Пристанищен терминал Русе - Изток е свързан с националната пътна и ж.п. мрежа.

Изградената вътрешно пристанищна ж.п. мрежа осигурява достъп до всички райони на терминала, без ро-ро терминала и северния кей. Прокарани са коловози както до кейовете, в

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

междурелсието на подкрановите пътища, така и в тила, до отделните складови съоръжения. Общата дължина на ж.п. линиите на територията на терминала са 4 469 м, а заедно с подходите – 5 944 м.

Пристанищен терминал Русе - Изток е свързан с националната ж.п. мрежа и с Републиканската пътна мрежа посредством:

- булевард „Тутракан“ с шосе 21 - Русе – Силистра;
- булевард „Тутракан“ с шосе Е 85 - Русе – В. Търново, а след град Бяла и с шосе Е 83 за гр. София.

Пристанищният оператор разполага с два броя маневрени кораби: м/к „Буря“ и м/к „Мираж“ за маневриране на съдове. Техническото им състояние е добро.

Техническа и технологична оценка

От анализа на съществуващата инфраструктура на пристанищен терминал Русе - Изток и съответните технически характеристики на съоръжения, оборудване и технологии за обработка на традиционните видове товари и транспортиращите ги превозни средства, могат да се направят следните изводи:

- Пристанищен терминал Русе - Изток може да се определи, като добре комплектовано и с потенциал за развитие речно пристанище в България.
- Територията и изградената върху нея основна пристанищна инфраструктура осигуряват необходимите условия за извършване на пристанищните услуги, свързани с обработката на насипни и генерални товари.
- Пропускателната способност значително надвишава съществуващия товарооборот.
- Технологичната структура и параметрите на отделните технологични звена и съоръжения са в съответствие с количествата и вида на традиционно обработваните товари и техническите параметри на транспортни средства - кораби, ж.п. вагони и автомобили.
- Взаимното разположение на претоварните фронтони и складовете е оптимално и позволява манипулирането на товарите да се извършва по опростени и къси технологични схеми с минимален брой на участващите в тях компоненти;
- Вътрешните авто- и ж.п. пътища и външните подходи отговарят на големината на отделните товаропотоци.

От статистическите данни за товарооборота за последните 6 години е установено относително трайно ниво от около 700 хил.тона товари/годишно. Капацитетът на пристанищния терминал в комплекса позволява достигане на около три пъти по-големи обеми.

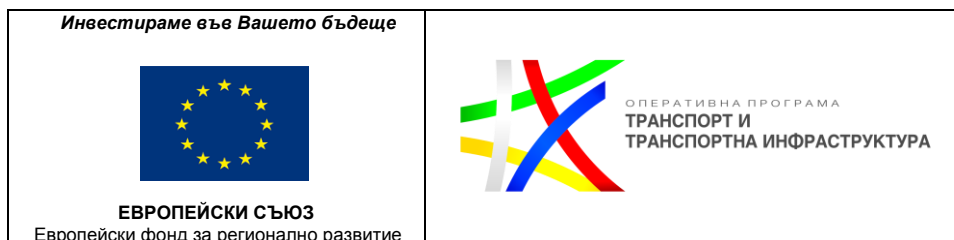
За изминалата 2015 г. са обработени 476 хил.физ.тона (71%) насипни товари. Посъществени обеми в групата са въглища, зърно, кокс, торове и др.

Генералните товари за 2015 г. възлизат на 194 хил.тона. Делът им е 29% при 13% за 2014 г. и 20% за 2013 г.

От втората половина на 2014 г. е започнала регулярна обработка на контейнери по линията Русе – Куртичи (Румъния). Контейнерите се товарят и разтоварват на железопътен транспорт.

В последствие, в началото на 2015 г. в терминал Русе-изток е посрещнат първият блок-влак превозващ 68 ремаркета/ трейлери седмично (34 броя във всяка посока) от и за Германия

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

/Нюрнберг и Кьолн/. Транспортът отнема по три дни във всяко направление и се извършва с помощта на специализирани двойни джоб-вагони. Също през миналата година е привлечен клиент, осигуряващ доставка по река на суровина в контейнери от Нови Сад (Сърбия).

Новост е и стартиралата през 2015 г. обработка по линия от Пасау (Германия), по която с ро-ро кораб се превозват машини и техника.

Разпределението на обемите интермодални единици спрямо начина на превоз за 2015 г. е следното: 7103 ТЕУ са с жп транспорт, 72 ТЕУ са обработени от и на автомобили и 350 ТЕУ са претоварени през кей. В течение на цялата година е имало регулярна обработка на контейнери и трейлери. Отчетени са близо 84 хил.физ. тона или около 7600 ТЕУ. Направленията, които товародателите обслужват са по железопътни линии до и от Куртичи (Румъния), Нюрнберг и Кьолн (Германия), и корабна линия до Нови Сад (Сърбия).

Във връзка с интензивното развитие при обработката на интермодални транспортни единици, „Пристанищен комплекс-Русе“ ЕАД е закупил нова машина за обработка на контейнери и трейлери. На терминал Русе-изток вече работи ричстакер Kalmar ContChamp, който е първият комбиниран товарач от този тип за Северна България!



Фигура 6-51 Ричстакер Kalmar ContChamp

Русе-изток е единственото речно пристанище към момента, което обслужва подобни обеми интермодални транспортни единици!

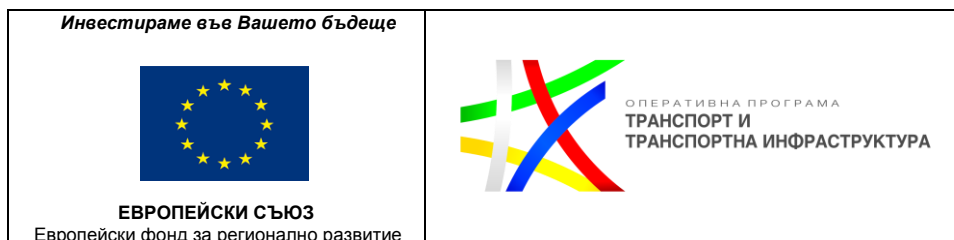
По този начин на практика на пристанищен терминал Русе-изток се използват всички възможности за мултимодална обработка – **съчетание между корабен /през вертикален кей или ро-ро рампа/, автомобилен и железопътен транспорт.**

Съществуващите в момента слабости са следните:

- Част от претоварната техника за извършване на пристанищните услуги е морално и физически остаряла.
- Пристанищен терминал Русе - Изток не разполага със специализирани съоръжения за обработка на зърно.
- Обработката на кораби-зърновози се извършва посредством електрически портални кранове с грайфер, което води до разпиляване на зърнените товари.

Пристанищен терминал Русе – Запад

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пристанищен терминал Русе – Запад е разположен в Западна промишлена зона на град Русе на десния бряг на реката между км. 497,625 и км. 495,923 по поречието на река Дунав.



Фигура 6-52 Местоположение на Пристанищен терминал Русе-запад



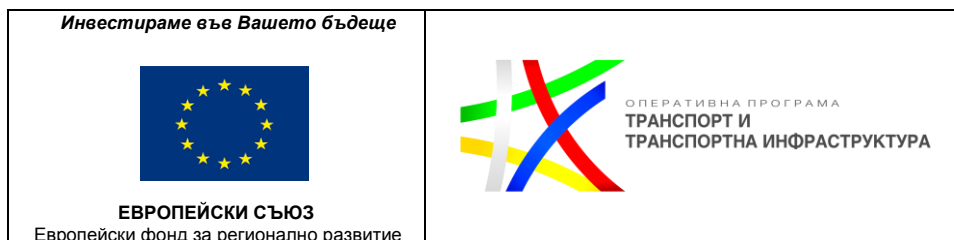
Фигура 6-53 Пристанищен терминал Русе-запад

Пристанищният терминал се състои от два участъка, разположени от двете страни на лимана. Сухопътната връзка между тях се осъществява посредством ул. "Матей Стойков".

Първи участък е най-старата част на терминала. Въведен е в експлоатация през 1938 г. Разположен е на територия с обща площ от 29 294 кв.м.

Кейовата стена е в Г-образна вертикална. Конструкцията е метален шпунт с анкерни устройства.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-54 Кейова стена на Първи участък

Общата дължина на кейовия фронт е 280 м. и на него са обособени три корабни места - № № 23, 24 и 25. Корабни места № № 23 и 24 са с обща дължина 210 м., а корабно място № 25 е с дължина 70 м.;

Съществуваща дълбочина пред корабните места е 2,50 м. от кота „0” на водомерната рейка;

Корабни места №№ 23 и 24 са специализирани за обработка на генерални товари, предимно метали.

Кейовата механизация на корабни места №№ 23 и 24 се състои от два броя релсови ел. портални крана: “Ганц 5/25 – 1 бр. и “Абус 5/10 ” – 1 бр.

Междурелсието на подкрановия релсов път е с ширина 6 м., в обхвата на което е разположен 1 бр. ж.п. коловоз. Между тилвата подкранова нишка и рампата на закрития и открит склад по цялата дължина на корабни места №№ 23 и 24 е разположен още един ж.п. коловоз.

Първи участък е съоръжен с още два ж.п. коловоза, които са разположени в тила, покрай източната граница на поземления имот.

На корабно място № 25 няма механизация и то се използва за предоставяне на морско-технически услуги.

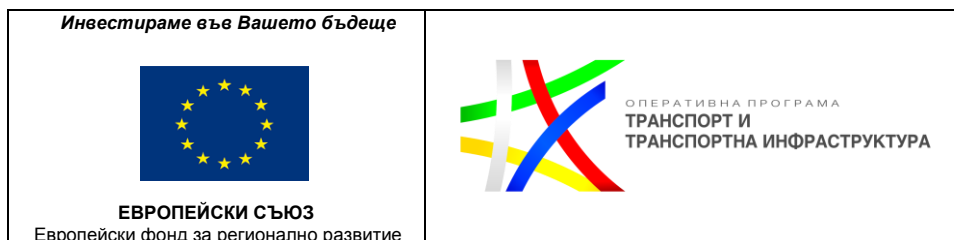
На територията на първи участък са разположени следните технологични сгради и складови площи

- Откритите складове са с обща площ 6 000 кв. м.:
- складова площ към № 23 корабно място – 4 200 кв.м.;
- складова площ към № 24 корабно място – 1 800 кв.м.;
- Закрит склад с обща площ 1 993 кв.м. разположен в тила на 24-то корабно място и съоръжен с ж.п. рампа.

Втори участък представлява пирс със северен кей, разположен на открития Дунав и южен кей към лимана.

Обща дължина на кейовия фронт е 1 238 м., на който са разположени 9 корабни места – 5 на северния кей и 4 на южния кей;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Северен кей е изграден през 1949 г. и включва 15-то, 16-то, 17-то и 18-то корабни места с обща дължина 480 м. и 26-то корабно място с дължина 100 м.

Кейовата стена е наклонена, с основна заскалявка, опорен блок и облицовка на откоса с каменна зидария от дялан камък. Завършва с ледобран, който представлява предпазна оградна дига конструктивно заложена върху каменна призма и откоси от дялн камък върху бетонова основа. Предназначението му е да защитава входа на лимана от ледоход и да предпазва вътрешния воден басейн както от наноси, така и от ледоход.

Северният кей се обслужва от три портални електрически крана с товароподемност от 5 до 20 тона, марки КПП 16/20 (2 бр.) и КПП 5/30 (1 бр.), обслужващи 15-то, 16-то, 17-то и 18-то корабни места. Те са разположени на подкранов релсов път с ширина 10.50 м. Тилвата портална механизация включва кран "Албрехт" 10/20 тона, разположен на подкранов релсов път с ширина 10.50 м., който се използва както за обработка на вагони и автомобили, така и за прехвърляне на товари от северния на южния кей с вътрешен транспорт.

Между крановите релси на кея са разположени два ж.п. коловоза, а между релсите на тилвия кран – един ж.п. коловоз, който достига до южната рампа на закрит склад Универсален № 1 (18-то корабно място).

Южният кей е изграден през 1964 г. и включва: корабно място № 19 с дължина 120 м., корабни места №№ 20, 21 и 22 с обща дължина 470 м.

Кейовата стена е вертикална, със стомано бетонова решетъчна конструкция.

Проектната дълбочина пред корабните места е 2,50 м. от кота „0“ на водомерната рейка.

Южният кей се обслужва от четири 5-тонни портални кранове марка "Ганц" 5/25 т., разположени на подкранов релсов път с ширина 6,00 м.

Северно от крановия път, непосредствено до него, по продължение на 19-то, 20-то и 21-во корабни места са разположени два ж.п. коловоза, а на 22-ро корабно място – един ж.п. коловоз.

На територията на пристанищен терминал Русе – Запад са разположени следните технологични сгради и складови площи:

- Закрити складове с обща площ 7 110 кв.м.:

Таблица 6-55 Характеристики на закритите складове

№	Наименование на сградата по АПДС	Брой етажи	РЗП кв.м. по скица	Тип на конструкцията по АПДС
1	Склад № 1	1	1 783	Масивна
2	Склад № 2	2	6 419	Масивна

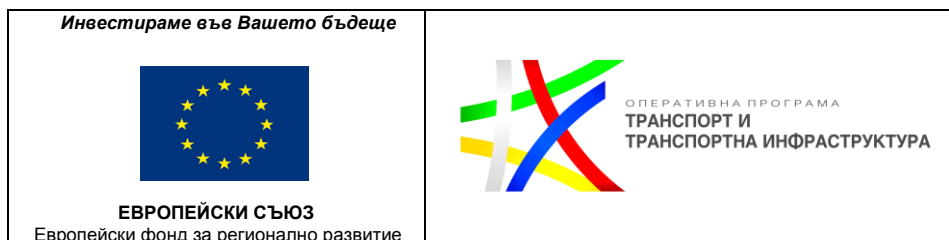
- Открити складове с обща площ 21 600 кв. м.:
- складова площ към северен кей – 8 800 кв.м.;
- складова площ към южен кей – 12 800 кв.м.;

Тилвата механизация на пристанищен терминал Русе-запад се състои от:

Таблица 6-56 Тилова механизация на пристанищен терминал Русе -запад

№ по ред	Наименование	Брой
1	Ел.портален кран „Албрехт“	1
2	Челни кофачни товарачи Бобкет	2
3	Вилкови товарачи Мотокар – 4,5т.	2
4	Вилкови товарачи „Хели“ - 10 т.	1

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пристанищен терминал Русе – Запад обслужва кораби от международно плаване и на територията на терминала се осъществява граничен и митнически контрол, съгласно действащото законодателство.

Връзката на Пристанищен терминал Русе - Запад с Републиканската пътна мрежа се осъществява посредством ул. "Матей Стойков" и бул. "Трети март" – за София и Велико Търново, чрез ул. "Матей Стойков", бул. "Трети март", бул. "България" и бул. "Хр. Ботев" – за Варна и Бургас, чрез ул. "Матей Стойков", бул. "Трети март" и бул. "България" – за Силистра и Букурещ. По този начин, освен с Републиканската пътна мрежа, терминалът свързва Европейски транспортни коридори № 7 (р. Дунав) и № 9 (Хелзинки – Александрополис).

Посредством ж.п. връзка с обслужващата гара „Русе – Запад“ пристанищният терминал се свързва с националната железопътна мрежа.

Входът на корабите в терминала се осъществява през входа на лимана и чрез директно приставане на външния (северния) кей.

Маневрирането на несамостоятелните кораби от котвените стоянки до корабните места и в акваторията се осигуряват от кораби на "Пристанищен комплекс Русе" ЕАД. При влизане и излизане от терминала не е задължително ползването на пилот. През тъмните часове на денонощието е задължително това да става при светещи буйове и осветени кейове.

Поради разположението на по-голямата част от кейовете в лимана, терминалът е защитен от вятър, вълнение и ледоход и се ползва като зимовник на кораби.

Техническа и технологична оценка

От анализа на съществуващата инфраструктура на пристанищен терминал „Русе – Запад“ и съответните технически характеристики на съоръженията, оборудването и технологиите за обработка на традиционните видове товари и транспортиращите ги превозни средства, могат да се направят следните изводи:

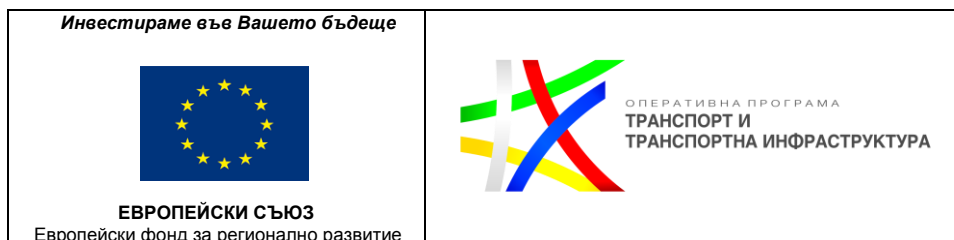
Пристанищен терминал Русе-запад отговаря на изискванията на ЗМПВВППРБ по отношение на:

- акватория;
- наличие на безопасни рейдове /котвени стоянки/ и кейове, позволяващи оставането на котва, приближаването и швартоването на кораби с оглед извършването на пристанищни услуги при изискуемите условия за безопасност;
- достатъчна по големина и съоръженост оперативна зона, предназначена за извършване на товаро-разтоварните операции;
- удобна връзка с пътната и железопътна национални мрежи;
- наличие на организационна структура и създадена организация за ефективно обслужване на корабите и техните екипажи;

Съществуващите в момента слабости са следните:

- Състоянието на пристанищната инфраструктура, и преди всичко на кейовите стени, подкрановите пътища, коловозното развитие, настилките и закритите складове на пристанищния терминал е силно амортизирано и не е в добро състояние.
- Претоварната техника за извършване на пристанищните услуги е морално и физически остаряла и не е в добро техническо състояние.
- Терминалът не разполага със специализирани съоръжения за обработка на зърно, тежки товари - голямотонажни контейнери, мобилна техника и др., налагащи се в световната

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

транспортна практика.

- Обработката на кораби-зърновози се извършва посредством електрически портални кранове с грайфер, което води до разпиляване на зърнените товари.
- Пътната връзка се осъществява чрез ползване на уличната мрежа на гр. Русе, която в района на пристанището е със сравнително ниска пропускателна способност.

Пристанищен терминал Русе – Център

Общата площ на Пристанищен терминал „Русе-център“ е 11 799 кв. м.

Съществуващата кейова стена е гравитационна наклонена кейова стена, с облицовка от дялан камък. Общата дължина на бреговата ивица е около 451 м. Проектната дълбочина е 2,5 м. при кота „0“.

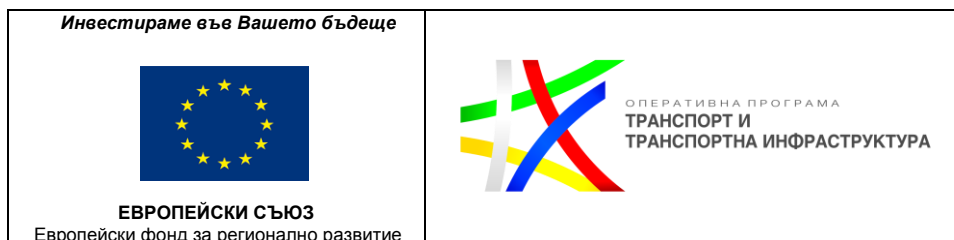
На кейовата стена са обособени три корабни места, които са въведени в експлоатация през 1920 г. Техническите данни на корабните места са следните:

- **Корабно място № 1** с дължина 80 м. с 4 кнехта за швартовка и предназначение за обслужване на пътнически и товарни кораби – в момента **не се експлоатира**. Корабното място има пътна връзка – паваж и асфалтова алея. Ширината на пътното платно е 4 м. Корабното място има ел. захранване (380/220 V) и мощност 100 kW. В тила на корабното място няма складове – нито открити, нито закрити. В момента на корабно място № 1 е ситуиран и понтон за патрулния катер на Дирекция „Морска администрация – Русе“.
- **Корабно място № 2** е с дължина 110 м. с 4 кнехта за швартовка на корабите. Съоръжено с понтон № 2 – предназначен за обслужване на пътнически кораби и престой и обслужване на товарни кораби. Няма съоръжения за обработка на товари. Корабното място има ел. захранване (380/220 V) и мощност 100 kW.
- **Корабно място № 3** е с дължина 80 м. с два кнехта за швартовка на кораби, предназначени за обслужване на пътнически и товарни кораби – в момента **не се експлоатира**. Корабното място има пътна връзка – асфалтова алея. Ширината на пътното платно е 4 м. Корабното място не разполага с отбивни съоръжения. В тила на корабното място няма складове – нито открити, нито закрити. Корабното място има ел. захранване (380/220 V) и мощност 100 kW.



Фигура 6-55 Пристанищен терминал Русе-център

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

На територията на Пристанищен терминал Русе - Център има изграден Яхт клуб, който представлява масивна триетажна тухлена сграда със застроена площ 161 кв.м. и РЗП – 322 кв.м. Сградата е добро състояние. В момента е пред завършване нова сграда на РИС център Русе.

Пътническите кораби, които превозват пътници или туристи, се обслужват съгласно утвърдената Инstrukция за обслужване на пътниците в пристанищната част от „ПК Русе“ ЕАД. Контролните функции на Пристанищен терминал Русе - център се осъществяват от контролните гранични органи – ГКПП и Дирекция „Морска администрация – Русе

През последните години на Пристанищен терминал Русе - Център не са обработвани кораби и пътници.

Наличните технически и технологически възможности осигуряват на практика сравнително голяма пропускателна способност на терминала, която не се използва, защото няма преминаващ кораб и пътничкопоток

Подходът към пристанищния терминал по суша е асфалтова алея с ширина 4 м., а разстоянието от входа до мястото на понтон № 2 е 700 м.

За туристически цели (за пасажера и туриста) връзката между терминала и центъра на града (туристическата и търговската част) е развита и към него водят два булеварда и няколко улици.

Сухопътният достъп до Пристанищен терминал Русе - Център е по улица „Пристанищна“. Подходът към пристанището е асфалтова алея с ширина 4 м., а разстоянието от входа до мястото на понтон № 2 е 700 м.

За осигуряване достъп до територията на Пристанищен терминал Русе - Център и сградата на РИС център Русе, е изготвен проект за нов железопътен прелез и вътрешен път, който да свързва съществуващата пътна мрежа с територията на терминал Русе - Център.

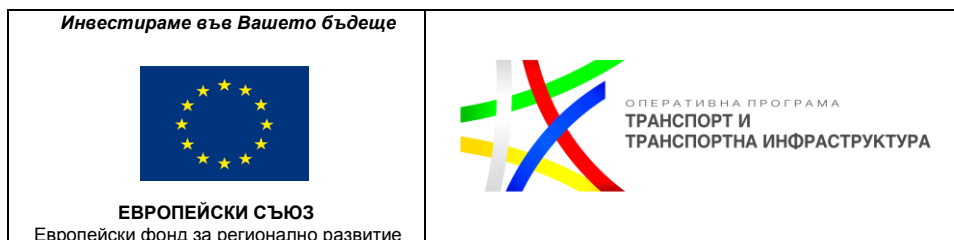
Пристанищен терминал Свищов

Основната част на Пристанищен терминал Свищов е построена през 1913 г. През 1975 г. допълнително са въведени в експлоатация две кейови места с обща дължина 200 м. Разположен е между км. 553,688 и км. 554,725 по поречието на река Дунав.



Фигура 6-56 Местоположение на Пристанищен терминал Свищов

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-57 Пристанищен терминал Свищов

Пристанищен терминал Свищов е едно от големите дунавски пристанища. Общата му застроена площ е 81 917 м².

Освен нея в съседство са разположени имоти – пулична държавна собственост, които могат да бъдат използвани за бъдещо разширение. Общата площ на имотите - пулична държавна собственост, които се водят в активите на ДППИ е 317 812 кв. м.

Кейовата стена на терминала е с дължина 930 м., на която са обособени осем корабни места, седем от които са предназначени за товаро-разтоварна дейност. Корабно място № 8 е оборудвано със специализиран понтон № 3 за обработка на Ро-ро кораби. Цялата кейова стена на пристанището е наклонен тип. Проектната дълбочина пред корабните места е 2,50 м., измерена при кота „0“ на водомерната рейка.

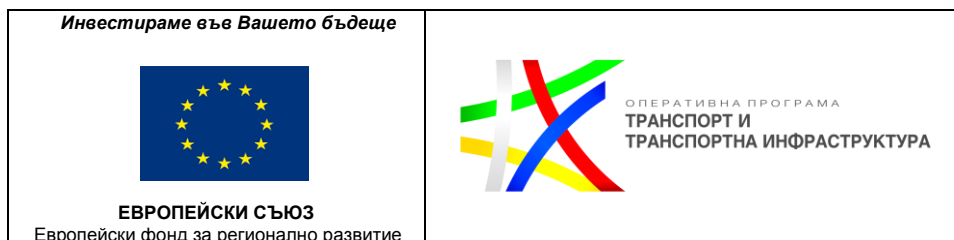
Пристанищен терминал Свищов има оформени четири участъка: три участъка за товаро-разтоварна дейност и един участък за обслужване на пътнически кораби.

Основните технически характеристики и функционално предназначение на корабните места са дадени в следващата таблица:

Таблица 6-57 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

Кей	№ на к. м.	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Година на изграждане	Състояние
западен кей	1	За обработка на инертни материали	70		Наклонен тип от кам. облицовка, опорен блок и заскалявка	1975	
	2	За обработка на товарни кораби	130			1975	
Централен кей	3	За обработка на товарни кораби	100			1913	
	4	За обработка на товарни кораби	100		Наклонена кам. облицовка, опорен блок и заскалявка	1913	
	5	За обработка на товарни кораби	145			1913	
Пътнически	6	За обработка на пътнически кораби	80	2,50	Наклонен тип от кам. Зидария, опорен блок и заскалявка	1913	
и з т	7	За обработка на товарни кораби	90			1913	

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Кей	№ на к. м.	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Година на изграждане	Състояние
	8	За обработка на товарни кораби и ро-ро	187		Наклонена кам. облицовка, и ро-ро рампа	1913/2010	

Пристанищен терминал Свищов има оформени четири участъка: три участъка за товаро-разтоварна дейност и един участък за обслужване на пътнически кораби.

Западният кей (корабни места № 1 и № 2), с дължина 200 м., е специализиран за обработка на насипни и генерални товари. Има 6 000 кв.м. открита складова площ.

Централният кей (корабни места № 3, № 4 и № 5)

Пътническият кей (корабно място № 6)

Източен кей (корабни места № 7 и № 8),

На източния край на Корабното място № 8 е изградена наклонена рампа с опори за стоманения мост с плаващ понтон и преходен мост към рампата. за обработка на ро-ро кораби

Корабните места са оборудвани с 11 електрически портални стрелови крана с товароподемност от 5 до 20 тона. Технически данни за кейовото оборудване са описани по-долу.

Таблица 6-58 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

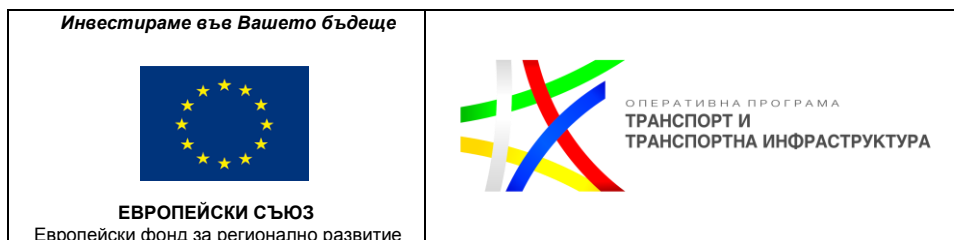
Кор. Място	Инв. №	Наименование	Товароподемност	Обсег (м)	Междурелсие (м)	Година на въвеждане
1	12	Кировец	16/20	32-8	10,5	1984
	10	КРЦ-1069	10/20	30-8	10,5	1979
2	11	Албатрос	10	32-8	10,5	1991
	9	Кировец	5	25-6	10,5	1977
3	6	Ганц	5	25-6	9,45	1985
4	7	Ганц	5	20-6	8,60	1965
5	5	Ганц	5	25-6	8,60	1961
	4	Ганц	5	25-6	8,60	1962
6						
7	3	Ганц	5	20-6	8,60	1963
8	13	Албатрос	10/20	32-8	10,5	1990

Пристанищен терминал Свищов разполага с 22 800 кв.м. открита складова площ, а закритата складова площ е 6100 м².

Таблица 6-59 Характеристики на прилежащите към корабните места складовете

№ на кор. място	Открити скрадове			Закрити скрадове		
	Вид настилка	Площ (м ²)	Натоварване (т/м ²)	тип	Площ/обем (м ² /м ³)	Конструкция
1	асфалт	2100	10			
2	асфалт	3900	10			
3	Паваж, бетон макадам	2100	4/6			
4	Паваж, макадам	2100	4/6			
5	асфалт, бетон макадам	2880	4/10			
6	0			склад на 5 ет. Тютюнев мон.	2 350 кв.м.	монолитен

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

№ на кор. място	Открити скрадове			Закрити скрадове		
	Вид настилка	Площ (м ²)	Натоварване (т/м ²)	тип	Площ/обем (м ² /м ³)	Конструкция
7	бетон макардам	1320	4/10	Склад № 7	2400	метална
8	Бетон и бет. плочи	3120	4/10	Склад №8	2160	Ст. бетон

Корабното място № 8 за обработка на ро-ро кораби представлява наклонена рампа с опори за стоманения мост с плаващ понтон и преходен мост към рампата.

Пристанищен терминал Свищов разполага с мобилна техника за тиловите претоварни работи в пристанището и складовете, включително и в корабите. В района на западния кей има монтирани гумено-лентови транспортъори за транспорт на насипните товари от кейовата зона към тиловите открити скрадове.

Пристанищен терминал Свищов се посещава от еднопалубни кораби за генерални товари, открити и закрити баржи и круизни пътнически кораби. Най-голям е дялът на откритите баржи (около 80 %), следван от закритите баржи (около 10 %). Корабите за генерални товари и круизните кораби делят останалите 10 %.

Корабите, посещаващи пристанищен терминал Свищов са самоходни и несамоходни, речни и речно-морски. Плавателните съдове са основно:

- за инертни материали: 1 000-тонни открити баржи;
- за въглища и кокс: 1 500- и 2 000-тонни открити баржи.

Пристанището има моторен кораб "Тайфун" за извършване на маневрена дейност на обработваните несамоходни съдове. С него се извършват маневрени услуги на корабите, които посещават пристанището.

Основните типове товари, които се обработват в пристанищен терминал Свищов са: инертни материали, въглища, железни руди, зърнени храни, дървени материали, минерални торове, метални изделия и други.

През 2013 г., концесионерът е отчетел товарооборота в размер на 797 048 тона и пътникопоток – 35 822 броя пътници.

Насипните товари, съгласно статистиката за изминали години съставляват около 87 % от общият товарооборот на пристанището. Това са основно:

- инертни материали вкл. баластра, пясък и фракции – 68 %;
- въглища и кокс – 13 %;
- зърнени храни – 6 %.

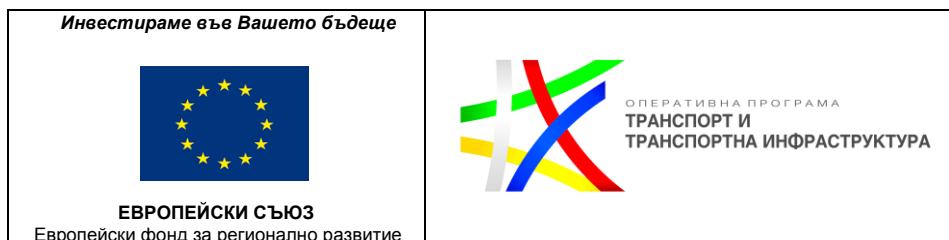
Генералните товари са единични или уедрени в каси, пакети, палети или др. подобни, бройни товари с тегло от 20 кг. до 20 т. Те съставляват около 13 % от общият товарооборот на пристанището. Такива са основно метали и метални изделия, резервни части, машинно и битово оборудване, колесна техника, дървен материал – трупи, пакетирани насипни товари, бентонит и др. подобни.

Приблизително 25 % от общия товарооборот се осъществява чрез Ро-Ро кораби.

Подходът откъм река Дунав - влизането и излизането в Пристанищен терминал „Свищов“ се извършва съгласно задължителни разпореждания за реда и сигурността на корабоплаването в района.

Пристанищният терминал разполага с удобен автомобилен и железопътен подход и добра връзка с националната пътна и железопътна мрежа.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Автомобилният подход към него се осъществява от преминаващия покрай пристанищния терминал второкласен път II-52 от републиканската пътна мрежа. Той се намира в неговата южна част, където е организиран пропускателен пункт. Пропускателната способност на пътя, съгласно Наредба № 2 за планиране и проектиране на комуникационно-транспортни системи в урбанизирани територии е 800 бр. авт./час за една пътна лента.

Пристанищен терминал Свищов осигурява **най-кратката връзка** от реката за София, Централна и Южна България и оттам за Турция и Близкият изток. Връзката с вътрешността на страната се осъществява с удобните пътни връзки с градовете Плевен, Велико Търново Габрово, Търговище, Ловеч и в Южна България - Пловдив, Стара Загора, Хасково и др..

От особено важно значение са транспортните артерии:

- Свищов – Полски трънбеж – Велико Търново;
- Свищов – Българене – Плевен – София;
- Свищов – Белене;
- Свищов – Никопол – Плевен.

Пристанищен терминал Свищов граничи на запад с ж.п. гара Свищов, чрез която директно се свързва с вътрешната ж.п. мрежа.

Изградената вътрешно пристанищна жп мрежа осигурява достъп до всички райони на пристанището. Прокарани са коловози както до кейовете, в междурелсието на подкрановите пътища, така и в тила, до отделни складови съоръжения. Общата дължина на ж.п. линиите на територията на пристанищния терминал е 2 853 м.

Техническа и технологична оценка

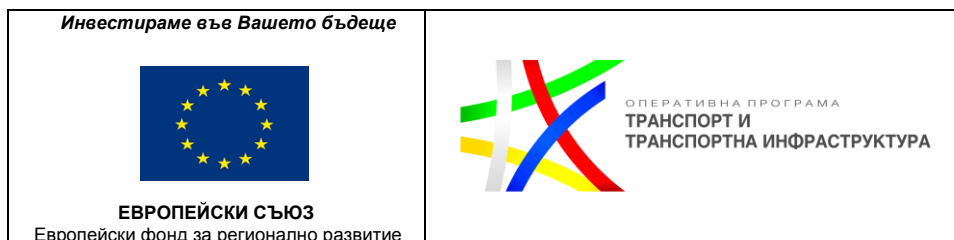
От анализа на съществуващата инфраструктура на пристанищен терминал Свищов и съответните технически характеристики на съоръженията, оборудването и технологиите за обработка на традиционните видове товари и транспортиращите ги превозни средства, могат да се направят следните изводи:

- Територията и изградената върху нея основна пристанищна инфраструктура осигуряват необходимите условия за извършване на пристанищните услуги, свързани с обработката на насипни и генерални товари.
- Пропускателната способност надвишава съществуващия товарооборот.
- Технологичната структура и параметрите на отделните технологични звена и съоръжения са в съответствие с количествата и вида на традиционно обработваните товари и техническите параметри на транспортни средства - кораби, ж.п. вагони и автомобили.
- Взаимното разположение на претоварните фронтони и складовете е оптимално и позволява манипулирането на товарите да се извършва по опростени и къси технологични схеми с минимален брой на участващите в тях компоненти;
- Вътрешните авто- и ж.п. пътища и външните подходи отговарят на големината на отделните товаропотоци.
- Територията на поземлените имоти - публична държавна собственост дава възможност за бъдещо развитие.

Съществуващите в момента слабости са следните:

- Претоварната техника за извършване на пристанищните услуги е морално и физически остаряла и не е в добро техническо състояние.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Кейова стена е наклонен тип и в режим на ниски води работа е силно затруднена поради ограничените възможности на кейовите кранове по отношение на товароподемност и максимално рамо на стрелата.
- Прилежащите към отдените корабни места складови площи са сравнително малки и появата на по-голям товарооборот ще създаде недостиг на складови вместимости.
- Терминалът не разполага със специализирани съоръжения за обработка на зърно и тежки товари - голямотонажни контейнери налагащи се в световната транспортна практика.

Пристанищен терминал Сомовит

Пристанищен терминал Сомовит е разположен на десния бряг на река Дунав при с. Сомовит. Въведен е в експлоатация през 1943 г.



Фигура 6-58 Местоположение на Пристанищен терминал Сомовит



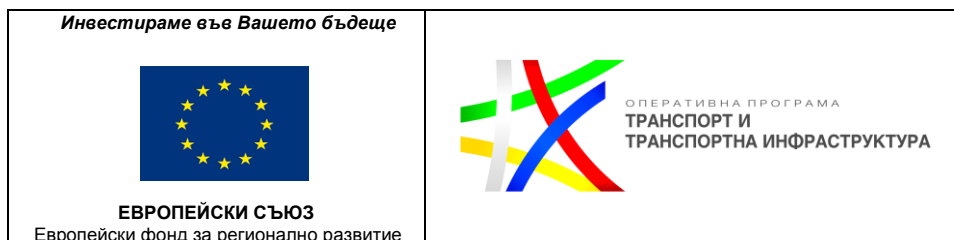
Фигура 6-59 Пристанищен терминал Сомовит

Пристанищният терминал е с обща площ 30 105 кв.м.

Кейовата стена на терминала е разположена по протежението на дунавския бряг между км. 607,3 и км. 607,7 от устието на река Дунав. Общата дължина на кейовия фронт е 384 м., на който са обособени три корабни места, две, от които са за товарни-разтоварни операции и едно, с понтон - за швартоване на самоходни кораби.

Проектната дълбочина пред кея е 2,50 м., измерена при кота „0“ на водомерната рейка. Оперативните характеристики на корабните места са както следва:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Корабно място № 1

Разположено е в западния край на пристанищния кей, пред административната сграда (Речната гара) на терминала. Дължината му е 100 м. и разполага с 3 броя вързални устройства, които са на разстояние 15 м. едно от друго. Към корабното място е прикрепен понтон, предназначен за приставане и обработка на пътнически кораби и временен престой на речни кораби. Към корабното място има сухопътна връзка - асфалтов път с ширина 4 м. В района на корабното място се намира двуетажната административна сграда на пристанището. Тя изпълнява функцията и на речна гара.

Корабно място № 2

Предназначено е за обработка на генерални и насипни товари. Проектната дълбочина пред кея е 2,5 м. Обслужва се от два 5-тонни портални кранове, марка "Ганц", произведени в през 1962 г. и 1964 г.

За съхранение на обработваните товари могат да ползват разположените в тила на корабното място складове:

- открит склад с площ 3 700 кв.м.
- закрит склад - тухлен монолитен, с размери 65 x 15 x 5 м.
- източната половина на закрит склад (сглобяем), която е с размери 50 м. x 24 м. и височина 10 м.

Корабно място № 3

Разположено е в източния край на кейовата стена. Предназначено е за обработка на генерални и насипни товари. Проектната дълбочина пред кея е 2,50 м.

За съхранение на обработваните на това корабно място товари могат да използват разположените в тила открити складови площи и закритите складове в тила на корабно място № 2.

Корабно място № 3 се обслужва от два ел. портални стрелови крана, марка „Ганц“, с товароподемност 5 тона, които са произведени през 1962 г. и 1964 г.

В обсега на кейовите порталните кранове на корабни места № № 2 и 3 преминават два тилови ж.п. коловоза.

Основни технически характеристики на кейовите ел. портални стрелови кранове с техните и година на въвеждане в експлоатация са посочени в следната таблица:

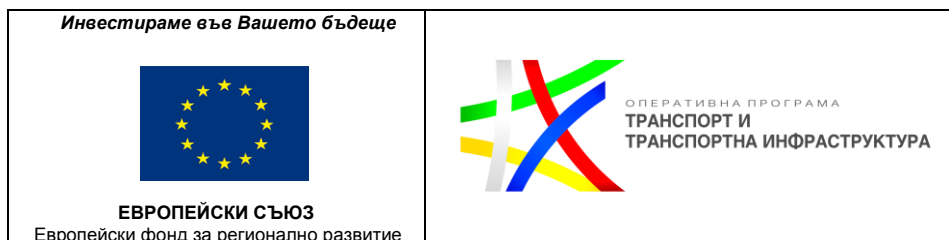
Таблица 6-60 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

Кор. Място	Инв. №	Наименование	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Междурелсие (м)	Година на въвеждане
2	1	Ганц	5	25-6	6.0	1964
	5	Ганц	5	25-6	9.67	1965
3	3	Ганц	5	25-6	9.67	1962
	4	Ганц	5	25-6	9.67	1962

От статистически данни за товарооборота за последните 5 години е установено, че 99 % от товарооборота се реализира от насипни товари, като бройните товари са едва 0,5%.

Установено е също, че основен дял в товарооборота заемат зърнените товари, които са приблизително 67 % от количествата обработвани товари. На второ място са торовете, които представляват 22 % от товарооборота.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Корабите, транспортиращи обработваните в пристанищен терминал Сомовит товари, са самоходни и несамоходни, речни и речно-морски. Плавателните съдове са основно:

- за зърнени товари: 1 000- и 1 500-тонни закрити баржи;
- за въглища и кокс: 1 500- и 2 000-тонни открити баржи.

Кейовата пропускателна способност, която може да се постигне на двете товарни корабни места чрез използване на наличната кейова механизация и при посочените по-горе количествени съотношения на типовете и видове товари е 517 660 тона товари годишно.

Резултатите за кейовата пропускателната способност са получени на база технологични изчисления при следните условия:

- Степен на максимална кейова заетост по неравномерност на трафика – 50 %
- Съществуващи пристанищни мощности и технология на обработка;
- Съществуващ режим на работа – 12 часа/ден, 310 дни/г.
- Съществуваща структура на товарооборота:
 - насипни товари - 99,5 %;
 - генерални товар – 0,5 %;
 - разтоварване на кораби – 34,52 %;
 - товарене на кораб – 65,48 %

Съществуващите складови площи могат да осигурят постигане на годишен товароборот до 276 643 тона, от които:

- за товари, позволяващи открито съхранение - до 180 777 тона;
- за товарите, изискващи закрито съхранение - до 95 866 тона.

Това показва, че капацитетът на наличните складови съоръжения се явява ограничителен фактор за реализиране на прогнозираните количества за отделните групи и видове товари. Проблемът е характерен най-вече за товарите, изискващи закрито съхранение като зърнените храни, химическите торове и генералните товари.

Достъп до пристанищния терминал по вода

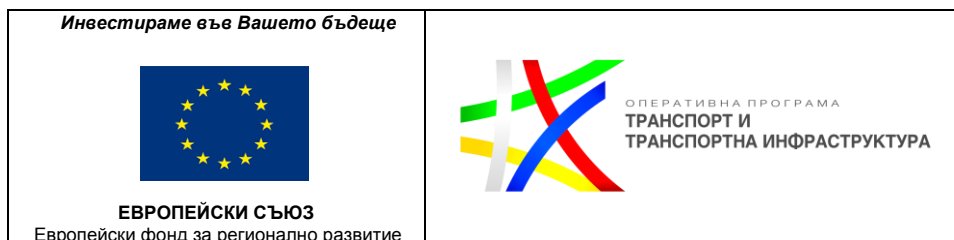
Подходът на корабите откъм река Дунав, приставането и отплаването в/от Пристанищен терминал Сомовит се извършва съгласно задължителни разпореждания за реда и сигурността на корабоплаването в района.

Чрез река Дунав – Транспортен коридор № 7, пристанищният терминал е свързан с европейските дунавски държави – Германия, Словакия, Чехия, Австрия, Унгария, Сърбия, Хърватска, Румъния, Украйна и Молдова. Чрез съществуващите преходи по канали може да бъде осъществена директна връзка с речните системи на реките Рейн, Мозел, Елба и другите плавателни реки на Европа, свързани помежду си със система от плавателни канали.

Достъп до пристанищния терминал по суша

Пристанищен терминал Сомовит се намира на 12 км. западно от Никопол и на 42 км. северно от Плевен и е на 162 км. от София.

Пристанищният терминал е свързан е с републиканската ж.п. и пътна мрежа чрез пътната и железопътна връзки Сомовит – Гулянци - Плевен (дължината на връзката е около 40



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

км.). От Плевен се осигурява връзка със София, Варна и Русе чрез първокласния републикански път София – Плевен - Русе/Варна.

Непосредственото разположение на пристанищния терминал до гарата в Сомовит позволява безпроблемно подаване на маневрени ж.п. състави към районите на товаро-разтоварните работи и улеснява работата с ж.п. транспорта. През гарата се осъществява връзката на терминала с националната ж.п. мрежа.

Вътрешно-пристанищна железопътна мрежа и претоварни фронтове

Пристанищен терминал „Сомовит“ разполага с вътрешна ж.п. мрежа, която се състои от три ж.п. коловоза, осигуряващи връзка на всички складови зони.

Два от коловозите са прокарани в тила на кейова оперативна зона, успоредно на подкрановия път на кейовите портални кранове и попадат в техния обсег, което позволява както директна обработка на корабите по схемата „кораб – кран – ж.п. вагон“.

Третият коловоз е прокаран в тила на пристанищната територия и обслужва претоварната рампа на закрит Склад № 1 и тилова рампа на закрит Склад № 2.

Придвижването на ж.п. вагоните от/към гаровите коловози и тяхното маневриране в пристанищния терминал се осъществява от маневрата на ж.п. гарата.

Автоподходи и претоварни фронтове

Наличните вътрешни автомобилни пътища осигуряват достъп на товарни автомобили до всички складови и претоварни зони в пристанищен терминал Сомовит.

Пристанищен терминал Тутракан

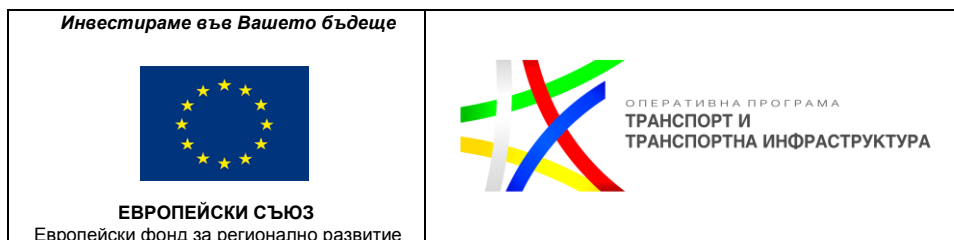
Пристанищен терминал Тутракан е част от Пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе. В експлоатация е въведен през 1991 г.

Разположен е между км. 432,680 и км. 432,530 по поречието на р. Дунав.

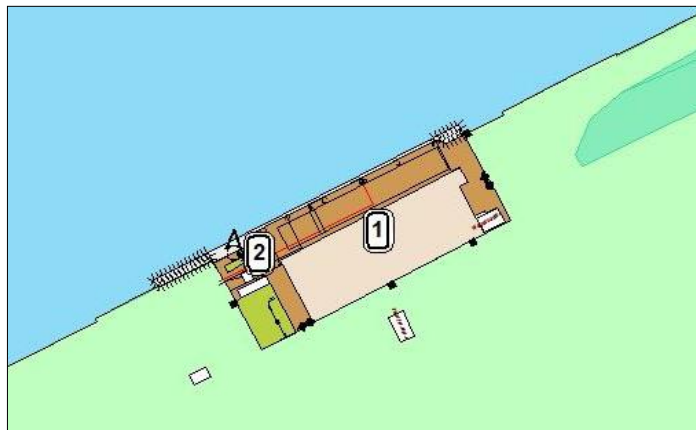


Фигура 6-60 Местоположение на Пристанищен терминал Тутракан

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-61 Пристанищен терминал Тутракан

Общата площ на пристанищен терминал Тутракан е 4 414 кв.м.

Кейовият фронт на Пристанищен терминал Тутракан е с дължина 110 м. Кейовата стена е наклонен тип от бетонни блокове със „срезка“ и стоманена конзола - мост за привързване на понтон в западния край. Проектната дълбочина на акваторията пред кея е средно 2,50 м. при кота „0“ на водомерната рейка.

На кейовата стена са обособени две корабни места.

Корабно място № 1, заедно с прилежащата му складова площ в тила, е предназначено за обработка на насипни и генерални товари.

Обслужва се от един ел. портален кран, тип „Ганц“ с товароподемност 5 тона. Кранът е монтиран през 1966 г. и работи върху релсов подкранов път с ширина 9,40 м. Кранът е в относително добро състояние и е поддържан. Работният обхват (обсег) на крана е 6 - 25 м.

Няма тилова механизация (при необходимост такава допълнително се докарва от пристанищния оператор „ПК Русе“ ЕАД).

За временно съхранение на обработваните товари, се ползва открит склад с площ 2 500 кв.м. На територията на терминала няма закрити складове.

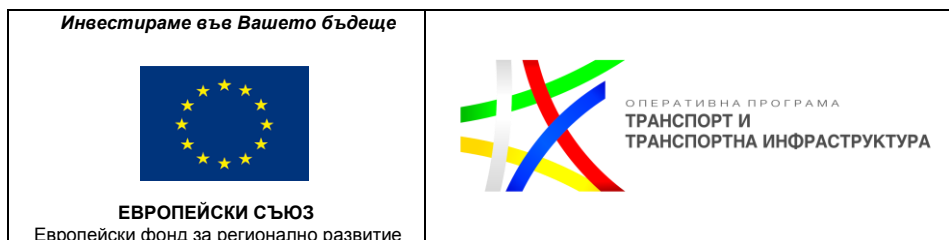
Корабно място № 2 е предназначено за обслужване на пътнически кораби и пътници, както и за акостиране на търговски кораби. Дължината на корабното място е 30 м., към който е привързан шарнирно понтон (година на производство 1962 г.).

Размерите на понтона са 22 x 8 x 3 м. Ефективната използвана дължина за заставане на кораби е 22 м. Връзката на понтона с брега се извършва със стоманени шарнирни греди и надлежно привързана към понтона и брега сходня (мост). Понтонът и сходнята (моста) са с метална конструкция.

На територията на Пристанищен терминал Тутракан са разположени:

- сграда, едноетажна, със застроена площ 54 кв.м., с масивна конструкция, която се е ползвала за работилница;
- сграда, едноетажна, със застроена площ 13 кв.м., с масивна конструкция, с предназначение за автовезна.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

От анализа на статистическите данни за товарооборота по видове товари може да се установи, че на пристанищен терминал Тутракан се обработват основно насипни товари, които за последните няколко години представляват около 95 % от товарооборота. Предимно това са инертни материали (пясък от различни фракции и баластра) и зърнени храни (ечемик, слънчоглед, царевица и пшеница). Генерални товари (предимно дървени трупи) се обработват рядко и в малки количества.

Най-често Пристанищен терминал Тутракан се посещава от закрити баржи (68%), следвани от открити баржи (27%), самоходни палубни баржи (4%) и кораби за генерални товари, еднопалубни (1%).

При използване на общоприетите методики за определяне на пропускателната способност може да се твърди, че: при обработка на товари от обичайната досега номенклатура и обичайната им структура, при спазване на съществуващите технологии и организация за работа Пристанищен терминал „Тутракан“ може да обработи около 110 – 110 хил. тона товари годишно.

Поотношение обслужването на пътници - наличната техническа възможност и създадената организация не се отличава съществено от организацията за обслужване на пътници при другите речни терминали по българското крайбрежие на река Дунав.

Капацитетът при обслужването на пътници зависи преди всичко от вида на предлаганата услуга. Обслужват се круизни кораби с пътници на круиз и пътнически кораби с пътници с крайна дестинация. Пропускателната способност на понтона зависи от престоя на кораба. Престоят на кораба е в зависимост от целите и вида на рейса.

Достъп до пристанищен терминал Тутракан по вода

Акваторията на Пристанищен терминал „Тутракан“ е на открития Дунав, извън корабоплавателния път. Влизането на корабите в пристанището се извършва при спазване на Задължителните правила за българските пристанища на река Дунав.

Достъп до пристанищен терминал Тутракан по суша

Тутракан е град в област Силистра, Североизточна България. Той е административен и стопански център. Разположен е по южния бряг на река Дунав в най-западната част на Крайдунавска Добруджа.

До Пристанищен терминал Тутракан по оста Изток - Запад се стига по шосеен път 21, а по оста Север - Юг по шосеен път 205.

Подходът към терминала е шосеен с две възможности за влизане/излизане:

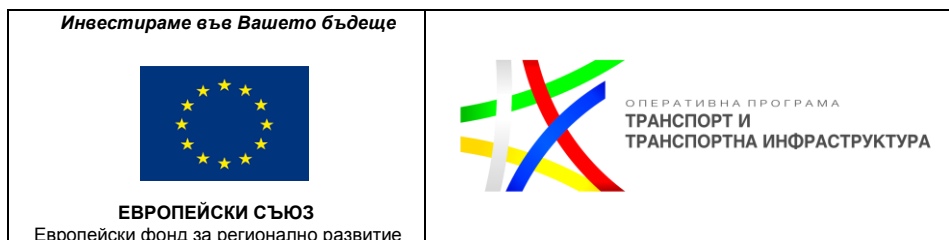
- от изток;
- от запад.

И двата шосейни подхода са с навлизане в урбанизираната част на град Тутракан. Връзката с националната пътна мрежа се осъществява чрез асфалтов път и вход-изход към терминала.

Пристанищен терминал Тутракан няма ж.п. коловозно развитие и не е свързан с националната ж.п. мрежа.

Фериботен терминал Никопол

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

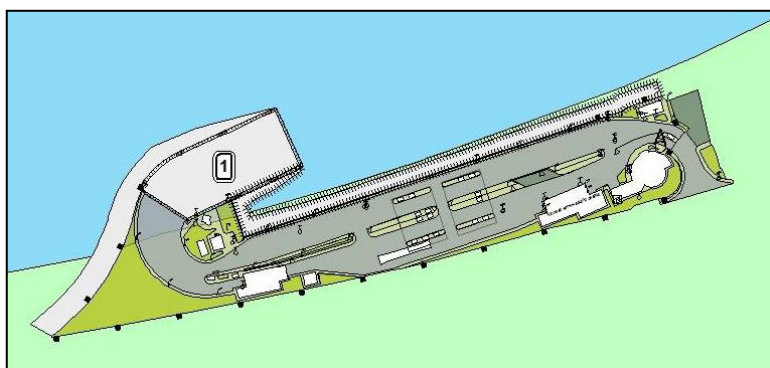


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пристанищен терминал Никопол е проектиран, изпълнен и въведен в експлоатация като граничен контролно-пропускателен пункт (ГКПП) Никопол и Фериботен терминал Никопол – Турну Мъгуреле с разрешение за ползване № 12-890/2008г.

Основното предназначение на терминала е да предоставя условия за приставане на кораби тип Ро-Ро с хоризонтално товарене за превоз на автомобили и хора, селскостопанска и колесна техника, работещи между българския и румънския бряг на р. Дунав по Ро-Ро линия Никопол – Турну Мъгуреле.

Фериботен терминал Никопол е разположен на южния (десен) бряг на реката в западната част на гр. Никопол от км. 597,900 до км. 597,550 от устието на река Дунав.



Фигура 6-62 Фериботен терминал Никопол

Територията на Фериботен терминал Никопол е с обща площ от 17 642 кв. м.

Фериботен терминал Никопол разполага с Ро-Ро рампа с обща дължина 114 м., изпълнена с два основни надлъжни наклона, като долният е с дължина 90 м. и наклон 1:10, а по-високо разположения участък е с дължина 24 м. и наклон 1:12. Ширината на рампата е 30 м., покрита с монтажни стоманобетоннови плочи. Проектната дълбочина пред корабното място е 2,50 м., измерена при кота „0“ на водомерната рейка.

Останалата част от границата на пристанишната територия с р. Дунав представлява Подпорна стена.

Разтоварването и товаренето на плавателните съдове се осъществява през корабните клапи и специализирано хидро съоръжение (наклонена рампа) по хоризонтален метод (на собствен ход или с помощта на маневрен влекач).

Създадени са условия за извършване на следните основни дейности:

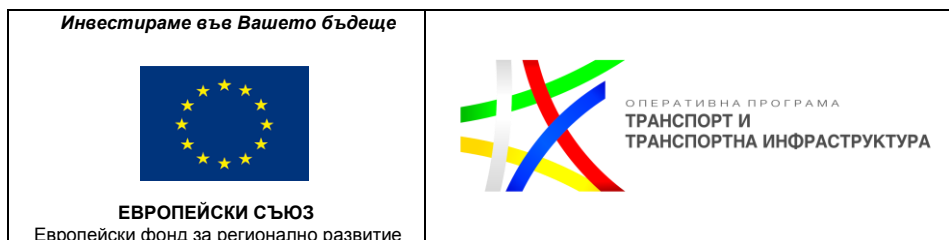
- пристанищен контрол;
- граничен паспортен контрол;
- митнически контрол;
- ветеринарен и фитосанитарен контрол;
- контрол на транспортни средства.

В зависимост от характера на извършваните дейности в обекта, с цел нормалното му функциониране, са изградени необходимите сгради за граничен контрол, паркинги за пристигащи и заминаващи автомобили, обслужващи и технически сгради и съоръжения.

Сградите и съоръженията на територията на обекта са групирани и териториално обособяват следните зони:

- Зона за приставане и обработка на Ро-ро кораби;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Зона на ГКПП;
- Външна контактна зона.

Зоната за обработка на Ро-Ро кораби представлява фериботно гнездо с наклонена рампа за приставане на богата гама речни съдове, специализирани за превоз на автосъстави. Осигурява се безпрепятствено качване и слизане на автотранспортни средства на/от кораба, съответно при максимално ниски и високи корабоплавателни води на реката.

В непосредствена близост до ро - ро рампата, страна суша, се разполага Команден пост за нуждите на ДИК.

Зона на ГКПП - съобразно направлението на отделните товаро и пътничкопотоци, както и съгласно специфичните изисквания на отделните специализирани служби, осъществяващи тяхната обработка, Зоната на ГКПП териториално е разделена на две подзони: "Влизане" и "Излизане":

Подзона "Влизане":

В тази подзона са разположени всички необходими сгради и съоръжения (с необходимите към тях пътища, проходи и др.), свързани с приемане, обработване и експедиция на автотранспортните средства с товари и пътници към тях, които пристигат посредством плавателен съд с направление към вътрешността на страната.

Съобразно последователността на осъществяваните дейности са изградени следните основни и спомагателни звена:

- Кабина на граничен полицаи
- Покрито дезинфекционно съоръжение
- Буферен паркинг – представлява ленти за движение и изчакване на превозни средства от слизане и преминаване през дезинфекционното съоръжение до подзоната за първична гранична проверка. На територията на терминала
- Подзона за първична гранична проверка - представлява навес с височина 7 м. под който са разположени три ленти за придвижване и заставане на различните по вид автотранспортни средства за съответния вид проверка. Лентите са съответно:
 - за леки коли – ширина 3 м.;
 - за лекотоварни коли и автобуси – ширина 4 м.;
 - за товарни автомобили – ширина 4,5 м.;

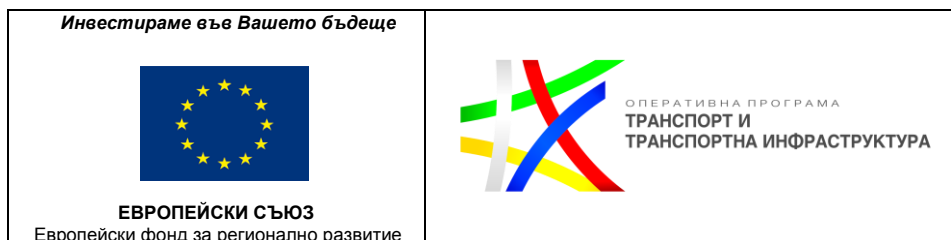
Върху лентата за товарни автомобили, първият пост е за контрол на теглото необходим както за митническа проверка, така и за УПТР. За целта е предвидено монтирането на един 60-тонен автокантар с кабина за обслужващия служител разположена от лявата страна на измерваното превозно средство.

- Паспортно-визов контрол - 3бр. кабин
- Митнически контрол – обособени са три поста за проверка
- Подзона "Вторична проверка на лица, превозни средства и товари"- разположена е встрани от платната за основно движение и включва:
 - Хале за щателна митническа проверка
 - Паркинг за задържани автомобили

Необходимите помещения за административно обслужване по съответните сектори: Митница, Гранична полиция, Фитосанитарен и Ветеринарен контрол, Управление пътни такси и разрешителни, както и техническите помещения са обединени в обща сграда, разположена в края на площадката.

Подзона "Влизане" завършва с бариера и Кабина на граничен полицаи.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Подзона "Излизане":

Съобразно посоката на придвижване на отделните товаро и пътничко потоци и съобразно технологичната последователност на обработката им, до качване на плавателния съд за експедиция, необходимите сгради и съоръжения са следните:

- Кабина на граничен полицаи с бариера на входа.
 - Ленти за движение и изчакване на превозните средства от влизане в района, до заставане на съответните постове за Граничен митнически контрол.
 - Офис пристанищна администрация с обществени тоалетни – разположен е в североизточния край в страни от лентите за придвижване на МПС.
 - Подзона "Граничен митнически контрол" е с 3 бр. ленти за заставане и проверка на превозни средства и 3бр. кабин за служителите за обслужване на преминаващите МПС и хора, разположени на тротоарни острови под общ навес. Лентите са съответно:
 - за леки и лекотоварни коли с ширина 3 м.;
 - за лекотоварни коли и автобуси с ширина 3 м.;
 - за товарни автомобили с ширина 4,5 м.
 - Подзона "Паспортно-визов контрол" с 3бр. кабин за служителите,
 - Паркинг за акумулиране на окончателно проверени автотранспортни средства изчакващи плавателния съд, на който ще се натоварват. Той представлява лентите за придвижване след подзона "Паспортно - визов контрол" до бариерата към Ро-Ро рампата.
 - Обществени санитарни възли за чакащите в тази подзона.
 - Бариера за регулиране преминаването към Ро-ро.
- Това определя края на подзона "Излизане".

Територията на Терминала е оградена по контура на регулационните ѝ граници с ажурна здрава физическа ограда с височина 2,20 м. и фундамент 0,50 м. Физическата ограда е осигурена с технически средства за периметрова защита. Предвидената вътрешна ограда между двете основни подзони на ГКПП - "Влизане" и "Излизане", е съоръжена с врати и бариери за осигуряване при необходимост контролирано преминаване от едната в другата подзона.

Външна контактна зона - представлява пътната връзка на ГКПП с Републиканската пътна мрежа.

Плавателните съдове, осъществяващи връзка между българския и румънския бряг, са специализирани от типа Ро-Ро кораби или равнопалубни кораби със специализирани клапи нос/кърма (фериботни платформи). МПС и друга колесна техника се превозват с корабите от бряг до бряг заедно с пътниците или придружаващия ги персонал.

Обслужването на линията Никопол – Турну Мъгуреле в момента се извършва с два ро-ро кораба:

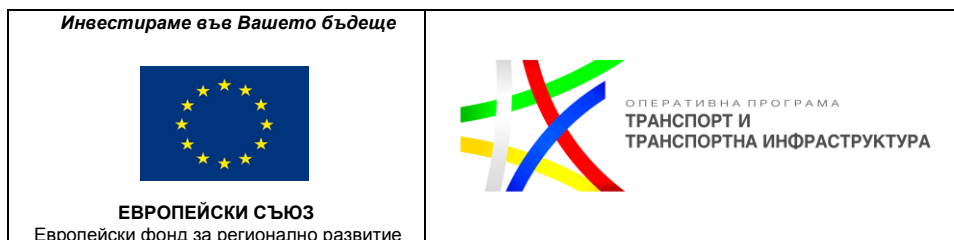
- От българска страна - кораб с вместимост 10-12 условни ТИР-единици;
- От румънска страна - проходна платформа с вместимост 4-6 условни ТИР-единици.

Режимът на работа на Фериботен терминал „Никопол“ е двусменен, непрекъснат през целия навигационен период в годината. Обикновено това са от 300 до 320 дни годишно.

През 2013 г. са обработени:

- Товарни автомобили и ремаркета - 59 183 бр.;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Леки автомобили, мотоциклети и съпътстващите ремаркета или каравани - 3 219 бр;
- Пътнически автобуси - 110 бр.

Изхождайки от товароносимостта на плавателните съдове (бр. автопревозни средства), осъществяващ прехвърлянето на МПС по вода, технологичният капацитет на Фериботния терминал ще е около 72 условни ТИР-единици в посока на ден.

При положение, че се ползват по-големи плавателни съдове с товароносимост 12 до 17 условни ТИР-единици, технологичният капацитет на Фериботния терминал ще може да достигне до около 120 условни ТИР-единици в посока на ден.

Достъп до фериботен комплекс Никопол по суша

Вътрешните сухопътни подходи на терминала са свързани с първостепенния път Никопол – Плевен, а с гр. Свищов - посредством второстепенен път Никопол – Свищов. Асфалтовият път Никопол – Плевен е коригиран и ремонтиран през последните няколко години и е в много добро състояние. Чрез него в посока гр. Плевен се излиза на път Е 83 и Е 72 и така се покриват регионите около Златна Панега, Севлиево и гр. Бяла.

Първостепенният път Никопол – Левски – Велико Търново обаче не е ремонтиран, а неговото значение за привличане на трафик е от първостепенно значение.

Фериботен терминал Силистра

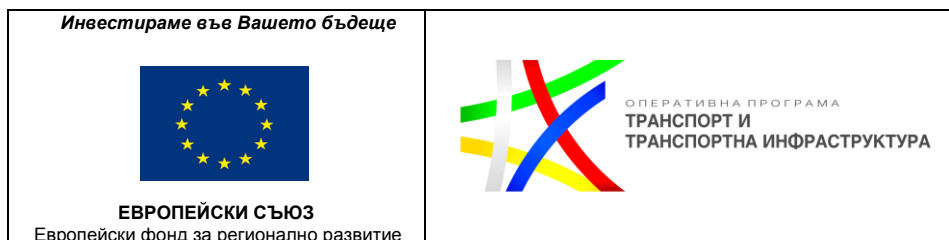
Основното предназначение на терминала е да предоставя условия за приставане на кораби тип Ро-Ро с хоризонтално товарене за превоз на автомобили и хора, селскостопанска и колесна техника, работещи между българския и румънския бряг на р. Дунав по Ро-Ро линия Силистра – Кълъраш, Румъния.

Фериботен терминал Силистра е разположен на десния бряг на р. Дунав на км. 382,550 до км 382 450.



Фигура 6-63 Фериботен терминал Силистра

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Фериботният терминал е специализиран за обработка на сухопътни превозни средства и пътници по системата на Ро-Ро превози.

Общата площ на терминала е 65 183 кв.м.

Пристанищен терминал Силистра разполага с Ро-Ро рампа, която е с обща дължина 128 м., изпълнена с два основни надлъжни наклона, като долният е с дължина 92 м. и наклон 1:10, а по-високо разположения участък е с дължина 36 м. и наклон 1:12. Ширината на рампата е 30 м., покрита с монтажни стоманобетонни плочи. Проектната дълбочина пред корабното място е 2,50 м., измерена при кота „0“ на водомерната рейка.

По този начин е осигурено приставането на широка гама специализирани за превоз на автосъстави кораби, при максимално ниски и високи корабоплавателни води на реката и безпрепятствено качване и слизване на автотранспортните средства през корабните клапи.

Сградите и съоръженията на територията на терминала са групирани и условно се обособяват следните териториални зони:

- Зона за фериботно гнездо - изградена е от концесионер;
- Зона на ГКПП - изградена от държавата - МРРБ

Разтоварването и товаренето на плавателните съдове се осъществява през корабните клапи и специализираното хидро съоръжение (наклонена рампа) по хоризонтален метод (на собствен ход или с помощта на маневрен влекач).

В съответствие с функционалната обвързаност на Ро-Ро рампата, като пристанищно съоръжение, осъществяващо връзката кораб - бряг, и ГКПП за осъществяване на необходимата гранична и митническа обработка на пристигащите и заминаващи МПС, пътници и товари, на територията на терминала са разположени следните обекти от структурата на граничния преход, а именно:

- Пътни подходи от и към рампата, представляващи ленти за движение, подреждане и изчакване на транспортни средства - териториално са разделени в съответствие със зонирването на обектите в ГКПП на "Зона за Влизачи в България" и "Зона за Излизачи от България". Обособени са по 4 броя ленти за всяка от зоните с широчини в най - тясната част съответно 2 x 3 м. и 2 x 4 м.

- Кабини - 2 броя за Гранична полиция и бариери към пътните платна на двете зони за контролирано регулиране на движението от и към кораба.

- Ограда вътрешна за разделяне на двете зони.

- Сграда ДИК,

- Обществени тоалетни

За осигуряване на дейностите, свързани с нормалното функциониране на обекта, в зоната на ГКПП "Силистра" са изградени необходимите сгради за граничен контрол, паркинги за пристигащи и заминаващи автомобили, обслужващи и технически сгради и съоръжения, а именно:

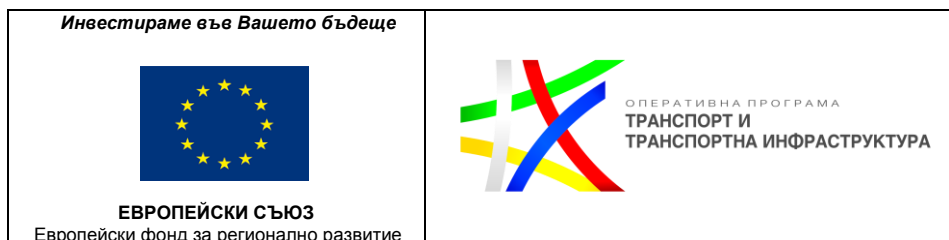
Подзона "Влизане"

- Покрито дезинфекционно съоръжение, позволяващо обпръскване изцяло на превозните средства.

- Кантар - електронна везна с автоматично отчитане на теглото и техника за автоматично въвеждане на данни за превозното средство и стоката, необходими за митническия и граничен контрол, както и за УПТР.

- Буферен паркинг - ленти за движение и изчакване на превозни средства от слизване и преминаване през дезинфекционното съоръжение до подзоната за паспортно визов контрол.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Изградени са 7 бр. ленти, от които 6 бр. за подреждане и престой и една свободна - за екстремни ситуации, служебни автомобили, както и за извънгабаритни МПС. Изградените пътни ленти позволяват подреждане на над 45 бр. условни ТИР-единици.

- Санитарни възли за пътници и водачи на МПС.
- Подзона "Паспортно-визов контрол" - представлява 4 бр. работни места в кабините за служители, осъществяващи граничния паспортно - визов контрол, разположени между лентите за придвижване под обща навесна конструкция. Лентите за проверка са 4 броя, като ширината им за леки коли е 3 м., а за автобуси и товарни автомобили е 4,5 м.
- Подзона "Митнически контрол" - представлява 4 бр. ленти за проверка на превозни средства, с размери на лентите идентични на тези от "Паспортно-визов контрол". Обслужването на преминаващите МПС и хора се осъществява в Оперативен салон, разположен под козирката между лентите за движение. Предвидена е и една лента за МПС, превозващи извънгабаритни товари с ширина 6м, която не попада под козирката.
- Подзона "Вторична проверка на лица, превозни средства и товари" - разположена е встрани от платната за основно движение и включва:
 - Сграда и паркоместа за фитосанитарен и ветеринарен контрол.
 - Хале за щателна митническа проверка.
 - Закрит склад за задържани стоки и МПС.

- Обществени санитарни възли.
- Сграда УПТР.
- Кабина за сътрудник по охраната.

Подзона "Излизане":

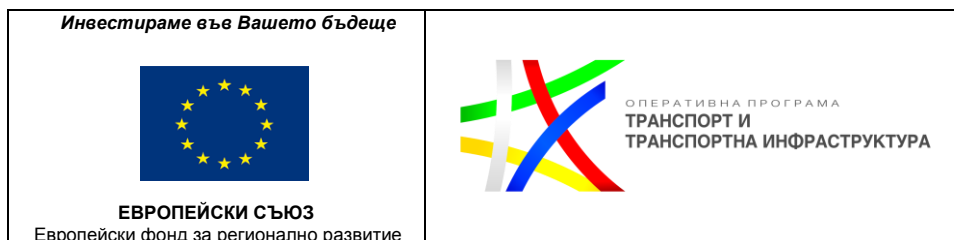
- Кабина за сътрудник по охраната.
- Автокантар с кабина, идентичен на този от подзона "Влизане".
- Сграда с помещение за банков салон и обществени тоалетни, с прилежаща площадка за паркиране и престой на автотранспортни средства през времето за закупуване и попълване на статистически карти, митнически декларации и т.н., до отправяне към линиите за граничен митнически контрол. Поради това, че теренът в подзоната е недостатъчен, тази дейност е организирана в подстъпите на ГКПП.
- Подзона на Граничния Митнически Контрол с кабините за служителите и 4 бр. ленти за заставане и проверка на превозни средства и Оперативен салон. Разположението, характеристиките и конфигурацията са същите като тези на тези от подзона "Влизане".
- Кабини за служителите, осъществяващи Граничния Паспортно- Визов Контрол, с 4 бр. ленти за заставане и проверка на превозни средства. Разположението, характеристиките и конфигурацията са огледални на тези от подзона "Влизане".
- Паркинг за акумулиране на окончателно проверени автотранспортни средства за изчакване на плавателния съд, на който ще се натоварват.

Изградени са 5 бр. ленти, от които 4 бр. за подреждане и престой и една свободна за екстремни ситуации, служебни автомобили, както и за извънгабаритни МПС. Изградените пътни ленти позволяват подреждане на над 30 условни ТИР-единици.

Освен описаните сгради и съоръжения, тясно свързани с работата в отделните подзони на "ГКПП" е изградена *Административна сграда* със съответните сектори: Митница и Гранична полиция, а така също и *Техническа сграда*.

Територията на Зона "ГКПП" е оградена по контура на регулационните ѝ граници с ажурна здрава *физическа ограда* с височина 2,20 м и фундамент 0,50 м. *Физическата ограда* е осигурена с технически средства за периметрова защита.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.", финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ" на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Изградена е и вътрешна ограда между двете основни подзони - "Влизане" и "Излизане", както и необходимите бариери за препятстване несанкционираното напускане на всяка зона от превозни средства.

Плавателните съдове, осъществяващи връзка между българския и румънския бряг, са специализирани от типа Ро-Ро кораби или равнопалубни кораби със специализирани клапи нос/кърма (фериботни платформи). МПС и друга колесна техника се превозват с корабите от бряг до бряг заедно с пътниците или придружаващия ги персонал.

Режимът на работа на Фериботен терминал Силистра е двусменен, непрекъснат през целия навигационен период в годината. Обикновено това са от 300 до 320 дни годишно.

При положение, че се ползват плавателни съдове с товароносимост 12 до 17 условни ТИР-единици, технологичният капацитет на Фериботния терминал ще може да достигне до около 120 условни ТИР-единици в посока на ден.

Достъп до Фериботен комплекс Силистра по суша

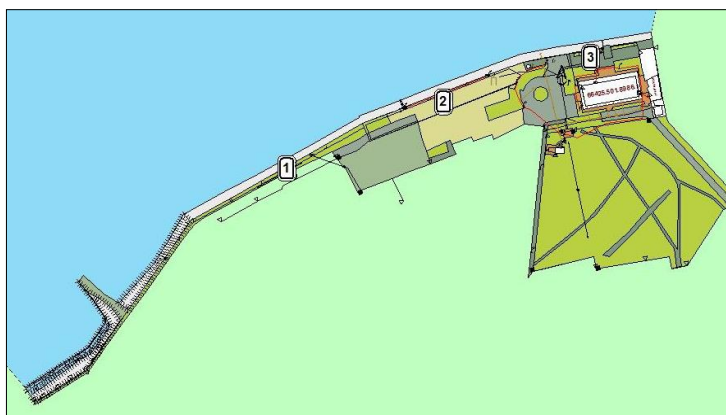
Връзката на фериботен терминал Силистра с националната пътна мрежа се осъществява чрез отбивка в дясно от второкласен път II-21 Русе - Силистра на около 200 м. преди с. Айдемир (в посока от Силистра към Русе).

Пътнически терминал Силистра

Пристанищен терминал Силистра е в централната градска част на гр. Силистра от км. 375,100 до км. 375,400 по поречието на река Дунав. Той е обособен като пътническо пристанище, където в близкото минало се е поддържало целогодишно регулярна линия Силистра – Рени – Измаил – Силистра. Кейовото съоръжение е построено през 1947 г. Служи за обработка на пътници и бункерование.

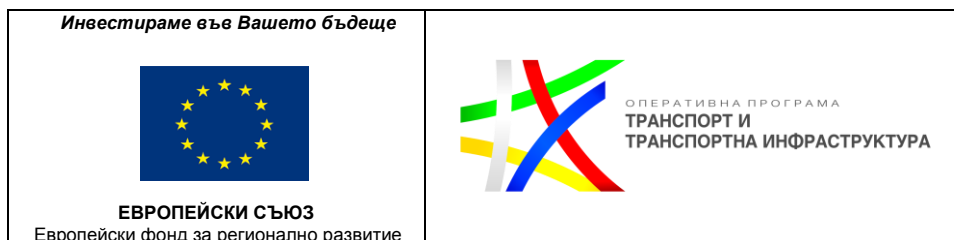


Фигура 6-64 Местоположение на Пристанищен терминал Силистра



Фигура 6-65 Пристанищен терминал Силистра

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Кейовата стена на терминала е с дължина 300 м. Общата площ на терминала е 16 320 кв.м. Терминалът разполага с открит паркинг с площ 900 кв.м. и 2 понтона за приемане на пътнически кораби.

Кейовият фронт е наклонен тип и е изпълнен от каменни блокове (каменна зидария), закрепени в основата на циментова заскалявка. Разположен е по протежението на открития бряг на р. Дунав. Дължината на кейовата стена е 470 м. На кея са обособени три корабни места:

Корабно място № 1

Корабно място № 1 е разположено в западната част на зоната на речната гара на разстояние 184 м. от крайния източен ъгъл на терминала (пред производствената площадка) и на около 70 м. от главния сухопътен подход към пристанището. Проектната дълбочината пред кея при кота „0“ е 2,50 м. Корабното място е предназначено за приставане на кораби и обслужване на пътници.

Основното пристанищно съоръжение се явява понтонът и преходния мост към него, които са собственост на пристанищния оператор. Понтонът е метална конструкция с размери 22,0 м. х 8,2 м. Обявената дълбочина пред съоръжението при кота „0“ е 2,25 м.

Корабно място № 2

Корабно място № 2 е разположено в централната част на зоната на речната гара на разстояние 102 м. от крайния източен ъгъл на терминала и на около 50 м. от главния сухопътен подход към пристанището. Проектната „0“ е 2,50 м.

Корабното място е осигурено с електроенергия 380/220 V и мощност 100 kW на ел. табло, от където могат да бъдат захранвани корабите. Подведени са хидранти за снабдяване на корабите с вода и противопожарна защита.

Корабното място е конструктивно осигурено с 2 вързални устройства (номера 5 и 6) и 2 броя връзки за прикрепване към понтона, кнехтове и подходна стълба.

В настоящи момент към Корабно място № 2 е вързан понтон, собственост на „Българско речно плаване“ ЕАД. Може да бъде използван за обслужване на пътници, швартоване и престой и снабдяване на кораби.

Корабно място № 3

Корабно място № 3 е разположено в източната част на зоната на речната гара на разстояние 30 м. от крайния източен ъгъл на терминала и на около 50 м. от главния сухопътен подход към пристанището. Предназначен е за обслужване на пътници, швартоване и престой и снабдяване на кораби. Проектната дълбочината пред кея при кота „0“ е 2,50 м.

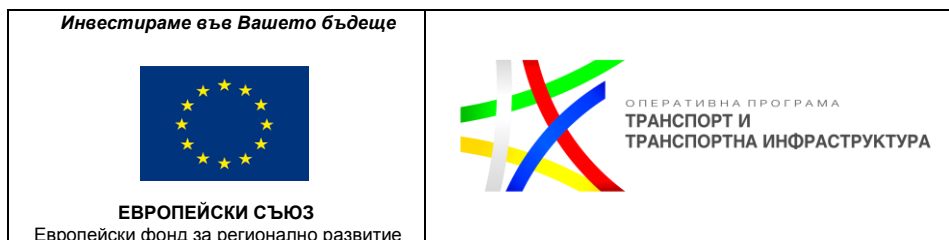
Корабното място е предназначено за приставане на кораби и обслужване на пътници. Към корабното място са прикрепени понтон с размери 21 х 9,30 м. и шалан с размери 28,05 х 7,20 м., които са собственост на пристанищния оператор. И двата са произведени през 1981 г.

Корабното място е осигурено с електроенергия 380/220 V и мощност 100 kW на ел. табло, от където могат да бъдат захранвани корабите. Подведени са хидранти за снабдяване на корабите с вода и противопожарна защита.

Корабното място е конструктивно осигурено с 2 вързални устройства (кнехтове номер 1 и 2) и 2 броя връзки за прикрепване на сваите на понтона. В кейовото съоръжение е предвиден подход със стълба, където се опира преходния мост на понтона.

Други съоръжения на територията на терминала

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Кейовата стена на терминала по цялата своя дължина позволява швартоване на други плаващи устройства. Между корабни места №№ 2 и 3 са построени две връзки и 2 кнехта, позволяващи швартоването на понтон.

На разстояние 220 м. от източния ъгъл на кейовата стена има конструктивна възможност за връзване на плаващо средство и там има поставен понтон (нерегистрирано 4-то корабно място с понтон), който се ползва за престой на плавателни съдове.

Територията на пътнически терминал Силистра по своето предназначение, инфраструктурно и техническо оборудване се дели на три зони – зона на речната гара, паркова зона и западна зона на кейовата стена.

Парковата зона е разположена зад зданието на Речна гара и към нея се включва и територията заета от ресторант със излаз на река Дунав.

Зоната на западната част на кейовата стена започва от чупката след 325 м. на запад от източния край на пристанищната територия. Граничи с крайбрежния път и предствалва сервитутна зона на кейовата стена. Тази територия е достъпна по вградени в кейовата стена стълби и се използва за лодкостоянка и приставане на яхти.

Зоната на Речната гара включва административната сграда с прилежащите към нея подходи и места за паркиране, т.н. производствена площадка, където е разположен неподдържан и неизползван подкранов път, паркинг непосредствено до нея, покрит с паваж. В кейовата стена в зоната на речната гара има вградени подходи към трите основни корабни места, предназначени за понтони.

Върху пристанищната територия са изградени административна сграда и столова, която в момента е преустроена и модернизирана на ресторант. Отдадена е под наем и се поддържа от наемателя в добро състояние

Контролът на приходящите пътници се извършва на борда на кораба. Заминаващите пътници ползват салон-чакалня разположена в западното крило от първи етаж на административната сграда.

Граничният контролно-пропускателен пункт извършва граничен контрол на кораби, приставящи на понтони 1 и 3.

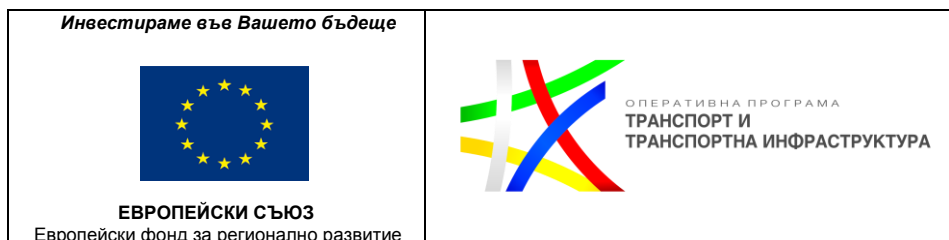
Контролът на корабния трафик се извършва от Изпълнителна агенция „Морска администрация” – представителство в Силистра, което е разположено в сградата на Речна гара.

Оценка на експлоатационния потенциал на пристанището може да се направи само приблизително. Можем да говорим с известна условност за „максимална пропускателна способност при определени характеристики на пътничопотока и броя корабопосещения”. Подбора на тези характеристики е много условен и може да окаже влияние на резултата в широки граници. Някои от основните показатели и характеристики са следните:

- Структура на пътничопотока в зависимост от категорията на пътниците – с крайна дестинация, круизни започващи/свършващи круиз или транзитни;
- Сезона неравномерност, атмосферни условия;
- Ползвани морско-технически услуги;
- Специализацията и конструкцията на кораба,
- Други случайни и непредвидени обстоятелства.

Поради високата степен на условност и като се има предвид, че пропускателната способност на едно пристанищно съоръжение е при наличие на постоянен пътничопоток, е прието оценката на експлоатационния капацитет да се прави на базата на постигнатата производителност за определен период от време, когато изброените по-горе условия са в

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

определено най-благоприятно съотношение за най-добре оборудваното и експлоатирано корабно място.

В дадения случай можем да вземем данните за 2007 година, която е една от годините с най-висок пътничкопоток (11 637 пътници). През месец юли са регистрирани 77 посещения с 3086 пътника с крайна дестинация. Пренебрегвайки сезонността на пътничкопотока се вижда, че двата използвани понтона могат да обслужват над 37 хиляди пътника. По-горе бе отчетено, че на база „време на престой на корабите“ при 6-месечна сезонна работа и при запазване на структурата на пътничкопотока всеки един от понтоните се използва под 10% от ефективното време.

Увеличаването на броя на круизните пътници ще изисква оборудването на още едно корабно място (понтон), като се има предвид, че круизните кораби могат да останат по-продължително време в пристанищния терминал.

Сухопътни подходи до пътнически терминал „Силистра“ - терминалът няма връзка с железопътната транспортна мрежа. Връзката на терминала с републиканската сухопътна транспортна мрежа се осъществява през градската пътна инфраструктура, като основния подход е през ул. „Хр. Смирненски“. Сухопътният подход не позволява преминаване на контейнеровоози и др. големи (над 20 т.) транспортни средства.

Перспективите за развитие на пътничкопотока (пътници с крайна дестинация, транзитни или круизни) са свързани с близостта до уникалната природна среда в района на Силистра и до делтата на река Дунав, което е предпоставка за развитие на туристически круизни превози.

3.2.2.2. ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С РЕГИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ РУСЕ

Пристанище „Ист поинт - Силистра“

Пристанище „Ист поинт - Силистра“ е обособено като пътническо пристанище. Пристанището е разположено на км. 375,800 от устието на р. Дунав. Дължината на кейовата му стена е 200 м., а дълбочината - 4 м.

Пристанище „Силистра - Поларис 8“

Пристанище „Силистра - Поларис 8“ е разположено между км. 378,350 и км. 378,700 от устието на река Дунав. На пристанище „Силистра - Поларис 8“ се обработват насипни и генерални товари.

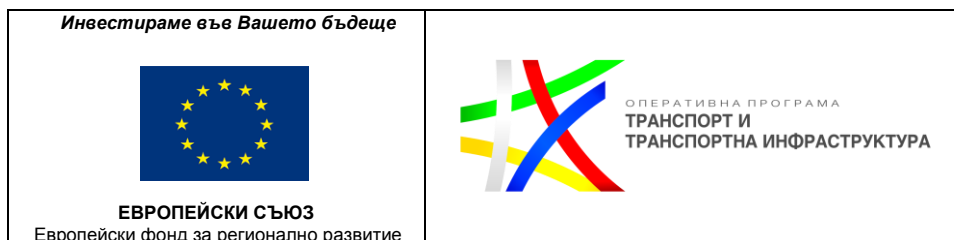
Кейовият фронт на пристанището е с дължина 350 м. с обособени 2 бр. корабни места, изградени пуснати в експлоатация в периода 1979 г.

Основните технически характеристики и функционално предназначение на корабните места са дадени в следващата таблица:

Таблица 6-61 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Година на изграждане
№ 1	За швартовне и бункерване на кораби	100	5	Наклонен тип, с каменна облицовка върху заскалявка	1979
№ 2	генерални и насипни товари	250	5		1979

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Кейова механизация и съоръжения

Кейовото оборудване се състои от 3 бр. електрически портални стрелови крана. Технически данни за кейовото оборудване са описани по-долу.

Таблица 6-62 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

Кор. Място	Наименование	Брой	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Междурелсие (м)	Година на въвеждане
№ 1	Кран Кировец	1	16/20	30-8	10,5	1978
№ 2	Кран Кировец	1	16/20	30-8	10,5	1991
	Кран тип 2072 -Русе	1	20	32-8	10,5	1979

Общата площ на пристанището е 22 900 кв.м.

Пристанището разполага с 5 600 кв.м. открита складова площ.

Видът и характеристиките на прилежащите към отделните корабни места складове и са следните:

Таблица 6-63 Характеристики на прилежащите към корабните места складове

№ на кор. място	Открити складове			Закрити складове		
	Вид настилка	Площ (м ²)	Натоварване (т/м ²)	тип	Площ (м ²)	Конструкция
№ 1		0			0	
№ 2	необлагородена	3200	10		0	
	стоманобетон	2400	10		0	

Тилова механизация - Тиловата механизация се състои от:

Таблица 6-64 Тилова механизация

№ по ред	Наименование	Брой	Година
41.	Подземни и надземни ГЛТ за инертни материали до ТМСИ	1	

Достъп до републиканската пътна мрежа

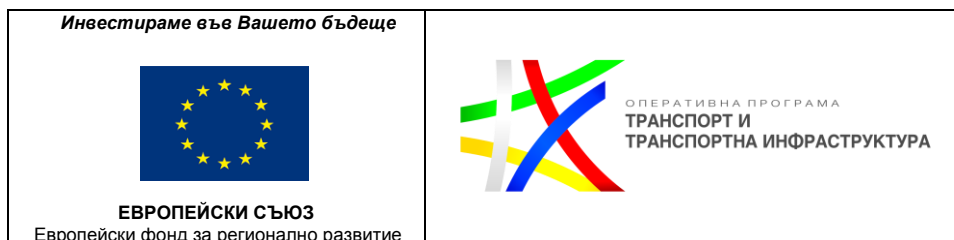
Връзката на пристанището с националната пътна мрежа се осъществява чрез ул. „Харалампи Джамджиев“.

Достъп по републиканската жп мрежата - няма връзка

Технологична оценка и изводи

От направения по-горе анализ на техническите средства, техника и технологии на съществуващото пристанище, може да се направи извода, че това е сравнително ново българско речно пристанище, изпълнението на което отговаря на всички действащи норми и изисквания за изграждане и експлоатация на такива обекти.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Технологичната структура и параметрите на отделните технологични звена и съоръжения в голяма степен са в съответствие с количествата и вида на традиционно обработваните товари и транспортни средства.
- Кейовият фронт е в съответствие с големините на различните типове кораби, осъществяващи отделните товаропотоци.
- Складовите съоръжения са разположени оптимално спрямо претоварния фронт.
- Вътрешните и външните авто подходи отговарят на големината на отделните товаропотоци.

Основните технологични проблеми, както съществуващи, така и такива които ще се появят съгласно прогнозите за развитие на товаропотока са следните:

- кейова стена е наклонен тип и в режим на ниски води пристаналия за обработка кораб е доста отдалечен от ръб кей, което силно затруднява работата на пристанищния кран, тъй като товароподемността при максимално рамо на стрелата много ниска.
- Липсата на закрити складове затруднява обработката на друг тип товари.

Пристанище „Силистра - Лесил“

Пристанище „Силистра - Лесил“ е разположено между км. 381,000 и км. 381,500 от устието на река Дунав.

Кейовият фронт на пристанището е с дължина 540 м. с обособени 5 бр. корабни места, изградени пуснати в експлоатация през 1982 г.

Основните технически характеристики и функционално предназначение на корабните места са дадени в следващата таблица:

Таблица 6-65 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Г. на изграждане
№ 1	генерални и насипни	108	4,00	Наклонено отвесен тип, облицована от готови бетонни елементи и вертикална част от стоманобетонен ъглов елемент 2,00/2,50/1,80 m с дебелина 0,30 m.	Построен 1982
№ 2	генерални и насипни	108	4,00		1982
№ 3	генерални и насипни	108	4,00		1982
№ 4	генерални и насипни	108	4,00		1982
№ 5	генерални и насипни		4,00		1982

Пристанищният терминал, съгласно УЕГ, обработва генерални и насипни товари и поща.

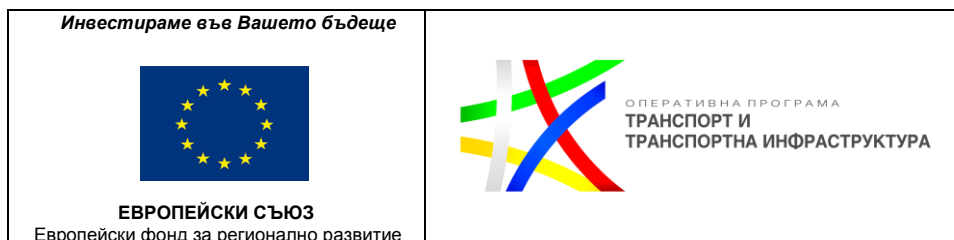
Кейова механизация и съоръжения

Кейовото оборудване се състои от 3 бр. електрически портални стрелови крана. Технически данни за кейовото оборудване са описани по-долу.

Таблица 6-66 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

Кор. Място	Наименование	Брой	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Междурелсие (м)	Година на въвеждане
№ 1	Кран тип 1069 - Русе	1	10	30-8	10,5	1981
№ 2	Кран тип 1069 - Русе	1	10	30-8	10,5	1981
№ 3						

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

№ 4	Кран тип 2072 -	1	20	32-8	10,5	1981
№ 5	Русе					

Общата площ на пристанището е 28 042 кв.м.

В района на пристанището има и 18 000 кв.м. открита складова площ.

Таблица 6-67 Характеристики на прилежащите към корабните места складовете

№ на кор. място	Открити скрадове			Закрити скрадове		
	Вид настилка	Площ (м²)	Натоварване (т/м²)	тип	Площ (м²)	Конструкция
№ 1	бетон	8000	20			
№ 2						
№ 3	бетон	2000	20			
№ 4	бетон	8000	20			
№ 5						

Тилова механизация - Тиловата механизация се състои от:

Таблица 6-68 Тилова механизация

№ по ред	Наименование	Брой	Година
1.	Челни кофачни товари SK – 818 - 0.5 t	2	2009
2.	Вилкови товари Мотокар -3.5 т.	1	2009
3.	Булдозер- Т 170	1	
4.	Авто кран 16 т.	1	1979
5.	Ремаркета	2	
6.	Товарни автомобили	2	
7.	Електронна везна 80 т	1	2012

Достъп до републиканската пътна мрежа

Връзката на Пристанище „Силистра-Лесил“ с националната пътна мрежа се осъществява чрез отбивка в дясно от второкласен път II-21 Русе - Силистра на около 200 м. преди с. Айдемир

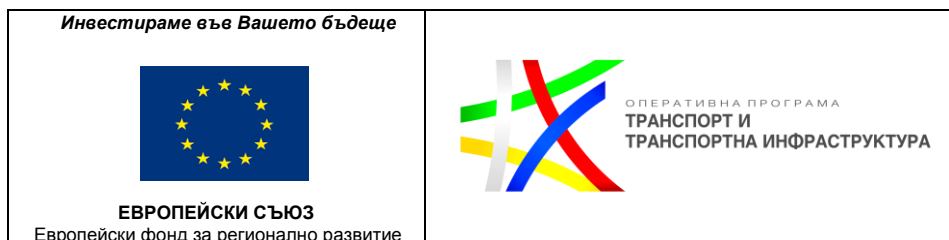
Достъп по републиканската жп мрежата

Пристанището е свързано с националната пътна и ж.п. мрежа. Прокарани са 2 бр. коловози в междурелсието на подкрановите пътища.

Технологична оценка и изводи

От направения по-горе анализ на техническите средства, техника и технологии на съществуващото пристанище, може да се направи извода, че това е сравнително ново българско речно пристанище, изпълнението на което отговаря на всички действащи норми и изисквания за изграждане и експлоатация на такива обекти.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Технологичната структура и параметрите на отделните технологични звена и съоръжения в голяма степен са в съответствие с количествата и вида на традиционно обработваните товари и транспортни средства.
- Кейовият фронт е в съответствие с големините на различните типове кораби, осъществяващи отделните товаропотоци.
- Складовата площадка е оптимално разположена спрямо претоварния фронт.
- Разположените в междурелсието на кейовите ел. портални кранове жп коловози позволяват обработката на корабите да се извършва по директен вариант;
- Вътрешните авто- и жп пътища и външните подходи отговарят на големината на отделните товаропотоци.

Основните технологични проблеми, както съществуващи, така и такива които ще се появят съгласно прогнозите за развитие на товаропотока са следните:

- кейова стена е наклонен тип и в режим на ниски води пристаналия за обработка кораб е доста отдалечен от ръб кей, което силно затруднява работата на пристанищния кран, тъй като товароподемността при максимално рамо на стрелата много ниска.
- липсата на закрити складови площи ограничава възможността на пристанищния терминал да привлича товаропотоци с товари изискващи закрито съхранение.

Пристанище „Русе - нефтоналивен терминал Арбис“

Пристанището е разположено на км. 484 от устието на река Дунав. Общата площ на пристанището е 17 744 кв.м. Кейовият фронт на пристанището е с дължина 60 м. и представлява брегоукрепителна стена наклонен тип, с каменна облицовка върху заскалявка. Обособено е едно корабно място, което представлява с размери 60/9 м. и е въведено в експлоатация през 2001 г..

Пристанището разполага с два резервоара за течно гориво с вместимост 2 000 куб.м., един резервоар за течно гориво с вместимост 1 000 куб.м. и два резервоара за течно гориво с вместимост 400 куб.м. Пристанището обработва танкери с течно гориво.

Достъп до републиканската пътна мрежа

Връзката на пристанището с националната пътна мрежа се осъществява чрез ведомствен път на 1200 м до път II-21 Русе – Силистра.

Достъп по републиканската жп мрежата - няма връзка

Пристанище „Порт Булмаркет - Русе“

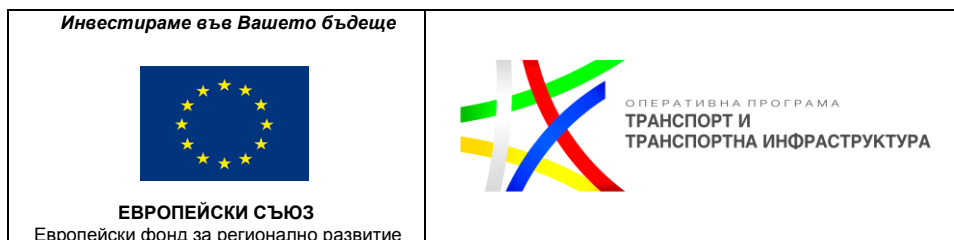
Пристанището е предназначено за обработка на генерални товари, насипни товари и нефтопродукти, корабно бункерование и снабдяване на корабите с електрическа енергия.

Кейовият фронт на пристанището е с дължина 825 м. с обособени 7 бр. корабни места, изградени пуснати в експлоатация в периода 2001 - 2004 г.

Основните технически характеристики и функционално предназначение на корабните места са дадени в следващата таблица:

Таблица 6-69 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Г. на изграждане
№ 1	генерални товари	120	2,60	Наклонен тип, облицована от готови бетонни блокове върху заскалявка	2004
№ 2	генерални товари	120	2,60		
№ 3	генерални и насипни товари	120	2,60	Наклонен тип, облицована от готови бетонни блокове върху заскалявка	
№ 4	Насипни товари	120	2,60		
№ 5	Зърнени товари	120	2,60		
№ 6	За нефтоналивни товари, пропан бутан, раст. Масла и биодизел	120	2,60	Наклонен тип, облицована от готови бетонни блокове върху заскалявка	
№ 7	За нефтоналивни товари, пропан бутан, раст. Масла и биодизел	115	2,60	Наклонен тип, облицована от готови бетонни блокове върху заскалявка	2001

Пристанищният терминал, съгласно УЕГ, обработва генерални и насипни товари и поща.

Кейова механизация и съоръжения

Кейовото оборудване се състои от 3 бр. електрически портални стрелови крана. Технически данни за кейовото оборудване са описани по-долу.

Таблица 6-70 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

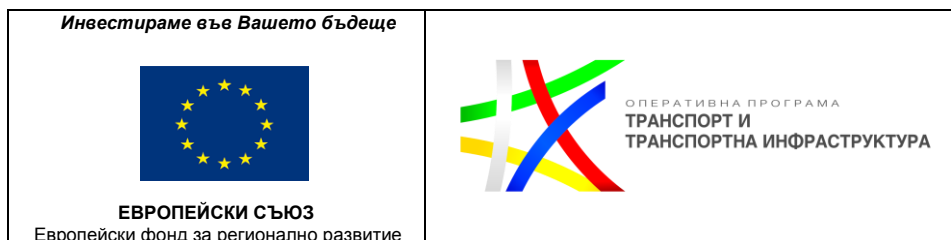
Кор. Място	Наименование	Брой	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Междурелсие (м)	Година на въвеждане
№ 1						
№ 2	Кран тип 2072 -Русе	1	20	32-8	10,5	1988
№ 3	Кран тип 1069 -Русе	1	10	30-8	10,5	2008
№ 4	Кран тип ПДК 2000/Демаг	1	8/25	25	в/у метална естакада	2006
№ 5	Пневматична товарачна машина за зърно	1	150 куб.м./час			
№ 6	Плаващ понтон 74,20/10,20					
№ 7	Плаващ понтон 70,40/9,00					
	Ел. помпа центробежна		100 куб.м./час			
	Ел. помпа роторна		100 куб.м./час			

Общата площ на пристанището е 42 645 кв.м.

В района на пристанището има и 18 000 кв.м. открита складова площ.

Видът и характеристиките на прилежащите към отделните корабни места складове и обслужващи дейността им сгради и съоръжения са следните:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-71 Характеристики на прилежащите към корабните места складове

№ на кор. място	Открити скрадове			Закрити скрадове		
	Вид настилка	Площ (м ²)	Натова рване (т/м ²)	тип	Площ (м ²)	Конструкция
№ 1	бетон	5000	10			
№ 2	бетон	5000	10			
№ 3	бетон	5000	10			
№ 4	бетон	1000	10			
№ 5		0		Склад № 1	1440	Сглобяема ст. бетонова
				Силози -	9798 куб.м	
№ 6		0			0	
№ 7		0			0	

В близост до границите на пристанището се ползват още два покрити склада – Склад № 2 с площ 2940 кв.м. и склад № 4 с площ 9360 кв.м.

Тилова механизация - Тиловата механизация се състои от:

Таблица 6-72 Тилова механизация

№ по ред	Наименование	Брой	Година
1.	Челни кофачни товарици Gehl - 1t	2	2008
2.	Челни кофачни товарици Фадрома	1	
3.	Маниту	2	
4.	Вилкови товарици Каллмар 25 т.	2	2008/2012
5.	Булдозер верижен – RDK 200	1	
6.	Козлови кран 12,5 т.	1	
7.	Мостов кран - 5 т.	2	
8.	Система от редлери за зърнени товари	1	
9.	Технологични тръбопроводи	3	

Пристанището има локално значение за района. Товарооборота на пристанището до 2013 г. се е движел от 255 до 355 хил.т./г. и е основно от внос. Обработваните зърнени товари до 2011 г. са били от 55 до 82 хил.т./г., като в последните години товароборотът им е спаднал.

Достъп до републиканската пътна мрежа

Връзката на пристанището с националната пътна мрежа се осъществява чрез ведомствен път 1200 м до път II-21 Русе - Силистра

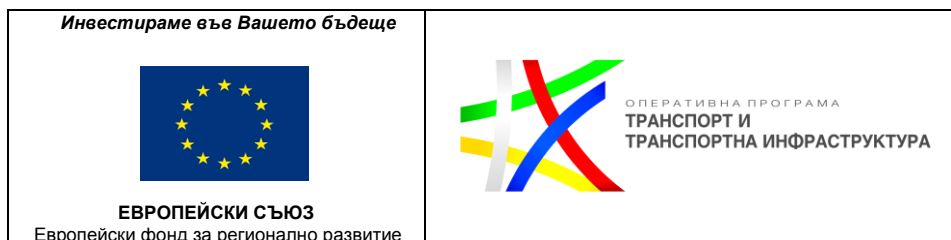
Достъп по републиканската жп мрежата

Пристанището е свързано с националната пътна и ж.п. мрежа. Прокарани са 2 бр. коловози в междурелсието на подкрановите пътища на корабни места № 2 и № 3. и един жп коловоз до Склад № 1.

Технологична оценка и изводи

От направения по-горе анализ на техническите средства, техника и технологии на съществуващото пристанище, може да се направи извода, че това е сравнително ново българско

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

речно пристанище, изпълнението на което отговаря на всички действащи норми и изисквания за изграждане и експлоатация на такива обекти.

- Технологичната структура и параметрите на отделните технологични звена и съоръжения в голяма степен са в съответствие с количествата и вида на традиционно обработваните товари и транспортни средства.
- Кейовият фронт е в съответствие с големините на различните типове кораби, осъществяващи отделните товаропотоци.
- Складовите съоръжения са разположени оптимално спрямо претоварния фронт.
- Разположените в междурелсието на кейовите ел. портални кранове жп коловози позволяват обработката на корабите да се извършва по директен вариант;
- Вътрешните авто- и жп пътища и външните подходи отговарят на големината на отделните товаропотоци.

Основните технологични проблеми, както съществуващи, така и такива които ще се появят съгласно прогнозите за развитие на товаропотока са следните:

- кейова стена е наклонен тип и в режим на ниски води пристаналия за обработка кораб е доста отдалечен от ръб кей, което силно затруднява работата на пристанищния кран, тъй като товароподемността при максимално рамо на стрелата много ниска.
- Липсата на складови резервоари за наливни товари налага обработката им да се извършва само по директен вариант и при изпълняване на специални изисквания при тяхната обработка.

Пристанище „Русе - безмитна зона“

Обща площ на пристанището е 31 264 кв.м.

Кейовият фронт на пристанището е с дължина 100 м. На пристанището е обособено едно корабно място, представляващо плаваща претоварна платформа – двукорпусен плаващ понтон пристан. Поплавъци 2 броя с размери 36x1,80x1,20 м, неподвижно съединени помежду си, платформа на 2400 мм от основната равнина оборудвана с кнехтове леерно, с цистерна с вместимост 1200 л. За събиране на разлети нефтопродукти. Година на производство 2008 г.

Пристанището разполага с 4 бр. резервоари по 10 000 куб.м. за течно гориво с обща вместимост 40 000 куб.м.

Достъп до републиканската пътна мрежа

Връзката на пристанището с националната пътна мрежа се осъществява чрез ведомствен път 1500 м до път II-21 Русе - Силистра.

Достъп по републиканската жп мрежата - няма връзка

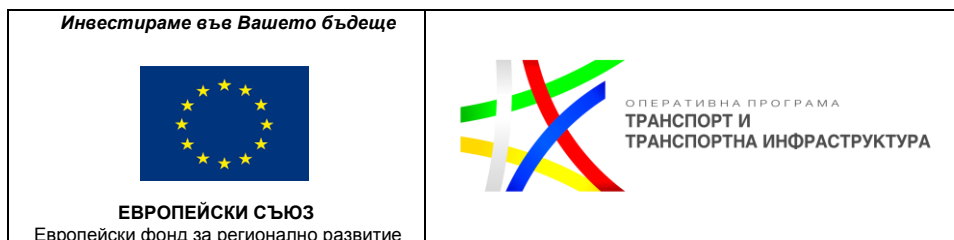
Пристанище „Дубъл Ве Ко - Русе“

Общата му площ е 4 558 кв.м.

Кейовият фронт на пристанището е с дължина 135 м. с обособено е едно корабно място, което е изградено и пуснато в експлоатация през 1984 г.

Цялата кейова стена на пристанищния терминал е **вертикална бетонова стена**, с носеща армировка фундирана на шлицови стени.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-73 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Г. на изграждане
№ 1	За обработка на генерални и насипни товари	135	3,00	вертикална	1984 г.

Пристанищният терминал, съгласно УЕГ, обработва генерални и насипни товари, извършва швартоване, санбдяване на корабите с вода, електрическа енергия, телефон.

Кейова механизация и съоръжения

Кейовото оборудване се състои от 2 бр. електрически портални стрелови крана. Технически данни за кейовото оборудване са описани по-долу.

Таблица 6-74 Характеристики на кейовата механизация

Кор. Място	Наименование	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Междурелсие (м)	Година на въвеждане
№ 1	Ганц	5	25	10,5	1967
	Ганц	5	25	10,5	1969

Пристанището разполага с 1500 кв.м. открита складова площ, която е с бетонова настилка и с допустимо натоварване до 10 т./кв.м.

Тилова механизация - няма

Пристанището има локално значение за района. Товарооборота на пристанището до 2013 г. се е движел от 200 до 490 т./г. и е изцяло от вътрешно плаване.

Достъп до републиканската пътна мрежа

Връзката на Пристанище „Дубъл Ве Ко – Русе“ с националната пътна мрежа се осъществява чрез ведомствен път 1500 м до път II-21 Русе - Силистра.

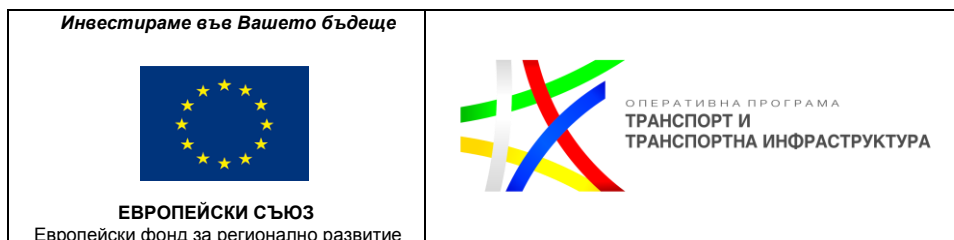
Достъп по републиканската жп мрежата - няма

Технологична оценка и изводи

От направения по-горе анализ на техническите средства, техника и технологии на съществуващия пристанищен терминал, може да се направи извода, че това е българско речно пристанище с регионално значение, което отговаря на всички действащи норми и изисквания за изграждане и експлоатация на такива обекти.

- Технологичната структура и параметрите на отделните технологични звена и съоръжения в голяма степен са в съответствие с количествата и вида на традиционно обработваните товари и транспортни средства.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Кейовият фронт е в съответствие с големините на различните типове кораби, осъществяващи отделните товаропотоци. Наличието на вертикален тип кейова стена не затруднява работата при ниски нива на р. Дунав.
- Складовата площадка е оптимално разположена спрямо претоварния фронт.

Основните технологични проблеми, както съществуващи, така и такива които ще се появят съгласно прогнозите за развитие на товаропотока са следните:

- Товароподемността на пристанищните кранове, която е 5 т. на 25м, често се явява недостатъчна за обработка на тежки и крупно-габаритни товари;
- Откритите складове са със сравнително малка площ и могат да се окажат недостатъчни при увеличаване на товарооборота.
- Липсата на закрити складови площи ограничава възможността на пристанищния терминал да привлича товаропотоци с товари изискващи закрито съхранение.

Пристанище „Дунавски драгажен флот - Русе“

Пристанище „Дунавски драгажен флот - Русе“ е с обща площ 192 303 кв.м., от които 10 000 кв.м. са обособени като открити складови площадки.

Кейовият фронт на пристанището е с дължина 280 м. с обособени 3 бр. корабни места, изградени пуснати в експлоатация в периода 1976 г.

Основните технически характеристики и функционално предназначение на корабните места са дадени в следващата таблица:

Таблица 6-75 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Година на изграждане
№ 1	За насипни товари	100	2	Наклонен тип, с каменна облицовка върху заскалявка	1976
№ 2	генерални товари	100	2	Вертикална тежък тип от стоманобетон	1984
№ 3	генерални товари	80	2		

Кейова механизация и съоръжения

Кейовото оборудване се състои от 3 бр. електрически портални стрелови крана. Технически данни за кейовото оборудване са описани по-долу.

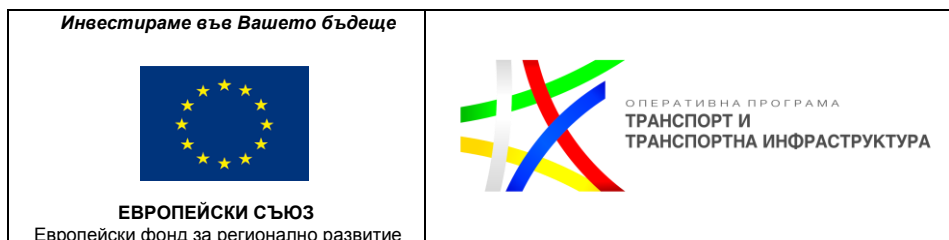
Таблица 6-76 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

Кор. Място	Наименование	Брой	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Междурелсие (м)	Година на въвеждане
№ 1	Кран Кировец	2	16	30-8	10,5	1984/1989
№ 2	КПП 1567	1	16/20	30-8	10,5	1985
№ 3						

Пристанището разполага с 10 000 кв.м. открити складова площ.

Видът и характеристиките на прилежащите към отделните корабни места складове и са следните:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-77 Характеристики на прилежащите към корабните места складове

№ на кор. място	Открити скрадове			Закрити скрадове		
	Вид настилка	Площ (м ²)	Натоварване (т/м ²)	тип	Площ (м ²)	Конструкция
№ 1	бетон	5000	48		0	
№ 2	бетон	3000	48		0	
	бетон	2000	48		0	

Тилова механизация - Тиловата механизация се състои от:

Таблица 6-78 Тилова механизация

№ по ред	Наименование	Брой	Година
10.	Товарен автомобил ЗИЛ	2	1974
11.	Автокран	1	
12.	Багер	2	
13.	Челни кофачни товарачи Фадрома	2	
14.	Вилкови товарачи Мотокар	1	
15.	Булдозер	2	

Достъп до републиканската пътна мрежа

Връзката на пристанището с националната пътна мрежа се осъществява чрез ведомствен път 1500 м до бул. Тутракан.

Достъп по републиканската жп мрежата - няма връзка

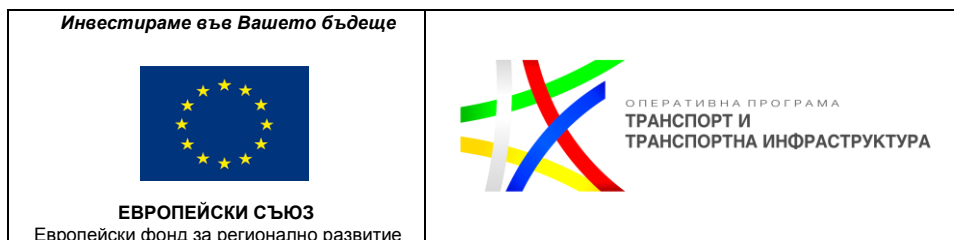
Технологична оценка и изводи

От направения по-горе анализ на техническите средства, техника и технологии на съществуващото пристанище, може да се направи извода, че това е сравнително ново българско речно пристанище, изпълнението на което отговаря на всички действащи норми и изисквания за изграждане и експлоатация на такива обекти.

- Технологичната структура и параметрите на отделните технологични звена и съоръжения в голяма степен са в съответствие с количествата и вида на традиционно обработваните товари и транспортни средства.
- Кейвият фронт е в съответствие с големините на различните типове кораби, осъществяващи отделните товаропотоци.
- Складовите съоръжения са разположени оптимално спрямо претоварния фронт.
- Вътрешните и външните авто подходи отговарят на големината на отделните товаропотоци.

Основните технологични проблеми, както съществуващи, така и такива които ще се появят съгласно прогнозите за развитие на товаропотока са следните:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- кейова стена на 1-во корабно място е наклонен тип и в режим на ниски води пристаналия за обработка кораб е доста отдалечен от ръб кей, което силно затруднява работата на пристанищния кран, тъй като товароподемността при максимално рамо на стрелата много ниска.
- Липсата на закрити складове затруднява обработката на друг тип товари.

Пристанище „Пристис“

Пристанище „Пристис“ се намира между км. 493,800 и км. 495,500 от устието на река Дунав.

Кейовият фронт на пристанището е с дължина 1100 м. на който са обособени 11 корабни съоръжения с 10 понтона.

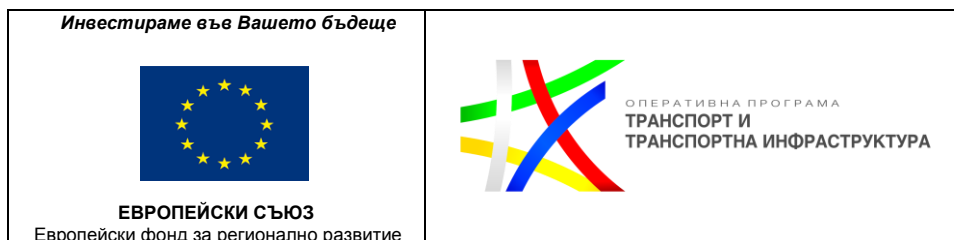
Пристанището е предназначено за обслужване на пътници; швартоване, снабдяване на корабите с вода, електрическа енергия и комуникации; бункероване с гориво и смазочни материали; техническо снабдяване и услуги; снабдяване с хранителни и други продукти

Основните технически характеристики и функционално предназначение на корабните места са дадени в следващата таблица:

Таблица 6-79 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Година на изграждане
№ 4	За обслужване на корабите за входно изходни ревизии. Престой и снабдяване	100	2,60	Наклонен тип, облицована от дялан камък	1975
№ 5	За обслужване на корабите за входно изходни ревизии. Престой и снабдяване	100	2,60	Наклонен тип, облицована от дялан камък	1920
№ 6	За обслужване на корабите за входно изходни ревизии. Престой и снабдяване	100	2,60	Наклонен тип, облицована от дялан камък	1920
№ 7	За обслужване на корабите за входно изходни ревизии. Престой и снабдяване	100	2,60	Наклонен тип, облицована от дялан камък	1920
№ 8	За обслужване на корабите за входно изходни ревизии. Престой и снабдяване	100	2,50	Наклонен тип, облицована от дялан камък	1920
№ 8	За обслужване на корабите за входно изходни ревизии. Престой и снабдяване	100	2,50	Наклонен тип, облицована от ст. Бетонени плочи	1995
№ 9	За обслужване на корабите за входно изходни ревизии. Престой и снабдяване. Обслужване на пътници	100	2,50	Наклонен тип, облицована от ст. бетонени плочи	1993
№ 10	Престой и снабдяване на кораби. Ресторантьорски услуги	100	2,50	Наклонен тип, облицована от ст. бетонени плочи	1993
№ 11	Престой и снабдяване на кораби	100	2,50	Наклонен тип, облицована от ст. бетонени плочи	1993
№ 12	За обслужване на корабите за входно изходни ревизии. Престой и снабдяване	100	2,50	Наклонен тип, облицована от ст. бетонени плочи	1993

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Година на изграждане
№ 13	За обслужване на корабите за входно изходни ревизии. Престой и снабдяване, корабно бункероване	100	2,50	Наклонен тип, облицована от ст. бетонови плочи	1993
№ 14	За обслужване на корабите за входно изходни ревизии. Престой и снабдяване	100	2,50	Наклонен тип, облицована от ст. бетонови плочи	1995

Пристанищният терминал, съгласно УЕГ, за обслужване на корабите за входно изходни ревизии. Престой и снабдяване. Обслужване на пътници.

Кейова механизация и съоръжения

Кейовото оборудване се състои от 10 бр. понтона. Технически данни са описани по-долу.

Таблица 6-80 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

Кор. Място	Наименование	Размери (м)
№ 4	Понтон – стоманена конструкция	48/8/4,50 м
	Понтон – стоманена конструкция	72,8/9/3,50 м
№ 5	Понтон – стоманена конструкция	22/8/3 м
№ 6	Понтон – стоманена конструкция	22/8/3 м
№ 7		
№ 8		
№ 9	Понтон – стоманена конструкция	65/10/5м
№ 10	Понтон – стоманена конструкция	45/10/12 м
№ 11	Понтон – стоманена конструкция	33/11/3 м
№ 12	Понтон – стоманена конструкция	70/11/3 м
№ 13	Понтон – стоманена конструкция	55/11/3 м
№ 14	Понтон – стоманена конструкция	70/10/5 м

Общата площ на пристанището е 32 618 кв.м.

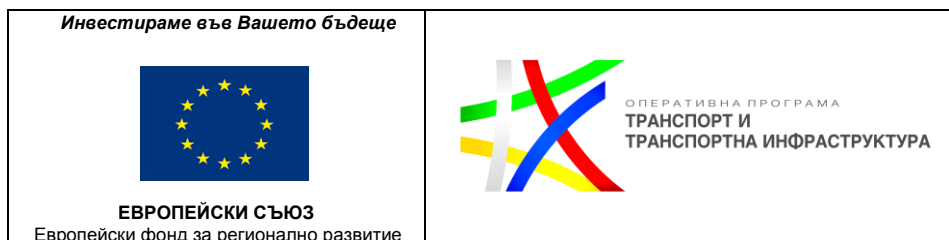
В района на пристанището има и 486 кв.м. открити складова площ за ГСМ.

Видът и характеристиките на прилежащите към отделните корабни места складове и обслужващи дейността им сгради и съоръжения са следните:

Таблица 6-81 Характеристики на прилежащите към корабните места складове сгради и съоръжения

№ на кор. място	Открити скрадове		Закрити скрадове		
	Вид настилка	Площ (м ²)	тип	Площ (м ²)	Конструкция
№ 4			Едноетажна сграда - работилница	496	
			Едноетажна сграда - работилница	505	
№ 10			Гребна база - Двуетажна сграда – на Община Русе	512	масивна
№ 11			Хангар - едноетажна сграда – на Община Русе	688	масивна

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

№ на кор. място	Открити скрадове		Закрити скрадове		
	Вид настилка	Площ (м ²)	тип	Площ (м ²)	Конструкция
№ 12			Морски клуб - Двуетажна сграда - на „Войтех“ ЕООД	438	масивна
№ 13	Склад за ГС Стомано-бетон	486	2 броя цистерни с 40 куб.м. всяка	80 куб.м.	метални

Сухопътни връзки

В близост до южната граница на пристанището е изградена ж.п. линия, свързваща Западната с Източната промишлени зони на град Русе. Това ограничава автомобилния подход към пристанището, като за осъществяване на автомобилна връзка между територията на пристанището и градската пътна мрежа, се използват два жп прелеза, свързващи пристанището с бул. "Цар Фердинанд" и бул. "Придунавски".

Пешеходният подход се осъществява през действащите жп прелези и посредством три пешеходни моста (пасарели) между 5-то и 10-то корабни места, свързващи бул. "Придунавски" с територията на пристанището.

Достъп по вода

Подходът на корабите към корабните места се осъществява непосредствено от фарватера на реката. Навигационното осигуряване е изпълнено съгласно изискванията на ИА "Морска администрация".

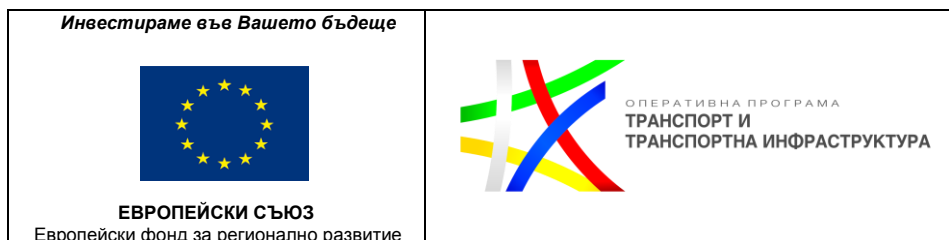
Технологична оценка и изводи

От посочените по-горе данни се констатира, че пристанището е оборудвано и специализирано за обслужване на пътници, престой и снабдяване на кораби и корабно бункероване.

За осигуряване на безопасно швартоване и бункероване на самоходните кораби и създаване на условия за слизване и качване на екипажите им и пътниците, към кейовата стена на всяко корабно място са закрепени понтони, с изключение на корабни места № 7 и № 8. Към тях са прекарани водопроводна инсталация и кабели за захранване с електрическа енергия. Специализацията и възможностите на останалите корабни места са следните:

- **корабно място № 4** е оборудвано с понтон за престой и снабдяване на самоходни кораби речен тип. Разрешено обвързване до 4 (четири) кораба на борд в два реда. Понтон № 4 е на "Параходство БРП" АД.
- **корабно място № 5** е оборудвано с понтон за престой и снабдяване на самоходни кораби. Разрешено е обвързване на борд в един ред до 4 (четири) кораба речен тип с максимална дължина (L max) до 100 м. Понтон № 5 е на "Параходство БРП" АД.
- **- корабно място № 6** е оборудвано с понтон на "Параходство БРП" АД и е за престой на самоходни кораби. Разрешено обвързване на борд в един ред до 3 (три) кораба речен тип с дължина до 100 м.
- **корабно място № 9** е оборудвано с понтон на „Балкантурс“ ООД - гр. Русе за престой на пътнически кораби и обслужване на пътници. Разрешено обвързване до 3 (три) пътнически кораба на борд в един ред. При отсъствие на пътнически кораби, на

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

понтон се разрешава обвързване до 4 (четири) самоходни кораба на борд в един ред. **корабно място № 10** е оборудвано с понтон на „Ремо“ ООД гр. Русе за ресторантърска дейност, престой и снабдяване на самоходни кораби. Разрешено обвързване до 4 (четири) кораба на борд в един ред.

- **корабно място № 11** е оборудвано с понтон на „Рубишипс“ ООД-Русе за престой и снабдяване на самоходни кораби.
- **корабно място № 12 и № 13** са оборудвани с понтони на "Космос Енерджи" ЕООД – Варна за престой, снабдяване и бункерование на самоходни кораби с нефтопродукти.
- **корабно място № 14** е оборудвано с понтон (танкер баржа) на "Параходство БРП" АД за престой, снабдяване и бункерование на самоходни кораби с нефтопродукти.

Предоставените статистически данни за пътничекотоите през са общо за пристанищата в района на Русе, а не конкретно за всяко пристанище или пристанищен терминал. Поради това е ползвана налична информация от по далечни години и за корабни места № 8 и № 9, които през 2008 г. са били към Пристанищен терминал Русе - Център, част от пристанище с национално значение Русе, е установено, че:

- През 2008 г. пристанището е посетено от 274 кораба с общо 37 882 пътника. Средният престой на един пасажерски кораб е 14,7 часа. През 2009 г. пристанището е посетено от 24 кораба с общо 3329 пътника. Средният престой на един пасажерски кораб е 26,6 часа.
- Средно на кораб са плавали около 140 пътника (138 пътника през 2007 г. и 2008 г. и 139 пътника през 2009 г.).

Наличните технически и технологически условия осигуряват на практика сравнително голям резерв на пропускателна способност на терминала.

Пристанищен терминал „ТЕЦ - Свилоза“

Пристанището е разположено между км. 558,328 и км. 558,500 от устието на река Дунав. Общата площ на пристанището е 17 713 кв.м. Кейовият фронт на пристанището е с дължина 172 м. с обособени 2 корабни места, което е изградено и пуснато в експлоатация през 1970 г.

Цялата кейова стена на пристанищния терминал е **наклонен тип**, състояща се от подводна каменна берма с насип отгоре, с каменна облицовка с наклон 1:1 пред петата, наклонена част - зидана от каменни блокове.

Таблица 6-82 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

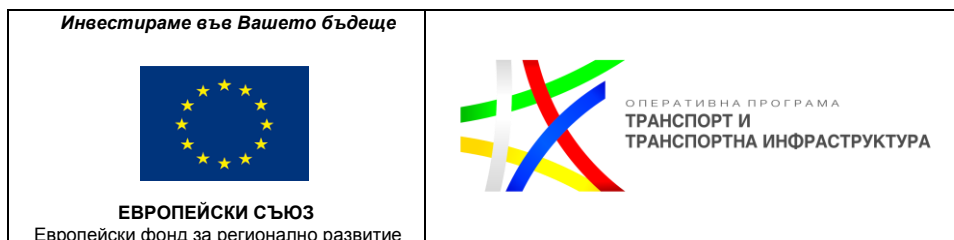
№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Година на изграждане
№ 1	Насипни - въглища	80	2,50	наклонена, състояща се от подводна каменна берма с насип отгоре, с каменна облицовка с наклон 1:1 пред петата, наклонена част - зидана от каменни блокове	Построен 1970
№ 2	Насипни - въглища	80	2,50		

Пристанищният терминал, съгласно УЕГ, обработва генерални и насипни товари, извършва швартоване, снабдяване на корабите с вода, електрическа енергия, телефон.

Пристанището е предназначено да обработва насипни товари - въглища.

Тук могат да се обработват и други видове товари, като за целта ще се сменят захватните съоръжения.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Кейова механизация и съоръжения

Кейовото оборудване се състои от 2 бр. електрически портални стрелови крана. Технически данни за кейовото оборудване са описани по-долу.

Таблица 6-83 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

Кор. Място	Наименование	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Междурелсие (м)	Година на въвеждане
№ 1	Кировец	10/20	30-8	10,5	1990
№ 2	Кировец	10/20	30-8	10,5	1990

Пристанището разполага с 15 250 кв.м. открита складова площ с допустимо натоварване до 13,5 т./кв.м.

Тилова механизация

Тиловата механизация на Пристанищният терминал „ТЕЦ - Свилоза“ се състои от:

Таблица 6-84 Тилова механизация

№ по ред	Наименование	Брой
1.	Челни кофачни товарици Бобкет	2
2.	Булдозер – Т 170	4
3.	В тила на кея има изградени гумено-лентови транспортъори, чрез които се осъществява транспорта на въглищата до ТЕЦ Свилоза	1

Достъп до републиканската пътна мрежа

Връзката на Пристанищният терминал „ТЕЦ - Свилоза“ с националната пътна мрежа се осъществява през вътрешнозаводските пътища на „Свилоза“ АД и външен път до второкласен път II-52 от републиканската пътна мрежа.

Достъп по републиканската жп мрежата

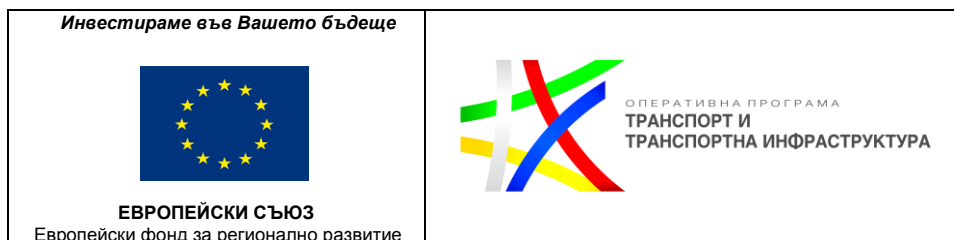
Връзката с националната жп мрежа се осъществява до гара Свищов. Жп коловозът е един и е разположен в еждурелсието на подкрановия път.

Технологична оценка и изводи

От направения по-горе анализ на техническите средства, техника и технологии на съществуващия пристанищен терминал, може да се направи извода, че това е сравнително ново българско речно пристанище, изпълнението на което отговаря на всички действащи норми и изисквания за изграждане и експлоатация на такива обекти.

- Технологичната структура и параметрите на отделните технологични звена и съоръжения в голяма степен са в съответствие с количествата и вида на традиционно обработваните товари и транспортни средства.
- Кейовият фронт е в съответствие с големините на различните типове кораби, осъществяващи отделните товаропотоци.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Складовата площадка е оптимално разположена спрямо претоварния фронт и осигурява достатъчно складови вместимости с подходящи условия за съхранение.
- Разположения в междурелсието на кейовите ел. портални кранове жп коловоз позволява обработката на корабите да се извършва по директен вариант;
- Вътрешните авто- и жп пътища и външните подходи отговарят на големината на отделните товаропотоци.

Основните технологични проблеми, както съществуващи, така и такива които ще се появят съгласно прогнозите за развитие на товаропотока са следните:

- кейова стена е наклонен тип и в режим на ниски води пристаналия за обработка кораб е доста отдалечен от ръб кей, което силно затруднява работата на пристанищния кран, тъй като товароподемността при максимално рамо на стрелата много ниска.
- Товароподемността на пристанищния кран, която е 10т на 30м, често се явява недостатъчна за обработка на тежки и крупно-габаритни товари;
- Липсата на закрити складови площи ограничава възможността на пристанищния терминал да привлича товаропотоци с товари изискващи закрито съхранение.

Пристанищен терминал „Свилоза“

Терминалът е разположен на км. 558,500 от устието на река Дунав.

Общата му площ е 11 005 кв.м.

Кейовият фронт на пристанището е с дължина 130 м. с обособено е едно корабно място, което е изградено и пуснато в експлоатация през 1970 г.

Цялата кейова стена на пристанищния терминал е **наклонен тип**, състояща се от подводна каменна берма с насип отгоре, с каменна облицовка с наклон 1:1 пред петата, наклонена част - зидана от каменни блокове.

Таблица 6-85 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Г. на изграждане
№ 1	За обработка на генерални и насипни товари	130	2,50	Наклонена	Построен 1970

Пристанищният терминал, съгласно УЕГ, обработва генерални и насипни товари, извършва швартоване, санбдяване на корабите с вода, електрическа енергия, телефон.

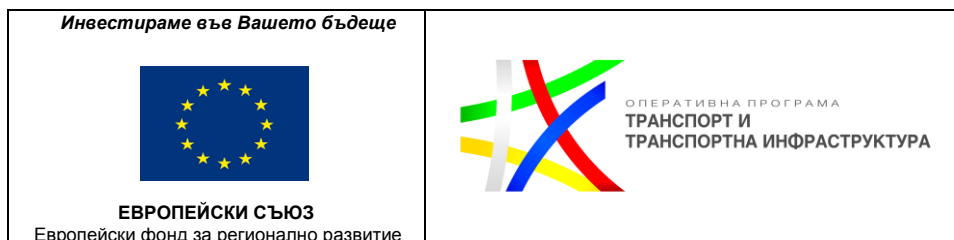
Най-значителен дял от товарооборота заема групата на генералните товари, основно метали. От 2010 г. най-голяма е групата на металите – ламарина – повече от 50%, групата на технологичната дървесина и дървените трупи заема около 25%, групата на торовете е вече заема около 15%, групата на зърнените храни, започва да се утвърждава като постоянен товар, която е в рамките на 6 – 8%.

Тук могат да се обработват и други видове товари, като за целта ще се сменят захватните съоръжения.

Кейова механизация и съоръжения

Кейовото оборудване се състои от 1 бр. електрически портален стрелови кран. Технически данни за кейовото оборудване са описани по-долу.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-86 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

Кор. Место	Наименование	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Междурелсие (м)	Година на въвеждане
№ 1	Кировец КРЦ-1069	10/20	30-8	10,5	1979

Пристанището разполага с 7 470 кв.м. открита складова площ, която е с паважна настилка и с допустимо натоварване до 10 т./кв.м.

Тилова механизация

Тиловата механизация на Пристанищният терминал „ТЕЦ - Свилоза“ се състои от:

Таблица 6-87 Тилова механизация

№ по ред	Наименование	Брой	Година
1.	Кран козлови, козолен -5 т., с междурелсие 26 м	1	2009
2.	Мотока – 3 т.	2	1987/2013

Достъп до републиканската пътна мрежа

Връзката на Пристанищният терминал „ТЕЦ - Свилоза“ с националната пътна мрежа се осъществява през вътрешнозаводските пътища на „Свилоза“ АД и външен път до второкласен път II-52 от републиканската пътна мрежа.

Достъп по републиканската жп мрежата

Връзката с националната жп мрежа се осъществява до гара Свищов.

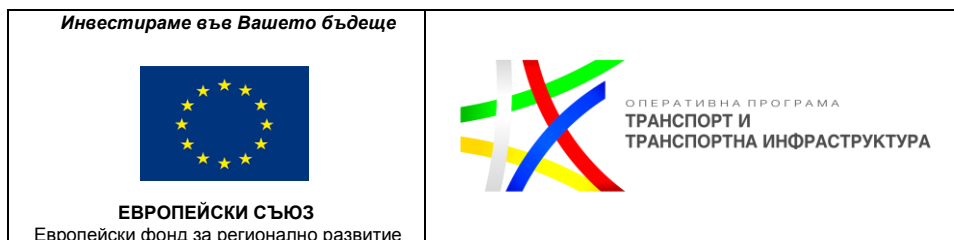
Жп коловозът е един и достига до корабното място на пристанищен терминал Свилоза, като минава през съседното пристанище на ТЕЦ-Свилоза.

Технологична оценка и изводи

От направения по-горе анализ на техническите средства, техника и технологии на съществуващия пристанищен терминал, може да се направи извода, че това е сравнително ново българско речно пристанище, изпълнението на което отговаря на всички действащи норми и изисквания за изграждане и експлоатация на такива обекти.

- Технологичната структура и параметрите на отделните технологични звена и съоръжения в голяма степен са в съответствие с количествата и вида на традиционно обработваните товари и транспортни средства.
- Кейовият фронт е в съответствие с големините на различните типове кораби, осъществяващи отделните товаропотоци.
- Складовата площадка е оптимално разположена спрямо претоварния фронт и осигурява достатъчно складови вместимости с подходящи условия за съхранение.
- Разположения в междурелсието на кейовите ел. портални кранове жп коловоз позволява обработката на корабите да се извършва по директен вариант;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Вътрешните авто- и жп пътища и външните подходи отговарят на големината на отделните товаропотоци.

Основните технологични проблеми, както съществуващи, така и такива които ще се появят съгласно прогнозите за развитие на товаропотока са следните:

- Наличието само на едно корабно място е предпоставка за временно спиране работата на пристанищния терминал в случаите за извършване на ремонтно възстановителни работи на кейовата стена и акваторията пред нея;
- кейова стена е наклонен тип и в режим на ниски води пристаналия за обработка кораб е доста отдалечен от ръб кей, което силно затруднява работата на пристанищния кран, тъй като товароподемността при максимално рамо на стрелата много ниска.
- Товароподемността на пристанищния кран, която е 10т на 30м, често се явява недостатъчна за обработка на тежки и крупно-габаритни товари;
- Наличието само на един брой кейова претоварна машина не може да гарантира наличието на непрекъсната експлоатационна годност, тъй като всяко спиране за ремонт води до невъзможност за приемане и обработка на кораби;
- Липсата на закрити складови площи ограничава възможността на пристанищния терминал да привлича товаропотоци с товари изискващи закрито съхранение. Обработката в момента на такива товари се извършва основно по директен вариант, а за тези които преминават през склада за временно съхранение съществува риск да бъдат увредени;
- Терминалът не разполага със специализирани възможности за обработка на зърно, на тежки товари - големи контейнери, на мобилна техника, и др. налагащи се в световната транспортна практика.

Пристанище „Белене“

Пристанище Белене е с площ от 28 800 кв.м. разделено е на два терминала.

Кейовият фронт на пристанището е с дължина 285 м. с обособени 2 корабни места, което е изградено и пуснато в експлоатация през 1987 г.

Таблица 6-88 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Година на изграждане
№ 1	генерални и насипни	180	3,00	наклонена, облицована от готови бетонни елементи	Построен 1987
№ 2	генерални и насипни	105	3,00	Вертикален тип със ст. бет. камера и шлицеви ст.б. стени	1991

Пристанищният терминал, съгласно УЕГ, обработва генерални и насипни товари и поща.

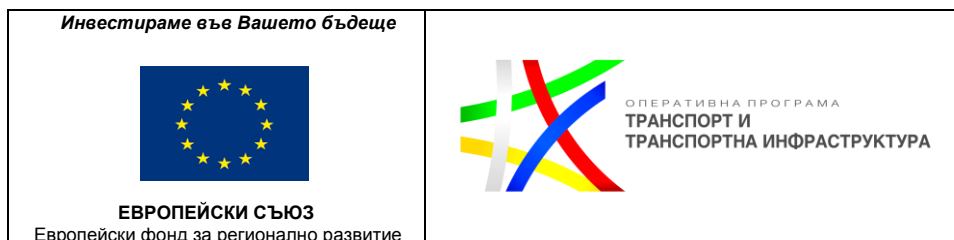
Кейова механизация и съоръжения

Кейовото оборудване се състои от 2 бр. електрически портални стрелови крана. като и 3 бр. мостови крана. Технически данни за кейовото оборудване са описани по-долу.

Таблица 6-89 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

Кор. Място	Наименование	Брой	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Междурелсие (м)	Година на въвеждане
№ 1	Кировец	2	10/20	30-8	10,5	1990

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

№ 2	Мостов кран КМ2Е	1	250/32/5	14	14	1986
	Мостов кран КМ2Е	1	32/8	14	14	1986

В района на пристанището има и 21 200 кв.м. открита складова площ.

Таблица 6-90 Характеристики на прилежащите към корабните места складове

№ на кор. място	Открити складове			Закрити складове		
	Вид настилка	Площ (м ²)	Натоварване (т/м ²)	тип	Площ (м ²)	Конструкция
№ 1	Баластрова основа	3 200	10			
№ 2	Армиран бетон	18 000	10			

Тилова механизация

Тиловите претоварни дейности се звършват от кейовите кранове.

Достъп до републиканската пътна мрежа

Връзката на Пристанище „Белене“ с националната пътна мрежа се осъществява чрез пътя Белене –Ореш, който е 10 км до второкласен път II-52 от републиканската пътна мрежа.

Достъп по републиканската жп мрежата

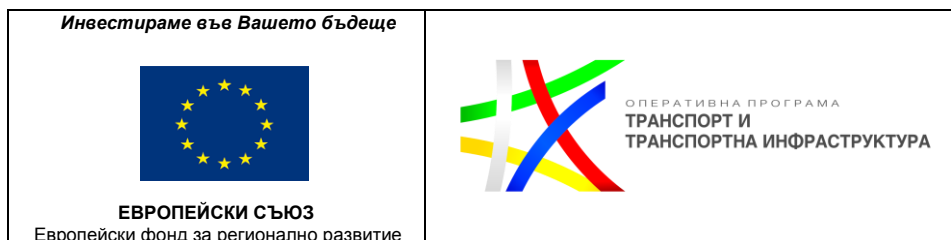
Пристанище „Белене“ е свързано с националната пътна и ж.п. мрежа. Прокарани са коловози в междурелсието на подкрановите пътища на първо корабно място.

Технологична оценка и изводи

От направения по-горе анализ на техническите средства, техника и технологии на съществуващото пристанище, може да се направи извода, че това е сравнително ново българско речно пристанище, изпълнението на което отговаря на всички действащи норми и изисквания за изграждане и експлоатация на такива обекти.

- Технологичната структура и параметрите на отделните технологични звена и съоръжения в голяма степен са в съответствие с количествата и вида на традиционно обработваните товари и транспортни средства.
- Кейовият фронт е в съответствие с големините на различните типове кораби, осъществяващи отделните товаропотоци.
- Олямата товароподемност на мостовите кранове позволява обработка на голямотонажни конейнери и други тежки товари;
- Складовата площадка е оптимално разположена спрямо претоварния фронт.
- Разположените в междурелсието на кейовите ел. портални кранове жп коловози позволяват обработката на корабите да се извършва по директен вариант;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Вътрешните авто- и жп пътища и външните подходи отговарят на големината на отделните товаропотоци.

Основните технологични проблеми, както съществуващи, така и такива които ще се появят съгласно прогнозите за развитие на товаропотока са следните:

- кейова стена на 1-во корабно място е наклонен тип и в режим на ниски води пристаналия за обработка кораб е доста отдалечен от ръб кей, което силно затруднява работата на пристанищния кран, тъй като товароподемността при максимално рамо на стрелата много ниска.
- Липсата на закрити складови площи ограничава възможността на пристанищния терминал да привлича товаропотоци с товари изискващи закрито съхранение.
- Пристанище „Белене“ не разполага със свободни складови площи под крановата естакада на Терминал 2, поради което се налага извозване и складиране на приетите за съхранение генерални товари извън района на терминала (на разстояние до 10 км).

Пристанище „Никопол“

Пристанище „Никопол“ е обособено като пътническо пристанище. Пристанището е разположено на км. 397,500 от устието на река Дунав. Кейовата му стена е с дължина 135 м., изградена от наклонена каменна зидария. Съоръжено е с 1 бр. понтон двуцилиндров с метална палуба и габаритни размери 22х8х1,60 м..

Пристанището се използва основно за швартоване, бункерование и обслужване на пътници.

Пристанище „Петрол - Сомовит“

Пристанището е разположено на км. 606,700 от устието на река Дунав и представлява плаваща претоварна установка с дължина 75,80 м. Пристанището е предназначено за разтоварване и бункерование на нефтопродукти.

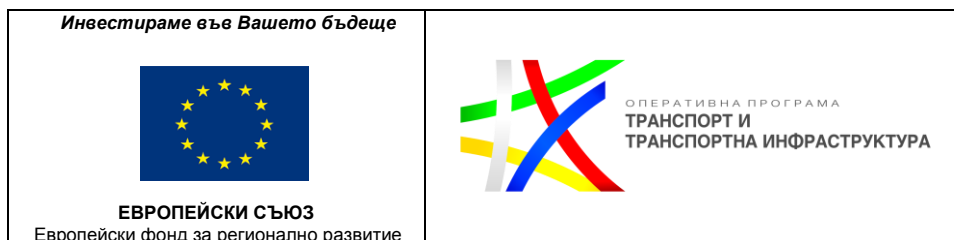
Пристанището е съоръжено с понтон с размери 76х9х2,5 м, метална конструкция с година на производство 1950 г. Складовите съоръжения са с обем 9500 куб. м.

3.2.2.3. ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ ЛОМ

Основните технически и технологични характеристики и състояние на пристанищните терминали от състава на Пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом са следните:

Пристанищен терминал Лом

Пристанищен терминал Лом е разположен на р. Дунав от речен км. 742,000 до речен км. 742,500 с прилежаща акватория в района между км. 736,000 до км. 747.800.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-66 Местоположение на Пристанищен терминал Лом



Фигура 6-67 Пристанищен терминал Лом

Общата площ на терминала е 371 129 кв.м. Същият се намира в „Промислена зона“ на гр. Лом.

Върху територия с площ от 302 379 кв.м. е изградена основната пристанищна инфраструктура и съоръжения, позволяващи извършването на пристанищни услуги и други стопански дейности на пристанищния терминал.

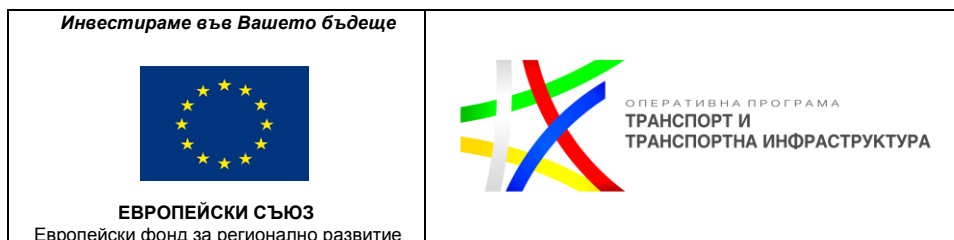
Пристанищен терминал Лом разполага 5 кея

Терминалът е съоръжен с 5 бр. кейови стени с обща дължина 1 424 м. – белия кей, железния шпунт, западния кей, южния кей и източния кей. Обособени са 13 бр. корабни места за приставане и обработка на товарни кораби, един вълнолом, и други съоръжения, както следва:

Таблица 6-91 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

Кейова стена	№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Година на изграждане
Бял кей	№ 1	Насипни и генерални	130	2,50	речна дига, състояща се от подводна каменна берма с насип отгоре, с каменна облицовка с наклон 1:1 пред петата, наклонена част - зидана от каменни блокове	Построен 1953 г. Ремонтиран 1986 г.
	№ 2	Насипни и генерални	110	2,50		
	№ 3	Насипни и генерални	125	2,50		
Жел. шпунт	№ 4	Насипни и генерални	93		Вертикална кейова стена железен шпунт закрепен с два реда анкери	1940 - 1942 г.
	№ 5	Насипни и генерални	95	2,50		
	№ 6	Насипни и генерални	93	2,50		
Запад	№7	Насипни и генерални	115			1979 г. до

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

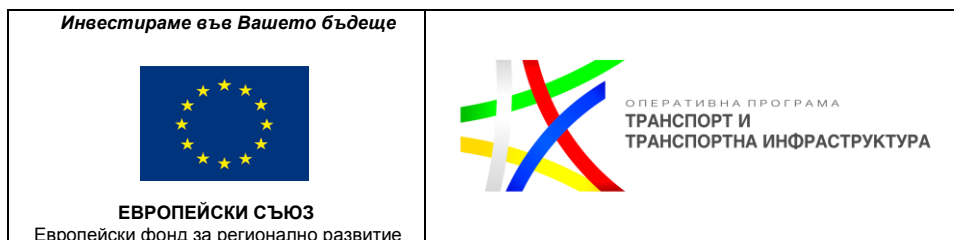
Кейова стена	№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Година на изграждане
	№ 8	Насипни и генерални	110		железобетонна кутия на ж.б. пилоти, затворена от ж.б. отвесни плочи,	1984 г.
	№ 9	Насипни и генерални	125			
Южен кей	№ 10	Насипни и генерални	130	2,50	Вертикална кейова стена железен шпунт закрепен с два реда анкери	1985 г., 2008
Източен кей	№ 11	Насипни и генерални	100		железобетонна кутия на ж.б. пилоти, затворена от ж.б. отвесни плочи,	1968
	№ 12	Насипни и генерални	100		железобетонна кутия на ж.б. пилоти, затворена от ж.б. отвесни плочи,	1968
	№ 13	Насипни и генерални	100		железобетонна кутия на ж.б. пилоти, затворена от ж.б. отвесни плочи,	1968

Корабните места са оборудвани с 12 електрически портални стрелови крана с товароподемност от 5 до 20 тона. Технически данни за кейовото оборудване са описани по-долу.

Таблица 6-92 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

Кейова стена	Корабно място №	Кейова механизация	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Подкр. път Междурелсие (м)	Година на въвеждане
Бял кей	№ 1	Кировец	16/20	30-8	10,5	1987
		КРЦ 569	5/10	30-8	10,5	1977
	№ 2	Ганц	5	25-6	9,75	1959
		Кировец	10	32-8	10,5	1977
		Ганц	5	25-8,5	9,45	1977
Метален шпунт кей	№ 4	АБУС	5/10	20-8,5	9,45	1960
		Ганц	5	25-8,5	9,45	1963
	№ 5	Ганц	5	25-6	9,45	1965
		Ганц	5	25-8,5	9,45	1967
Западен кей	№ 7	Такраф Албрехт	10/20	32-8	10,5	1971
		Такраф/Албрехт	10/20	32-8	10,5	1971
	№ 8	Кировец	16/20	32-8	10,5	1988
		Ганц	5	25-8,5	10,5	1975
	№ 9	КРЦ	5/10	30-8	10,5	1975
		КРЦ	10/20	30-8	10,5	1975
Южен кей	№ 10	„Ганц“ 5/25	5	25	10,50	1966
Източен кей	№ 11	Такраф /Албрехт	10	32-8	10,5	1966
		Кировец	16	32-8	10,5	1975
	№ 12	Кировец	10	30-8	10,5	1976
		Кировец	10	30-8	10,5	1977
	№ 13	Кировец	10	30-8	10,5	1977

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пристанищен терминал Лом разполага с 117 921 кв.м. открита складова площ, а закритата складова площ е 8 343 м². Видът и характеристиките на прилежащите към отделните корабни места складове и обслужващи дейността им сгради и съоръжения са следните:

Таблица 6-93 Характеристики на прилежащите към корабните места складове

Район	№ на кор. място	Открити скрадове			Закрити скрадове		
		Вид настилка	Площ (м²)	Натоварване (т/м²)	тип	Площ (м²)	Конструкция
Бял кей	№ 1	асфалт	1848	10			
	№ 2	Стоманобетонovi плочи	2800	10	Склад № 3	2461	метална
		Стоманобетонovi плочи	3003				
	№ 3	Циментови плочи	1125				
Метален шпунт	№ 4	Асфалт	744	10	Магазия № 10	2 736	Масивна тухлена
	№ 5	Асфалт	400	10			
	№ 6	циментови плочи и асфалт	2921	10			
Западeн кей	№ 7	стоманобетонovi плочи	11 520	10	Склад дъгообразен	319	
	№ 8	стоманобетонovi плочи	3 360	10			
	№ 9						
Южен кей	№ 10	стоманобетонovi плочи	1200	10			
Източен кей	№ 11	уплътнен земен насип	44000	10			
	№ 12	уплътнен земен насип	44000	10			
	№ 13	уплътнен земен насип	44000	10			

На територията на терминала се извършва граничен паспортно-визов, митнически, фитосанитарен контрол и карантина. Територията на терминала се охранява и има организиран пропускателен режим.

Бял кей

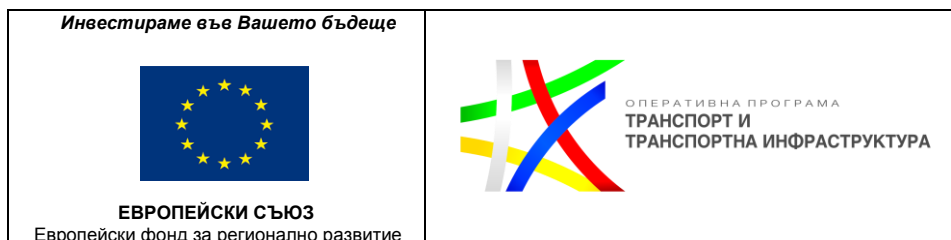
Разположен е западно от вълнолома, по протежение на р. Дунав. Представлява речна дига, състояща се от подводна каменна берма с насип отгоре, с каменна облицовка с наклон 1:1 пред петата. Дължината на кея е 365 м. На кея са обособени 3 корабни места - к.м. № № 1, 2 и 3, всички проектирани за равномерен полезен товар от 6 т/м². Построен е през 1953 г. Ремонтан е през 1986 г. Ремонтът се е състоял в набиването на два реда пилоти тип "Беното" с Ф 1 200 мм, дълги 22 м. през 0,30 м., измервано от центъра, по протежение на 119-метровата аварирала зона.

Проектната дълбочина пред корабните места е 2.50 м. при воден стоеж „0“ при пегела на гр. Лом.

В района на Белия кей има изградени:

- открити складове и с обща площ 8 573 кв.м.;
- претоварни площадки с площ 4 000 кв.м.;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Закрит склад - 1бр. съответно: Склад № 3 с площ от 2 461 кв.м.;
- Товарни ж.п. коловози:
- челни в междурелсието на кейовите пристанищни кранове - 2 бр.;
- подход - 1 бр. към Склад № 3.

Метален шпунт

Металният шпунт е изграден през 1940 - 1942 г. Разположен на северозападната страна на пристанището зад прикритието на западния вълнолом, той се простира на 282 м. в направление север-юг.

Кейовата конструкция е отвесен стоманен шпунт, закрепен с два реда анкери.

Върхната кота на короната е 31,7 м. Широката 24 м. корона носи един ж.п. коловоз в обхвата на подкранов път и втори ж.п. коловоз в тила. Съоръжена е с кнехтове.

На металния кей има три корабни места - к.м. № № 4, 5 и 6, проектирани за равномерен полезен товар от 6 т/м².

Кеят е ремонтиран през 1953 г. и удължен през 1968 г. Последният участък от 40 м. е изграден като железобетонна платформа на ж.б. пилоти, закрыта с ж.б. плочи.

В района на Металния шпунт има изградени:

- открити складове и с обща площ 4 065 кв.м.;
- закрит склад № 10 с площ 2 736 кв.м.;

Видът и характеристиките на кейова механизация са следните:

Западен кей

Западният кей е успореден на металния шпунт, но на 30 м. на изток и с 30-метрова стена на края на металния шпунт. Той е построен между 1979 г. и 1984 г. и е с обща дължина от 345 м.

Конструкцията се състои от железобетонна кутия на ж.б. пилоти, затворена от ж.б. отвесни плочи, както е описано по-горе за Източния кей.

Западният кей е с три корабни места, всички проектирани за равномерен полезен товар от 6 до 10 т/м².

В района на Западния кей има изградени:

- открити складове и с обща площ 7 636 кв.м.;
- претоварни площадки с площ 3 360 кв.м.;
- Товарни ж.п. коловози:
- челни в междурелсието на кейовите пристанищни кранове - 2 бр.;
- тилови - 2 бр.

Южен кей

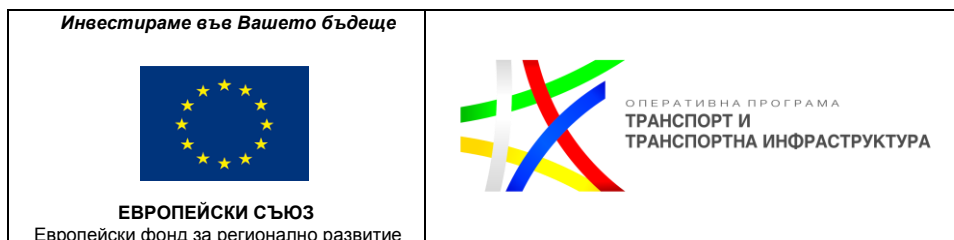
Южният кей, построен перпендикулярно на Западния и Източния кей, затваря лимана на пристанището. Изграден през 1985 г., той е с дължина 130 м.

Конструкцията е била подобна на тази на Западния кей, включително надстройката до върхна кота 34,25 м. и укрепване с пилоти тип "Беното".

Вследствие от претоварване, линията на кея е била изпъкнала навън до 0,90 м. в последствие допълнителни деформации – пропадане на настилка и др.

За възстановяване на южния кей е изпълнена шпунтовата стена. Монтиран е шпунт тип "Larsen" 607n / 25 м. на минимално отстояние от 20 см. от най - изпъкналата част на деформиралата стара конструкция и тилова анкерна шпунтова стена тип непрекъсната стена

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

тип "Larsen" 607n / 8 м. на отстояние около 32 м. Анкерите са тип d58/3"x32000 мм от материал ASF 600. Анкерите са снаждащи се на муфа. Анкерните апарати са заложени на дълбочина около 4.25 м. от котата на ръба на кея. При връзката на анкерите със стоманения шпунт са използвани подложни планки 280/280/60.

Южният кей е с едно корабно място – № 10, за равномерен полезен товар (първоначално) от 6 до 10 т/м². Кейът е съоръжен с подкранов път.

В района на южния кей има изграден открит склад с обща площ 66 000 кв.м.;

Източен кей

Източният кей е с дължина 300 м. е бил вторият вътрешен кей, изграден в лимана, след Металния шпунт. Строен е през периода 1965 - 1968 г. от източната страна на лимана с цел използването на достатъчно свободна територия за складирането на големи количества насипни материали.

Конструкцията е както е посочено по-горе, с връхна кота 31,70 м.

Натиск от претоварване е причинил изместване на челната линия на кея до 1,17 м. в северната част. Извършено е укрепване с пилоти тип "Беното" както следва (измерено от Южния кей):

В района на Източния кей има изградени:

- открити складове и с обща площ 13 200 кв.м.;
- претоварни площадки с площ от 6 600 кв.м.;
- Товарни жп коловози:
- челни в междурелсието на кейовите пристанищни кранове - 2 бр.;
- тилови - 2 бр.

Видът и характеристиките на тилвата механизация са описани по-долу:

Таблица 6-94 Тилова механизация

Място	Инв. №	Марка	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Междурелсие (м)	Година на въвеждане
Източен кей, 2-ра линия	23	Кировец	16/20	32-8	10,5	1988
	22	Кировец	16/20	32-8	10,5	1988

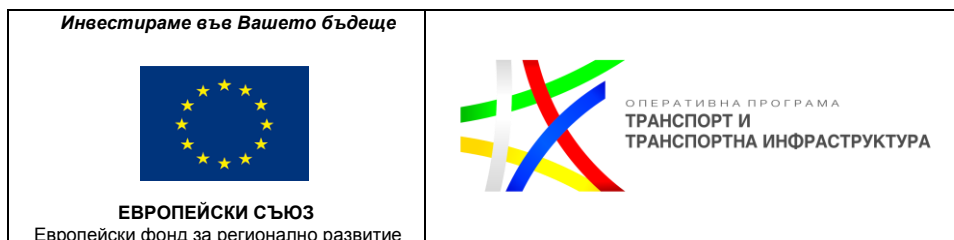
Тилова механизация на пристанищен терминал Лом:

За тилови операции освен крановете на втора и трета линия зад някои от корабните места, се използва и следното допълнително технологично оборудване:

Таблица 6-95 Тилова механизация

Вид	Година на изграждане	Капацитет	Брой
Автокран «Дьер»	1984	25 т.	1
Вилкови повдигачи (мотокари)	1997 - 2003	1,5	3
Тежкотоварни вилкови повдигачи (Калмар)	1980 - 1986	1 x 10 1 x 28	2
Авто-товарачи (Фадрома)	1986	2,91 куб.м.	1
"Bobcat"	2007 - 2009	0,5 куб.м.	2
HELI	2008	8	1

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.", финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ" на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Трактори	1989	-	3
Ремаркета	1980 - 1983	12	3

Освен това, на разположение са и голям брой допълнителни съоръжения като хопери, товароподемни примки, грайфери, скоби, тави и др.

Върху територията на пристанищен терминал Лом е изградена пристанищна инфраструктура, включваща сгради и съоръжения както следва:

- ✓ Закрити складове с обща площ 8 343 кв.м;
- ✓ Открити складове с обща площ 117 921 кв.м;
- ✓ Ремонтни работилници и гаражи за наличната механизация;
- ✓ Вътрешно-пристанищна ж.п. мрежа с обща дължина 5 944 м.;
- ✓ Вътрешна пътна мрежа – 3 461 м.;
- ✓ Подкранови пътища – 1 935 м.;
- ✓ Административни, обслужващи и битови сгради;
- ✓ Кейови стени - 5 броя с 13 корабни места описани по-горе;
- ✓ Претоварни и складови площадки.

Общите параметри на пристанищния терминал са, както следва:

- ✓ Корабни места – 13 броя;
- ✓ Обща дължина на корабните места – 1 335 м.;
- ✓ Обща дължина на кейовия фронт – 1 424 м. и 140 м. вълноломи;
- ✓ Дъното пред корабните места в лимана е на кота +22,00 (Балтийска височинна система) /проектна/;
- ✓ Дъното пред корабните места на Белия кей е от опорния бетонов блок (пета) с кота +25,80 (Балтийска височинна система) Закрити складове с обща площ от 8 343 кв.м;
- ✓ Открити складове с обща площ 117 921 кв.м;
- ✓ Вътрешно-пристанищна железопътна мрежа с обща дължина 5 944 м;
- ✓ Вътрешни автомобилни пътища – 3 461 м;
- ✓ Подкранови релсови пътища - 1 935 м;
- ✓ Наличие на пристанищни ел. мрежи и съоръжения;
- ✓ Наличие на площадкови ВиК мрежи и съоръжения;
- ✓ Наличие на сгради и съоръжения за административно-битово, техническо, противопожарно, охранително и др. обслужване;

Пристанището е свързано с националната железопътна мрежа и с републиканската пътна мрежа. Посредством първокласен път през гр. Монтана се осъществява връзка с международен път Е 79.

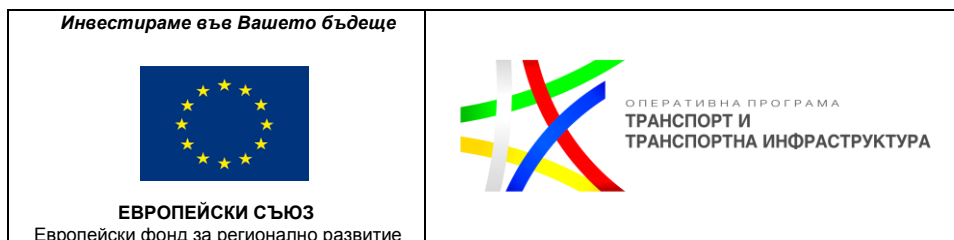
По експертна оценка кейовата пропускателна способност на пристанищен терминал Лом, при сегашната структура на товарооборота през последните няколко години (насипни 80-85 % и генерални товари 15-20 %), техническата и технологическата комплектованост и организацията на работа, е около 2 800 хил. тона товари годишно.

При условие, че се запази броя на кейовите кранове, и се извършва само подмяна на крановете с нови, с по-висока производителност, кейовата пропускателна способност може да достигне до 4 000 хил. тона товари годишно.

Складовата пропускателна способност е както следва:

- за открито съхранение при средно 20 дни престой – 5 760 хил. т./г.;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- за закрито съхранение при средно 15 дневен престой – 285 хил. т./г.

Има голям резерв за открити складови площи – основно на източния кей, района на белия кей след разчистване на остарели и ненужни постройки и описаните към всеки от районите претоварни площадки.

Общата пропускателната способност на ж.п. коловозите при две подавания в денонощие е 70 080 бр. ваг./г. или 3 500 хил. т./г. Пропускателната способност на ж.п. коловозите не е лимитираща.

Техническа и технологична оценка

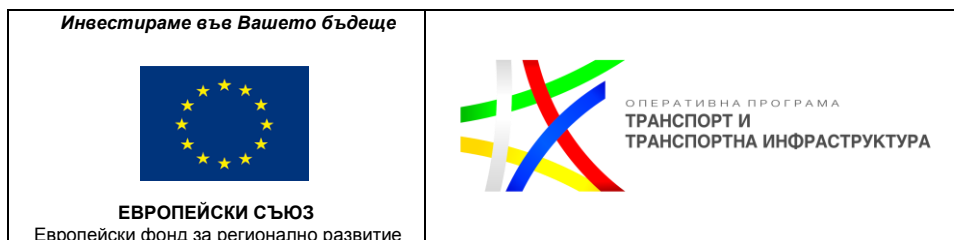
От анализа на съществуващата инфраструктура на пристанищен терминал Лом и съответните технически характеристики на съоръженията, оборудването и технологиите за обработка на традиционните видове товари и транспортиращите ги превозни средства, могат да се направят следните изводи:

- Пристанищен терминал Лом може да се определи, като добре комплектовано и с потенциал за развитие речно пристанище в България.
- Територията и изградената върху нея основна пристанищна инфраструктура осигуряват необходимите условия за извършване на пристанищните услуги, свързани с обработката на насипни и генерални товари.
- Пропускателната способност значително надвишава съществуващия товарооборот.
- Технологичната структура и параметрите на отделните технологични звена и съоръжения са в съответствие с количествата и вида на традиционно обработваните товари и техническите параметри на транспортни средства - кораби, ж.п. вагони и автомобили.
- Взаимното разположение на претоварните фронтове и складовете е оптимално и позволява манипулирането на товарите да се извършва по опростени и къси технологични схеми с минимален брой на участващите в тях компоненти;
- Вътрешните авто- и ж.п. пътища и външните подходи отговарят на големината на отделните товаропотоци.

Съществуващите в момента слабости са следните:

- Състоянието на пристанищната инфраструктура, и преди всичко на кейовите стени, подкрановите пътища, коловозното развитие, настилките и закритите складове на пристанищния терминал е силно амортизирано и не е в добро състояние.
- Претоварната техника за извършване на пристанищните услуги е морално и физически остаряла и не е много добро техническо състояние.
- Терминалът не разполага със специализирани съоръжения за обработка на зърно, тежки товари - голямотонажни контейнери, мобилна техника, и др. налагащи се в световната транспортна практика.
- Обработката на кораби-зърновози се извършва посредством електрически портални кранове с грайфер, което води до разпиляване на зърнените товари.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пристанищен терминал Оряхово

Пристанищен терминал Оряхово е разположен на десния бряг на река Дунав при гр. Оряхово. Въведен е в експлоатация през 1938 г. Разширен е с още едно корабно място през 1981 г.



Фигура 6-68 Пристанищен терминал Оряхово

Територията, която съгласно последните изменения в плана за регулация е отредена за пристанище и представлява УПИ XIII в кв. 16 по плана на гр. Оряхово, община Оряхово, област Враца е с площ 19 418 кв. м. Тя е образувана от няколко поземлени имота, като с Договора за предоставяне на концесия на пристанищен терминал Оряхово, част от Пристанище за обществен транспорт с национално значение – Лом, на концесионера е предоставен имот с № I-2348, който е с площ 12 300 кв. м.

Кейовата стена на пристанището е разположена по протежението на дунавския бряг между км. 677,700 и км. 678,050 от устието на р. Дунав. Общата дължина на кейовия фронт е 323 м., на който са обособени три корабни места, две, от които са за обработката на товарни и едно за пътнически кораби.

Проектната дълбочина пред кея е 2,00 м., измерена при кота „0“ на водомерната рейка. Оперативните параметри на корабните места са както следва:

Корабно място № 1

Разположено е по средата на западната част на пристанищния кей. Дължината му е 98 м. и разполага с вързални устройства. Предназначено е за обработка на генерални и насипни товари.

Корабно място № 2

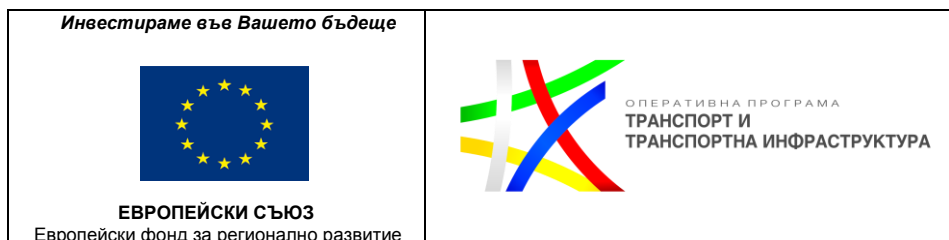
Разположено е на източната част на пристанищния кей. Предназначено е за обработка на генерални и насипни товари.

Корабно място № 3

Разположено е в западния край на кейовата стена на Фрезка - брегово съоръжение от стоманобетон оборудвано с понтон и преходен мост.

Предназначено е обслужване на пътнически кораби и корабно снабдяване.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Кейовото претоварно оборудване се състои от 3 броя ел. портални стрелови крана, както следва:

- 2 броя - тип "Ganz" с товароподемност 5 тона, които са произведени в ККЗ-Русе
- 1 броя - тип "Албатрос" с товароподемност 10 - 20 тона.

Открити складове:

В тила на корабните места има обособени открити складове, които отговарят на специализацията на съответните корабни места. Общата площ на откритите складове е 4 400 кв.м.

Закрити складове:

Съгласно договора за концесия на концесионната територия е изграден 1 бр. закрит склад – магазина с площ 962 кв.м. Той е разположен в тила на 1-во корабно място на разстояние 20 м. от тилвата подкранова релса.

Сградата е с ширина 15,45 м, дължина 60 м. и височина 4,75 м., като е съоръжена с два броя врати на североизточната дълга страна на сградата с изградени рампи пред тях и по една врата на късите страни на склада.

На територията на новосъздаденото УПИ XIII в имот пл. № 2462 (бивша собственост на НК „Железопътна инфраструктура“) има изграден още един закрит склад.

Сградата е с площ 637 кв.м. и представлява едноетажна постройка с дървена носеща конструкция, тавански гредоред, покритие от керемиди и ограждащи стени от тухлена зидария. Година на построяване: 1950 г. Тя е с дължина 50,00 м., ширина 12,70 м. и височина 4,70 м., съоръжена с рампа по дългата северна страна.

Към момента сградата е полуразрушена и не функционира.

Други сгради, които се намират в имотите – публична държавна собственост, но които не са предоставени на концесия са:

1. Административна сграда – 1 180 кв. м.;
2. Трафопост – 24,48 кв. м.;
3. Стая на работници – 20 кв. м.;
4. Баня, Ремонтна работилница – 200 кв. м.;

Пристанищен терминал „Оряхово“ е предназначено за обработка на товари (насипни и генерални) и обслужване на пътници и корабно снабдяване. На територията на терминала се извършва граничен и митнически контрол.

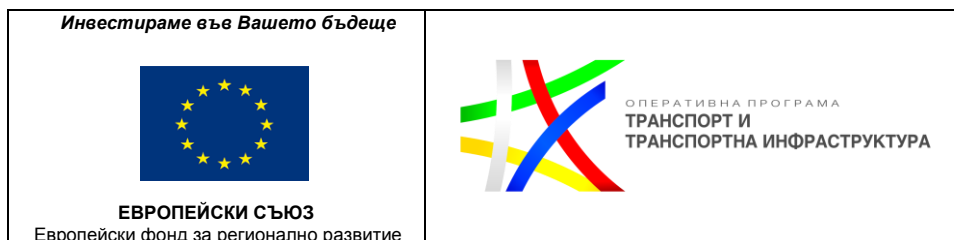
Основните типове товари, които се обработват са: зърнени храни, инертни материали, въглища, минерални торове, метални изделия и други насипни и генерални товари.

Основен дял в товарооборота през последните няколко години заемат насипните товари, които са средно 97 %, като генералните товари са само 3% от обработените количества товари.

Структурата на средногодишния товарооборот за последните 5 години по видове товари показва, че основен дял в товарооборота заемат зърнените товари (средно 74 %), след което са инертните материали (18 %).

При направените проучвания и анализи на условията, с отчитане на целия комплекс от съществуващи и действащи технически, технологични и организационни елементи и фактори, пресметнатите капацитетни възможности на пристанищен терминал „Оряхово“ за отделните пристанищни зони са както следва:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Кейова пропускателна способност

Пресметнатата съществуваща кейова пропускателна способност е 307 хил. тона товари годишно.

В случай, че се премине на 12 часов режим на работа в денонощието и при зададеното съотношение наиспни към генерални товари в офертата, **кейова пропускателна способност може да достигне до 430 хил. тона товари годишно.**

Складова пропускателна способност

Съществуващите складови площи могат да осигурят постигане на годишен товароборот до 203 100 тона/г., от които:

- за товари, позволяващи открито съхранение до 168 500 тона;
- за товарите, изискващи закрито съхранение до 34 600 тона.

При ремонт и ползване на склада предоставен от ДП НКЖИ, складовата пропускателна способност може да достигне до 223 000 тона/г.

Достъп до пристанищен терминал Оряхово по суша

Пристанищен терминал Оряхово се намира на 14 км. североизточно от Мизия, на 74 км. северно от Враца, на 190 км. североизточно от София, на 29 км. от Козлодуй, на 71 км. от Лом и на 95 км. западно от Никопол.

Пристанищният терминал е свързан с републиканската пътна мрежа.

От Оряхово до Враца минава път II-15, който е гръбнак на пътната инфраструктура във Врачанска област за р. Дунав и връзка с Транспортен коридор № 7.

Автоподходът към пристанищният терминал е от югозападната страна на територията. Има оформен вход на пристанището с КПП. Всички подобекти на пристанището са свързани с вътрешни пътни връзки, които освен за обслужване на технологичните процеси служат и за противопожарна осигуреност.

Пристанищният терминал е бил свързан с републиканската ж.п. мрежа чрез теснолинейка, която в последствие е премахната и релсите са демонтирани.

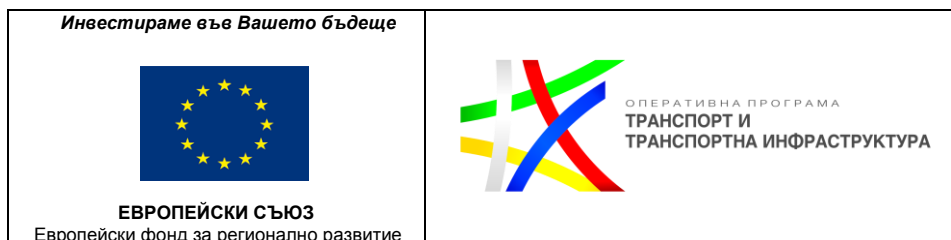
Цялата територия на Пристанищен терминал Оряхово е оградена с временна ограда и има оформен вход с КПП за осъществяване на входящ и изходящ контрол.

Техническа и технологична оценка

От анализа на съществуващата инфраструктура на пристанищен терминал Оряхово и съответните технически характеристики на съоръженията, оборудването и технологиите за обработка на традиционните видове товари и транспортиращите ги превозни средства, могат да се направят следните изводи:

- Пристанищен терминал Оряхово е сравнително малко речно пристанище, което може да се определи, като сравнително добре структурирано с всички необходими звена за осигуряване на условия за извършване на пристанищните услуги, свързвани с обработката на наиспни и генерални товари и пътници.
- Взаимното разположение на претоварните фронтове и складовете е оптимално и позволява манипулирането на товарите да се извършва по опростени и къси технологични схеми с минимален брой на участващите в тях компоненти;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Вътрешните пътища и външните подходи отговарят на големината на отделните товаропотоци.

Съществуващите в момента слабости са следните:

- Претоварната техника за извършване на пристанищните услуги е морално и физически остаряла.
- Кейова стена е наклонен тип и в режим на ниски води работа е силно затруднена поради ограничените възможности на кейовите кранове по отношение на товароподемност и максимално рамо на стрелата.
- Терминалът не разполага със специализирани съоръжения за обработка на основите за него зърнени товари, както и тежки товари - голямотонажни контейнери, мобилна техника, и др.
- Състоянието на пристанищната инфраструктура, и преди всичко на настилките и закритите складове на пристанищния терминал е силно амортизирано и не е в добро състояние.

3.2.2.4. ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С РЕГИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ В РАЙОНА НА ЛОМ

Фериботен комплекс - Оряхово

- ✓ Корабни места – 1 бр.
- ✓ Обща дължина на кейовия фронт – 30 м.
- ✓ Открита складова площ – 10 000 кв.м.
- ✓ Предназначено е за обработка на ро-ро товари и пътници.

Фериботен комплекс - Оряхово е изпълнен и въведен в експлоатация през 1994 г. Основното предназначение на терминала е да предоставя условия за приставане на кораби тип Ро-Ро с хоризонтално товарене за превоз на автомобили и хора, селскостопанска и колесна техника, работещи между българския и румънския бряг на р. Дунав по Ро-Ро линия Оряхово-Бекет.

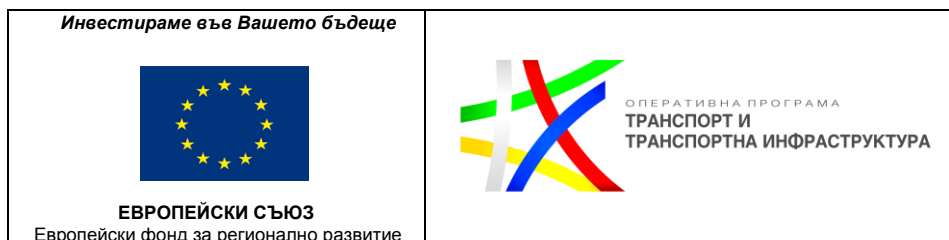
Фериботен комплекс - Оряхово е разположен между км. 676,700 и км. 677,000 от устието на река Дунав.

Общата площ на терминала е 31 576 кв м.



Фигура 6-69 Фериботен комплекс – Оряхово

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Фериботен комплекс - Оряхово разполага с Ро-Ро рампа с обща дължина 114 м., изпълнена с два основни надлъжни наклона, като долният е с дължина 90 м. и наклон 1:10, а по-високо разположения участък е с дължина 24 м. и наклон 1:12. Ширината на рампата е 30 м., покрита с монтажни стоманобетонени плочи. Проектната дълбочина пред корабното място е 2,50 м., измерена при кота „0“ на водомерната рейка.

Разтоварването и товаренето на плавателните съдове се осъществява през корабните клапи и специализираното хидро съоръжение (наклонена рампа) по хоризонтален метод (на собствен ход или с помощта на маневрен влекач).

Създадени са условия за извършване на следните основни дейности:

- пристанищен контрол;
- граничен паспортен контрол;
- митнически контрол;
- ветеринарен и фитосанитарен контрол;
- контрол на транспортни средства.

В зависимост от характера на извършваните дейности в обекта, с цел нормалното му функциониране, са изградени необходимите сгради за граничен контрол, паркинги за пристигащи и заминаващи автомобили, обслужващи и технически сгради и съоръжения.

Сградите и съоръженията на територията на обекта са групирани и териториално обособяват следните зони:

- Зона за приставане и обработка на Ро-ро кораби;
- Зона на ГКПП;
- Външна контактна зона.

Зоната за обработка на Ро-Ро кораби представлява фериботно гнездо с наклонена рампа за приставане на богата гама речни съдове, специализирани за превоз на автосъстави. Осигурява се безпрепятствено качване и слизане на автотранспортни средства на/от кораба, съответно при максимално ниски и високи корабоплавателни води на реката.

Зона на ГКПП - съобразно направлението на отделните товаро и пътничкопотоци, както и съгласно специфичните изисквания на отделните специализирани служби, осъществяващи тяхната обработка, Зоната на ГКПП териториално е разделена на две подзони: “Влизане” и “Излизане”:

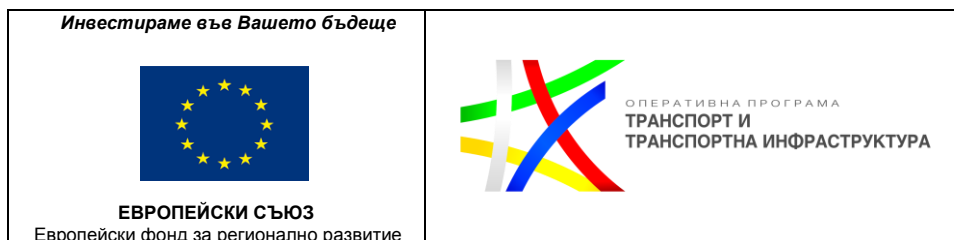
Подзона “Влизане”:

В тази подзона са разположени всички необходими сгради и съоръжения (с необходимите към тях пътища, проходи и др.), свързани с приемане, обработване и експедиция на автотранспортните средства с товари и пътници към тях, които пристигат посредством плавателен съд с направление към вътрешността на страната.

Съобразно последователността на осъществяваните дейности са изградени следните основни и спомагателни звена:

- Покрито дезинфекционно съоръжение
- Буферен паркинг – представлява ленти за движение и изчакване на превозни средства от слизане и преминаване през дезинфекционното съоръжение до подзоната за първична гранична проверка. На територията на терминала
- Подзона за първична гранична проверка - представлява навес с височина 7 м. под който са разположени три ленти за придвижване и заставане на различните по вид автотранспортни средства за съответния вид проверка.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Подзона “Вторична проверка на лица, превозни средства и товари”- разположена е в страни от платната за основно движение и включва:
- Хале за щателна митническа проверка

Подзона “Излизане”:

Съобразно посоката на придвижване на отделните товаро и пътничко потоци и съобразно технологичната последователност на обработката им, до качване на плавателния съд за експедиция, необходимите сгради и съоръжения са следните:

- Кабина на граничен полицай с бариера на входа.
- Ленти за движение и изчакване на превозните средства от влизане в района, до заставане на съответните постове за Граничен митнически контрол.
- Офис пристанищна администрация с обществени тоалетни – разположен е в североизточния край в страни от лентите за придвижване на МПС.
- Подзона “Граничен и митнически контрол” е с 3 бр. ленти за заставане и проверка на превозни средства и 3бр. кабин за служителите за обслужване на преминаващите МПС и хора, разположени на тротоарни острови под общ навес.
- Подзона “Паспортно-визов контрол” с 3бр. кабин за служителите,
- Паркинг за акумулиране на окончателно проверени автотранспортни средства изчакващи плавателния съд, на който ще се натоварват.

Територията на Терминала е оградена по контура на регулационните ѝ граници с ажурна здрава физическа ограда с височина 2,20 м. и фундамент 0,50 м. Физическата ограда е осигурена с технически средства за периметрова защита. Предвидената вътрешна ограда между двете основни подзони на “Влизане” и “Излизане”, е съоръжена с врати и бариери за осигуряване при необходимост контролирано преминаване от едната в другата подзона.

Външна контактна зона - представлява пътната връзка на ГКПП с Републиканската пътна мрежа.

Плавателните съдове, осъществяващи връзка между българския и румънския бряг, са специализирани от типа Ро-Ро кораби или равнопалубни кораби със специализирани клапи нос/кърма (фериботни платформи). МПС и друга колесна техника се превозват с корабите от бряг до бряг заедно с пътниците или придружаващия ги персонал.

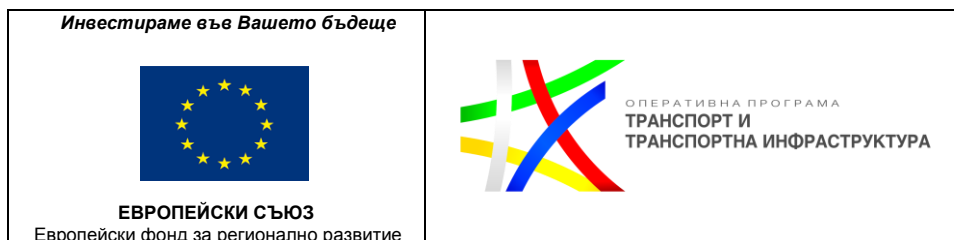
Изхождайки от товароносимостта на плавателните съдове (бр. автопревозни средства), осъществяващ прехвърлянето на МПС по вода, технологичният капацитет на Фериботния терминал може да достигне до около 72 условни ТИР-единици в посока на ден.

При положение, че се ползват по-големи плавателни съдове с товароносимост 12 до 17 условни ТИР-единици, технологичният капацитет на Фериботния комплекс ще може да достигне до около 120 условни ТИР-единици в посока на ден.

През 2006 година е въведено в експлоатация още едно корабно място, което е оборудвано с понтон и е предназначено за престой на чуждестранни и български пътнически кораби, влекачи и тласкачи.

Достъп до фериботен комплекс Оряхово по суша

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Вътрешните сухопътни подходи на терминала са свързани чрез ул. Дунав и ул Драгоман до път II-15, Оряхово -Враца.

Пристанище ДДФ "Дуним" - Козлодуй

Пристанище ДДФ „Дуним“ – Козлодуй е разположено на площ от 54 182 кв м. Кейовият фронт на пристанището е с дължина 158 м. с обособени две корабни места, които са изградени и пуснати в експлоатация през 1970 г. Цялата кейова стена на пристанищния терминал е **наклонен тип**.

Таблица 6-96 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Година на изграждане
№ 1	За обработка на генерални и насипни товари	140	2,50	Наклонена	1970 г.
№ 2	За приставане на плавателни съдове	28	2,50	Наклонена с монтиран понтон-мк 18/6/2,20м	1970 г.

Пристанищният терминал, съгласно УЕГ, обработва генерални и насипни товари, извършва швартоване, санбдяване на корабите с вода, електрическа енергия, телефон.

Кейова механизация и съоръжения

Кейовото оборудване се състои от 2 бр. електрически портални стрелови крана. Технически данни за кейовото оборудване са описани по-долу.

Таблица 6-97 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

Кор. Място	Наименование	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Междурелсие (м)	Година на въвеждане
№ 1	Кировец	16	30	10,5	1986
№ 2	Кировец	16	30	10,5	1986

Пристанището разполага с 7 000 кв.м. открита складова площ , която е с бетонова настилка и с допустимо натоварване до 4 т./кв.м.

Тилова механизация

Тиловата механизация на пристанището се състои от:

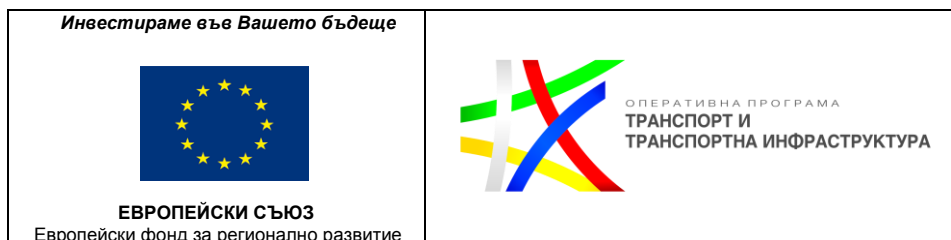
Таблица 6-98 Тилова механизация

№ по ред	Наименование	Брой
3.	Челни кофачни товарачи Фадрома Фадрома L-34-1; - 3,4 куб.м.	2
4.	Булдозер Т-130	1
5.	Система от ГЛТ до мячно сортировачна станция	1

Пристанището има локално значение за района. Товарооборота на пристанището до се е движел 62 до 214 хил.т./г. през 2013 г. и е преобладаващо за износ. През 2013 г. са обработени около 214 хил.т./г. Зърнени товари.

Достъп до републиканската пътна мрежа

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Връзката на Пристанище ДДФ „Дуним“ – Козлодуй с националната пътна мрежа се осъществява чрез ведомствен път на разстояние 15км до път II-11 Оряхово-Лом

Достъп по републиканската жп мрежата – няма

Технологична оценка и изводи

От направения по-горе анализ на техническите средства, техника и технологии на съществуващия пристанищен терминал, може да се направи извода, че това е българско речно пристанище с регионално значение, което отговаря на всички действащи норми и изисквания за изграждане и експлоатация на такива обекти.

- Технологичната структура и параметрите на отделните технологични звена и съоръжения в голяма степен са в съответствие с количествата и вида на традиционно обработваните товари и транспортни средства.
- Кейовият фронт е в съответствие с големините на различните типове кораби, осъществяващи отделните товаропотоци.
- Складовата площадка е оптимално разположена спрямо претоварния фронт.

Основните технологични проблеми, както съществуващи, така и такива които ще се появят съгласно прогнозите за развитие на товаропотока са следните:

- Кейова стена е наклонен тип и в режим на ниски води пристаналия за обработка кораб е доста отдалечен от ръб кей, което затруднява работата на пристанищните кранове, тъй като товароподемността при максимално рамо на стрелата много ниска.
- Липсата на закрити складови площи ограничава възможността на пристанищния терминал да привлича товаропотоци с товари изискващи закрито съхранение.
- Липсата на закрити складови площи ограничава възможността на пристанищния терминал да привлича товаропотоци с товари изискващи закрито съхранение.
- Терминалът не разполага със специализирани възможности за съхранение и обработка на зърно. Обработката в момента на тези товари се извършва основно по директен вариант.

3.2.2.5. ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ ВИДИН

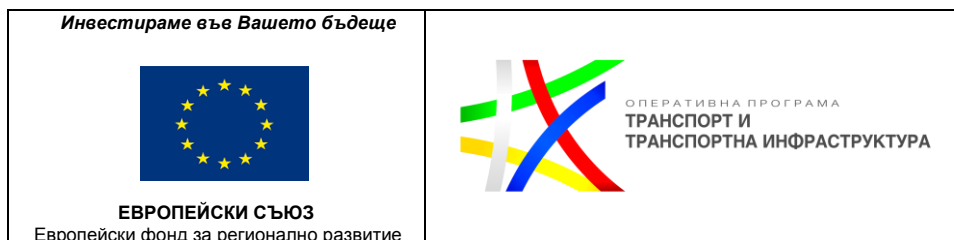
Основните технически и технологични характеристики и състояние на пристанищните терминали от състава на Пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин са следните:

Пристанищен терминал Видин – Север

Разположен е в северната промишлена зона от км. 793.600 до км. 793.200 по поречието на река Дунав в близост с железопътната фериботната гара на Видин. Пристанищен терминал „Видин-Север“ е завършен окончателно през 1995 г.

Големината на територията, съгласно концесионния договор е 115,7 декара. По цялата дължина на сухопътната имотна граница е изградена ограда от стоманобетонени елементи за основа и желязна рамка с телена мрежа във височина.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-70 Пристанищен терминал Видин-север

Общата дължина на кейовия фронт е, както следва:

Дължината на бреговата ивица на терминала е около 570 м., на 240 м., от които е изградена наклонена кейова стена, зад която на разстояние около 3 м. е изграден кранов път с дължина 200 м. и междурелсие 10,5 м. Челната релса е на пилоти, а вътрешната - на дървени траверси.

Съгласното издадено удостоверение за експлоатационна годност от 10.10.2011 г. пристанищен терминал Видин – Север е регистриран с 4 бр. корабни места:

- Корабно място № 1 с дължина 100 м., предназначено за насипни и генерални товари;
- Корабно място № 2 с дължина 100 м., предназначено за насипни и генерални товари;
- Корабно място (кей) № 3 – понтон с регистрационен № П5150 с дължина 40 м. и ширина 17 м., предназначено за обработка на насипни и генерални товари. Представлява понтонно съоръжение, въведено в експлоатация през 1953 г., със стоманена конструкция и габаритни размери 40 м. х 70 м.

Корабно място № 4 – с понтон, предназначено за престой и обслужване на кораби.

Проектната дълбочина пред кея е 2,50 м., измерена при кота „0“ на водомерната рейка.

Пристанищен терминал „Видин – Север“ разполага със следната кейова механизация:

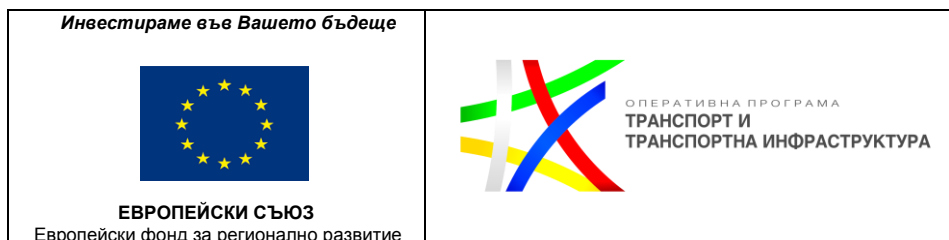
- 2 бр ел. портален кран „Кировец“ стовароподемност 16–20 тона. Производител Бившия СССР – 1993 г. Обсег на стрелата мин./мах. – 8/30. Междурелсие – 10.50 м. Мощност 354 kW.

Технологичното оборудване за обработка на товарите в тила е:

- Челен кофъчен товарач Volvo BM – 4400. Обем на кофата 4 м. куб.
- Товарен автомобил МАЗ 5551с товароносимост 10 тона.
- Газокари:

- 2 броя с товароподемност 3,5 тона, с производител Mitsubishi – рециклирани 100% - 2011 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- 1 брой с товароподемност 1,5 тона, с производител Mitsubishi – рециклирани 100% - 2011 г.

• Зърнотоварачна машина – елеватор, произведена през 2011 г. Производителността ѝ е 200 тона/час.

На входа на терминала има изградени 2 бр. 50-тонни автокантари.

Терминалът е електрифициран чрез трансформаторен пост 20/0,4 kV с мощност 2 x 400 kW.

Разполага с покрит склад с площ 3 131 кв.м. Сградата е едноетажна, със сглобяема бетонова скелетна конструкция, плосък покрив. Състои се от 5 секции. Ограждащите и преградните стени са изпълнени с фасадни стоманобетонни панели. Покривната конструкция представлява предварително напрегнати 2Т панели, които липсват частично в последната секция. В помещенията е изпълнена бетонова настилка, която на места е разрушена. Пред помещенията е оформено общо покрито пространство, с частично изпълнена бетонова настилка. В I-ви етап от реализацията на инвестиционното намерение се предвижда въвеждането в експлоатация на сградата – довършване на последните секции. Изграждане на бетонови настилки, осигуряващи достъп до завършената част на склада и приобщаване на покритата площ пред помещенията към всяко едно от тях;

Изградената административната сграда е на един етаж с РЗП 434 м², от които 274 м² са обособени в работни помещения. Сградата осигурява нормални условия за работа на административния персонал на пристанището и на органите за граничен контрол. Конструкцията на Административна сграда позволява, при нужда, с минимална реконструкция да се увеличи площта на работните помещения. Сградата е с монолитна, стоманобетонна конструкция, плосък покрив. В бъдеще се предвижда реконструирането на административната сграда, което ще включва приобщаване на площадката към общия обем на сградата. Конструкцията на сградата позволява усвояването на това пространство.

На територията на терминала се извършва граничен паспортно-визов, митнически, фитосанитарен контрол и карантина. Територията на терминала се охранява и има организиран пропускателен режим.

Пропускателната способност на пристанищен терминал Видин – Север, при сегашните технически и технологични условия е около 553 хил. тона товари годишно.

Складовата пропускателна способност не е лимитираща.

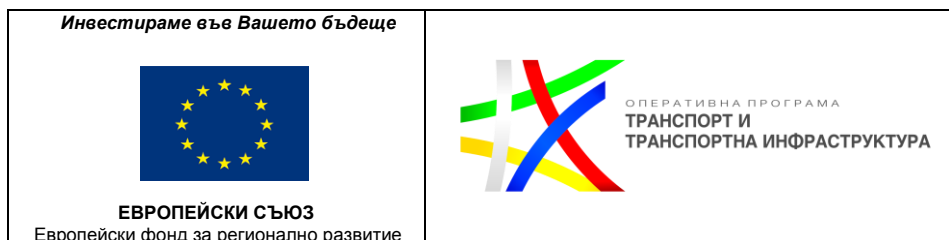
Пристанищният терминал е свързан с републиканската пътна мрежа чрез път Е 79.

Терминалът е свързан с републиканската ж.п. мрежа посредством връзка с новоизградената скоростна ж.п. линия към „Дунав мост - 2” и разполага с ведомствен индустриален ж.п. коловоз с дължина 1 232 м., който се разделя в работната зона на терминала (подкрановото пространство) на два самостоятелни клона всеки с дължина от 190 м. В края на двата клона е обособено ж.п. товарище/разтоварище за нефтопродукти, от чието оборудване е налична само тръбната разводка (липсват помпи, пусково регулираща апаратура и спирателна арматура).

Техническа и технологична оценка

От анализа на съществуващата инфраструктура на пристанищен терминал „Видин - Север и съответните технически характеристики на съоръженията, оборудването и

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

технологиите за обработка на традиционните видове товари и транспортиращите ги превозни средства, могат да се направят следните изводи:

- Пристанищен терминал Видин - Север може да се определи, като добре комплектовано и с потенциал за развитие речно пристанище в България.
- Територията и изградената върху нея основна пристанищна инфраструктура осигуряват необходимите условия за извършване на пристанищните услуги, свързани с обработката на насипни и генерални товари.
- Пропускателната способност, която може да се реализира, особено с доокомплектоване на корабните места с кейова техника, значително ще надвишава съществуващия товарооборот.
- Технологичната структура и параметрите на отделните технологични звена и съоръжения са в съответствие с количествата и вида на традиционно обработваните товари и техническите параметри на транспортни средства - кораби, ж.п. вагони и автомобили.
- Взаимното разположение на претоварните фронтони и складовете е оптимално и позволява манипулирането на товарите да се извършва по опростени и къси технологични схеми с минимален брой на участващите в тях компоненти;
- Вътрешните авто- и ж.п. пътища и външните подходи отговарят на големината на отделните товаропотоци.

Съществуващите в момента недостатъци са следните:

- Кейовата претоварната техника е недостатъчна за ефективно използване на съществуващата пристанищна инфраструктура.
- Терминалът не разполага със специализирани съоръжения за складиране на зърно, и обработка на тежки товари - голямотонажни контейнери.

Фериботен комплекс Видин

Фериботен комплекс Видин е разположен в северната промишлена зона от км. 792.800 до км. 793.000 по поречието на река Дунав. Завършен е през 1978 г.

Общата площ на Фериботен комплекс Видин е 2 851 кв.м.

Разполага с Ро-Ро стоманобетонова рампа, с ширина 30-50 м., позволяваща приставането на един фериботен кораб за обработка.

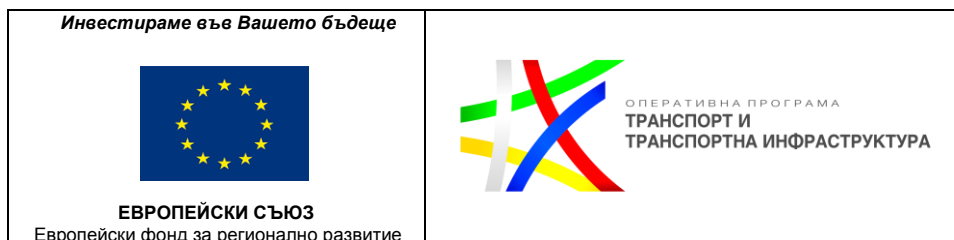
Терминалът е сертифициран за обработка на Ро-Ро товари и пътници.

Съоръженията са стандартни за подобен терминал и отговарят на изискванията за безопасно приставане и обслужване на корабите, като предоставят и условия за удобство и комфорт на служителите и пътниците.

Преди изграждането и пускането в експлоатация на Дунав мост 2, фериботният терминал се е обслужвал от два кораба на денонощие, които са осъществявали връзката Видин-Калафат. Максималната пропускателна способност на терминала е до около:

- 100 хил. условни ТИР-единици годишно;
- 200 хил. пътници годишно;
- 1 000 автобуса годишно;
- 20 хил. микробуса годишно;
- 30 хил. леки автомобили годишно;
- 12 хил. автомобили (до 10 тонни) годишно;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

След изграждането и пускането в експлоатация на Дунав мост 2, фериботната линия Видин-Калафат не функционира. В момента се провеждат проучвания за осъществяване на товаропотоци от по-далечни релации.

Пристанищният терминал не разполага със сгради и други съоръжения.

Свързан е с републиканската пътна мрежа чрез път Е 79.

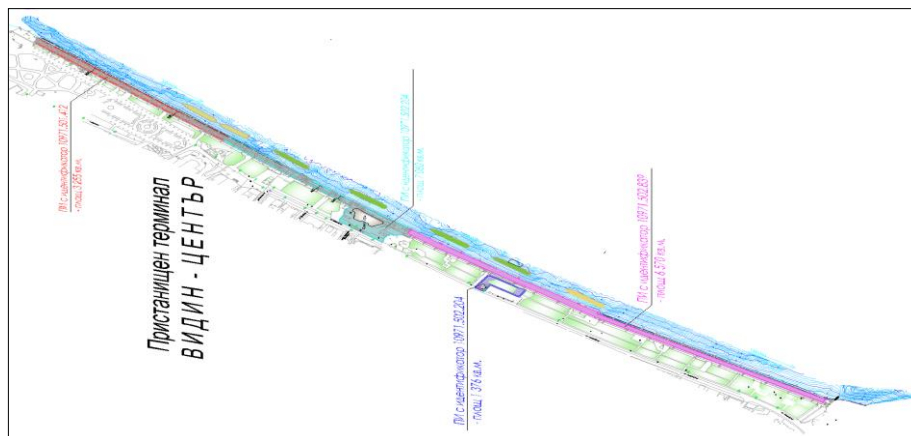
Техническа и технологична оценка

От анализа на съществуващата инфраструктура на фериботен комплекс Видин могат да се направят следните изводи:

- Фериботният терминал е специализиран за обработка на сухопътни превозни средства и пътници по системата на Ро-Ро превози.
- Територията на фериботен комплекс Видин обхваща само зоната на пристанищното съоръжение и няма пряка връзка с пристанищен терминал Видин-север.
- Пътната връзка на фериботния комплекс се осъществява през имота на ГКПП, което го прави напълно специализирано и не позволява извършване на друг вид пристанищни услуги.
- В зоната на ГКПП пътните ленти за движение са тесни и недостатъчни за осигуряване места за изчкване както на влизащи в страната така и на излизащи автомобили.

Пристанищен терминал Видин – Център

Пристанищен терминал „Видин - Център“ е разположен в центъра на гр. Видин, от км.799,500 до км. 790,940 по поречието на река Дунав.



Фигура 6-71 Пристанищен терминал „Видин - Център“

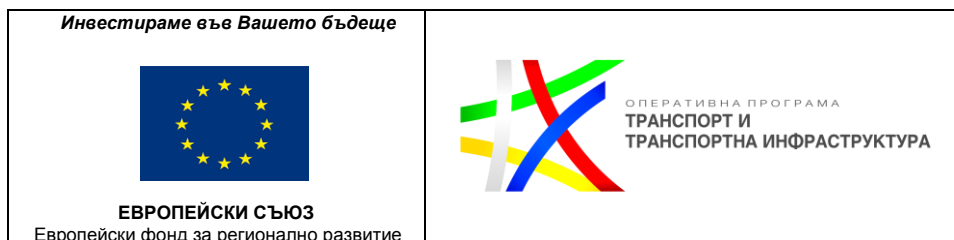
Общата площ на терминала е 18 261 кв. м.

Кейовата стена е с обща дължина 1 440 м. Тя е наклонен тип и е изградена от зидан камък. В момента в процес на изпълнение е рехабилитационен проект за «Стабилизиране петата на кейовата стена на пристанище Видин – Център».

На Пристанищен терминал „Видин – Център“ са разположени 7 бр. понтони за приставане на плавателните средства, както следва:

- На км. 790.00 – ПОНТОН № 1, собственост на „Параходство БРП“ АД, предназначен за престой на корабите на параходството.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- На км 790.100 – ПОНТОН № 2, собственост на „Пристанище Видин“ ЕООД, предназначен за престой до два кораба от крайбрежно плаване.
- На км 790.200 – ПОНТОН № 3, собственост на „Пристанище Видин“ ЕООД, предназначен за престой до два кораба, чуждестранни и български, както и на малки плавателни съдове от местно и задгранично плаване, извършване на входно-изходни контроли, слизване и качване на пътници, снабдяване с хранителни продукти.
- На км 790.300 – ПОНТОН № 4, собственост на „Пристанище Видин“ ЕООД, предназначен за престой до два кораба, чуждестранни и български, както и на малки плавателни съдове от местно и задгранично плаване, извършване на входно-изходни контроли, слизване и качване на пътници, снабдяване с хранителни продукти и питейна вода.
- На км 790.400 – ПОНТОН № 5, собственост на „Пристанище Видин“ ЕООД, предназначен за престой до два кораба, чуждестранни, влекачи, тласкачи, пътнически кораби и български такива от местно и задгранично плаване, извършване на входно-изходни контроли, слизване и качване на пътници, снабдяване с хранителни продукти и питейна вода. Към този понтон е монтирана наклонена рампа с подвижна площадка, която е предназначена за придвижване на хора с увреждания с местоположение на корабно място № 5. Тя е изградена от Оператора на пристанищния терминал през 2008 г.
- На км. 790.450 – ПОНТОН № 6, собственост на фирма „Випом“ АД, използва се за ресторант, необявен в „Известия до корабоплавателите“ от ИА „Морска администрация“
- На км. 790.500 – ПОНТОН № 7. В „Известия до корабоплавателите“ №19/14.11.1995 г. фигурира като понтон, собственост на фирма „Дунавско частно параходство“ (Евроконтакт) – София, предназначен за престой до два кораба.

Проектната дълбочина пред кея е 2,50 м., измерена при кота „0“ на водомерната рейка.

За извършване на своите задължения за обработката на пътниците пристанищният терминал разполага със следните активи:

Таблица 6-99 Списък на механизацията

Инв. №	Наименование	Година на въвеждане	Състояние
204002	Мост железен	1995 г.	Мн. добро
204004	Понтон малък	1992 г.	Мн. добро
204007	Понтон /пеш. Мост/	1994 г.	добро
204008	Несамоходен шлеп	1995 г.	Лошо
204009	Мост железен	1997 г.	Мн. добро
204010	Понтон /от арчар/	1997 г.	добро
204077	Ел. помпа бибо	2000 г.	отлично
204120	Помпа потопяема	2005 г.	отлично

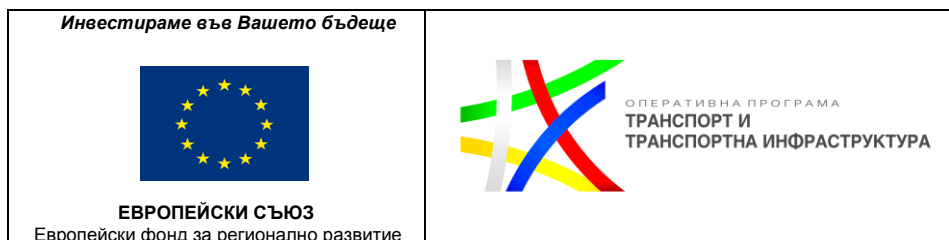
На територията на пристанищния терминал не съществуват складови и претоварни площадки.

Пропускателната способност на терминала е както следва;

- круизни кораби - 180 броя годишно;
- 22 хил. пътници годишно;
- 2 000 бр. понтонни услуги годишно.

На територията на терминала няма изградени ж.п. коловози, свързани с републиканската ж.п. мрежа.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Вътрешно-пристанищна пътна мрежа не е изградена, но територията на пристанището е част от паркова зона, която е с обособени пътни и пешеходни алеи с подходяща настилка, през които се стига до крайречната улица «Дунавска».

Техническа и технологична оценка

От анализа на съществуващите технически и технологични характеристики могат да се направят следните изводи:

1. Пристанищен терминал Видин - Център отговаря на всички изисквания на ЗМПВВППРБ по отношение на:

- разположение, наличие на удобни и безопасни подходи и дълбочини, съобразени с възможност за обработка на всички речни кораби плаващи по горното, средно и долно течение на река Дунав;
- наличие на кейов фронт и пристанищни съоръжения със свободна неограничена в посока към фарватера акватория, позволяващи безопасно швартоване и маневриране на корабите;
- удобна връзка с пътната мрежа;
- обособена територия и сграден фонд за обслужване на пътници;
- наличие на организационна структура и създадена организация за безопасно и ефективно обслужване на корабите и техните екипажи;
- наличие на територията на пристанището на митница и контролни гранични органи.

2. Квалификацията на наличния персонал и прилаганите технологии на работа за извършването на регистрираните пристанищни услуги определят състоянието на пристанището, като експлоатационно годно и безопасно за персонала, екипажите, корабите и обслужваните пътници, както и съответстващо на изискванията за екологична безопасност за околната среда.

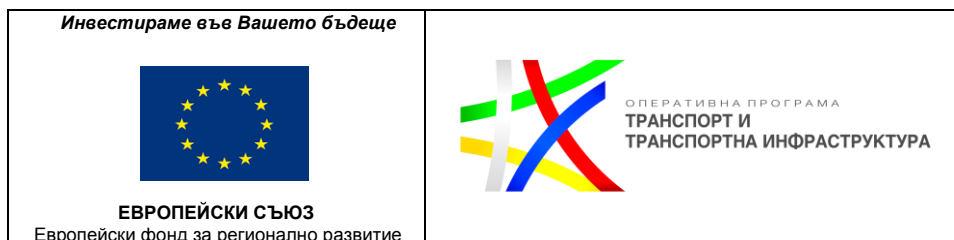
Като слабости по отношение на разположението и експлоатационната съоръженост на пристанището, могат да се посочат:

- зависимост от статута на собственост на Речната гара, която е собственост на Община Видин и невъзможност за осъществяване на каквито и да са мероприятия от оператора (концесионера) по нейното модернизиране с цел подобряване качеството на обслужване на пътниците;
- потребността от собствена обслужваща сграда и ремонтни и възстановителни работи на един от понтоните и сградния фонд;
- наличие на чужди, вкл. и нерегистрирани понтони, отношенията с ползвателите на които следва да бъдат уредени;
- недостатъчен пътникопоток поради ограничен хинтерланд на пристанищния терминал и конкуренцията на няколко пристанища в района на Видин;
- липса на съвременна организация на работа и техническо оборудване при предоставянето на пристанищните услуги.

Пристанищен терминал Видин - Юг

Пристанищен терминал Видин - Юг е изграден като пристанище към ТЕЦ Видин, с предназначение да разтоварва въглищата и другите товари за топло-електрическата централа. Сега е предназначен за прием и съхранение на насипни и генерални товари, които не изискват специални условия за обработка.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Поостроен е през 1972 г. Разположен е в южната промишлена зона на града в участъка на км. 785 до км. 785.200 по поречието на река Дунав.



Фигура 6-72 Пристанищен терминал Видин - юг

Общата площ на терминала е 47 887 кв.м.

Пристанищната кейова стена е от наклонен тип с дължина 200 метра. Обособени са две корабни места – №№ 1 и 2.

Проектната дълбочина пред кея е 2,50 м., измерена при кота „0“ на водомерната рейка.

Пропускателната способност на пристанищния терминал достига до 444 000 тона товари годишно.

Корабните товаро-разтоварни работи се извършват от наличните 2 бр. електропортални кранове, оборудвани с необходимите товаро-захватни устройства. Работи се както по индиректен (през склад), така и по директен вариант. Основните товари са въглища. На терминала няма изградени покрити складове.

За извършване на тилова претоварна дейност терминалът разполага с мобилни претоварни машини. За транспорт към складовете на топло-електрическата централа има монтирана система от ГЛТ, собственост на ТЕЦ Видин.

Пристанищният терминал няма изградени ж.п. коловози и няма директна връзка с републиканската ж.п. мрежа.

С републиканската пътна мрежа е свързан чрез тесен общински път.

Техническа и технологична оценка

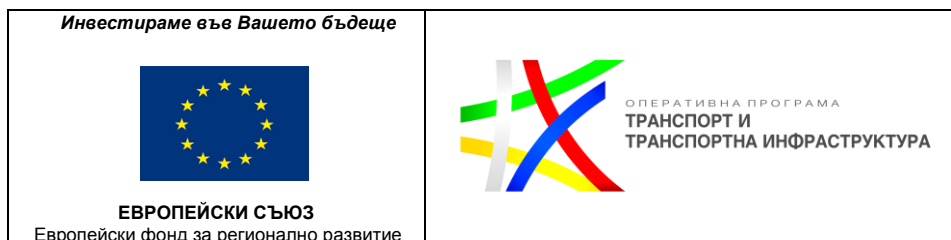
От анализа на съществуващата инфраструктура на пристанищен терминал Видин – Юг и съответните технически характеристики на съоръженията, оборудването и технологиите за обработка на традиционните видове товари и транспортиращите ги превозни средства, могат да се направят следните изводи:

- Пристанищен терминал Видин – Юг е сравнително малко речно пристанище, което може да се определи, като добре структурирано. Разполага с необходимите условия за извършване на пристанищните услуги, свързани с обработката на насипни и генерални товари.

Съществуващите в момента слабости са следните:

- Състоянието на пристанищната инфраструктура, и преди всичко на кейовите стени,

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

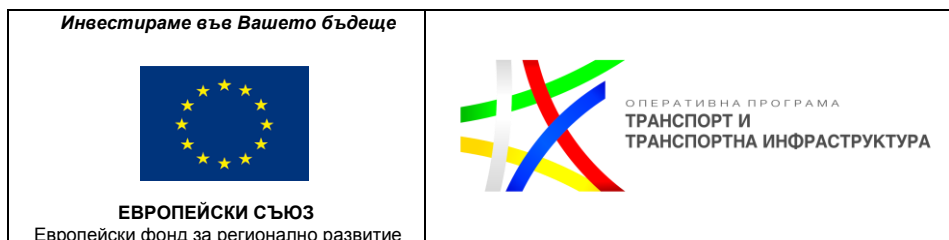


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

подкрановите пътища и настилките на пристанищния терминал е амортизирано и не е в добро състояние.

- Претоварната техника за извършване на пристанищните услуги е морално и физически остаряла и не е в добро техническо състояние.
- Кейова стена е наклонен тип и в режим на ниски води работа е силно затруднена поради ограничените възможности на кейовите кранове по отношение на товароподемност и максимално рамо на стрелата.
- Терминалът не разполага със закрити складове.
- Пристанищният терминал няма изградени ж.п. коловози и няма връзка с републиканската ж.п. мрежа.
- Връзката с републиканската пътна мрежа е затруднена

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3.2.2.6. ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С РЕГИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ В РАЙОНА НА ВИДИН

Пристанище Екопетролиум – Видин /Тайфун/

Пристанището е разположено на площ от 37 194 кв м.. Предназначено е за обработка на нефтопродукти и бункерование на кораби.

Кейовият фронт на пристанището е с дължина 77 м., което е въведено в експлоатация през 2004 г. На пристанището е обособено едно корабно място, представляващо плаваща баржа с водоизместимост 1179,5 тона и размери 77/10 м, оборудвана с техника осигуряваща приемане /товарене на течни горива. Пристанището е укрепено към брега със стоманени сваи и котвено устройство и стоманен мост с перила. Единият край на моста лежи върху ролкова количка. Пристанището е оборудвано с помпи за товарене и разтоварване на течни горива и със складова база за тяхното съхранение.

Пристанището разполага с резервоари с обща вместимост 6 700 куб.м., а именно:

- 2 бр. резервоара с вместимост 2 000 куб.м.
- 1 бр. резервоар с вместимост 700 куб.м.
- 4 бр. резервоара с вместимост 500 куб.м.

Достъп до републиканската пътна мрежа

Връзката на пристанището с националната пътна мрежа се осъществява чрез ведомствен път 15км до път Е 79.

Достъп по републиканската жп мрежата

Пристанището разполага с 2 бр. коловози и връзка с жп гара Видин.

Ро-Ро СОМАТ - Видин

Пристанище Ро-Ро СОМАТ - Видин е разположен на км. 792,700 от устието на река Дунав. Общата площ на терминала е 68 000 кв м.

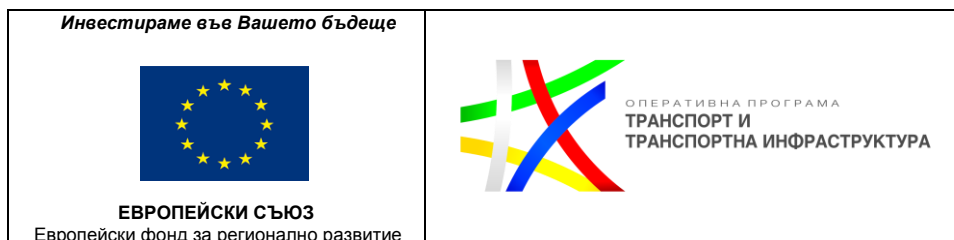
- ✓ Корабни места – 1 бр.
- ✓ Обща дължина на кейовия фронт – 47 м
- ✓ Открита складова площ – 42 000 кв.м.
- ✓ Предназначено е за обработка на ро-ро товари

Безмитна зона – Видин

Пристанище Безмитна зона – Видин е разположен на км. 793,500 от устието на река Дунав. Общата площ на терминала е 4 000 кв м.

- ✓ Корабни места – 1 + 1 понтон
- ✓ Обща дължина на кейовия фронт – 75 м.
- ✓ Закрta складова площ за наливни товари – 4 броя цистерни по 100 куб.м.
- ✓ Разполага с претоварни помпи и тръбопроводи за нефтопродукти
- ✓ Предназначено е за обработка на нефтопродукти и бункерование на кораби с нефтопродукти.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

ДДФ "Бъдин" – Видин

Пристанище ДДФ "Бъдин" – Видин е разположено на площ от 30 293 кв м.

Кейовият фронт на пристанището е с дължина 191м. с обособени две корабни места, които са изградени и пуснати в експлоатация през 1970 г.

Цялата кейова стена на пристанищния терминал е **наклонен тип**.

Таблица 6-100 Характеристики и функционално предназначение на корабните места

№ на кор. място	Предназначение	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Година на изграждане
№ 1	За обработка на насипни товари – инертни материали	80	3,00	Наклонен тип каменна зидария	1956
№ 2	За обработка на генерални и насипни товари	45	3,00	Наклонен тип каменна зидария	1970
№ 3	Шлеп понтон за приставане на собствени плавателни съдове	66	3,00	Шлеп понтон 66x8x3,50 м	

Пристанището, съгласно УЕГ, е предназначено за обработка на насипни и генерални товари. Понтонът се използва за приставане на кораби и технически плавателни съдове.

Кейова механизация и съоръжения

Кейовото оборудване се състои от 2 бр. електрически портални стрелови крана. Технически данни за кейовото оборудване са описани по-долу.

Таблица 6-101 Характеристики на кейовата механизация по корабните места

Кор. Място	Наименование	Товароподемност (т)	Обсег (м)	Междурелсие (м)	Година на въвеждане
№ 1	Кировец	16/20	30	10,5	1986
№ 2	Кировец	10/12,5	28	10,5	1973

Пристанището разполага с 7 000 кв.м. открита складова площ, която е с бетонова настилка и с допустимо натоварване до 4 т./кв.м.

В района на пристанището има и 18 000 кв.м. открита складова площ.

Видът и характеристиките на прилежащите към отделните корабни места складове и обслужващи дейността им сгради и съоръжения са следните:

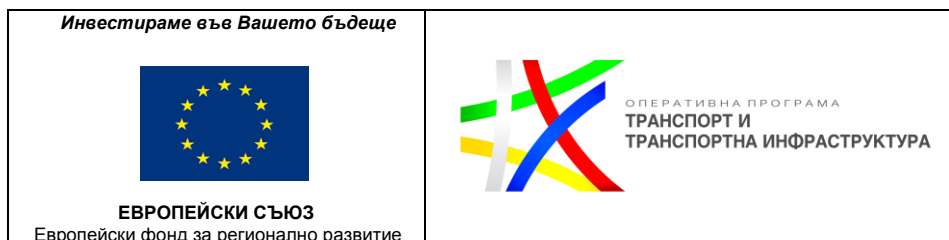
Таблица 6-102 Характеристики на прилежащите към корабните места складове

№ на кор. място	Открити складове			Закрити складове		
	Вид настилка	Площ (м²)	Натоварване (т/м²)	тип	Площ (м²)	Конструкция
№ 1	бетон	4550	10			
№ 2	бетон	1800	10			

Тилова механизация

Тиловата механизация на пристанището се състои от:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-103 Тилова механизация

№ по ред	Наименование	Брой
1.	Челни кофачни товарачи фиат хитачи	1
2.	Мотокар	1
3.	Мини челен кофачни товарач Бобкет	1
4.	Багер Катерпилар	1
5.	Булдозер Т 130	1
6.	Товарен автомобил 25 т.	1

Пристанището има локално значение за района. Товарооборота на пристанището след 2010 г. се е движел 25 до 30 хил.т./г. през 2013 г. и е преобладаващо за износ. През 2008 г. до 2010 г. са обработени от 117 до 320 хил.т./г. товари.

Достъп до републиканската пътна мрежа

Връзката на Пристанище ДДФ „Дуним“ – Козлодуй с националната пътна мрежа се осъществява чрез ведомствен път на разстояние 15км до път Е 79.

Достъп по републиканската жп мрежата

Пристанището разполага с 2 бр. коловози, които са свързани с жп гара Видин

Технологична оценка и изводи

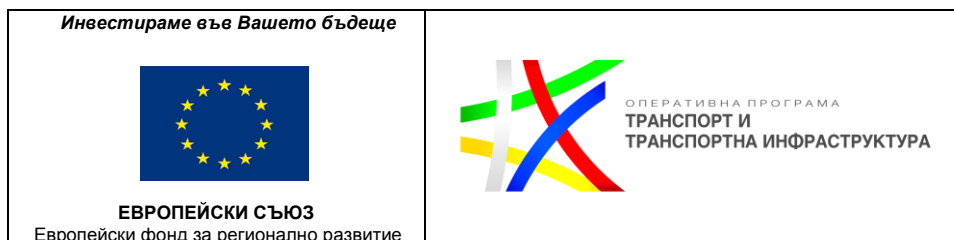
От направения по-горе анализ на техническите средства, техника и технологии на съществуващия пристанищен терминал, може да се направи извода, че това е българско речно пристанище с регионално значение, което отговаря на всички действащи норми и изисквания за изграждане и експлоатация на такива обекти.

- Технологичната структура и параметрите на отделните технологични звена и съоръжения в голяма степен са в съответствие с количествата и вида на традиционно обработваните товари и транспортни средства.
- Кейовият фронт е в съответствие с големините на различните типове кораби, осъществяващи отделните товаропотоци.
- Складовата площадка е оптимално разположена спрямо претоварния фронт.

Основните технологични проблеми, както съществуващи, така и такива които ще се появят съгласно прогнозите за развитие на товаропотока са следните:

- Кейова стена е наклонен тип и в режим на ниски води, пристаналия за обработка кораб е доста отдалечен от ръб кей, което затруднява работата на пристанищните кранове..
- Липсата на закрити складови площи ограничава възможността на пристанищния терминал да привлича товаропотоци с товари изискващи закрито съхранение.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3.3. АНАЛИЗ НА ВЪНШНИТЕ ТРАНСПОРТНИ ВРЪЗКИ

Пристанищата свързват водните пространства на Република България със сухоземната пътна и/или железопътна транспортна мрежа.

Съгласно чл. 103. (1) от ЗПВВПРБ, Пристанищата за обществен транспорт са достъпни без ограничение за всички кораби и товари.

3.3.1. ДОСТЪП ПО ВОДА

Дейностите по безопасността на корабоплаването в морските пространства и във вътрешните водни пътища на Република България се организират и координират от Изпълнителна агенция "Морска администрация".

По отношение на акваторията на всички открити български морски пристанища се прилагат изискванията на издадените от Изпълнителна агенция "Морска администрация" „Задължителни правила за морските пристанища на Република България“ (в сила от 03.07.2009 г., - ДВ. бр.50 от 3 Юли 2009г., изм. ДВ. бр.55 от 19 Юли 2011г, изм. и доп. ДВ. бр.57 от 27 Юли 2012г.).

Организацията и управлението на маневрената дейност и дейността на участниците в съответната маневра - кораби, агенти, влекачи, пилотски катери, швартовчици, стифадори и др., се осъществяват от диспечера на пилотската станция под контрола на дежурния оператор на системата за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването.

Редът за осъществяване на маневрената дейност се определя от директора на съответната дирекция "Морска администрация".

Навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата се осъществява от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура", освен в случаите, в които това е възложено на Министерството на отбраната. Всички канални такси се събират от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура".

МОРСКИ ПРИСТАНИЩА

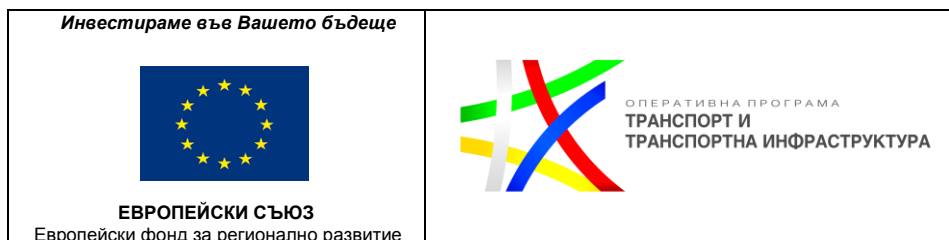
Пристанища в района на Варна

Канал 1 свързва Черно море с пристанищата, разположени във Варненското езеро и е с обща дължина от 6695 м. Построен е през 1976 г. с проектна дълбочина от 12.50 м. средно многогодишно морско ниво (т.н. Черноморска система - ЧС), (до кота -12,78 Балтийска система - БС). Фарватера на Канал 1 е добре маркиран с 9 морски и 20 канални буйове.

Влизането в канала за пристанище Варна е по фарватера, който е маркиран с буйове от 100 до 108. Дълбочината плавно се изменя от 15 м при входен буй 100 до 12,5 м на траверса на двойката буйове 105-106 при входа на Канал-1 (километър 0-500). Дъното е равно и свободно от препятствия.

Ширината на фарватера при буй 101 е 335 м, като плавно се стеснява в посока към входа на канала и при двойката буйове 103 – 104, разположени на траверса на варненския вълнолом, е 247 м, а при буйове 105 – 106, на входа на канала е 118 м, която съвпада с ширината на канала по дъното. Западно от буйове 107 – 108 (километраж от 0-130 до 0+100 ширината на фарватера

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

е 122 м, докато ширината на канала по дъното е 135 м, основно за сметка на северния откос, чиято пета до кота -12,25 е разположена северно от лявата граница на фарватера.

Фарватера на Канал 1 е добре маркиран с 20 канални буйове - буйове от 109 до 128. Плавателната дълбочина по цялата дължина на канала е 12,50 м, като с Разпореждане №58/04.02.2013 г на МТИТС - ИАМА – Варна е обявено безопасно газене на преминаващите кораби от 11,40 м.

Максимална навигационна широчина на канала е 310 м на изхода на канала във Варненското езеро между буйове 127 и 128, а минимална е 94 м между буйове 117 и 118 в подхода към Аспаруховия мост. Широчина на канала по дъното, в обсега на устоите на Аспаруховия мост е 74 м по кота -12,5 м (ЧС), главно за сметка на южния склон, който навлиза в акваторията на фарватера на около 15-17 м (километър 2+165 до 2+225).

По проект, всички комуникационни трасета пресичащи Канал 1 са положени в перспектива, като горните ръбове на дюкерите (предпазната засипка от чакъл) са съгласувани на 14.50 м. дълбочина, за да позволяват безпроблемно извършване на рехабилитационни работи и бъдещо удълбочаване на канала.

По повърхността и в дълбочина каналът е свободен от препятствия, затрудняващи маневрирането на плавателните съдове.

Навлизайки във Варненското езеро, дълбочината в границите на фарватера бързо се увеличава от -12.50 при километър 3+650 до -15,50 при километър 3+720. От там, до навлизането в Канал 2 при двойка буйове 200 и 201, по цялата дължина на езерото дълбочините са естествени, средно около -16,5 м и предоставят комфортни и безопасни условия за навигация, като ширината на фарватера (повече от 350 м в най-тесната си част) позволява разминаване и изчакване на котвена стоянка.

Канал 2 е разположен между Варненско и Белославско езера и представлява основната част от връзката Черно Море –Пристанище Варна – Запад. Общата дължина на Канал 2 е 10 188 метра с проектна дълбочина 12,30 метра (Черноморска система - ЧС), и максимална навигационна широчина – 140 м.

Каналът е прокопан до проектната си дълбочина, както във Варненско, така и в Белославско езера. Корабите преминават този канал само в еднопосочно движение с ограничение на скоростта.

Фарватера на Канал 2 е добре маркиран с 45 канални буйове - буйове от 200 до 245.

Дълбочината в преобладаващата дължина на канала е 12,0 м (ЧС), но няколко структурни и технологични прагове, ограничават плавателната му дълбочина до 11,5 м, като с Разпореждане №58/04.02.2013 г на МТИТС - ИАМА – Варна е обявено безопасно газене на преминаващите кораби от 10,5 м.

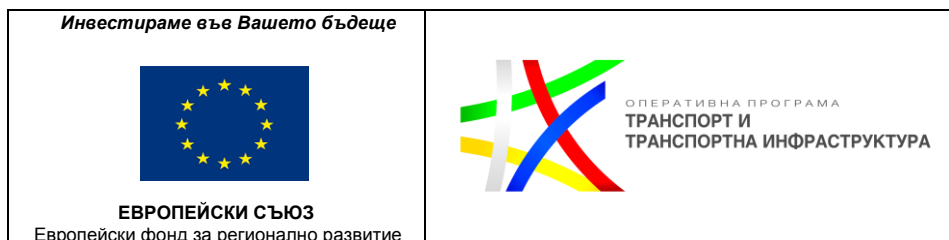
Минималната широчина на канала е 98 м, между буйове 216 и 217, до с. Страшимирово.

Корабите преминават тези канали /№1 и 2/ само в еднопосочно движение с ограничение на скоростта. Разминаването става по фарватера на Варненското езеро, където се намират и котвените стоянки за изчакване. Височината на корабите също е лимитирана, тъй като над Канал №1 преминава Аспарухов мост.

Пристанищен терминал Балчик

Пристанищната акватория на Пристанищен терминал Балчик е разположена залива на град Балчик, която е оградена от североизток от вълнолома на пристанищен терминал Балчик, северната.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Разглежданият район е с юг-югозападна експозиция и е естествено защитен от силните ветрове и вълнения. Това обуславя сравнително тихо море и благоприятства работата на вълнолома.

Подходът на корабите от корабната стоянка на Балчик не е означен с навигационни знаци и се осъществява през езерото на Балчик със задължителното ползване на пилот.

Пристанища в района на Бургас

Пристанище Бургас

Подходният навигационен канал, обслужващ пристанищен район Бургас в т.ч. и корабните места на акваторията на пристанище „Бургас – Запад“ е със следните проектни характеристики:

- Обща дължина на подходния навигационен канал до акваторията на Терминал №2А – 5150 м.
- Ширина на подходния навигационен канал – 150 м (150);
- Дълбочина на подходния навигационен канал – 15,50 м ;
- До акваторията на подхода към стар КНТ – 2900 м;(150)
- До акваторията на Терминал №2А - 5150 м;(150)
- До акваторията на пристанище „Запад“ - 6450 м;(150)

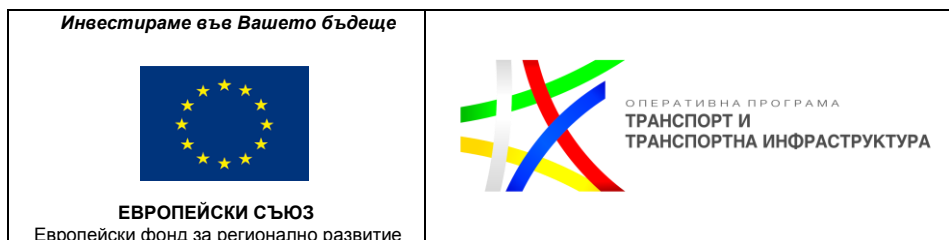
Проектната дълбочина на подходния навигационен канал до зоната за маневриране към Терминал 2А и проектната дълбочина на оперативната акватория на терминала, пред кейовата стена са, като следват:

- за подходния навигационен канал и корабни места №№ 31 и 32 -15,50 м, при нивелетна кота на г.р. основна заскалявка по БНС -15,78 м;
- за корабно място № 30 – 11,50м при нивелетна кота на г.р. основна заскалявка по БНС -11,78м;

Проектната дълбочина на подходния канал, към акваторията на „Източен басейн“, след отклонението от подхода към Терминал 2А, на зоната за маневриране на плавателни съдове в акваторията и проектната дълбочина на оперативната акватория на корабни места №№ 22, 23, 24 пред кейовите стени, съгласно установените от ТД „Морска администрация – Бургас“ дълбочини и в съответствие с издаденото Разпореждане №1/28.03.2012 г. на ТД„МА“-Бургас, са като следват:

- за подходния навигационен канал към акваторията на „Бургас-Запад“ и зоната за маневриране на плавателни съдове в акваторията -11,50 м, при нивелетна кота на дъното по БНС -11,78 м; допустимото „газене“ на корабите е 11,0 м!
- за корабни места №№ 22, 23, 24 – 11,50м при нивелетна кота на г.р. основна заскалявка по БНС -11,78м; допустимото газене на корабите е 11,00 м!
- обръщателния кръг за развъртане на кораби в акватория на „Бургас-Запад“ - при извършването на маневри на корабите стриктно да се спазва условието на раздел II, т.2 на издаденото Разпореждане №1/10.06.2014 г. на ТД„МА“-Бургас.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

РЕЧНИ ПРИСТАНИЩА

Правният статут за ползването на р. Дунав е уреден с Конвенцията за режима на корабоплаването по река Дунав². Тя има значение за всички дунавски държави, но водният транспорт е от изключителна важност и за другите страни, без достъп до нея. В чл. 1 е посочено, че река Дунав е свободна за корабоплаване за всички държави в света. Крайбрежните държави имат задължението да поддържат безопасното корабоплаване и да си обменят информация. Плаването на военни кораби на недюнавски държави е забранено. В чл. 27 от Конвенцията за режима на корабоплаването по река Дунав е уредена свободата на транзитно преминаване.

Между България и Румъния има 167 острова, като част от тях са по средата на фарватера на реката, който пък се променя. Между двете страни има сключена Конвенция за определяне речната граница между България и Румъния³, както и Споразумение между Правителството на Република България и Правителството на Румънската република относно поддържането и подобряването на фарватера в българо-румънския участък на река Дунав, съставено в София на 29.11.1955 г.

Съгласно Правилата за плаване по река Дунав⁴ и специалните препоръки на Дунавската комисия към компетентните власти на крайдунавските държави за прилагане на основните положения за плаване по реката - чл. 3.10, т. 5 - тласканите състави, на които размерите по дължина не превишават 110 м и по широчина 12 м, както и свързаните групи, на които максималните размери по дължина не превишават 110 м, и по широчина 12 м, се приемат като единични моторни кораби с тези размери.

След изграждането на Рейн - Майн - Дунав в Германия през 1991 година реката става част от трансевропейски воден път от най-голямото световно пристанище Ротердам на Северно море до Сулина на Черно море. Това прави обща дължина от 3 500 км. Количеството стоки, транспортирани по Дунав, се увеличава до около 100 млн. тона през 1997 г.

Двата най-важни тесни участъка за корабоплаване са при остров Белене (ркм 577 - 560) и в отсечката между пясъчната плитчина при Карагеорге и Черна вода (ркм 344 - 300).

Наличната "плавателна" дълбочина при остров Белене (ркм 576 - 561) се снижава до 18 dm, докато ширината на канала при ниски води е ограничена до 40 - 60 m. При този остров се прилага само едноточно корабоплаване. Средната продължителност на периодите с ННД под 25 dm е около 80 дни, при максимум от 120 дни.

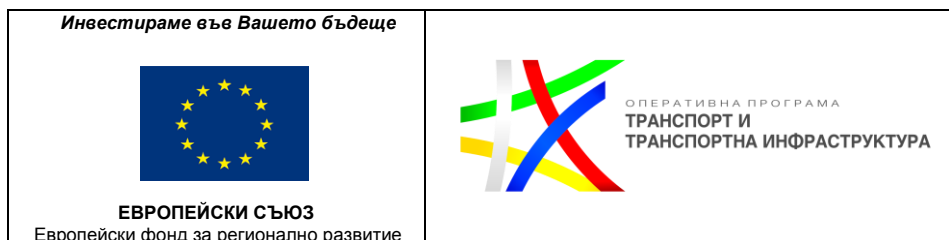
Пясъчната плитчина при Карагеорге (ркм 344 - 343) е най-проблематичната теснина, разглеждана в настоящия проект, наличната навигационна дълбочина тук е само 14.5 dm с минимални стойности, достигащи 7 до 8 dm. Няма налична дълбочина от средно 25 dm за период от около 90 дни в годината, с периоди, достигащи до максимум 150 дни. Вследствие на това, кораби, плаващи към пристанище Констанца от места в горното течение (или в обратна посока), трябва да направят отклонение през Борсея и ръкава Бала, като по този начин увеличават плавателното разстояние с около 10 км.

² подписана в Белград и Допълнителния протокол към нея, подписан в Белград на 18.08.1948 г., ратифицирани с Указ № 11 на Президиума на Великото народно събрание от 03.01.1949 г. - ДВ, бр. 112 от 1949 г., в сила за Република България от 11.05.1949 г. (обн., бр. 112 от 18.05.1949 г.)

³ съставена в София на 14.01.1908 г., ратифицирана с Указ № 22 от 1908 г. (обн., ДВ, бр. 104 от 1908 г.)

⁴ обн., ДВ, бр. 35 от 2013 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

В този участък се извършва редовно драгиране за поддръжката му, с цел да се подобрят условията за корабоплаване. Въпреки това, седиментацията в тази точка е много висока и условията за корабоплаване се влошават твърде бързо. Подобни са условията и при остров Фермекачул (ркм 323 - 317).

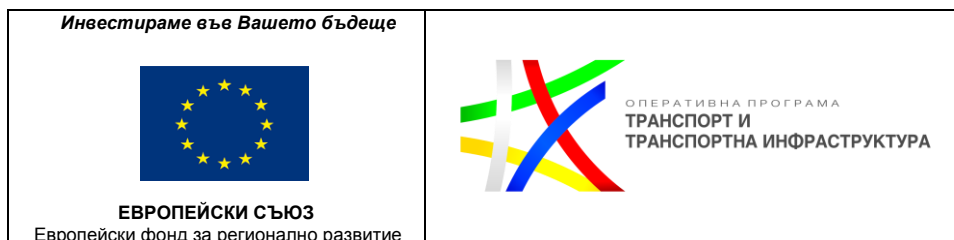
Максимално допустимите размери на тласкани конвои по Дунава между Силистра и Джурджуни (ркм 375 - 239) са установени от румънското Управление по морско корабоплаване и посочват, че големи конвои, плаващи по Дунава, трябва да бъдат разделени на по-малки части, за да отговорят на допустимите размери за конвои за ръкавите Борсея и Бала, Конвои, плаващи от и до Констанца също трябва да бъдат преконфигурирани, за да отговорят на премните размери на тези ръкави. Следователно, подобряването на условията за корабоплаване по Долен Стар Дунав е от съществено значение, за да се подпомогне развитието на речния транспорт.

Задълженията на България, съгласно правилника за плаване по българския участък на река Дунав и специалните препоръки на Дунавската комисия към компетентните власти на крайдунавските държави за прилагане на основните положения за плаване по реката са:

- осигуряване регламентирани габарити на корабоплавателния път в българския участък, а именно – дълбочина на пътя минимум 2,50м при ниско корабоплавателно ниво, ширина 180м и радиус на кривите 1500м, при всякакви условия – през тъмната и светла част на денонощието, при високи и ниски водни нива, при намалена видимост и лоши метеорологични условия;
- целогодишно поддържане параметрите на корабоплавателния път по фарватера, като воден път с международно значение кл. VII /съгл. Резолюция 22, 29 и 30 на работната група по вътрешен воден транспорт към ЕИК на ООН и препоръките на Дунавската комисия/.
- тласканите състави, на които размерите по дължина не превишават 110 м и по широчина 12 м, както и свързаните групи, на които максималните размери по дължина не превишават 110 м, и по широчина 23 м, се приемат като единични моторни кораби с тези размери.

3.3.2. ДОСТЪП ПО СУША

Съществуващите автомобилни и Железопътни връзки на пристанищата и пристанищните терминали в отделните пристанищни райони са дадени в следващите таблици.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

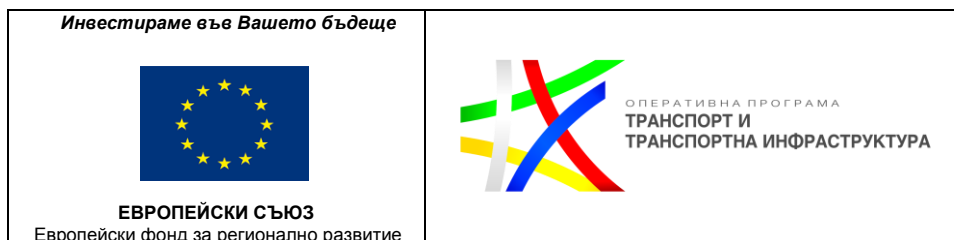
Таблица 6-104 Сухопътни връзки на пристанищата и пристанищните терминали в района на Бургас

Пристанища и Пристанищни терминали в района на Бургас		
Наименование	Железопътни връзки	Автомобилни връзки
Пристанищен терминал Бургас-изток	чрез електрифицирана жп линия от гара „Владимир Павлов“	от/към зоната на морска гара и яхтклуба до бул. „Княз Ал. Батенберг“
Пристанищен терминал Бургас изток2		<u>Западен вход</u> , откъдето започва ул. „Крайезерна“
Пристанищен терминал Бургас-запад		<u>Западен вход</u> , откъдето започва ул. „Крайезерна“
Пристанищен терминал Росенец	няма	Технологични тръбопроводи до складовата база Посредством 3 км автомобилен път терминалът е свързан с републиканската пътна мрежа към главен път Е - 87 в участъка Бургас-Созопол. Отклонението е тясно (около 5 - 7 м) и с много остри завои.
Пристанищен терминал Несебър	няма	От ул. „рибарска“ № 117 по ул. „Анжело Ронкали“ Несебър
Пристанище Кораборемонтен завод „Порт Бургас“	От гара „Владимир Павлов“ през пр-ще Бургас и индустриален ж.п. коловоз.	Чрез ул. „Индустриална“ Бургас
Пристанище Порт България УЕСТ	От гара „Владимир Павлов“ през пр-ще Бургас и индустриален ж.п. коловоз.	Чрез ул. „Индустриална“ Бургас
Пристанище Бургаски корабостроителници „Южен кей – Л“	няма	Чрез ул. Владимир Вазов и ул Чаталджа, гр. Бургас
Пристанище Трансстрой Бургас	От гара „Владимир Павлов“ през пр-ще Бургас и индустриален ж.п. коловоз.	Чрез ул. „Индустриална“ Бургас

Таблица 6-105 Сухопътни връзки на пристанищата и пристанищните терминали в района на Варна

Пристанища и Пристанищни терминали в района на Варна		
Наименование	Железопътни връзки	Автомобилни връзки
Пристанищен терминал Варна-изток	чрез електрифицирана жп линия от товарна гара Варна – запад	от/към зоната на морска гара и яхтклуба до булевард „Приморски“ 3-12, гр.Варна
		<u>Източен вход</u> до булевард „Приморски“ 3-12
		<u>Западен вход</u> , през надлеза на бул. Хр. Ботев и магистрала Черно Море
Пристанищен терминал Варна-запад	През гара Повеляново	<u>На 1.2 км от път 2008</u>
Ферибот Варна	Ж коловоз до гара Разделна	Път 9004 за Белослав
Пристанищен терминал Леспот	чрез ж.п. коловоз до гара Езерово	през естакада над ж.п. линията се свързва с път 2008 I-2-/Девня – Варна/
Пристанищен терминал ТЕЦ Варна	Няма пряка връзка	Няма пряка връзка. Осъществява се през територията на ТЕЦ до път 2008
Пристанищен терминал Петрол-Варна	има връзка чрез индустриален ж.п. до товарна гара Варна – запад	Няма пряка връзка. Осъществява се през вътрешните пътища на складовата база на „Варна Сторидж“ ЕООД. до бул. Хр. Ботев

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



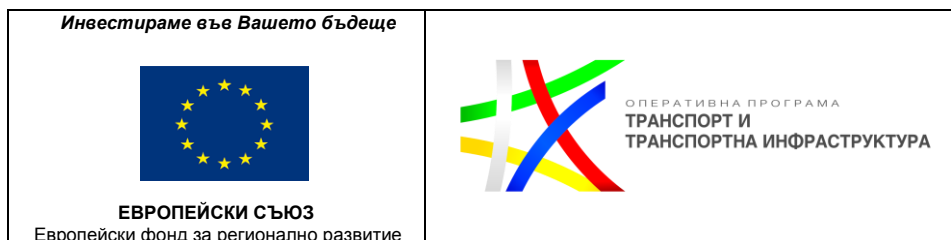
Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пристанища и Пристанищни терминали в района на Варна		
Наименование	Железопътни връзки	Автомобилни връзки
Пристанищен терминал Балчик	Няма връзка	посредством ул. Черно море и ул. Приморска, гр. Балчик
Пристанище Одесос ПБМ – Варна	товарна гара Варна – запад	бул. Хр. Ботев
Терминал за базови масла, част от Пристанище ПЧМВ – Варна	чрез индустриален ж.п. до товарна гара Варна – запад	чрез ведомствен път до бул. Хр. Ботев
Пристанище ПЧМВ – Варна	няма	чрез ведомствен път до бул. Хр. Ботев

Таблица 6-106 Сухопътни връзки на пристанищата и пристанищните терминали в района на Русе

Пристанища и Пристанищни терминали в района на Русе		
Наименование	Железопътни връзки	Автомобилни връзки
Пристанищен терминал Русе-изток	чрез електрифицирана жп линия от товарна гара Варна – запад	Бул. „Тутракан“ с шосе 21 - Русе – Силистра; бул. „Тутракан“ с шосе Е 85 - Русе – В. Търново, а след град Бяла и с шосе Е 83 за гр. София. Ро-ро терминала има саостоятелна връзка с бул. „Тутракан“
Пристанищен терминал Русе-запад	Посредством ж.п. връзка с обслужващата гара „Русе – Запад“	посредством ул. „Матей Стойков“ и бул. „Трети март“ – за София и Велико Търново, а чрез бул. „България“ и бул. „Хр. Ботев“ – за Варна и Бургас
Пристанищен терминал Русе-център	покрай пристанището преминава жп линия	по улица „Пристанищна“, жп прелез и пешеходна алея с ширина 4 м.
Пристанищен терминал Свищов	граница на запад с ж.п. гара Свищов	Чрез преминаващия покрай пристанищния терминал второкласен път II-52
Пристанищен терминал Сомовит	пристанищния терминал граничи с жп гарата в Сомовит	чрез асфалтов път до Републикански път II-11
Пристанищен терминал Тутракан	Няма жп	чрез асфалтов път до ул. Димитър Благоев
Фериботен терминал Никопол	Няма жп	свързан с първостепенния път Никопол – Плевен
Фериботен терминал Силистра	Няма жп	чрез отбивка в дясно от второкласен път II-21 Русе - Силистра на около 200 м. преди с. Айдемир
Пътнически терминал Силистра	Няма жп	през градската пътна инфраструктура, основния подход е през ул. „Хр. Смирненски“
Пристанище „Ист поинт - Силистра“	Няма жп връзка	през градската пътна инфраструктура, ул. „Мирчо Лъсков“ и ул. „Капитан Мамарчев“
Пристанище „Силистра - Поларис 8“	Няма жп връзка	Връзка с ул. „Харалампи Джамджиев“
Пристанище „Силистра - Лесил“	пристанището има жп линия в межуелсието на подкр. път и в тила	чрез отбивка в дясно от второкласен път II-21 Русе - Силистра на около 200 м. преди с. Айдемир
Пристанище „Русе - нефтоналивен терминал Арбис“	Има наличие на жп връзка	чрез ведомствен път на 1200 м до път II-21 Русе - Силистра
Пристанище „Порт Булмаркет - Русе“	Има наличие на жп връзка. Има наличие на жп линии в близост	чрез ведомствен път 1200 м до път II-21 Русе - Силистра
Пристанище „Русе - безмитна зона“	Няма пряка жп връзка. Има наличие на жп линии в близост	чрез ведомствен път 1500 м до път II-21 Русе - Силистра
Пристанище „Дубъл Ве Ко - Русе“	Няма пряка жп връзка	чрез ведомствен път 1500 м до път II-21 Русе - Силистра

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Пристанища и Пристанищни терминали в района на Русе		
Наименование	Железопътни връзки	Автомобилни връзки
Пристанище „Дунавски драгажен флот - Русе“	Няма жп връзка	чрез ведомствен път 1500 м до бул. Тутракан
Пристанище „Пристис“	покрай пристанището преминава жп линия	по улица „Пристанищна“, през жп прелез и пешеходни алеи
Пристанищен терминал „ТЕЦ - Свилоза“	Има наличие на жп връзка	вътрешнозаводските пътища на „Свилоза“ АД и външен път до второкласен път II-52
Пристанищен терминал „Свилоза“	Има наличие на жп връзка	вътрешнозаводските пътища на „Свилоза“ АД и външен път до второкласен път II-52
Пристанище „Белене“	Има наличие на жп връзка	Път Белене –Ореш на 10 км от второкласен път II-52
Пристанище „Никопол“	Няма връзка с жп	свързан с първостепенния път Никопол – Плевен
Пристанище „Петрол - Сомовит“	2 бр. коловози и връзка с жп линията Сомовит-Черковна	

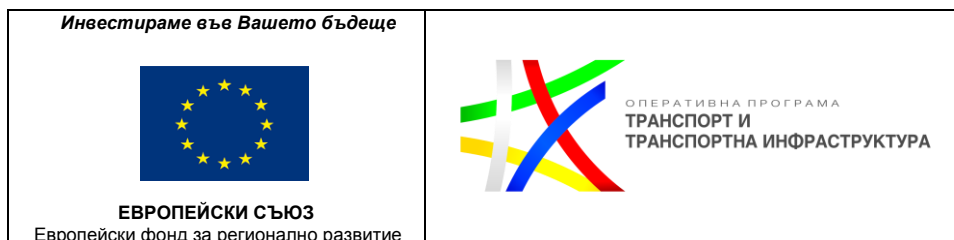
Таблица 6-107 Сухопътни връзки на пристанищата и пристанищните терминали в района на Лом

Пристанища и Пристанищни терминали в района на Лом		
Наименование	Железопътни връзки	Автомобилни връзки
Пристанищен терминал Лом	Пряка връзка с гара Лом	Разполага с два входа към ул. Пристанищна
Пристанищен терминал Оряхово	бил е свързан с жп. мрежа чрез теснолинейка, която е премахната и релсите са демонтирани.	Пряка връзка с крайдунавският път от Оряхово за Никопол и Свищов - път II-15,
Фериботен комплекс - Оряхово	Няма връзка с жп	Чрез ул. Дунав и ул Драгоман. От Оряхово до Враца минава път II-15,
ДДФ "Дуним" - Козлодуй	Няма връзка с жп	чрез ведомствен път 15км до път II-11 Оряхово-Лом

Таблица 6-108 Сухопътни връзки на пристанищата и пристанищните терминали в района на Видин

Пристанища и Пристанищни терминали в района на Видин		
Наименование	Железопътни връзки	Автомобилни връзки
Пристанищен терминал Видин-юг	няма изградени ж.п. коловози	С републиканската пътна мрежа е свързан чрез тесен общински път.
Пристанищен терминал Видин-център	Няма връзка с жп Връзка през уличната мрежа до гара Видин	пътни и пешеходни алеи през които се стига до крайречната улица «Дунавска».
Пристанищен терминал Видин-север	ведомствен индустриален жп. коловоз с дължина 1232 м с връзка с новоизградената скоростна жп. линия към „Дунав мост - 2“	свързан с републиканската пътна мрежа чрез път 5 км до път Е 79.
Фериботен комплекс Видин	Наличие на съществуваща жп гара свързана с Ферибота	свързан с републиканската пътна мрежа чрез път 4 км до път Е 79.
Пристанище Екопетролиум – Видин /Тайфун/	2 бр. коловози и връзка с жп гара Видин	чрез ведомствен път 15км до път Е 79.
Ро-Ро СОМАТ - Видин	Няма връзка с жп	свързан с републиканската пътна мрежа чрез път 4 км до път Е 79.
Пристанище Безмитна зона – Видин	Няма пряка връзка с жп	свързан с републиканската пътна мрежа чрез път 5 км до път Е 79
Пристанище ДДФ"Бъдин" – Видин	2 бр. коловози и връзка с жп гара Видин	чрез ведомствен път 15км до път Е 79

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3.3.3. ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА ПРОБЛЕМИТЕ С ВЪНШНИТЕ ТРАНСПОРТНИ ВРЪКИ

3.3.3.1. ПРОБЛЕМИ С ДОСТЪПА ПО ВОДА ЗА МОРСКИТЕ ПРИСТАНИЩА

За пристанища в района на Варна съществуващите ограничения са основно от навигационните условия в Канал 1 и Канал 2. Корабите преминаващи по тези канали /№1 и 2/ се движат само в еднопосочно движение с ограничение на скоростта. Разминаването става по фарватера на Варненското езеро, където се намират и котвените стоянки за изчакване. Има наложено ограничение за маневри през нощта (за съдове с дължина над 200 м.);

Височината на корабите е лимитирана от височините на преминаващите над Канал №1 Аспарухов мост и въздушен електропровод. Еър-драфта под Аспарухов мост (при температура 5 градуса по Целзий – 44,14 м, а над 5 градуса – 43.04 м.), въздушните електропроводи над Канал 2 (при температура 5 градуса по Целзий – 43.90 м, а над 5 град – 41.78м) и акваторията пред кейовете ограничават големината на приеманите кораби;

Друг проблем се явява периодичното намаляване на проектните дълбочини, което се получава в следствие на хидродинамичните процеси в бреговите зони на варненския залив, Белославското и Варненското езера и транспортната дейност на пристанището. Важно условие, което влияе на количеството наноси в каналите и особено в Канал 2 е наносната дейност от вливащите се реки и дерета. В края на Канал 2 е устието на р. Провадийска след Утаителя, която допринася за допълнително затлачване на канала и оперативната акватория на Варна-Запад.

За пристанища в района на Бургас параметрите на подходните плавателни канали и пристанищни акватории съответстват на големините на корабите които се обработват на отделните корабни места. Ограничителен фактор за големината на корабите е не толкова от плавателните канали, колкото от съществуващите параметри на кейови стени, които не позволяват увеличаване на дълбочините пред тях.

За корабните места на Терминал 2А възможностите на които са за приставане на големи кораби, проблемите произхождат от съществуващите условията за маневриране (липса на обръщателен кръг).

Другият проблем за периодичното намаляване на проектните дълбочини са наносите в каналите, които се формират в следствие на хидродинамичните процеси в бреговите зони на Бургаския залив и транспортната дейност на пристанището. Важно условие, което влияе на количеството наноси в каналите и особено в Бургас Запад, е наносната дейност от вливащият се канал от езеро „Вая“, което допринася за допълнително затлачване на акваторията на терминал Бургас –Запад.

3.3.3.2. ПРОБЛЕМИ С ДОСТЪПА ПО ВОДА ЗА РЕЧНИТЕ ПРИСТАНИЩА

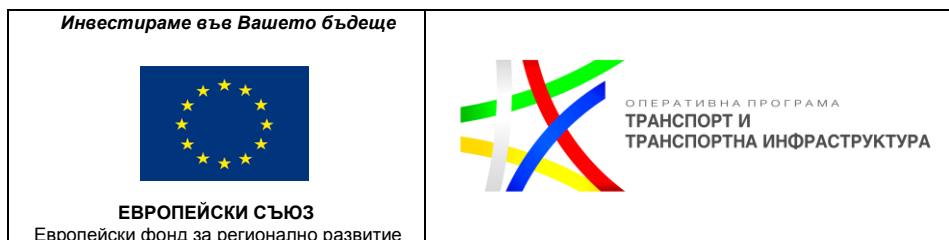
По фарватера на река Дунав от общия Българо-Румънски участък има някои участъци, които не отговарят на международните стандарти, поставени в Дунавската комисия.

Двете най-критични зони за корабоплаването по река Дунав са:

- Участък Белене (ркм 576 – 561), където плавателната дълбочина снижава до 18 dm. докато ширината на канала при ниски води е ограничена до 40 - 60 m.;
- Участък Батин (ркм 530 – 515), където броят дни за година, в които дълбочина на фарватера е под 25 dm за 2015г. -124 дни, а за 2011год е бил 206 дни.

Съществуващите навигационни проблеми повишават рисковете и ограничават общия капацитет на плавателния път според ЕС стандарти, изразяващо се в ограничаване газенето на корабите, ограничаване превозната товароносимост на речния флот и загуба на атрактивност на реката като ключов транспортен коридор.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



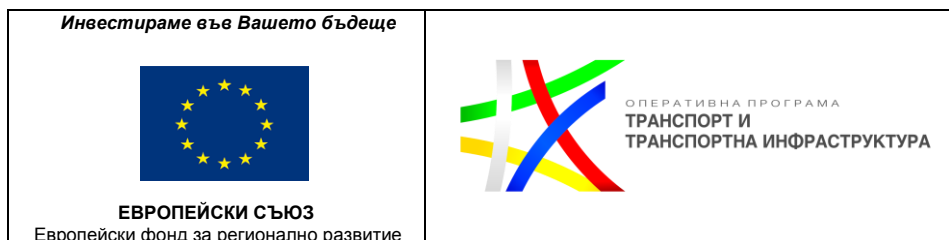
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3.3.3.3. ПРОБЛЕМИ С ДОСТЪПА ПО СУША

От посочените в горните таблици данни е видно, че някои от пристанщните терминали и пристанища с регионално значение нямат достъп до железопътната мрежа. Това за някои от пристанищата е доста негативно и налага целия товарооборот от и към страна суша да се осъществява чрез товарни автомобили.

Най-негативно това се отразява на пристанищата и пристанищните терминали, които са разположени в урбанизирани територии и целия автомобилен поток преминава през съответните улици на населените места. Освен нарушаване на здравната среда за съответното население, недостатъчната пропускателна способност на улиците от съответните маршрути води до големи задръствания и затруднения за товарни автомобили и неефективност за превозвачите. Всичко това прави пристанищата непривлекателни за отделните товародатели и спедитори.

Интермодалните терминали, свързващи пристанищата към железопътната мрежа са недоразвити.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

4. КАПАЦИТЕТ НА ЕЛЕМЕНТИТЕ НА ПРИСТАНИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА. ОЦЕНКА НА НИВОТО НА ПРЕДЛАГАНЕ НА ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ.

4.1. ОСНОВНИ ФАКТОРИ, ВЛИЯЕЩИ ВЪРХУ КАПАЦИТЕТА

Основният параметър за наличност на услугите за едно пристанище (пристанищен терминал) е неговата пропускателна способност.

Пропускателната способност на един пристанищен терминал е комплексен показател и зависи от много обективни и субективни фактори и условия.

За да се определи максимално точно пропускателната способност е необходимо да се знаят техническите и технологични характеристики и капацитетни възможности на всички структурни звена от технологичната схема за процеса на обработка, както и всички други обективни и субективни фактори и условия, характеризиращи експлоатацията на пристанищния терминал. Основно това са:

- Вида и технико-експлоатационните характеристики на кейовите и тилови претоварни съоръжения;
- Видове на товари с техните количествени съотношения и съответните физикохимични качества и специфични изисквания относно транспорт, товаро-разтоварна обработка и съхранение;
- Необходимо е да се знае големината на корабите, които ще се обработват, както и честотата на техните посещения, максималното и средно тегло на корабната товарна партида;
- Техническите характеристики на кейовите хидротехнически съоръжения и максималната големина за корабите, които могат да пристават;
- От особено важно значение за правилно пресмятане на пропускателната способност на корабно място е определяне на оптималните стойности на коефициента на неговата използваемост, процента на неработните дни в годината, коефициента на неритмичност на съответните видове товари.

Колкото по-точни са значенията на комплекса от изредените необходими данни, толкова по-близка до действителността ще бъде пресметнатата пропускателна способност.

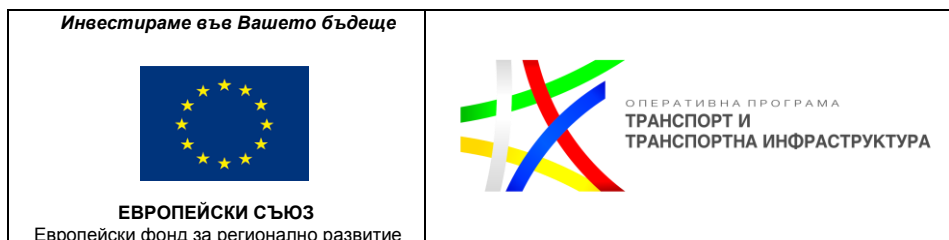
Безспорно е, че кейовите претоварни зони са основните звена в технологичната структура на едно пристанище. Въз основа на техния вид и технико-експлоатационни характеристики се определят състава и параметрите на останалите звена в технологичните схеми, необходими за осъществяване на завършен процес по приемане, складиране и експедиция на очакваните количества товари.

Кейт е основното хидротехническо пристанищно съоръжение, на което могат да пристават корабите осъществяващи товарооборота по вода.

Дължината на кейовия фронт и дълбочината на прилежащата акватория са основните параметри, от които зависи максималната големина на корабите, които могат да пристават и броя на обособените корабни места за едновременно обработка на пристаналите кораби, с което се преопределят капацитетните възможности на едно пристанище.

Кейт сам по себе си няма пропускателна способност. На кейа може да се швартова кораб. Едва когато конкретния кей се съоръжи със съответстващо на кораба и обработвания товар технологично оборудване и се обвърже технически, технологично и организационно във времето и пространството с тиловите транспортно-манипулационни и складови съоръжения, може да се пресметне каква е пропускателната способност на едно пристанище.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

В съответствие с изложените методически принципи, други важни фактори от които се определят пропускателните способности на отделните структурни звена на един пристанищен терминал са както следва:

➤ **Относно Кейовата пропускателна способност:**

При обработката на товарите едни от основните фактори и условия от които зависи пропускателната способност са следните:

- Средните корабни партии;
- Честотата на корабопосещенията;
- Навигационните условия в годината;
- Структура на различните видове технологии – директни/индиректни;
- Степента на обезпеченост на пристанищата със складове, техните размери, вместимост и териториалното разположение спрямо кейовете, средно време на съхранение и наличието на подходящо оборудване;
- Обезпеченост с тилови претоварни фронтове, обособени към всяка от отделните складови зони, съдържащи строително-технически и технологични съоръжения с необходимите площи за маневриране и позициониране на транспортните средства и технологичното оборудване за товаро-разтоварна дейност;
- Съществуващо състояние на Входно-изходните зони със съответните пътни платна за влизане и излизане на/от пристанищната територия и връзката със съществуващите железопътна и пътна мрежи заедно със всички необходими сгради и съоръжения с пропускателен и контролен режим;
- Обезпеченост с вътрешните жп и автомобилни пътища, които са елемент от комуникационно транспортната схема на пристанищната територия и техните възможности за осигуряване на безпрепятствен и удобен достъп на сухопътните превозни средства и мобилната пристанищна техника до всички структурни звена на пристанищния терминал - складови зони и съоръжения, кейови и тилови претоварни фронтове и др. сгради и съоръжения с обслужващ характер.
- Климатично-метеорологичните особености на района;
- Месечна неравномерност;
- Принципната организация на работа на терминала – режим на работа в денонощие, седмица и година;
- Нормативни изисквания и ограничения.

➤ **Складова пропускателна способност:**

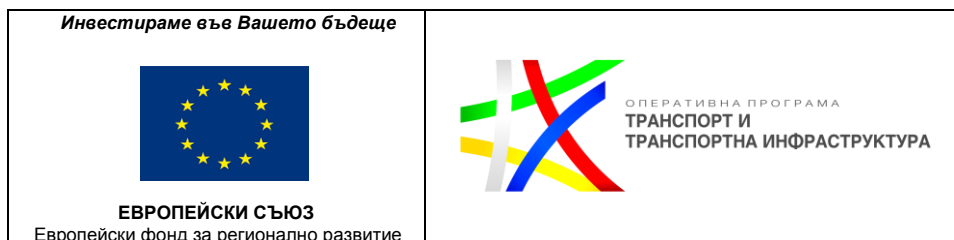
Складовете се явяват едни от важните съставни части на пристанищните терминали. От степента на обезпеченост на пристанищата със складове, тяхното разположение спрямо кейовете, наличието на подходящо оборудване и удобства за експлоатация в значителна степен се предопределят количествените и качествените показатели за работата на пристанището.

Складовите пропускателни способности зависят от типа на съответните складове, техните размери, вместимост и териториалното разположение и средно време на съхранение и схеми на механизация и складиране на товарите.

Относно определянето на пропускателната способност на пътничкопотока

При определяне на пропускателната способност на едно пристанищно съоръжение за обработка на пътици и пътнически кораби има изключително високата степен на условност,

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

тъй като зависи от наличието и характера на пътничкопотока (краен пункт на прехода, град, имащ туристическо значение или междинна спирка, големина на пасажерските кораби и среден брой на слизащи/каващи се пътници и др.).

В реалността, почти винаги голяма част от необходимите данни, **динамично се изменят** във времето или просто няма достоверни такива.

На практика, определянето на пропускателната способност на пътничкопотока в голяма степен представлява разработване на прогноза и в нея винаги има елемент на експертна оценка, базирана на постигнатата производителност за определен период от време на подобни пристанища, когато условията са в определено най-благоприятно съотношение и подходящо оборудвано и експлоатирано корабно място.

4.2. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА МАКСИМАЛНАТА ПРОПУСКАТЕЛНА СПОСОБНОСТ НА ПРИСТАНИЩАТА И ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ.

Претоварният капацитет при сега действащите технологии и технически средства се оценява на около:

- 62,728 млн. т. товари в морските пристанища и
- 22,472 млн. т. – в речните.

Така оценяваният капацитет е значително над обемите на товаропотоците, които са обработвани през последните 9 години.

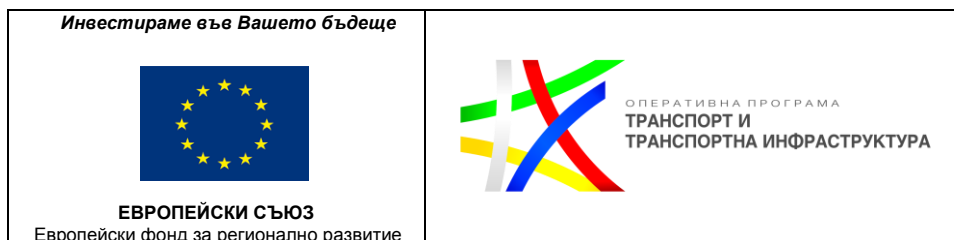
Обобщените данни от направените технологични пресмятания за пропускателната способност на отделните пристанища и пристанищни терминали са посочени в долните таблици:

МОРСКИ ПРИСТАНИЩА

Таблица 6-109 Пропускателна способност на пристанищните терминали, част от пристанище с национално значение Бургас

Пристанищни терминали, част от пристанище с национално значение Бургас			Пропускателна способност	
Наименование	Предназначение съгласно УЕГ	Кейови претоварни машини /броя/	Товари т/г.	Пътници бр/г.
Пристанищен терминал Бургас-изток	За генерални и насипни товари, като 39 % - генерални и 61 % - насипни; За пътници	17 броя ел. портални пристанищни крана с товароподемност от 6 до 20 тона	2 549 000	195 220
Пристанищен терминал Бургас изток-2	Обработка на генерални, насипни, контейнери, ро-ро и наливни товари	4 бр. ел. портални пристанищни крана 4 бр. портални пристанищни крана и 2 бр. грайферни разтоварачи тип "VASU".	9 350 000	
Пристанищен терминал Бургас-запад	За генерални и насипни товари, и контейнери	9 ел. портални пристанищни крана с товароподемност до 20 тона, два мобилни крана тип с товароподемност 100 тона и една зърнотоварачна машина	2 817 168	
Пристанищен терминал Росенец	За наливни товари	4 бр. специализирани претоварни ръкави на пирс №2; гумени шлангове на Пирс № 3; механизирани задвижвани гумени шлангове на пирс № 1	16 500 000	
Пристанищен терминал Несебър	За пътници			83 666
ОБЩО за ПТ с национално значение БУРГАС			31 216 168	278 886

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

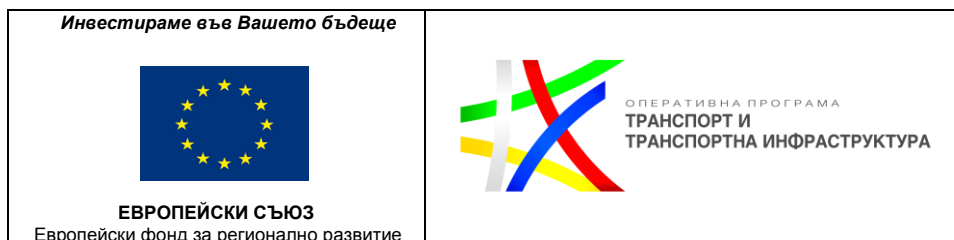
Таблица 6-110 Пропускателна способност на пристанищата с регионално значение в района на Бургас

Пристанища с регионално значение в района на Бургас			Пропускателна способност	
Наименование	Предназначение съгласно УЕГ	Кейови претоварни машини /броя/	Товари т/г.	Пътници бр/г.
Кораборемонтен завод „Порт Бургас“	за обработка и съхранение на генерални и насипни товари	3 бр. релсови ел.портални крана; 1 бр мобилен прист. кран	677 758	
Порт България УЕСТ	Обработка на генерални, насипни и неопасни наливни товари, ро-ро	четири пристанищни крана с товароподемност 6 - 12 тона	653 522	
Бургаски корабостроителници „Южен кей – Л“	за обработка и съхранение на генерални, насипни и наливни товари	1 бр. ел.пристанищен кран с товароподемност 16 тона, както и три мобилни хидравлични багера: „Зенебоген“ - 1 бр. и „Фукс“ - 2 бр.	900 000	
Трансстрой Бургас	за обработка и съхранение на генерални и наливни товари от хранителен произход и поща	2 бр. мобилни крана	206 779	
Пристанище Ахтопол				12 000
Пристанище Поморие				46 000
Пристанище Царево				8 000
ОБЩО за П-ща с регионално значение БУРГАС			2 438 059	66 000

Таблица 6-111 Пропускателна способност на пристанищните терминали, част от пристанище с национално значение Варна

Пристанищни терминали, част от пристанище с национално значение Варна			Пропускателна способност	
Наименование	Предназначение съгласно УЕГ	Кейови претоварни машини /броя/	Товари т/г.	Пътници бр/г.
Пристанищен терминал Варна – Изток	За генерални и насипни товари, и пътници	25 броя релсови ел. портални стрелови пристанищни кранове; 1 бр. специализиран контейнерен „Пасико“; 1 бр. товарачна машина за зърно с производителност 300 тона/час	5 835 006	160 359
Пристанищен терминал Варна запад	За генерални, насипни товари и наливни товари	25 бр. ел.портални кранове; 4 броя мобилни стрелови кранове- 75 тона и 100 тона, 2 бр. портални за обработка на контейнери - 35 тона и 3 бр претоварни машини тип PVH за насипни товари и торби.	13 739 038	
Пристанищен терминал ТЕЦ-Варна	За насипни товари - въглища	6 бр. стрелови ел. портални	1 826 637	
Пристанищен терминал Леспорт	За генерални, насипни товари	5 бр. релсови ел. портални стрелови пристанищни кранове	1 300 000	
Фериботен комплекс - Варна		с 2 гнезда, оборудвани с два преходни моста за връзка на сухоземните ж.п. линии с тези на палубите на корабите.	3 500 000	
Пристанищен терминал Петрол-Варна	нефт и нефтопродукти	механизирано задвижвани гумени шлангове	1 000 000	
Пристанищен терминал Балчик	За генерални, насипни товари	2 бр. портални пристанищни крана с товароподемност 10 тона; 1 бр. коработоварно съоръжение за зърно 300 тона/час	760 000	
ОБЩО за П-ща с национално значение ВАРНА			27 960 681	160 359

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-112 Пропускателна способност на пристанищата с регионално значение в района на Варна

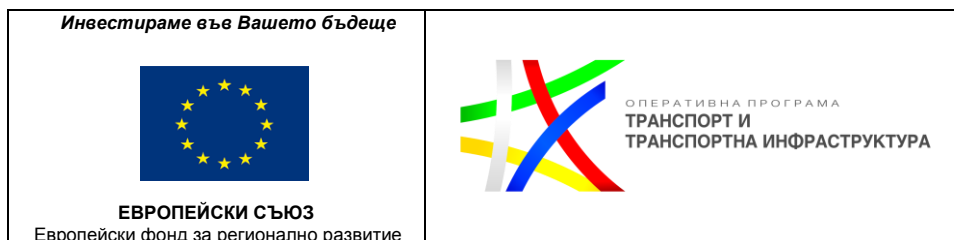
Пристанища с регионално значение в района на Варна			Пропускателна способност	
Наименование	Предназначение съгласно УЕГ	Кейови претоварни машини /броя/	Товари т/г.	Пътници бр/г.
Пристанище Одесос ПБМ – Варна	Обработка на генерални товари, насипни товари и контейнери	3 бр. релсови ел.портални крана; - Ганц- 5 т.	343 819	
Терминал за базови масла, част от Пристанище ПЧМВ – Варна	извършване на товаро-разтоварни дейности с нефтоналивни товари от/на танкери и сухопътни превозни средства	Кран стрелови хидравличен; Помпена инсталация	324 110	
Пристанище ПЧМВ – Варна	обработка на генерални товари, контейнери, нефтоналивни и насипни товари	1 бр. портален пристанищен кран с товароподемност 8/16 т. и два автокрана тип „Готвалад“ с товароподемност 50 т. и 36 т.	445 557	
ОБЩО за П-ща с регионално значение в район ВАРНА			1 113 487	0

РЕЧНИ ПРИСТАНИЩА

Таблица 6-113 Пропускателна способност на пристанищните терминали, част от пристанище с национално значение Русе

Пристанищни терминали, част от пристанище с национално значение Русе			Пропускателна способност	
Наименование	Предназначение съгласно УЕГ	Кейови претоварни машини /броя/	Товари т/г.	Пътници бр/г.
Пристанищен терминал Русе-изток	За генерални, насипни и Ро Ро товари	14 бр. ел. портални пристанищни крана	2 500 000	55 000
Русе-запад	За генерални, насипни товари	9 бр. ел. портални пристанищни крана	491 000	
Пътнически терминал Русе – Център	За пътници	1 бр. понтон – за обслужване на пътнически кораби		30 000
Пристанищен терминал Свищов	За генерални и насипни товари, и пътници	11 бр. електрически портални стрелови крана	1 808 000	56 000
Пристанищен терминал Сомовит	За генерални и насипни товари, и пътници	4 бр. ел. портални пристанищни кранове с товароподемност 5 тона и 1 бр. зърнотоварачна машина; 1 бр. понтонс преходен мост	517 660	12 648
Пристанищен терминал Тутракан	За генерални и насипни товари, и пътници	1 бр. ел. портален пристанищен кран	110 000	6 874
Фериботен терминал Никопол	За генерални и насипни товари, и пътници		917 600	99 200
Фериботен терминал Силистра	За Ро Ро товари		917 600	99 200
Пътнически терминал Силистра	За пътници	3 бр. понтони с преходен мост към тях		30 000
ОБЩО за П-ща с национално значение Русе			7 261 860	388 922

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

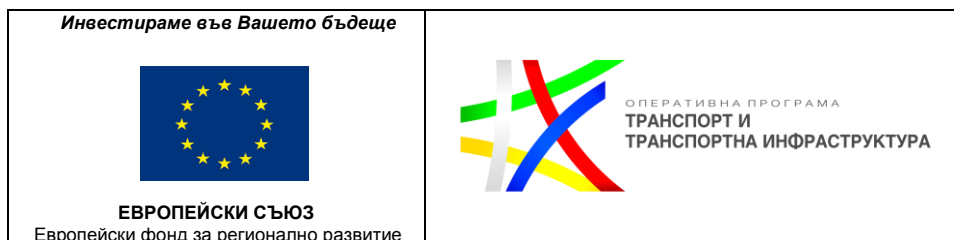


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-114 Пропускателна способност на пристанищата с регионално значение в района на Русе

Пристанища с регионално значение в района на Русе			Пропускателна способност	
Наименование	Предназначение съгласно УЕГ	Кейови претоварни машини /броя/	Товари т/г.	Пътници бр/г.
Пристанище „Ист поинт - Силистра“	Обособен е пътнически терминал „Дръстър“.	Понтон 22/6/1,8м		12 648
Пристанище „Силистра - Поларис 8“	На пристанище „Силистра - Поларис 8“ се обработват насипни и генерални товари.	три портални крана	834 067	
Пристанище „Силистра - Лесил“	В пристанище „Силистра - Лесил“ се обработват насипни и генерални товари.	три портални крана	866 133	
Пристанище „Русе - нефтоналивен терминал Арбис“	Пристанището обработва танкери с точно гориво.	помпена инсталация	120 595	
Пристанище „Порт Булмаркет - Русе“	обработка на генерални товари, насипни товари и нефтопродукти, корабно бункерование и снабдяване на корабите с електрическа енергия	три ел. портални крана и един пневматичен агрегат за товарене и разтоварване на зърно	587 817	
Пристанище „Русе - безмитна зона“	за обработка на наливни товари	помпена инсталация	74 433	
Пристанище „Дубъл Ве Ко - Русе“	В пристанище „Дубъл Ве Ко - Русе“ се обработват насипни и генерални товари	2 портални крана Ганц-5т.	163 215	
Пристанище „Дунавски драгажен флот - Русе“	В пристанище „Дунавски драгажен флот - Русе“ се обработват насипни и генерални товари.	3 портални крана	354 020	
Пристанище „Пристис“	Пристанището е специализирано за обслужване на пътници, престой и снабдяване на кораби и корабно бункерование	10 бр. Понтони 70/11/3; 70/10/5;		16 864
Пристанищен терминал „ТЕЦ - Свилоза“	Пристанището е предназначено да обработва насипни товари - въглища.	2 бр. портални крана	555 128	
Пристанищен терминал „Свилоза“	Пристанището е предназначено да обработва генерални и насипни товари	1 бр. портален кран - 10 т	126 476	
Пристанище „Белене“	обработват се насипни и генерални товари	2 бр. портални крана 16-20 т. и 3 бр. мостови кранове	369 045	
Пристанище „Никопол“	пътническо пристанище	Понтон 22/8м	0	8 432
Пристанище „Петрол - Сомовит“	Пристанището е предназначено за разтоварване и бункерование на нефтопродукти.	плаваща претоварна установка с дължина 75,80 м	59 376	
ОБЩО за Пристанищата с регионално значение Русе			4 110 306	37 944

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-115 Пропускателна способност на пристанищните терминали, част от пристанище с национално значение Лом

Пристанищни терминали, част от пристанище с национално значение Лом			Пропускателна способност	
Наименование	Предназначение съгласно УЕГ	Кейови претоварни машини /броя/	Товари т/год	Пътници бр/год
Пристанищен терминал Лом	За генерални и насипни товари,	16 бр. ел. портални пристанищни крана	2 800 000	
Пристанищен терминал Оряхово	За генерални и насипни товари, и пътници	3 броя ел. портални стрелови крана с товароподемност 5 до 10 тона	307 000	12 648
ОБЩО за Пристанищни терминали с национално значение Лом			3 107 000	12 648

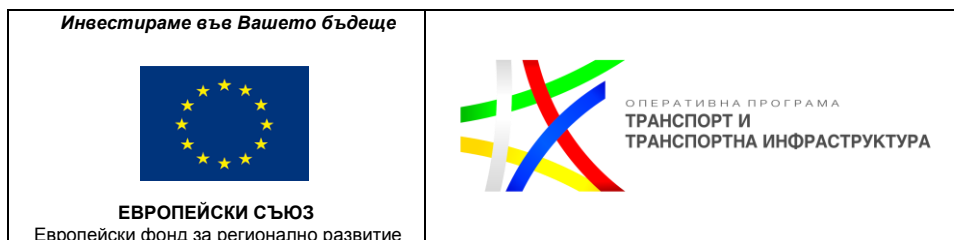
Таблица 6-116 Пропускателна способност на пристанищата с регионално значение в района на Лом

Пристанища с регионално значение в района на Лом			Пропускателна способност	
Наименование	Предназначение съгласно УЕГ	Кейови претоварни машини /броя/	Товари т/г.	Пътници бр/г.
Фериботен комплекс - Оряхово	Предназначено е за обработка на ро-ро товари		2 350 000	124 000
ДДФ "Дуним" Козлодуй	за обработка на насипни и генерални товари	2 броя електрически портални кранове 10-16 тона; 1 бр. понтон;	270 000	
ОБЩО за Пристанищата с регионално значение в района на Лом			2 620 000	124 000

Таблица 6-117 Пропускателна способност на пристанищните терминали, част от пристанище с национално значение Видин

Пристанищни терминали с национално значение в района на Видин			Пропускателна способност	
Наименование	Предназначение съгласно УЕГ	Кейови претоварни машини /броя/	Товари т/г.	Товари т/г.
Пристанищен терминал Видин-север	За генерални и насипни товари	2 бр. ел. портален кран тип „Кировец“ с товароподемност 16 – 20 тона и една зърнотоварачна машина с капацитет 200 тона зърно/час	553 000	
Фериботен комплекс Видин	За Ро Ро товари		1 517 000	99 200
Пристанищен терминал Видин-юг	За генерални и насипни товари	2 бр. електропортални крана	444 000	
Пристанищен терминал Видин - Център	За пътници	седем понтона за приставане на плавателните съдове		113 000
ОБЩО за Пристанищни терминали с национално с национално значение в района на Видин			2 514 000	212 200

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-118 Пропускателна способност на пристанищата с регионално значение в района на Видин

Пристанища с регионално значение Видин			Пропускателна способност	
Наименование	Предназначение съгласно УЕГ	Кейови претоварни машини /броя/	Товари т/г.	Пътници бр/г.
Екопетролиум – Видин /Тайфун/	Основната дейност на обекта е приемане, съхраняване и експедиране на нефтопродукти	1 бр. баржа с помпена инсталация	50 000	
Ро-Ро СОМАТ - Видин	Предназначено е за обработка на ро-ро товари		2 500 000	56 000
Безмитна зона – Видин	за обработка на НЕФТОПРОДУКТИ И БУНКЕРОВАНЕ НА КОРАБИ	1 бр. понтон с помпена инсталация	54 816	
ДДФ"Бъдин" – Видин	за обработка на насипни и генерални товари	1 бр. понтон; 2 броя електрически портални кранове 10-16 тона	254 000	0
ОБЩО за П-ща с регионално значение Видин			2 858 816	56 000

В горните таблици са дадени количествените параметри на максималните пропускателни способности на отделните пристанища и пристанищни терминали, които са определени въз основа на съществуващите условия.

4.3. ОЦЕНКА НА ПРЕДЛАГАНЕТО НА ПРИСТАНИЩНИ УСЛУГИ (ПРЕДЛАГАНЕ БАЗИРАНО НА КАПАЦИТЕТА)

От така определената максимална пропускателна способност

4.3.1. КОЛИЧЕСТВЕН АНАЛИЗ НА ПРЕДОСТАВЯНИТЕ ПРИСТАНИЩНИ УСЛУГИ.

От посочените в горните таблици данни може да се види, че пропускателната способност на морските пристанища за обществен транспорт е значително по-голяма от тази на речните пристанища.

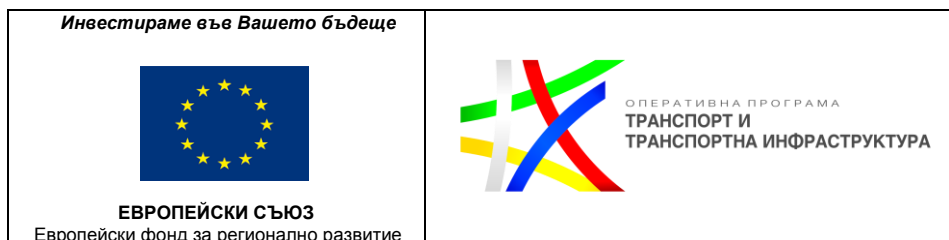
Това е напълно логично, тъй като основния товарооборот който преминава през българските пристанища се осъществява чрез морски транспорт. Друга причина е недостатъчната дълбочина на плавателния път по река Дунав, която ограничава големината на корабите и води до по-ниска ефективност на товарните превози.

От предоставените статистически данни се установява, че общия товарооборот на морските пристанища за обществен транспорт през 2014 г. е 27 970 388 т./г. докато товарооборота на речните ни пристанища е 5 715 863 т./г. и представлява около 83% от общия товарооборот на пристанищата в България за 2014 г.

Основен дял в пропускателната способност на морските ни пристанища имат пристанищата за обществен транспорт с национално значение.

С най-голяма общата пропускателна способност са пристанищните терминали за обществен транспорт с национално значение в Бургас, като тя е с около 5 % по-голяма от тази на пристанищните терминали с национално значение във Варна. При това трябва да се вземе предвид, че около 50% от пропускателните възможности в пристанище Бургас се осигуряват от възможностите на специализирания терминал за наливни товари Росенец.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Въпреки това следва да се отчете факта, че пристанищният терминал не разполага със складова база и за съхранение на обработваните товари се ползва разположената в съседство складова база на „Лукойл“ АД. В момента Пристанищен терминал Росенец е предоставен е на концесия на „Лукойл Нефтохим“ АД за срок от 35 години, но липсата на собствена складова база на територията публична държавна собственост и пряк достъп до републиканските авто- и ж.п. пътища, което може да се окаже ограничителен фактор за постигането на определената максимална пропускателна способност.

Втория по големина на пропускателна способност е предоставения на концесия пристанищен терминал Бургас-изток 2, като неговия дял е около 28% от общата пропускателна способност на пристанищата за обществен транспорт в района на Бургас. Освен това той разполага с най-новия и съвременен терминал 2А, две от корабните места на който са най-дълбоководните в България (дълбочина 15,50 м) и позволяват приставане и обработка на максималните за района на черно море голямотонажни кораби за генерални и насипни товари и контейнери.

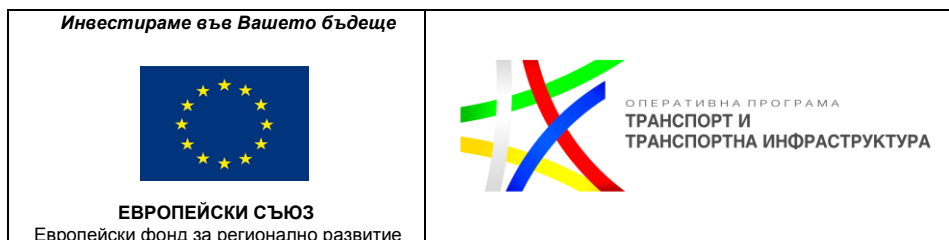
Пропускателната способност на пристанищен терминал Бургас-запад е определена на 2 817 168 т./г., което е значително по-ниско от тази на пристанищен терминал Бургас-изток 2. Това произтича основно от по-малкия брой корабни места с които разполага и ограничението в големината на корабите които могат да го посещават. Независимо от това пристанищен терминал Бургас-запад е един от най-предпочитаните терминали в Бургас което е видно от факта, че реализирания товарооборот през 2014 г. е **2 193 527 т. и представлява 86% от неговата пропускателна способност. Това се дължи основно на съществуващите условия и степен на специализация за обработка на структуро определящите типове товари – контейнери, зърнени товари и метали.** Пропускателната способност за контейнери е определена 64 264 TEU/г. и е напълно реализируема.

Пропускателната способност на пристанищен терминал Бургас-изток 1 е определена на 2 549 000 т./г., която е близка до тази на пристанищен терминал Бургас-запад. Независимо от това за пристанищен терминал Варна-изток има редица ограничителни фактори, които възпрепятстват постигането на определената максимална пропускателна способност, а именно:

- ✓ Териториалното разположение на пристанищния терминал е в непосредствена близост до жилищната част на града и не отговаря на нормативните изисквания за хигиенна защита на населението;
- ✓ Съществуващите дълбочини на акваторията и корабните места ограничават обработката на кораби с големина до 25 000 DWT. Това е основен проблем особено за корабите за насипни товари.
- ✓ Складовите площи са недостатъчни, несъответстват на корабните партии и не осигуряват необходимия складов капацитет за обезпечаване на пропускателната способност на корабните места. Това би довело до голям дял за директна обработка на корабите, което е съпроводено със създаване на големи опашки от автомобили и ниски претоварни норми.
- ✓ Ситуационното разположение на отделните звена и райони и връзката им със сухопътни транспортни средства е съпроводено от пресичане на големи товаропотоци от ж.п. и автотранспортни средства.
- ✓ Сухоземните транспортни връзки са затруднени, тъй като целия автомобилен поток преминава през отдадена на концесия територия на пристанищен терминал Бургас - Запад.

В района на Варна с най-голяма пропускателна способност е пристанищен терминал Варна-запад, като неговия дял е около 47% от общата пропускателна способност на

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

пристанищата за обществен транспорт в района на Варна. Освен това пристанищен терминал Варна-запад разполага със специализирани монети за обработка на контейнери и тяхната пропускателна способност е 147 584 TEU/г.

Пропускателната способност на пристанищен терминал Варна-изток е около 20% от общата пропускателна способност на пристанищата за обществен транспорт в района на Варна, като освен генерални и насипни товари той разполага и със специализирани мощности за обработка на контейнери. Пропускателната способност за контейнери е 61166 TEU/г. Независимо от това за пристанищен терминал Варна-изток има редица ограничителни фактори, които възпрепятстват постигането на определената максимална пропускателна способност, а именно:

i. Съществуващите дълбочини на акваторията и корабните места ограничават обработката на кораби с капацитет над 25 000 DWT. Това е основен проблем особено за контейнеровозите, пристигащи на 5-то корабно място и за корабите зърновози, чрез които се осъществява основната част от товарооборота.

ii. Съществуващата кейова механизация не съответства за необходимата за обработка на пристигащите контейнеровози.

iii. Тиловите площи са недостатъчни за съхранение на контейнерите и няма необходимото обособяване на складови зони за претоварни фронтове - кейов, ж.п. и авто. През района на контейнерния терминал преминава голям товаропоток от авто и ж.п. транспортни средства, осъществяващи товарооборота на 3-то и 4-то корабни места.

iv. Обработката на кораби-зърновози се извършва посредством електрически портални кранове с грайфер основно по директен вариант на работа - кораб-вагон (автомобил) и обратно. Новата товарачна машина за зърно не се използва ефективно, тъй като няма изградена цялостна система от машини с непрекъснато действие, с които зърното от склада да се транспортира директно до кея.

Няма специализиран склад за съхранение на зърнени товари. Ползва се основно Магазия № 6, чийто капацитет от около 6 500 тона е недостатъчен.

Всичко това води до:

- създаване на големи опашки от автомобили;
- ниски претоварни норми;
- лошо съхранение, замърсяване и разпиляване на зърнените товари;

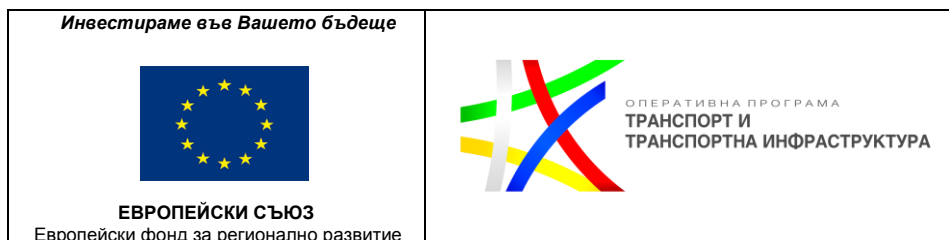
v. Ситуационното разположение на отделните звена и райони и връзката им със сухопътни транспортни средства е съпроводено от пресичане на големи товаропотоци от ж.п. и автотранспортни средства.

vi. Товаропотоците на пристанищен терминал „Варна – Изток“ към сушата се осъществяват в голяма степен посредством автотранспорт. Основните товари, които характеризират авто-потоците, са зърнените и контейнерни превози.

Проектният капацитет на **фериботен комплекс Варна** е около 3 500 000 тона товари годишно, но той е определен на база обслужване на линейни плавания по фериботна линия Варна – Иличовск. Поради неговата тясна специализация, пропускателната му способност е силно зависима от типа на корабите, които ще се обработват, както и честотата на техните посещения, максималното и средно тегло на корабната товарна партида, което е свързано основно с маркетинг и логистика.

Пропускателната способност на **Пристанищен терминал ТЕЦ-Варна** е 1 826 637 т./г., но тя е определена на база досега съществуващата специализация и функции за обработка на въглища предназначени за дейността на ТЕЦ Варна. Поради факта, че територията на терминала

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

е много малка и складовите площи и външните пътни и жп връзки не са публична държавна собственост, дейността на пристанищния терминал е напълно зависима от дейността на ТЕЦ – Варна. Това не позволява на Пристанищен терминал ТЕЦ - Варна да предоставя пристанищни услуги на други ползватели, и да се разчита на неговата пропускателна способност.

Пропускателната способност на **Пристанищен терминал Петрол Варна** е 1 000 000 т./г., но както и за Пристанищен терминал ТЕЦ – Варна и пристанщен терминал Росенец, той не разполага със собствена складова база и за съхранение на обработваните товари се ползва разположената в съседство Петролна складова база Варна, която е собственост на „ПЕТРОЛ“. Това прави дейността на пристанищния терминал напълно зависима от интересите на собственика на Петролната складова база Варна и прави почти невъзможно предоставянето на пристанищни услуги на други ползватели.

Пропускателната способност на **Пристанищен терминал Леспорт** е 1 300 000 т./г.,

Тя е определена на база статистическите данни за съществуващата структура на товарооборота и предвид рационалното структуриране и капацитетни възможности на тиловите технологични звена е напълно постижима.

Пропускателната способност на **Пристанищен терминал Балчик** е 760 000 т./г.,

Независимо от това, че **Пристанищен терминал Балчик** разполага само с две корабни места пропускателната му способност е сравнително ниска за морско пристанище. Ограничителните фактори са от малката проектна дълбочина на кейовите стени и оперативна акватория, недостатъчните тилови площи и затруднения за сухопътните товаропотоци, които преминават през уличната мрежа на града.

Капацитетът на морските пристанища за обществен транспорт с **регионално значение** е 3 551 545 т./г. и представлява едва 5,66% от общия капацитет на морските пристанища. Това е така, не само поради малкия им брой но и защото те представляват малки пристанища, повечето от които са изградени в средата на миналия век и са имали характера на заводски кейови съоръжения с обслужващи функции за съответното производство. Техническите параметри на кейовите съоръжения и оперативни акватории не позволяват приставане и обработка на големи товарни кораби. Друг ограничителен фактор се явяват и тиловите зони – складове, тилови претоварни фронтове и сухопътни връзки, чиито параметри и ситуационно разположение спрямо кейовите и входно изходните зони не са съобразени с големините и маршрутите на товаропотоците, които са характерни за търговските пристанища.

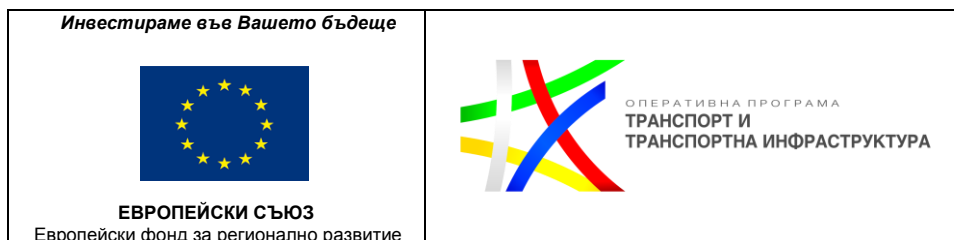
За разлика от морските съотношения на пропускателните способности на речните пристанища с национално значение и тези с регионално значение е доста по различно. Делът на речните пристанища с регионално значение е около 42% от общата пропускателна способност на речните пристанища.

По отношение на пропускателните способности по райони, най-голям дял имат пристанищата в района на Русе – 50%, като съотношението на пропускателните способности на пристанищата с национално значение в Русе към тези с регионално значение е 67/36.

Пристанищен терминал Русе-изток е с най-голяма пропускателна способност - равна на 2 500 000 т./г. и около 50 000 условни ТИР автомобиля, което се дължи на добрата структурираност и рационалност в разположението на отделните структурни звена и съответствие на капацитетните им възможности.

Пристанищен терминал Свищов е втория по пропускателна способност терминал, която съгласно одобрения генерален план е около 1 808 000 т./г., но трябва да се има в предвид, че концесионер на пристанището е „Драгажен флот Истър“ АД и се разчита основно на обработка

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

на инертни материали. Относно обработката на другите типове товари трябва да се има предвид, че прилежащите тилови площи са недостатъчни и появата на по-голям товарооборот ще създаде недостиг на складови вместимости.

Пристанищата за обществен транспорт с регионално значение в района на Русе са общо 14 броя като 2 бр. от тях са пътнически. За разлика от морските пристанища с регионално значение тук техническите параметри на кейовите и тилови структури са идентични с тези с национално значение, от което следва и голямия им дял в общата пропускателна способност.

Общата пропускателна способност на пристанищата за обществен транспорт в района на Лом е 5 727 000 т./г., като основен дял имат пристанищните терминали с национално значение и най-вече пристанищен терминал Лом, чийто дял е около 49%.

От пристанищата с регионално значение най-голям дял има Фериботен комплекс – Оряхово, като неговата пропускателна способност е определена на 2 350 000 т./г. Така определена тя е съобразена с настъпилите промени в трафика след изграждане на Дунав мост Видин. Трябва да се има предвид, че при линейни плавания максималната производителност може да бъде значително по-голяма, като през 2011 г. реализирания товарооборот е над 4 милиона брутни тона.

Общата пропускателна способност на пристанищата за обществен транспорт в района на Видин е 5 372 816 т./г., като делът на пристанищните терминали с национално значение е почти равен с този на регионалните пристанища в района.

За Фериботен комплекс Видин е определена пропускателна способност за около 1 517 000 т./г., което е при условие че може да се осигури трафик и независимо, че след изграждането и пускането в експлоатация на Дунав мост 2, фериботната линия Видин-Калафат не функционира. В момента се провеждат проучвания за осъществяване на товаропотоци от по-далечни релации.

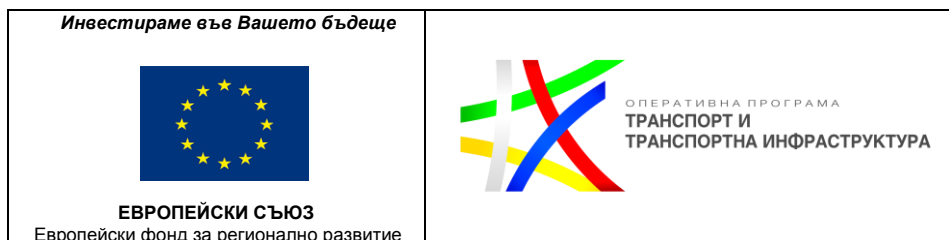
От пристанищата с регионално значение най-голям пропускателна способност е определена за пристанище „Ро-Ро СОМАТ-Видин“ - 2 500 000 т./г., което е при условие че може да се осигури трафик независимо, че от 2013 година пристанището почти не функционира.

4.3.2. КАЧЕСТВЕН АНАЛИЗ НА ПРЕДОСТАВЯНИТЕ ПРИСТАНИЩНИ УСЛУГИ.

Качеството на предоставяните пристанищни услуги зависи от много фактори, основните от които са:

- Технологичната структура и параметрите на отделните технологични звена и степента на тяхното съответствие с количествата и вида на обработваните товари и техническите параметри на обслужваните транспортни средства.
- Степента на изграденост и състояние на пристанищна инфраструктура;
- Състояние на входно-изходните зони със съответните пътни платна за влизане и излизане на/от пристанищната територия и връзката със съществуващите железопътна и пътна мрежи заедно със всички необходими сгради и съоръжения с пропускателен и контролен режим;
- Наличието и капацитета на външните връзки на пристанищата с националната пътна и железопътна мрежа;
- Степен на надежност по отношение на потребностите от пристанищни съоръжения и акватории с параметри съответстващи на големината на корабите;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Състояние на пристанищните съоръжения и претоварна техника, които да отговарят на съвременните тенденции в структурата на товарооборота; Принципната организация на работа на терминала – режим на работа в денонощие, седмица и година;
- Нормативни изисквания и ограничения.

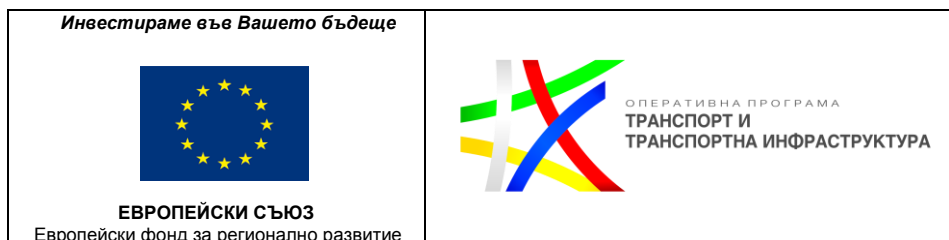
Качеството на предлаганата транспортна услуга зависи до голяма степен и от транспортните оператори. В този смисъл, пълното интегриране на българските превозвачи в европейската транспортна система ще гарантира тяхната конкурентоспособност на общия пазар за транспортни услуги. За целта следва да се продължат усилията за хармонизиране на условията за достъп до пазара и професията, за обновяване и модернизация на транспортния парк, за повишаване на маркетинговата и търговска ориентация на транспортните субекти, за по-ефективно управление на дружествата. В съвременните условия разработването и прилагането на ефективни логистични вериги е не само изискване на пазара, но и фактор, генериращ значителна добавена стойност към чисто транспортните дейности.

4.4. ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА ПРОБЛЕМИ СВЪРЗАНИ С НАЛИЧНИЯ КАПАЦИТЕТ И НИВОТО НА ПРЕДЛАГАНИТЕ УСЛУГИ

Независимо от това, че количествените параметри на пропускателната способност на българските пристанища надвишават значително реализирания през изминалите години товарооборот и показват наличието на резерв от капацитет, много от качествените параметри на предоставяните услуги не отговарят на съвременните изисквания и търсене на услугите, които най-общо се изразяват във следното:

- Параметрите на кейовите пристанищни съоръжения в морските пристанища несъответстват на съвременните тенденции за развитие на корабоплаването и се явяват ограничителен фактор за товародателите с големотонажни кораби.
- Недостатъчната дълбочина на акваторията и подходите към пристанищата;
- Територията на някои от терминалите, която е публична държавна собственост е недостатъчна и не разполага със необходимите тилови структури.
- Различната собственост на пристанищната инфраструктура за някои от пристанищните терминали - сградния фонд, складови съоръжения, претоварните и транспортните съоръжения поражда сериозна зависимост на терминалите от интересите на отделните собственици.
- Морално и физически остарял транспортен парк и претоварна техника в пристанищата и терминалите;
- Недостатъчна специализация в пристанищата и пристанищните терминали, осигуряваща необходимите условия за претоварване и съхранение на структуроопределящите товари с адекватен капацитет, високоефективна и конкурентна работа.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

5. БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ

Българските морски пристанища се явяват външна югоизточна граница на Европейския съюз, което ги задължава постоянно да изпълняват в пълен обем изискванията на ISPS Code. Българските морски пристанища активно участват във всички мероприятия на ЕС и НАТО, свързани с борбата против тероризма.

Българският пристанищен сектор изпълнява изискванията на ISPS Code и на Регламент (ЕО) 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета чрез НАРЕДБА № 53 от 2.07.2004 г. за условията и реда за постигане на сигурността на корабите и пристанищата. Досегашната практика показва, че той трябва да се актуализира така, че да отговаря на изискванията и на Директива 2005/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, която е за повишаване на сигурността по пристанищата.

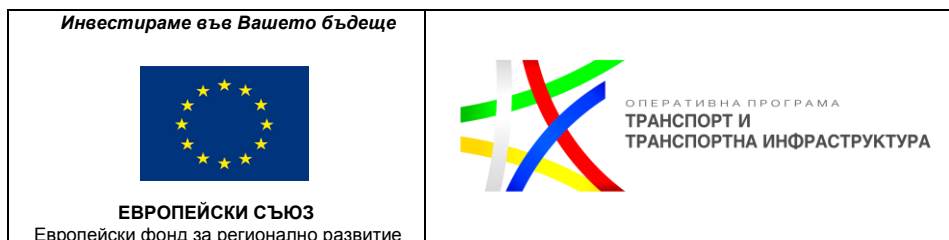
Препоръка е през следващите години да се обърне по-голямо внимание на практическите мерки, свързани с обучението и учението на основата на координацията между многобройните държавни, частни и обществени участници в транспортния процес и особено в пристанищния сектор. Трябва да се решат проблеми свързани с финансиране на проекти и с разпределението на средствата по ученията.

Важна роля за повишаване безопасността на корабоплаването, опазването на околната среда, осигуряване на сигурността в пристанищата и информационното обслужване на морския и речния транспорт играе изпълнението на съответните конвенции на Международната морска организация (ИМО) и директиви на ЕС. Тези дейности, съгласно законодателството на Р. България, се осъществяват от ДП "Пристанищна инфраструктура", което е задължено да предоставя услуги по управление на корабния трафик и информационното обслужване на корабоплаването и обменя информация с други системи, предвидени в закон или в международен договор, по който Р. България е страна. За изпълнение на дейностите в ДП "Пристанищна инфраструктура" е създадено звено, осигурено щатно и ресурсно, което изгражда, експлоатира и поддържа необходимите системи. Реализацията на големи проекти по изграждането на системите се извършва с финансовата подкрепа на програма ФАР и Оперативна програма "Транспорт" (ОПТ).

С финансовата подкрепа на програма ФАР в периода 2000-2008 г. бяха осъществени успешно първите два проекта по изграждане на **Система за управление на корабния трафик (VTMIS)** в изпълнение на ДИРЕКТИВА 2002/59/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 27 юни 2002 г., установяваща система на Общността за мониторинг и информационно обслужване на корабния трафик и има следната специфична измерима цел: „Подобряване на условията за корабоплаване в българските морски пространства“. Развитието на тази система продължава..

Друг проект, който се изпълнява по ОПТ е проектът "Създаване на Речна информационна система в българската част на р. Дунав" (БУЛРИС). БУЛРИС представлява националната част от Общоевропейска система за осигуряване на ефективно и безопасно корабоплаване по вътрешните водни пътища. Разработва се на основание на ДИРЕКТИВА 2005/44/ЕС НА ПАРЛАМЕНТА И СЪВЕТА от 07 септември 2005 г. за хармонизиране на Речните информационни услуги (РИС) по вътрешните водни пътища на Общността. Развитието на тази система продължава.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

6. ПРИЛОЖЕНИЕ НА ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ (ИТС)

6.1. УСТАНОВЯВАНЕ НА СЪСТОЯНИЕТО

Основните реализирани проекти, които са свързани с въвеждане на ИТС в морския и речен транспорт са следните:

Проект BG 161 PO 004-4.0.01-0003 – Създаване на речна информационна система в българската част на река Дунав – БУЛРИС

БУЛРИС е мащабен и комплексен проект, включващ проектиране и строителни дейности, доставка на хардуер и софтуер за обслужване на комуникационни, радиорелейни, радиотелефонни, радарни системи и система за наблюдение и визуализация на корабния трафик. Реализирането на проекта „Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав – БУЛРИС“ е обособено в две фази:

- ✓ Първа фаза (2007 – 2013 г.) – Създаване на речна информационна система.
- ✓ Втора фаза (2012 – 2015 г.) Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав – БУЛРИС – разширение на обхвата на системата и услугите, разделена на три лота:
 - Лот 1: Изграждане на Речно информационен център Русе и строителен надзор;
 - Лот 2: Разширение на обхвата на системата и услугите;
 - Лот 3: Внедряване на система за мониторинг и заснемане на състоянието на речното дъно.

Основна цел на проекта

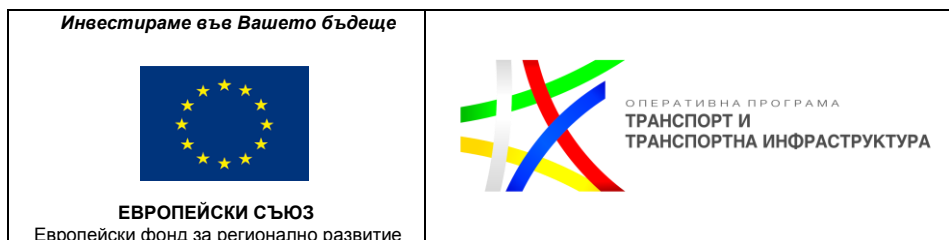
Хармонизиране на информационните услуги за поддържане на управлението на трафика и транспорта по вътрешните водни пътища в изпълнение на Директива 2005/44/ЕС. Като страна членка на Европейския съюз България има задължението да изгради RIS система, която представлява част от трансевропейска мрежа, в съответствие с техническите насоки при планирането, въвеждането и оперативното използване на речните информационни услуги (RIS) с цел осигуряване на ефективно и безопасно корабоплаване по вътрешните водни пътища.

Специфични цели на проекта

- ✓ Изграждане на телекомуникационна инфраструктура на речната информационна система в българската част на река Дунав – БУЛРИС, която да осъществи пълен и непрекъснат пренос на всички данни по протежението на целия български участък без липса на покритие, с обща точка сградата на БУЛРИС в Русе;
- ✓ Създаване на условия за взаимодействие с информационните системи, обслужващи останалите видове транспорт;
- ✓ Изграждане на съвременна модерна сграда на център за речно-информационни услуги в България;

Предоставянето на речни информационни услуги в реално време е важно условие за намаляване на рисковете при преминаване на плавателни съдове през критични участъци по река Дунав и по този начин – за повишаване на нивото на безопасност за корабоплаването. Системата създава условия и за повишаване на ефективността на превозите по вътрешните водни пътища. БУЛРИС е важен елемент от комплекса от мерки за контрол и предотвратяване на замърсяванията по най-голямата европейска река. Използването на информационни

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

технологии в управлението на логистични и транспортни процеси е основен елемент от съвременните транспортни вериги.

Речните информационни системи (РИС) са навигационни системи, обслужващи кораби и институции, отговорни за управление на трафика, поддържане на плавателния път, сигурността на корабоплаването, опазване на околната среда и др. Традиционната досегашна комуникация между корабите и различните брегови служби, обслужващи корабоплаването се е осъществявала чрез радиовръзка, телефония, зрительно наблюдение и други традиционни методи. РИС е среда, в която може да бъде осъществявана съвременна електронна навигация, което е практика в морския транспорт. Системите за наблюдение на трафика, които се интегрират в БУЛРИС, предоставят в реално време информация както на бреговите служби, така и необходимите данни за безопасно плаване на самите кораби:

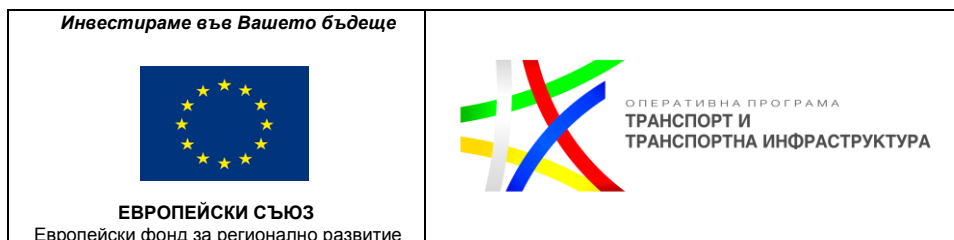
- ✓ АИС данни, радарна картина и видео наблюдение с опция за термо картина.
- ✓ актуални данни за фарватера (водния път) – вътрешни електронни навигационни карти, интернет приложения за известия до корабните водачи, радарни системи по маршрута, планиране на плаванията;
- ✓ информация за действащото законодателство – режим на корабоплаване на територията на всяка от страните;
- ✓ опасности по водния път/сигнали за бедствия;
- ✓ информация за транспорт и логистика дата на пристигане, вид на товар, свободни обеми на плавателното средство и пр.;
- ✓ трафик контрол – гарантира безопасност и сигурност на плаването и доставките. Осигурява електронни доклади от корабите, наблюдение и проследяване на корабите, автоматично разпознаване (AIS).

Проект BG 161PO004-4.0.01.0005 - Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове (VTMIS) - Фаза 3

Проектът „Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове (VTMIS) - Фаза 3” е одобрен с Решение № ОПТ-24 от 17.05.2012 г. на УО на Оперативна програма „Транспорт” 2007–2013 г. В рамките на Черноморския регион България е първата държава, в която се изгражда система за контрол на корабите с опасни товари и опазване на морската среда от замърсяване. В резултат на изпълнението на третата фаза на проекта всички комуникационни и информационни подсистеми са интегрирани в единна национална морска информационна система, разширени са обхвата и функционалните възможности, като са отчетени последните изисквания на международните и европейски документи и технологичните достижения в областта. **Основни дейности**, изпълнени по проекта са:

- ✓ Проектиране и изграждане на сгради на брегови центрове за управление и информационно обслужване на корабоплаването в Бургас и Варна;
- ✓ Изграждане на нови и модернизиране на съществуващите радиокомуникационни станции, на които са инсталирани дистанционно управляеми сензори /радары, видео камери, метеостанции/, базови станции от системата за автоматична идентификация, радиопредавателни, радиоприемни и други спомагателни съоръжения;
- ✓ Надграждане и разширение на интегрирана преносна среда от радиорелейни, оптични или кабелни линии, която свързва радиокомуникационните станции, разположени по протежение на Черноморския бряг /Добричка, Варненска и Бургаска област/ с бреговите центрове за управление в Бургас и Варна;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- ✓ Инсталиране на електронно-изчислителен комплекс, хардуер и софтуер в сградите на брегови центрове за управление на трафика, за реализиране на проектираната функционалност на системата;
- ✓ Създаване на Национален център за електронен документооборот в морския транспорт (НЦЕДМТ).
- ✓ Технологично обновление на националната част от Световната морска система за бедствие и безопасност (GMDSS);

Проектът „Информационна система за управление трафика на плавателни съдове (VTMIS) - фаза 3” е изпълнил заложените постановки в ОП „Транспорт”, свързани с реализирането на операциите по приоритетна ос 4, а именно:

- ✓ Подобряване на безопасността и пристанищната инфраструктура в района и акваторията на морските пристанища на РБ;
- ✓ Изграждане на сгради за брегови центрове за управление и информационно обслужване на корабоплаването в гр. Бургас и гр. Варна;
- ✓ Създаване на център за електронен документооборот в морския транспорт в Република България;
- ✓ Изграждане и развитие на навигационните информационни системи.

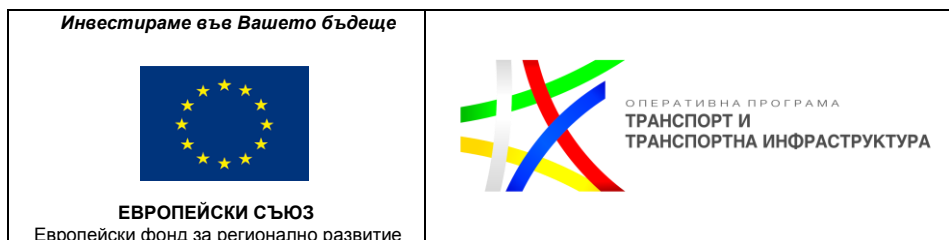
Степен на изпълнение на целите на проекта:

Изпълнена е **общата цел** на проекта, като е повишена безопасността, сигурността и ефикасността на морския транспорт. Повишени са и възможностите за намаляване на екологичните последици от замърсяване, причинено от корабите в морските пространства на Общността, чрез изграждането на Система за управление на корабния трафик и информационно обслужване на морския транспорт (VTMIS), като част от Общностната система за контрол на корабния трафик и на информационното обслужване (SafeSeaNet). Извършено е хармонизиране на системата за управление на корабния трафик и информационно обслужване на морския транспорт в изпълнение на Директива 2002/59/ЕС (изменена и допълнена с директива 2009/17/ЕС) и Директива 2010/65/ЕС.

Изпълнени са **специфичните цели** на проекта, а именно:

- ✓ Разширена е зоната на покритие от системата в морските пространства на Република България и интегрирането на всички подсистеми в единна национална морска информационна система, свързана с общеевропейските структури, в съответствие с актуалните изисквания на европейски и международни документи, чрез изпълнение на предвидените работи по дейност 1 от проекта.
- ✓ Надградена е телекомуникационната инфраструктура, която осъществява пълен и непрекъснат пренос на всички данни и глас, чрез изпълнение на предвидените работи по дейности 1 и 3 от проекта.
- ✓ Повишаван е обхвата на информационните услуги за корабоплаването, чрез изпълнение на предвидените работи по дейности 1, 2 и 3 от проекта.
- ✓ Осигурено е взаимодействие с други информационни системи на държавни и ведомствени структури, обслужващи морския транспорт, чрез изпълнение на предвидените работи по дейности 1, 2 и 3 от проекта.
- ✓ Създаден е център за електронен документооборот в морския транспорт в Република България, чрез изпълнение на предвидените работи по дейност 2.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- ✓ Изградени са сгради за бреговите центрове за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в гр. Бургас и гр. Варна.

Изпълнени са **социално – икономически цели**, а именно:

- ✓ Извършена е интеграция на националната VTMISS система с Общностната система за контрол на корабния трафик и на информационното обслужване (SafeSeaNet) за повишаването на безопасността, сигурността и ефикасността на морския трафик, както и намаляване екологичните последици от замърсяване, причинено от корабите в морските пространства на Общността.
- ✓ Постигнато е увеличаване ефективността на морския транспорт чрез увеличаване на конкурентноспособността му и неговото превръщане в предпочитан вид транспорт за превоз на пътници и товари, поради намалените формалности и времето за обслужване, свързани с пристигащи, напускащи и транзитно преминаващи кораби.
- ✓ Създадена е благоприятна среда за развитие на бизнеса, поради подобряване на инфраструктурата и предлаганите услуги.
- ✓ Постигнато е положително стопанско влияние като ефект от инвестицията – създаване на работни места по време на изпълнение на дейностите по проекта от подизпълнителите и създаване на нови работни места в ДП „Пристанищна инфраструктура“ за експерти, пряко свързани с обслужването на изградената морска информационна система.
- ✓ Създадени са нови работни места по време на реализацията на проекта и по време на експлоатацията на изграденото чрез проекта.

Проектиране и внедряване на географска информационна система (ГИС) за управление на пристанищната инфраструктура

Проектът е финансиран по Оперативна програма „Транспорт – 2007-2013 г.“, Приоритетна ос 5.

Степен на изпълнение на проекта е следната:

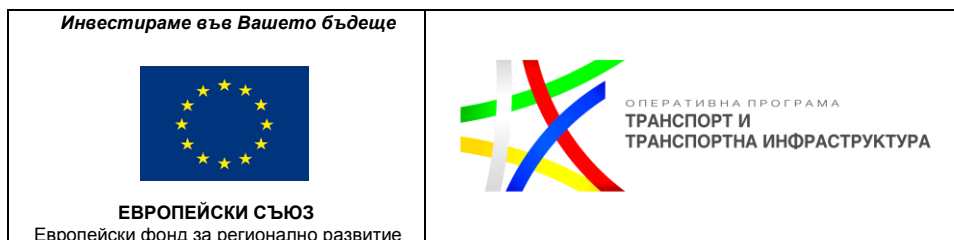
- изградена е географска информационна система на пристанищата за обществен транспорт с национално значение;
- разработен е приложен софтуер;
- доставен е хардуер на комуникационна инфраструктура и базов софтуер

С изградената географска информационна система се поддържат актуални данни за състоянието на пристанищната инфраструктура, площи, сгради, съоръжения, както и пътни и железопътни терминали, складове, прилежаща акватория и пр. ГИС технологията дава възможност натрупаните данни и информация да се използват за специфични изследвания, за управление на ресурси, за регионално и териториално планиране, както и за икономическо моделиране на процеси.

Изградената система осигурява възможност за създаване и поддържане на база данни, както и за анализ на информация за пристанищата с национално значение. Предвидено е ГИС-системата на пристанищната инфраструктура да поддържа обмен на данни с други информационни системи.

С изпълнението на проекта са създадени условия за оптимизиране на управлението на държавните активи в пристанищната инфраструктура, както и по-ефективното разходване на

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

средства за поддръжка и модернизация на българските пристанища като част от транспортната мрежа на Европейския съюз

Ефекта от изпълнения проект е подобряване на стратегическите и оперативни дейности по планиране управлението и поддръжката на пристанищната инфраструктура.

Мониторинг и информационна система за Черно море

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ е участник от българска страна по проект KNRIN - 2014/108164 Norway Grants 2009 - 2014 Monitoring and information System for Black Sea (Мониторинг и информационна система за Черно море). С проекта се създаде и внедри информационна платформа, акумулираща и включваща база данни за състоянието на различни параметри на околната среда, морските пространства и крайбрежните зони, оказващи екологично въздействие и свързани с опазването и устойчивото развитие на Черно море, инструменти за анализ и за представяне на данните в подходящ потребителски интерфейс. Системата е изградена чрез използване на добрите практики на Норвежката брегова администрация в разработването и управлението на системата BarentsWatch. Системата осигурява мощна функционалност за създаване, поддържане, анализ и визуализация на информация, обмен на данни с вътрешни и външни системи, както и условия за повишаване ефективността на управление, оптимизиране и ефикасно планиране.

Основната цел на системата е да се създаде инфраструктура на пространствени данни (SDI) за мониторинг в реално време на околната среда в Черно море, регионални морета и реки, както и за крайбрежната зона за българските власти. В този контекст, инфраструктура с пространствени данни се определя като инфраструктура на данни за изпълнение на рамка от географски данни, които са интерактивно свързани, за да използват данни за околната среда по ефективен и гъвкав начин, или технология, политики, стандарти и човешки ресурс необходими за придобиване, обработка, съхранение, разпространение и подобряване използването на географски пространствени данни. Системата е изградена с възможност да предоставя информация на широката общественост и да осигурява информация за вземане на решения за българските власти. Данните са достъпни чрез уеб-портал и са пространствено ориентирани, с цел използване за контрол, мониторинг и подпомагане на дейностите за ранни предупреждения за замърсявания с нефт в акваторията на най-големите пристанища в България.

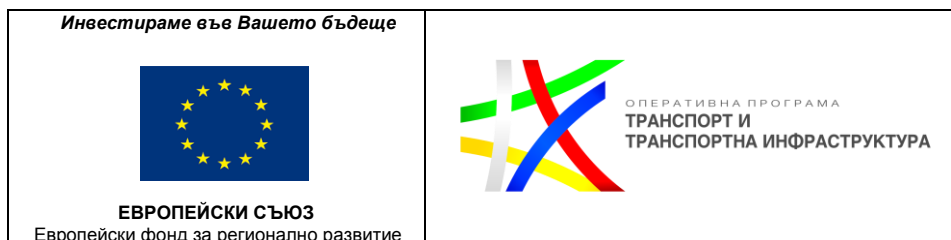
Системата следва успешния модел на Barents Watch в Норвегия и поддържа строго съответствие с международните, отворени стандарти за обмен на данни и форматиране. По този начин системата може в бъдеще да увеличи съдържанието на информация чрез международно сътрудничество и обмен на информация с други, подобни системи. С изпълнение на проекта са създадени предпоставки за изпълнение на европейските стандарти по опазване на околната среда.

Проект Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав

Представлява основен инфраструктурен проект, финансиран по Оперативна програма „Транспорт – 2007-2013 г.“.

Целта на проекта е подобряване на системите за навигация, представляващи важна предпоставка за осигуряване на безопасно корабоплаване по река Дунав. Осъществена е модернизация на бреговата и плаваща сигнализация, което допринесе за осигуряването на

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

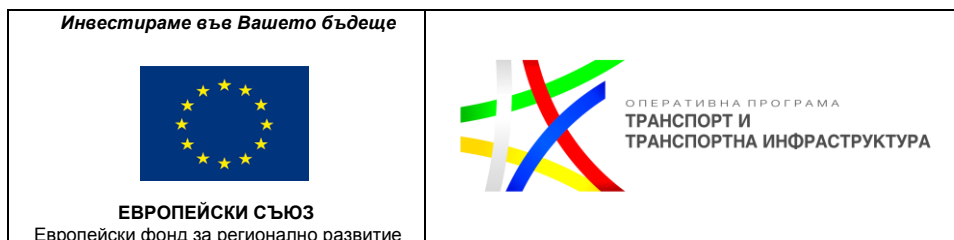


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

безопасно корабоплаване по р. Дунав, представляващо база за улесняване на движението по европейски транспортен коридор № VII. Изпълнени са следните компоненти:

- ✓ Компонент 1: „Създаване на опорна GPS геодезична мрежа по българския бряг на р. Дунав и свързването ѝ с EUREF“.
- ✓ Компонент 2: „Модернизация на системата за навигация в българския участък на р. Дунав“
- ✓ Компонент 3: „Доставка на оборудване“ - „Покупка и инсталиране на автоматични хидрометрични и метеорологични станции“

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

7. АНАЛИЗ НА РЕГУЛАТОРНАТА РАМКА НА МОРСКИЯ И ВЪТРЕШНО-ВОДНИЯ ТРАНСПОРТ – ПРАКТИКИ И ПРЕПОРЪКИ

В резултат на европейска инициатива бе изготвен проект на Регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за достъп до пазара на пристанищни услуги и финансова прозрачност на пристанищата. Проектът на регламент е част от Акта за единния пазар II и допринася за развитието на напълно интегрирани мрежи за изграждане на нов растеж.⁵ Общоевропейското намерение бе обявено в Бялата книга за транспорта от 2011 г.⁶ Инициативата допълва и е тясно свързана с Регламента относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и финансовия инструмент „Механизъм за свързване на Европа (MCE)“.

Подготвителната работа по подготовката на Регламента на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за достъп до пазара на пристанищни услуги и финансова прозрачност на пристанищата започна след приемането на Бялата книга за транспорта. ГД „Мобилност и транспорт“ изготви оценка на въздействието, проведени бяха диалог и консултации от Главна дирекция „Мобилност и транспорт“ с националните администрации, отговарящи за политиката за пристанищата (министерствата на транспорта), с основните промишлени сдружения в пристанищния сектор, inter alia: на пристанищните власти (ESPO), на частните оператори на терминали (FEPORT), на вътрешните пристанища (EFIP), на собствениците на кораби (ECSA), на лоцманите (EMPA), Европейската асоциация на собствениците на влекачи (ETA), Европейската асоциация на превозвачите по вода (EBA), на корабните агенти (ECASBA), Европейския съвет на превозвачите (ESC), кораби драги (EUDA) и на логистичните оператори (CLECAT). ГД „Мобилност и транспорт“ проведе срещи и с двата основни професионални съюза на пристанищните работници — Международния съвет на докерите (IDC) и подразделението за пристанищни работници на Европейската федерация на транспортните работници (ETF).

Анализиран бяха качеството и ефикасността на европейските пристанища на базата на широкообхватно научно изследване на икономиката на транспорта, пристанищата и логистиката, съпроводено от няколко обсъждания с експерти от сектора и от научноизследователските среди.

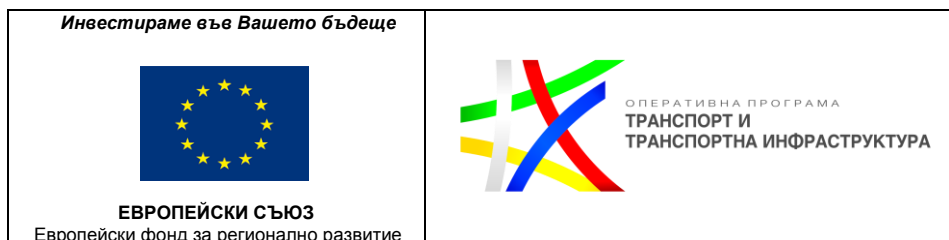
Основните резултати от процеса на консултации (2012 - 2013 г.) могат да бъдат обобщени, както следва:

1. Необходимост от създаване на стабилни и равнопоставени условия за конкуренция както между отделните пристанища (inter-ports), така и в рамките на всяко от тях (конкуренция между доставчиците на едни и същи услуги в рамките на пристанището).
2. Необходимост от правна сигурност и благоприятна за бизнеса среда с възможно най-малка административна тежест.
3. Налице е сериозна загриженост във връзка с нелоялната конкуренция между пристанищата, свързана с практиките за публично финансиране на пристанищната инфраструктура, която резултира в искане от държавите и пристанищните органи на строг контрол на държавните помощи.

⁵ Акт за единния пазар II — Заедно за нов растеж“ COM(2012)573

⁶ Бяла книга за транспорта: Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите, COM/2011/144

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

4. Значителна част от ползвателите на пристанищни услуги, превозвачите и предприятията за внос и износ считат, че пристанищните услуги в много европейски пристанища са незадоволителни от гледна точка на цената, качеството и административната тежест

5. 30 % от европейските пристанищни органи не смятат, че настоящото положение е задоволително. При все това, по-голямата част от тях се противопоставят на въвеждането на процедури на ЕС за ограничаване на възможностите на публичните органи да предоставят договори и разрешения на оператори на пристанищни услуги чрез пряко възлагане. Прилагането на правилата на ЕС за концесии по отношение на определени договори, предоставяни в пристанищата, предизвиква остри спорове в някои държави членки.

6. Професионалните съюзи на пристанищните работници се противопоставят решително на разпоредбите на ЕС, които засягат съществуващите трудовоправни режими в пристанищата в някои държави членки, по-специално в средиземноморските държави. Представителите на лоцманите твърдят, че пилотажът на кораби, въпреки че се предоставя срещу заплащане, не е икономическа услуга и следва да се изключи от конкурентния натиск.

7. Повечето заинтересовани лица са съгласни, че системата от пристанища в ЕС трябва да се развива и да се приспособява към значителните предизвикателства по отношение на ограничените финансови ресурси, конкурентоспособността спрямо пристанищата в съседни трети държави и други региони на света, създаването на добавена стойност и заетостта, както и справянето с въздействието върху околната среда. Всички те приемат, че е важно да се осигури и, ако е възможно, да се увеличи финансирането от ЕС в подкрепа на пристанищата и морския транспорт.

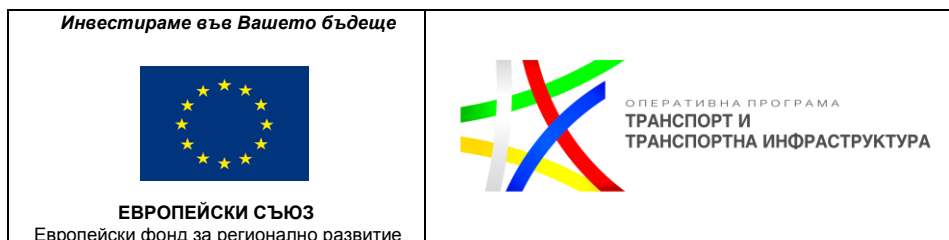
Основните проблеми, които си поставя за цел да разреши Регламента са:

- по-точно описание на основните проблеми, т.е., разликите в ефективността на пристанищата и връзките с хинтерланда, в т. ч. проблемите, свързани с претоварването на връзките;
- относно функционирането на вътрешния пазар – преодоляване на ограниченията и уточняване на обхвата за прилагане на хоризонталните инструменти, включително и транспортната политика на ЕС в областта на вътрешния пазар и правилата за конкуренция;
- анализ на повече и по-подробни данни по отношение на базовия сценарий и анализ на бъдещи ограничения на капацитета на пристанищата, съпроводени с по-подробен анализ на субсидиарността;
- по-точно описание на връзките с Европейския семестър и структурните фондове;
- анализ на въздействието на възможните варианти на политиката във връзка с преките и непреките разходи, морски въздействия и възможното разпределение между отделните региони.

Налице са започнали скоро и продължаващи реформи и реорганизации на пристанищата в държавите членки.

Общ контекст

По протежението на бреговата линия на ЕС с дължина около 1200 километра функционират над 70 000 търговски пристанища. В насоките за TEN-T бяха определени 319



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

пристанища от TEN-T, от които 83 са признати за пристанища от основната мрежа.⁷ Европа е един от регионите с най-голяма гъстота на пристанищата в света. Пристанищата играят ключова роля за външната търговия на ЕС. Те обработват като обем 74 % от стоките, изнасяни или внасяни в ЕС от останалата част на света. Те гарантират и сигурността на снабдяването на ЕС с енергия и други основни стоки. Като основен световен търговски блок ЕС е силно зависим от качеството и нивото на морската и пристанищната транспортни системи.

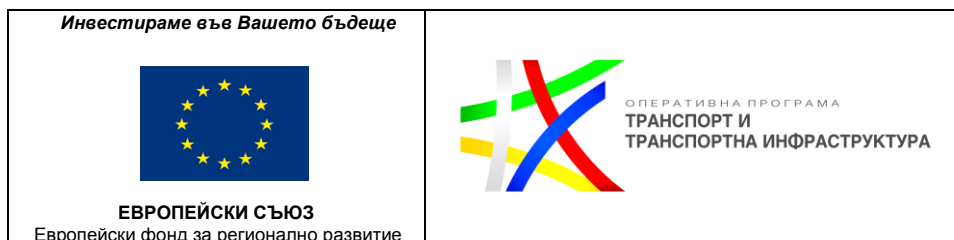
Пристанищата са основни възлови пунктове на интермодалните транспортни вериги на ЕС, като морските превози на къси разстояния се използват като алтернатива на натоварените сухопътни транспортни маршрути и като начин за свързване на периферни или островни области.

По отношение на пътническия транспорт пристанищата обслужват регионалния и местния трафик.

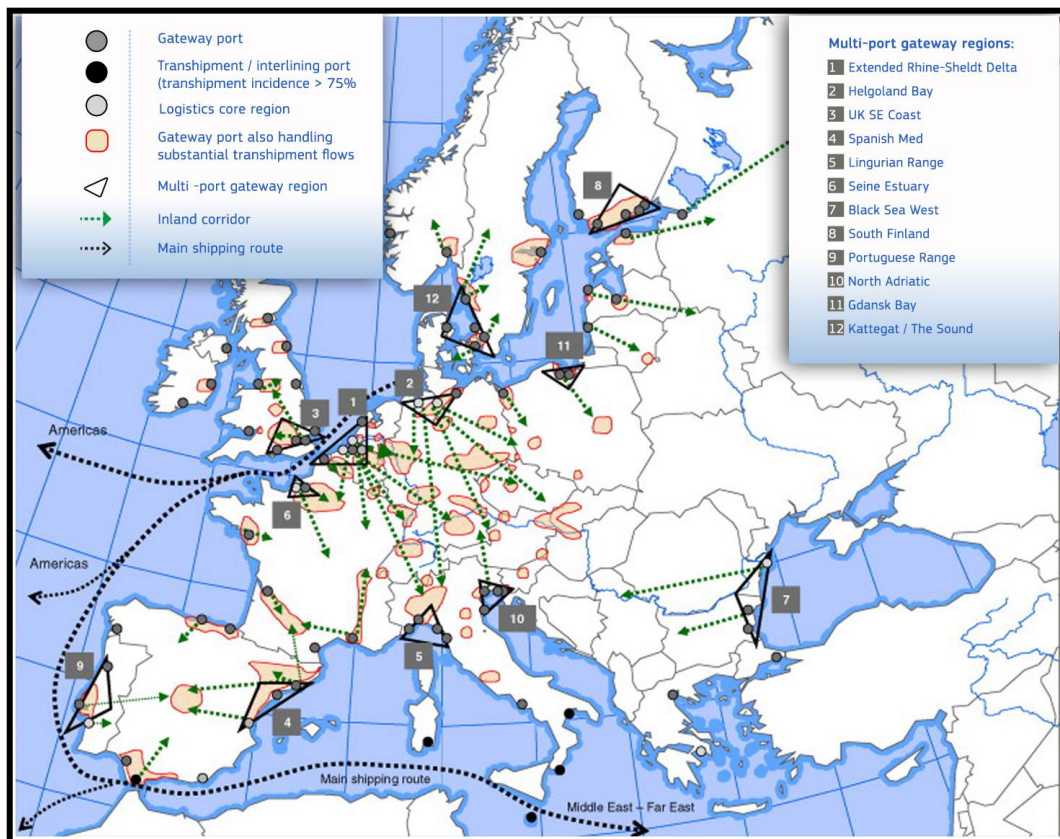
Пристанищните разходи представляват значителна част от общите разходи по логистичната верига. Обработката на товари, пристанищните такси и плащанията за пристанищните морски услуги в момента са в диапазона 40 % - 60 % от общите логистични разходи „от врата до врата“, типични за морския превоз на къси разстояния. Въпреки това, при дълбоководния морски транспорт в пристанищата, ако се използват по-модерни претоварни съоръжения (доста капиталоемко оборудване) и съвременни ИТ системи, пристанищните разходи могат да се сведат до по-малко от 4 - 5 % от общите логистични разходи

⁷ Мрежата TEN-T е изградена на две нива: 1 широкообхватната мрежа ще осигури пълно покритие на ЕС, като целта е проектите, осигуряващи достъп до всички райони, да бъдат завършени до 2030 г. 2) обектите от основната мрежа ще бъдат включени в широкообхватната мрежа и ще се даде приоритет на най-важните възли на TEN-T, които трябва да бъдат завършени до 2050 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Източник: (Notteboom, 2010)

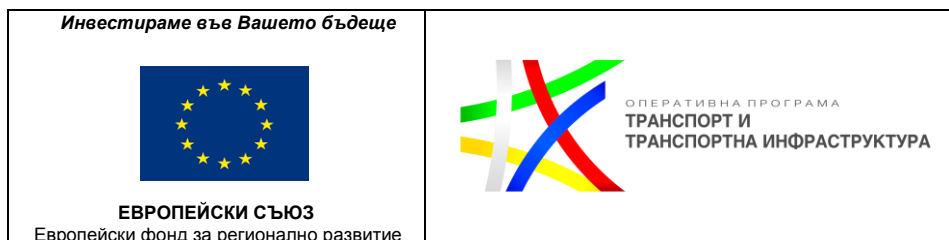
Фигура 6-73 Пристанищата за транспорт с контейнери и логистична функция на входни точки

Пристанищните дейности допринасят пряко за заетостта, привличането на инвестиции и растежа на БВП. В настоящия момент в ЕС дейност развиват 2 200 пристанищни оператори, които осигуряват работа на около 110 000 пристанищни докери. Много по-голяма работна сила обаче обслужва пристанищния сектор при поддръжката и експлоатацията на специфичните пристанищни и морски инфраструктури, обезпечаването на корабни операции и услуги, сухопътния транспорт, логистика, превоз на товари, спедиторски услуги (в т. ч. митническо посредничество) и др. Пристанищният бизнес на европейско ниво представлява 1.5 милиона преки работни места. Като се добавят непреките работни места се получават общо 3 милиона работни места в 22-те морски държави членки.

Функциониране на пристанището като верига от услуги

Строго формално пристанището е просто входна точка за товари и пътници, прехвърляни от кораби на брега. Пристанището като цяло обаче следва да се разглежда като връзка в логистичната верига. Функционирането на определено пристанище изисква предоставянето на редица услуги, например: предоставянето за ползване на транспортна инфраструктура, морско-технически услуги (пилотаж, влекачи, швартоване), предоставяне на оперативна инфраструктура и оборудване, манипулации с товарите, обслужване на пътниците,

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

съоръжения за приемане на отпадъци и остатъци от корабни товари, съпътстващи (или общи) услуги.

Усредненият общ размер на пристанищните разходи за сектора възлиза приблизително на около 11—17 милиарда евро годишно. Индикативното разпределение на относителната тежест на различните компоненти на общата пристанищна услуга като разходи е както следва⁸:

Таблица 6-119: Индикативна относителна тежест на разходите за експлоатацията на пристанището⁹

	% от сумарните разходи
Пристанищни такси (предоставяне на обща инфраструктура – драгиране на подходи, вълноломи, общи подходи)	5 % — 10 %
Морско-технически услуги (пилотаж, влекачи, швартоване) от които пилотаж	10 % — 15 % 5 % — 6 %
Разходи за акостиране	5 % — 15 %
Операции по обработка на товари	45 % — 60 %
Приемане на отпадъците	1 % — 5 %
Други	% — 10 %

Източник: Haralambides (2012)

ЕВРОПЕЙСКА ПОЛИТИКА

За разлика от другите европейски транспортни сектори, с изключение на пристанищните съоръжения за приемане на отпадъци и остатъци от корабни товари не съществува законодателство на ЕС в европейския пристанищен сектор, относно достъпа до пазара на пристанищни услуги, финансовата прозрачност или таксуването за ползване на инфраструктурата.¹⁰¹¹ Първата стъпка на Комисията да пристъпи към осъществяване на последователна политика за пристанищата беше направена през 1997 г. с публикуването на Зелена книга по този въпрос. През 2001 г. Комисията предложи директива относно достъпа до пазара на пристанищни услуги. На основата на проекта на тази директива бе приет Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (обн. ДВ бр. 12 от 2000 г.). Предложението за директива бе отхвърлено от Европейския парламент през 2003 г. През 2004 г. Комисията прие второ предложение, което впоследствие също бе отхвърлено и в крайна сметка е оттеглено. През 2007 г. Комисията представи съобщение относно европейската пристанищна политика, в което се обявяват „меки“ мерки под формата на насоки (държавни помощи, околна среда), най-добри практики (показатели), както и тясно сътрудничество и диалог със заинтересованите страни. Бяха констатирани следните проблеми, свързани със:

- а) заплахите за ефективността на пристанищата и връзките с хинтерланда;
- б) необходимост от увеличаване на капацитета, съобразено с околната среда;
- в) модернизиране на пристанищата,
- г) липса на яснота за инвеститорите, операторите и потребителите и
- д) въпроси относно работата в пристанищата.

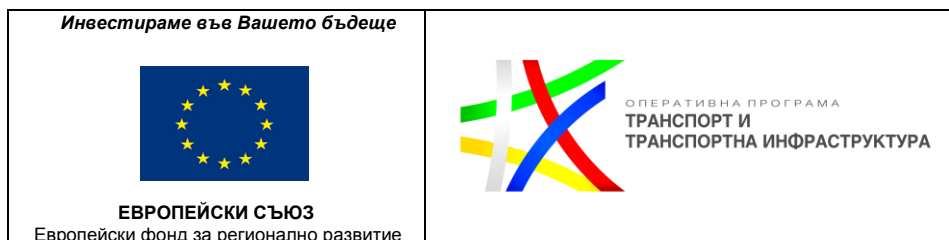
⁸ Данните са само ориентировъчни, тъй като разнородността на пристанищата и обработката на товари силно затруднява настояща стойност „валидна за всички“.

⁹ Съществуват огромни разлики в състава на разходите от едно пристанище до друго

¹⁰ Директива 2000/59/ЕО относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари

¹¹ Например, съществува специфично законодателство за летищните такси, разпределянето на слотове и наземните услуги.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Последваща оценка на напредъка, постигнат от 2007 г. до днес може да бъде обобщена, както следва:

1. проблемите, последно, набелязани през 2007 г., остават до голяма степен нерешени, въпреки приемането на някои от предвидените мерки. Основното констатирано развитие е приемането на предложението за нови насоки за TEN-T и Механизма за свързване на Европа, като и двата инструмента предвиждат значителна финансова подкрепа за пристанищата. Комисията също така публикува необвързващи насоки за прилагането на директивите за птиците и естествените местообитания в пристанищните зони.¹²

2. считано от 2011 г., в рамките на европейския семестър, Комисията включи реформи в пристанищния сектор като част от специфичните за всяка държава препоръки, отправени към държавите членки.

3. въпреки първоначално предвиденото в съобщението от 2007 г., Комисията не възнамерява да приема специфични насоки за държавните помощи за пристанищата. Основната причина за това е, че съдебната практика на Съда на Европейските общности напоследък се разви и поясни ключови въпроси (дело T-443/08, „Leipzig-Halle“), в частност, относно това, че публичното финансиране на строителството на (летищна) инфраструктура, представлява държавна помощ. Единственото изключение се отнася до определени дейности, които са част от упражняването на публична власт (сигурност, полиция и др.). Това решение изисква внимателен размисъл за всички сектори с големи инфраструктури, както и пристанищния сектор. Освен това Комисията пое ангажимент да актуализира своите правила за държавна помощ за всички икономически сектори.

4. Комисията прие директива за възлагане на договори за концесия. Въпреки това, тъй като съществуват и други форми на възлагането на дейности в пристанищата (например отдаване на земя под наем или разрешения за дейност) паралелно и като алтернатива на концесиите, това несъмнено ще доведе до ситуация, в която не всички договори за пристанищни услуги подлежат на еднотипна правна уредба и европейска рамка.

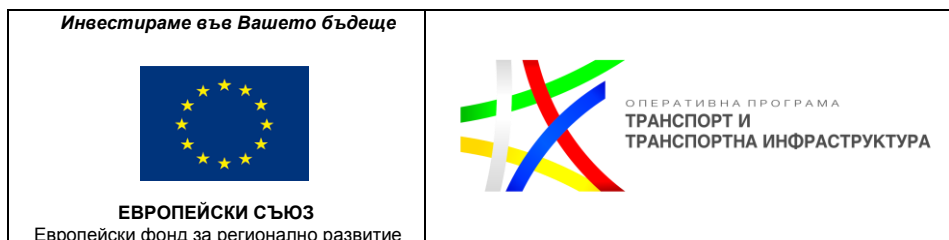
Доклад на европейската Сметната палата през 2012 г., показва, че инвестициите в пристанищни съоръжения водят до ограничена европейска добавена стойност, ако пристанищата не са свързани като мултимодални възли към националната и регионалната транспортни мрежи.¹³ Поради това политиката на сближаване следва да даде предимство на проектите относно достъпа до пристанищата и връзките с хинтерланда на пристанищата от TEN-T, за да гарантира, че пристанищата ще бъдат разработени като мултимодални възли. Ясно бе демонстрирано, след обстоен анализ на разходите и ползите, че подобни действия са желателни от икономическа и финансова гледна точка.

Що се отнася до различните държави членки, част от тях през последните години извършиха преглед на политиката си за пристанищата, като Германия (2003), Финландия (2010), Франция (2008) и Испания (2004) и предприеха реформи на съответните пристанищни сектори.

Разликите в степента, обхвата и евентуалното въздействие на развитието на политиката на национално равнище е свързано с риск от по-нататъшно разпокъсване на вътрешния пазар, като държавите членки са приели различни подходи по отношение на условията за достъп до

¹² Вж. http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports_en.htm

¹³ Вж. <http://eca.europa.eu/portal/pls/portal/docs/1/14050737.PDF>



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

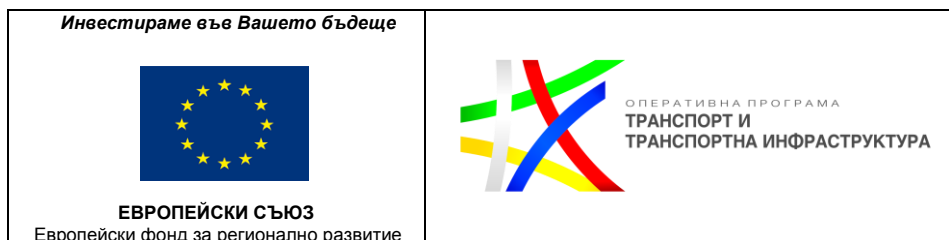
пазара, прозрачността на публичното финансиране и политика за таксуване или административни изисквания.

Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), МСЕ и структурните фондове в подкрепа на пристанищата

Пристанищата и връзките на пристанищата с хинтерланда (магистрала, железопътни линии и вътрешни водни плавателни пътища) са важна транспортна инфраструктура за икономическото развитие както на страните членки, така и за ЕС. През годините, в рамките на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и на структурните фондове, ЕС предоставя постоянно и значително финансиране за изграждането, обновяването и поддръжката на тези инфраструктури във всички морски региони на ЕС. Финансирането от ЕС на усилия в подкрепа на тези инфраструктури ще продължи и през следващите години. Точните суми, които ще бъдат отпуснати, ще зависят от окончателното решение относно многогодишната финансова рамка и от извършената от Комисията оценка на предложенията, представени от държавите членки в рамките на различните инструменти за финансиране на ЕС. Както се припомня и от Сметната палата, изключително важно е усилията на ЕС в подкрепа на пристанищата да дават добри резултати по отношение на ефективността и цялостния принос към постигане на целите на европейската транспортна политика.

Исторически европейските пристанища са се развили по различни начини, дори когато са разположени в една и съща държава. Значителни са възможностите на възловите пристанища за трансбордиране на стоки от големи към по-малки плавателни съдове, докато средните и по-малките пристанища имат специфични характеристики по отношение на вътрешните пазари, обработените стоки и локалните особености. На географска основа следва да се прави разграничение между морската брегова линия на континента (Балтийско море, Северно море, Атлантически океан, Средиземно море и Черно море) или диапазони от съседни, конкуриращи се пристанища.

Структурата на управление на европейските пристанища също се различава. В значителен брой пристанища, държавата е собственик на земята, инфраструктурата и оборудването и извършва цялостната експлоатация и/или контрол по отношение на всички предоставяни в пристанищата услуги. В другия край на спектъра, в редица пристанища наемодателят е частен собственик и превес имат частните интереси при предоставяне на услугите. Преобладаващата структура за управление на пристанищата в Европа следва модела наемодател/концедент с публичен характер на собствеността върху земята и инфраструктурата. Обикновено пристанищните власти финансират големи дългосрочни инфраструктурни инвестиции през публични фондове. В същото време, в много случаи публичните органи, които организират предоставянето на пристанищни услуги действат и като посредници по въпросите на конкуренцията в рамките на пристанището.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-120 Собственост на пристанищните органи (ESPO, 2010 г.)

	Hanse	Нови hanse	Англо-саксонски	Латински	Латинска
Пристанища, които са публична собственост	96,0 %	84,1 %	47,1 %	75,0 %	90,6 %
Национален орган	6,5 %	71,3 %	35,3 %	64,4 %	87,3 %
Регион	2,5 %	0,0 %	0,0 %	7,9 %	0,0 %
Провинция	4,3 %	0,0 %	0,0 %	2,7 %	0,0 %
Община	82,7 %	12,8 %	11,8 %	0,0 %	3,3 %
Частните пристанища	4,0 %	0,0 %	8,8 %	0,7 %	0,0 %
Други	0,0 %	15,9 %	44,1 %	24,3 %	9,4 %
Общо	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Източник: Доклад за управлението на европейските пристанища¹⁴

Независимо от различните модели на собственост на пристанищата (публична, частна или в случаите на смесени режими, напр. България), има случаи на отлични и добре функциониращи пристанища и случаи на пристанища с проблеми в резултатите. Правилата на ДФЕС са неутрални по отношение на формите на собственост на пристанищата в държавите членки.

Описание на основните проблеми

Основният проблем е структурното изоставане по отношение на ефективността на някои морски пристанища от TEN-T. Проблемът се усложнява от необходимостта от адаптиране на пристанищата към новите транспортни и логистични изисквания в момент на недостиг на публични средства. Това създава риск от претоварване и излага на риск ефикасността, взаимосвързаността и устойчивостта на TEN-T, а оттам и доброто функциониране на вътрешния пазар.

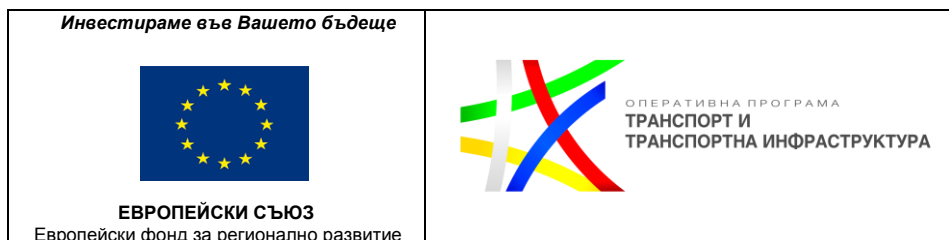
При приемането на предложението за нови насоки за TEN-T и МСЕ Комисията си постави амбициозни цели за развитие на ефикасността, взаимосвързаността и устойчивостта на TEN-T, но без внимателен анализ и подход към проблемите, свързани с пристанищата, постигането на тези цели би могло да бъде изложено на риск. Морските пристанища на TEN-T са връзката между сушата и морето и тяхното функциониране определя до голяма степен режима на наземния транспорт (в техния хинтерланд в по-широк план), както и в съответните области (транспорт на къси разстояния в морския обмен и преразпределението на товари за други пристанища в ЕС). Структурните слабости по отношение на резултатите в някои пристанища могат да доведат до задръствания и да попречат на постигането на устойчива транспортна система.¹⁵

Структурни различия в ефективността на пристанищата и въздействие върху задръстванията и във вътрешността на страните

¹⁴ Категоризацията на ESPO, „типология на регионите“ включва следните държави членки: 1) „hanse район“: Белгия, Германия, Дания, Финландия, Нидерландия и Швеция, 2) „нови hanse“: Естония, Латвия, Литва и Полша, 3) „англосаксонски“: Ирландия и Обединеното кралство, 4) „латински“: Кипър, Франция, Гърция, Италия, Малта, Португалия и Испания и 5) „нови Латинска“: България, Румъния и Словения.

¹⁵ Бяла книга за транспорта от 2011 г. „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

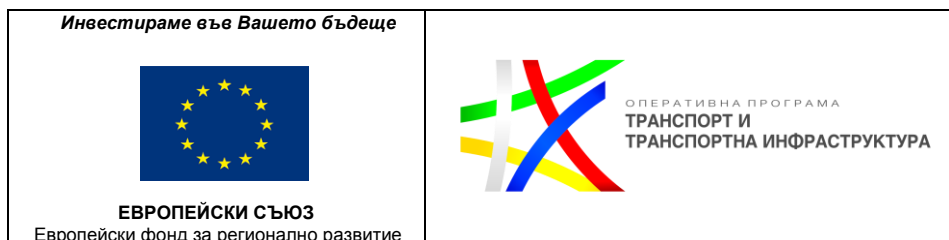
Съществуващите разлики в пристанищата са нормална характеристика на пазара, произтичаща от редица фактори, включително специализацията и укрепването на конкурентни предимства. От гледна точка на транспортната система на ЕС, би могло да се очаква, че тенденцията през годините за всички пристанища на ЕС е постоянният стремеж да се подобри постепенно капацитета на инфраструктурата, т.е. способността им да се приспособят към изискванията за икономическо развитие на регионите, които обслужват (връзки с вътрешността на съответната страна). През последните години, докато някои европейски пристанища подобряват резултатите си спрямо международните стандарти, други пристанища в ЕС изостават, като дори някои държави членки изразяват опасения относно структурното намаляване на капацитета на своите пристанищни системи.

Пристанищата на ЕС са част от мрежова индустрия. Здравината на една верига се определя от най-слабото ѝ звено. Фактът, че някои морски пристанища от TEN-T имат ниски показатели ограничава избора на вида транспорт. Това от своя страна засилва поляризацията на потоци към транспортните възли, които във вътрешността са претоварени. От друга страна това означава и пропусната възможност за развитие на морските превози на къси разстояния като алтернатива на натоварените сухопътни транспортни маршрути за по-добро свързване на периферните и островните региони, респ. това се отразява и на степента на оптимално функциониране на TEN-T. Докато някои пристанища са неефективни и недостатъчно използвани, други, в т. ч. и високоефективните от тях са имали или ще трябва да се изправят пред проблеми, свързани с капацитета и възможностите за връзка с хинтерланда и пред необходимостта бързо да се изнасят от пристанището големи обеми товари (контейнери, генерални товари, но също и „Ро-Ро“ трафик). Налице са значителни различия на експлоатационните показатели в пристанища на ЕС. Натоварването на връзките на пристанищата с вътрешността е с висок процент на външните разходи в гъсто населените райони, разположени на главните центрове по TEN-T. Претоварването в самите пристанища е по-трудно да се прецени. Задръстването на портовете е налице през 2004 г., годината, разглеждана като апогей на глобализацията по отношение на търговията. Въпреки че претоварването като проблем беше преустановено по време на рецесията, базовите сценарии показват, че вътрешно пристанищните задръстванията ще се завърнат рано или късно в някои морски зони, вследствие на нарастването на трафика.

Големите европейски пристанища са разработили съответни стратегии за подобряване на своите железопътни и речни връзки с вътрешността на страната в съответствие с принципите на политиката за TEN-T. Допълнителна възможна стратегия е да се предоставят привлекателни за товарните потоци алтернативни маршрути в същия регион на обслужване, което изисква всички пристанища на тези алтернативни маршрути предлагат сравними нива на обработка и изпълнение на претоварната услуга. Непреодоляването на различията между пристанищата ще подкопае развитието на морските превози на къси разстояния като част от „Hub and Spoke“ операциите, ро-ро или други форми на транспорт на къси разстояния (МТКР).¹⁶ МТКР е с по-голям преносен капацитет в сравнение с автомобилния превоз на товари, което значително намалява разходите. Въпреки това са налице няколко фактора, които влияят върху конкурентоспособността на морските превози на къси разстояния и това най-често са

¹⁶ „Hub-and-Spoke“ организации се използват все повече в модерната логистика и се състои от приемане, предаване и преразпределение на товари за/от дълбоководни обмен до/от този вид обмен. В проучване на световно равнище беше установено, че само 16 % от всички двойки държави са пряко свързани, а 62 % от всички двойки държави изискват поне едно претоварване и 18,6 % от всички двойки се нуждаят от две претоварвания (Международен морски форум 2010, морския транспорт: двигатели на морския и пристанищен сектор)

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

сложността на административните процедури, включително митническите, които са различни от приложимите за конкурентния автомобилен транспорт в рамките на ЕС, и слабата ефективност на пристанищата.¹⁷

В контекста на целия ЕС, ниското качество на услугите, предоставяни в определени пристанища е в ущърб на превозите на къси разстояния и мултимодалните транспортни решения. Това създава и проблеми, свързани с претоварването в автомобилния транспорт, като оказва натиск върху другите пристанища и шосейни коридори на дълги разстояния в ЕС (преминаване на регионите без излаз от ЕС и извън ЕС). Поради това е ясна необходимостта да се постигнат по-гъвкави и ефикасни пристанищни услуги, което ще позволи на корабните компании да предлагат чести рейсове по всяко време, както е необходимо да се осигурят и високоскоростни операции в рамките на логистичната верига, което да рефлектира в скъсяване на времето за престой на кораби в пристанището.

Адаптиране към промените в транспорта и логистиката

Проблемите, посочени дотук се задълбочават от факта, че новите транспортни и логистични изисквания налагат пристанищата да се приспособят към тях много бързо. Промените от една страна направиха част от съществуващия пристанищен капацитет излишен, докато на други места се появи необходимост от модернизиране на инфраструктурата. Констатирано се няколко тенденции, които вече се проявяват и се очаква да нарастват в бъдеще:

(i) Растяща големина и сложност на флота и по-специално - наличие на свръхголеми контейнеровози, нови видове ро-ро фериботи и газови танкери. По-големите кораби представляват предизвикателство пред пиковите пристанищни мощности (напр. Maersk е поръчал 20 кораба за 2015 г. с капацитет 18 000 контейнера. Това се равнява на теоретичен натоварен влак с дължина 280 км., каквото е разстоянието между Ротердам и Дюселдорф;

(ii) Използване на по-големи съдове за морски превози на къси разстояния и услуги за фидерни превози, с нови нужди по отношение на енергийната ефективност, на алтернативни горива и екологични показатели (бункероване на ВПП, cold ironing).¹⁸

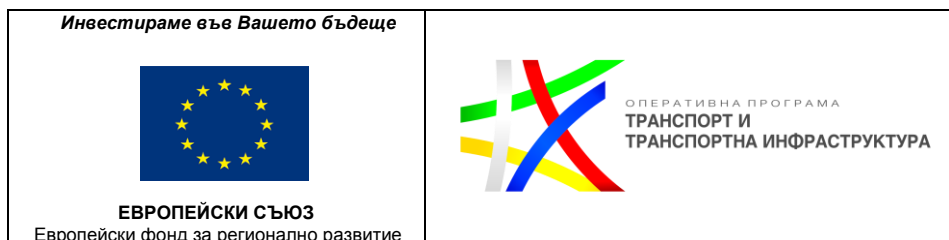
(iii) Тенденции в логистиката и разпределителните системи, които привличат повече услуги с добавена стойност в пристанищната зона (в зависимост от правилата за конкуренция в рамките на пристанището и от схемите за таксуване);

(iv) Значителни промени в търговията с енергия, характеризиращи се с преминаване от нефт и рафинирани нефтопродукти към газ; потребност от значителни съоръжения за газификация в пристанищата; на суха биомаса и потенциални обеми за транспорт и съхранение на CO₂; брегови съоръжения за снабдяване с електроенергия.

Тези промени оказват силен натиск по отношение на инфраструктурата и инвестициите: необходимост от разширяване на котвените стоянки, подобряване на характеристиките на кейовете, увеличаването на дълбочината на басейните и подходните канали, както и преустройство на басейните, за да стане възможно маневрирането на по-големи кораби. По-големите кораби на свой ред се нуждаят от нови пристанищни съоръжения и оперативни процедури: кранове, нови пътнически терминали и т.н. В същото време възможностите за публично финансиране са ограничени в резултат от икономическата криза. Следователно необходимостта от насочване на публични средства е оправдана само в най-ефикасните

¹⁷ Този проблем ще бъде решен с предстоящата инициатива на Комисията „Син пояс“.

¹⁸ Cold ironing или бреговото електроснабдяване: плавателните съдове се свързват с брегови енергийни доставки, вместо да използват генератори на борда



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

пристанищни инвестиционни проекти. Наред с това, тъй като в резултат на рецесията, възвръщаемостта на инвестициите в частното проектно финансиране може да се окаже по-ниска от очакваното, пристанищата могат да изглеждат по-малко привлекателно място за финансовите посредници.¹⁹

На последно място подходящ пристанищен капацитет в идеалния случай следва да е на разположение, когато е необходимо, включително в отговор на промените в моделите на разпределение на товарите и във вътрешността на корабите, които могат да възникнат в корабостроенето. Поради това стремежът следва да бъде пристанищен капацитет да бъде на разположение на широк кръг ползватели на различни места, за да се постигне съответствие между нуждите на променящите се потребности, във връзка с евентуалните колебания на трафика между пристанищата.

Идентифицирани са трите основни фактора, стоящи в основата на тези проблеми:

- 1) пристанищни услуги и операции в някои морски пристанища от TEN-T под оптималното ниво;
- 2) настоящата рамка за управление на пристанищата в някои морски пристанища от TEN-T не предоставя достатъчно стимули за привличане на инвестиции;
- 3) недостатъчни връзки с вътрешността, по-специално чрез железопътен и шосеен транспорт, както и по вътрешните водни пътища.

Третият проблемен фактор вече е разглеждан от TEN-T и МСЕ, както и от новата политика на сближаване (по-добро планиране на интервенции от Кохезионния и структурните фондове).

Други потенциални проблемни фактори са например:

1. продължаващите ограничения на кредитите, водещи до ограничаване на частните инвестиции в пристанищата;
2. проблеми, касаещи съществуващия технологичен застой през последните години, които надхвърлят непосредствената секторна регулаторна намеса на ЕС или вече са обхванати от други инициативи на ЕС, които обаче не са свързани с транспорта.

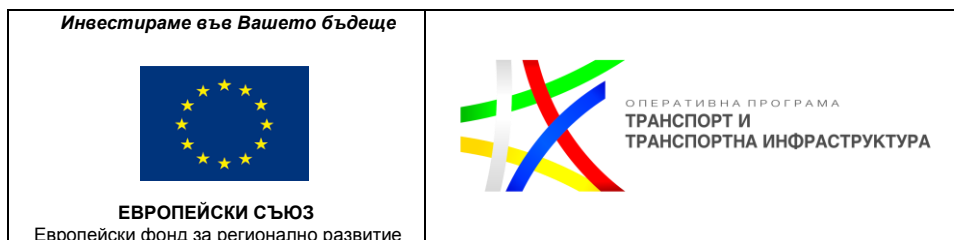
Посочените проблемни фактори не присъстват навсякъде и дори нямат една и съща степен на проявление във всяко пристанище. Първопричините за всеки от тези фактори, изложени по-долу, са свързани с типични регулаторни и пазарни дефекти, което налага извод, че саморегулирането не може да бъде решение.

Неоптимални пристанищни услуги и операции в някои морски пристанища от TEN-T

Пристанищата осигуряват верига от услуги. Неоптималните пристанищни услуги не допуснат веригата да функционира по ефективен начин. Те пречат на мрежата като цяло да функционира ефективно и да се справи с очакваните промени в търсенето на транспортни услуги. Пристанищният капацитет и ефективност могат значително да повлияят върху решението на инвеститорите за изграждане на разпределителен център, и често влияят решително върху способностите на местните производители да се конкурират в глобален или регионален мащаб с други производители (напр. терминал Варна – Запад, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна). Предизвикателството за пристанищните власти е да се съобразят с нуждите на своите клиенти и им се помогне да

¹⁹ Като се има предвид, че след рецесията и неотдавнашните развития в ареала пристанище Хавър, Ротердам, Хамбург (Maasvlakte-2, в Лондон DP World", Хамбург Eurogate или Jade Везер пристанище във Wilhelmshaven) някои анализатори прогнозираят свързкапацитет до 2020 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

подобряват конкурентните си позиции, като се обезпечи икономически изгоден модел на предоставяне на пристанищни услуги и в крайна сметка да се допринесе за устойчивото развитие на транспортната верига.

Въз основа на дискусии със заинтересованите страни, и доказателствата, събрани от екипа ни чрез проучвания на предприятията (на ползвателите на пристанищни услуги) и съответните теоретични изследвания, стигаме до извода, че случаите на неоптимални пристанищни услуги могат да се дължат на три основни причини:

(1) на слаб конкурентен натиск на пазара на пристанищни услуги, произтичащи от ограниченията за достъп до пазара,

(2) пазарни злоупотреби от страна на доставчиците на пристанищни услуги с изключителни или специални права и

(3) сериозна административна тежест поради липсата на координация в рамките на пристанищата.

Слаб конкурентен натиск на пазара на пристанищни услуги в резултат на ограничения за достъп до пазара

Наличие на конкурентен натиск, означава, че пристанищните оператори трябва да бъдат заставяни да полагат постоянни усилия за удовлетворяване на потребностите на ползвателите. Тази конкуренция обикновено помага да се постигне специализация, тъй като конкурентите се конкурират при едни и същи условия. Специализацията на свой ред помага за подобряване на разходната ефективност. Въпреки това, степента на конкуренция в рамките на пристанището може да бъде снижавана чрез ограничения за достъп до пазара:

Ограничения за достъпа до пазара

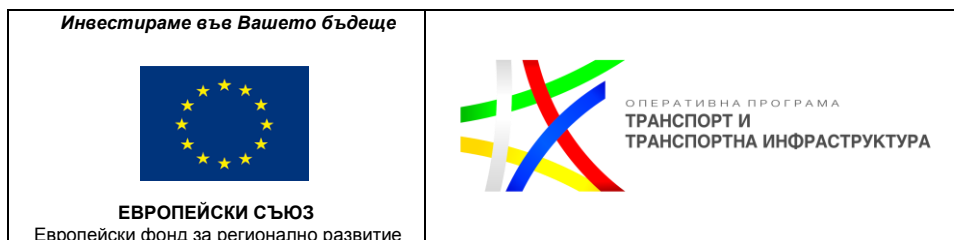
Националното законодателство, регулаторните органи или пристанищните власти могат да ограничат „de jure“ или „de facto“ възможностите за навлизане на пазара. Ограниченията може да бъдат свързани с липсата на пространство, което ограничава броя на операторите (напр. терминали) или защото някои дейности се считат за обществени услуги (във връзка с налагане на изисквания за безопасност, например пилотаж). Ограничаването може също така да бъде свързано с държавни монополи и/или исторически договори със заварени оператори.

Възможно е дискреционните решения на държавните органи да предоставят или да ограничават, в т. ч. и да отказват достъп до пристанището или да налагат прекомерни изисквания към доставчиците на пристанищни услуги.

В различните страни членки е различен процесът на възлагане на експлоатацията на терминали и предоставяне на основните пристанищни услуги. Понякога в рамките на едно и също пристанище има няколко различни по тип процедури за възлагане на дейности, което само по себе си представлява риск от нарушаване на лоялната конкуренция. Следва да се отбележи, че в някои държави членки, договори за наем или аренда на пристанищна територия се сключват от публичните органи без да спазват правилата за обществени поръчки, концесии или публични търгове.

Пристанищните власти, доставчиците на пристанищни услуги и операторите на терминали признават, че съществуват бариери за навлизане на пазара. Въпреки това те смятат, че за определен брой услуги, те могат да бъдат обосновани и че във всеки случай премахването

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

на тези бариери е въпрос от национална компетентност. От друга страна, линиите не са съгласни и считат, че принципът на свободата на услугите следва да бъдат въведени повсеместно.

Пазарни злоупотреби от страна на доставчиците на пристанищни услуги в условията на монополни или олигополни позиции

Широк спектър от потенциални злоупотреби с пазарна мощ могат да се извървят в пристанищата, в резултат на множеството случаи на ограничения за достъп до пазара и по-специално на изключителни права или на специални права, предоставени от държавата или пристанищните власти (напр. известна злоупотреба е задължението за заплащане на пилотските услуги при влизане в пристанището, дори ако услугата не е необходима и/или услугите не са фактически предоставяни).

Пазарните злоупотреби могат да произтичат и от „de facto“ монополно или олигополно положение, улеснени и/или подсилени с различна степен на интеграция между доставчици на инфраструктура и ползвателите на пристанищата и трудностите за достъп до съоръжения (в България – случаи на недобре подготвена и проведена приватизация на активи, в т. ч и за достъп до съществени съоръжения), които са от съществено значение за предоставяне на пристанищни услуги.

Някои примери за злоупотреба с господстващо пазарно положение практики са, inter alia:

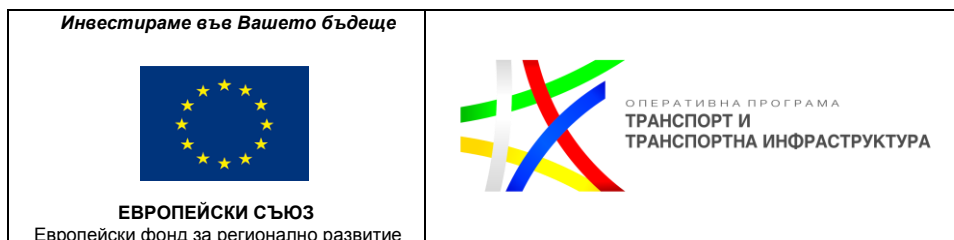
- ✓ прекомерно високи цени за потребителите, т.е. налагането на прекомерно високи цени, които не са разумни, тъй като те нямат връзка с икономическата стойност на доставения продукт;
- ✓ отказ за доставка, т.е. отказ на достъп до пристанището на оператор, участващ в търговски пътнически или товарен транспорт;
- ✓ благоприятно третиране на заварените оператори, включително предоставяне на субсидии: заварените оператори могат да получат особено благоприятни условия, например по-ниски такси за договорите ползване на пристанищна територия (в България - договорите с държавните пристанищни оператори по § 74 от ДР на ЗИД на ЗМПВВППРБ от 2004 г.), или получават публични субсидии за подпомагане на търговската им дейност.

На практика тези хипотези може да доведат до съдебни производства пред националните органи по конкуренцията или пред Комисията. Съществува реална съдебна практика по отношение на решенията на Комисията и на Съда на Европейския съюз относно пазарните злоупотреби. Наред с това липсата на вторично законодателство на ЕС за прилагане на принципа на свободно предоставяне на услуги в пристанищния сектор възпрепятства възможността да се избегнат злоупотребите с монополни практики. Исторически и традиционно пристанищните власти и операторите на пристанищните терминали считат, че традиционните доставчици на пристанищни услуги трябва да разполагат с дискреционна власт в управлението на услугата, включително по отношение на определянето на цените. Очевидно е, че ползвателите на пристанищни услуги и потенциалните нови участници на пазара, при отсъствие на законодателство на ЕС не могат да оспорват лесно и резултатно нарушенията, там където ги има.

Потребителите са изправени пред прекомерна административна тежест поради липсата на подходяща координация

Основните причини за прекомерната административна тежест в пристанищата, са:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- ✓ нормативната регламентация, засягаща различните аспекти на пристанищната дейност, която е от различен ранг с натрупване на международни/европейски, национални и местни източници;
- ✓ липса на хармонизация на връзките между пристанищата и корабите и липсата на регулаторна хармонизация на равнището на ЕС;
- ✓ противоречащи си цели: например улесняването на търговията или на правоприлагането, събираемост на приходите в сравнение с наличните човешки ресурси и т.н. и
- ✓ липсата на координация между различните администрации, както и на взаимодействие между публичния и частния сектор в рамките на пристанищата.

Показателно е, че около 150 са отделните действия, които могат да се окажат необходими, за да получи разрешение за отплаване един кораб, обработван в товарно пристанище, много от които трябва да се извършат в изключително кратък отрязък от време, предопределен от графика на кораба. Всяко забавяне в обработката на товара, при спазването на многобройните нормативни изисквания, или при организирането на доставката или комплектуването на товара могат да окажат значително въздействие върху цената (и по този начин върху общата цена за рейса), както и за последващата работа на кораба. Комисията разглежда въпросите, свързани с по-нататъшното опростяване на митническите процедури при трафика на товари в пристанищата на ЕС в рамките на инициативата „Син пояс“. Комисията също така работи по въпроси, свързани с взаимосвързаността и/или оперативната съвместимост на пристанищните информационни системи в контекста на т.нар. „e-maritime“.²⁰

Тези инициативи обаче не се отнасят до въпроса за липсата на координация на различните дейности, които са част от веригата от услуги в рамките на пристанището. За справяне със сходни проблеми в летищата Европейско законодателство въвежда изискването за предоставяне на възможност на ползвателите да обменят информация и идеи (в рамките на комитети) и да се даде възможност опасенията и мненията на заинтересованите страни да бъдат дискутирани и взети под внимание от летищните власти при вземането на важни решения като например при таксуването.²¹ Подобни комитети могат да представляват гъвкав инструмент за координиране, чрез който пристанищните органи и администрации да изслушват ползвателите и потребителите, да си взаимодействат, за да комбинират своите дейности за предоставяне на по-добри услуги на крайните потребители. Разходите, произтичащи от ненужната административна тежест в пристанищата, са изключително трудни за оценяване.

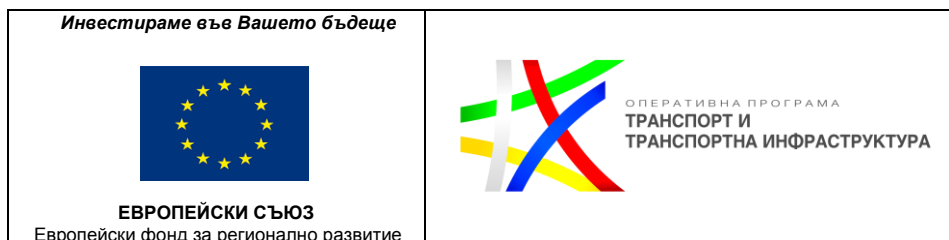
Таблица 6-121: Мнения на потребителите относно координацията на административните изисквания в ЕС пристанища

	Северно море	Атлантическо море	Балтийско море	Западно Средиземноморие	Изт. Средиземноморие	Черно море
Товародателите и спедиторите	+++		++	++	+	+
Транспортни организации	+++	+	+	++	+	+
Други логистични оператори	+++	++	+	++	+	+

²⁰ http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/e-maritime_en.htm

²¹ Директива за наземното обслужване на летищата.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

+++: „ползватели“, т.е. добрата координация, прозрачни процедури, структури за консултации на клиентите
 ++: липса на координация, консултация от относително прозрачни процедури,
 +: липса на координация, несигурност на резултатите (срокове), не е проведена консултация

Източник: (PwC, 2013)

Рамките за управление на пристанищата не са достатъчно привлекателни за инвестиции във всички морски пристанища от TEN-T

За да не се излага на риск постигането на целта за по-ефективна, взаимосвързана и устойчиво функционираща TEN-T мрежа и за да се справят с очаквания обем от товари пристанищата трябва да оптимизират своите услуги, но също така това не може да се случи без привличането на нови инвестиции. За привличането на тези инвестиции, обаче трябва да бъдат въведени подходящи рамки за управление, каквито изглежда не са налице във всички европейски пристанища.

Според прогнозите, пристанищната инфраструктура, необходима за удовлетворяване на бъдещото търсене от ползвателите ще изисква инвестиции до 2030 г. в размер до 200 млрд. EUR.²² Разбира се, съществуват регионални различия, напр. по отношение на пристанищата на Балтийско море се показва необходимост от първоначални инвестиции, докато регионите на Северно море и Средиземно море изискват големи инвестиции в схемите за модернизация. За периода 2015 - 2030 г. общият размер на финансирането, необходимо за морската транспортна инфраструктура, може лесно да надхвърли 100 милиарда евро само за запазване на настоящите равнища на капацитета. Европейските пристанищни органи изразяват сериозна загриженост относно недостига на инвестиции, който се очаква през следващите години в резултат на тежкото състояние на публичното финансиране в държавите членки, намаляването на средствата, отпуснати за транспортна инфраструктура в ЕС, финансовите перспективи 2014 - 2020 г. и последиците от икономическата криза върху наличността на частното финансиране.

Настоящите условия на недостиг на публични средства налага по-голяма селективност при предоставянето на публични средства за инвестиции в пристанищата. Този процес ще изисква повече от всякога внимателен контрол, за да се избегне разхищаването на оскъдните ресурси и нарушаването на конкуренцията между пристанищата, произтичащи от публични субсидии.

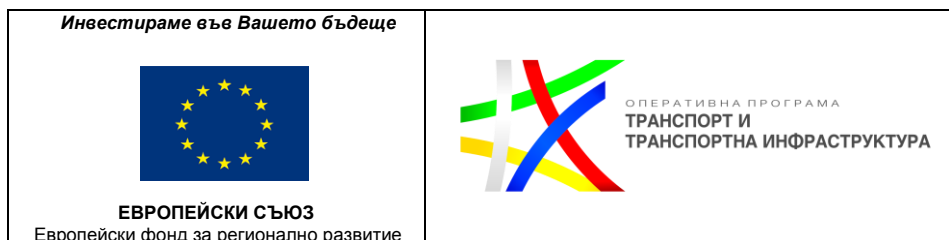
Фактът, че съществуващите рамки за управление на пристанищата не предоставят достатъчно стимули за привличане на инвестиции във всички морски пристанища от TEN-T може да се обясни с няколко причини:

1. недостатъчно добро планиране на инфраструктурата и слабо стратегическо планиране и процедури за предварителен анализ на разходите и ползите (вж. доклада от 2013 г. на Европейската сметна палата);
2. ограничения за достъп до пазара, които могат лесно да разубедят инвеститорите;
3. неясни финансови отношения между публичните органи, пристанищните власти и доставчиците на пристанищни услуги;
4. ниска степен на самостоятелност на пристанищата при определянето на таксите за ползване на инфраструктурата и непрозрачната връзка с разходите.²³

22 Вж. подготвителните работи за Бялата книга за транспорта от Съвместния изследователски център (2011): http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm

23 Стратегическо планиране и стабилна икономическа оценка на пристанищни инфраструктурни проекти са разгледани в рамките на новия регламент за насоките за TEN-T и нов подход към структурните фондове

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Неясни финансови отношения между публичните органи, пристанищните органи и доставчиците на пристанищни услуги

Прозрачността е необходима предпоставка за привличането на инвестиции, дори ако не са достатъчни. Прозрачност, недискриминация и равни условия за всички, е едно от ключовите изисквания за солидна и стабилна среда за инвестиции, които предлагат по-ниска степен на сигурност на печалба за всички. Прозрачната информация относно това как пристанищните власти използват обществени средства е решаващ фактор при решението за инвестиране на доставчици на пристанищни услуги, като това допринася за по-добра предвидимост. Това е от особено значение за малките и средни предприятия, които са изправени пред особени предизвикателства, когато навлизат на пазара.

Комисията поддържа становището, че настоящото равнище на прозрачност в пристанищния сектор е недостатъчно, за да се проследят потоците и използването на публичното финансиране от пристанищните власти, които понякога са субекти, ангажирани както в управлението на пристанищата, така и в търговските дейности. Проблемът за финансовата прозрачност възниква на две различни равнища:

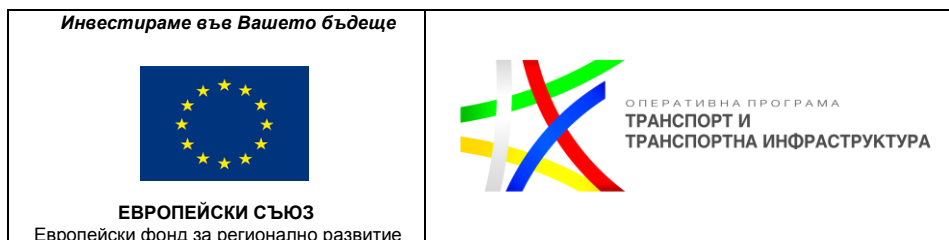
- поток от публично финансиране от национален, регионален или местен орган към управляващия орган на пристанището;
- използването на това финансиране от управителния орган на пристанището: т.е. разпределение на публичните средства за подпомагане както на задължителните за един „публичен орган“ функции, така и при предоставянето на пристанищни услуги, т.е. възможното кръстосано субсидиране на заварените доставчици на пристанищни услуги.

Използването на субсидии, за да се гарантира жизнеспособността на заварените доставчици на пристанищни услуги, означава „de facto“ поставянето на пазарни бариери за нови участници и инвеститори. Така кръстосаното субсидиране може да намали изкуствено разходите на традиционния (напр. «Пристанище Варна» ЕАД) оператор и да му позволи да подбива цените на новите оператори - концесионери (напр. «Пристанище Леспорт» ЕАД).

В по-общ план, поемането на загубите на заварените доставчици и кръстосаното субсидиране на операциите, въздействат на баланса и интензитета на конкуренцията: това обезкуражава новите участници, които трябва да се поставят в ситуация на „over-invest“, само за да присъстват на пазара, и в същото време намалява конкурентния натиск върху заварените оператори да подобряват своята ефективност, което води до нарушения в разпределението на ресурси за инвестиции.

Проучвайки публичното финансиране на европейските пристанища Комисията стига до заключението, че при липсата на задължения за докладване и отчитане не е възможно да се установи размерът на средствата, предоставени на пристанищата и използването на тези средства в пристанището в посока - обществени функции или търговски операции.

Въпреки че Директива 2006/111/ЕО относно прозрачността на финансовите отношения между държавите членки и публичните предприятия вече налага минимални изисквания по отношение на прозрачността, тя се прилага само за предприятия с годишен оборот над 40 милиона EUR. Според проучване на PwC от 2013 г. само 36 % от анализираните пристанища надвишават този праг (дори в основната мрежа едва половината от пристанищата попадат в обхвата на директивата).



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-122: Пристанища на ТЕН-Т счетоводни практики, източник ГД „Мобилност и транспорт“

Пристанище счетоводна практика	% на пристанищата
Прилагане на Директивата за финансова прозрачност на пристанищата (40 милиона евро оборот)	По-малко от 50 %
Пристанища, които не водят отделни счетоводни отчети от страна на публичната администрация	Около 20 %
Пристанищата не съхраняват отчети съгласно счетоводните стандарти	Повече от 40 %
Пристанища, за които не се изисква да бъде извършван счетоводен одит от външни експерти	Повече от 40 %
Пристанища, които не публикуват годишни отчети	Повече от 40 %
Пристанищните власти участват в предоставянето на пристанищни услуги с търговска цел	Повече от 95 %
Пристанища, които не прилагат вътрешните аналитични сметки на дейностите и услугите	Повече от 40 %

Източник: въз основа на проучване на PWC & ESPO (2010) (2013)

Липсата на финансова прозрачност поражда обвинения и конфликти между пристанищата, независимо дали подозренията относно нелоялната конкуренция между тях, насърчавана от държавите членки през практиките за публично финансиране е оправдана или не.

Ниска степен на самостоятелност на пристанищата при определянето на таксите за ползване на инфраструктурата и непрозрачна връзка с разходите

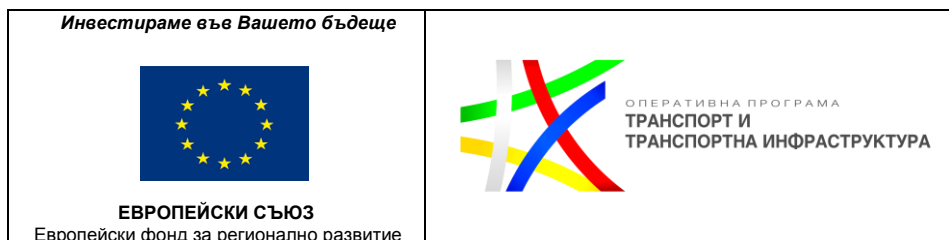
Ефективното ценообразуване е предпоставка за ефективни инвестиции в инфраструктура. Доколкото публичните пристанища следва да имат за цел максимизиране на благосъстоянието на потребителя, като се има предвид нарастването на търсенето, те могат да се нуждаят за преоценка на тарифния си подход, за да се намали финансовата тежест и да могат да влязат в конкуренция с частните пристанища. В голямата част от страните членки, (както и в България – в основно от съобразяването с решението на Конституционния съд от 2005 г.), таксите за инфраструктура не винаги се определят самостоятелно от пристанищните власти и рядко отразяват действително извършените разходи по ефикасен начин. Поради което пристанищните такси не винаги изпращат правилните ценови сигнали, които да стимулират потребителите да вземат предвид външните си разходи.²⁴

Автономност на пристанищните власти при определянето на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура

Съществуват голям брой академични изследвания, които показват, че на пристанищните власти следва да бъде разрешено да разполагат с автономност по отношение на получаването на приходи от дейността им като управители на пристанищната инфраструктура, с цел тези ресурси да се използват в рамките на много по-проактивен подход на управление. Пристанищните такси (както инфраструктурните, така и възнагражденията за ползване на инфраструктурата от операторите) представляват най-важният източник на оперативни приходи. Една широка автономия при определяне на общите пристанищни такси ще даде

24 Единствено в конкретния случай на приемни съоръжения за отпадъци от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари, все пак са въведени основни принципи за ценообразуване. Въпреки това се признава, че прозрачността продължава да бъде предизвикателство, за да се гарантира подход, основан на разходите, в съответствие с принципа „замърсителят плаща“.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

възможност на пристанищните органи да разработят оптимизирани ценови политики, които са съобразени едновременно и с търговските и с инвестиционните стратегии.

Таблица 6-123: Средните входящи приходи според Европейската организация на морските пристанища

Източник на доходи	Средно%
Приходи от общите пристанищни такси	49 %
Приходи от пристанищна територия под аренда, наем или концесия	25 %
Приходи от услуги	16 %
Други приходи	10 %

Източник: (ESPO констативен доклад, 2011 г.)

Ефективно ценообразуване на пристанищна инфраструктура

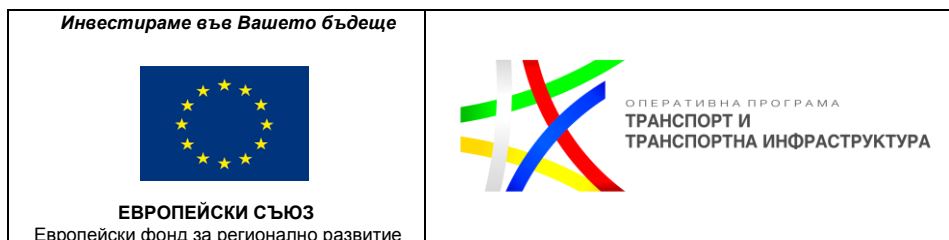
Принципите на ценообразуване за публична инфраструктура са известни като основни принципи на транспортната икономика. Ценовите стратегии, включващи например намаляване на таксите (пристанищните такси или таксите за обработване на товарите на терминалите или и на двете), за да се конкурира пристанището с други пристанища, могат да бъдат използвани за насърчаване на конкурентоспособни позиции. Схемата за ценообразуване обаче в крайна сметка следва да съответства на пазарните условия и да не противодейства на конкуренцията, за да стимулира пазарния растеж и повишаването на доходността. Няма съществена разлика между инвестиции в пристанищна инфраструктура и други капиталови инвестиции в промишлени комплекси. Поради тази причина не следва да съществува основание за възприемането на напълно различен подход към пристанищните инвестиции, и следователно няма причина, поради която преките потребители да не следва да поемат разходите за тези инвестиции. Освен това въвеждането на пазарни принципи при определяне на таксите за инфраструктура би могла да бъде ефективно средство за защита, за да се избегне рискът от създаване на разточителен свръхкапацитет и възможните нарушения на търговските потоци (с изключение на ценообразуването за осигуряването на достъпа по вода (драгирането) и защитната инфраструктура – вълноломи и др. под.

Не съществува единен модел за таксуване дори в рамките на държавите членки. Най-често използваните критерии в пристанищата на TEN-T за определяне на пристанищните такси са:

- а) вид и размер (брутен тонаж) и/или товарен капацитет на плавателния съд;
- б) вид и обем на товари
- в) времето в пристанището.

Други критерии се считат от пристанищните власти и националните органи за сложни, непрозрачни и неприемливи.

В много европейски пристанища, критериите, използвани за определяне на таксите и намаленията или отстъпките върху тези такси се основават на произволни решения. В много случаи пристанищните такси се определят и променят с отстъпки в зависимост от развитието на пазара, в съответствие с различията в таксите в конкуриращи се пристанища. В исторически план това предизвиква постоянни остри дебати относно скритото субсидиране, агресивни



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

твърдения за възможни нарушения на конкуренцията между съседни пристанища и/или операторите в тези пристанища²⁵

Липса на стимули за възнаграждаване на усилията в сферата на околната среда

През последните години се наблюдава нарастващо безпокойство относно въздействието на морския транспорт върху околната среда, в частност замърсяването на въздуха.²⁶ Корабите, които акостират в пристанищата са основен източник на замърсители на въздуха, като CO₂ и SO₂. Увеличаването на трафика налага търсенето на механизъм на управление и интернализация на тези външни разходи, като се следят внимателно промените в корабните горива и технологии за задвижване. Международният регулаторен подход се прилага по отношение на съдържанието на сяра в горивото, управлението на отпадъците и отскоро – при предоставянето на горива в основни пристанища.²⁷²⁸ При все това икономическите стимули, включително чрез диференциране на пристанищните такси, могат да се използват за поощряване на наличието на съответствие със стандарти или практики, които не са задължителни, или да насърчават новаторски екологични решения. В отсъствие на обща рамка, обаче, вариациите на пристанищните такси, дължащи се на тези схеми може да доведе до дискриминация и/или нелоялни търговски практики между пристанищата. Наред с това екологичните отстъпки обикновено са твърде малки и е налице липса на последователно прилагане на регионално равнище. В резултат на това диференцирането на таксите на базата на въздействието върху околната среда се разглежда по-скоро като част от търговската стратегия на пристанището, отколкото като ефективен инструмент за въздействие върху състава на флота.

От друга страна, практиката на пристанищните такси за насърчаване на морските превози на къси разстояния, с отстъпки, достигащи до над 50 % в някои пристанища (по-специално при трансбордирането, за което пазарът е изключително нестабилен) се използва много широко. Тези отстъпки допринасят за привличане на високо равнище от услуги за фидерни превози, които вече осигуряват разпределянето на товара в рамките на региона. Въпреки че подобно таксуване цели постигането на посочените в Бялата книга цели за развитие на Short-Sea Shipping, онези схеми, които се основават на произхода и местоназначението на корабите може да породят правна несигурност по отношение на тяхната съвместимост с Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално на член 18, който

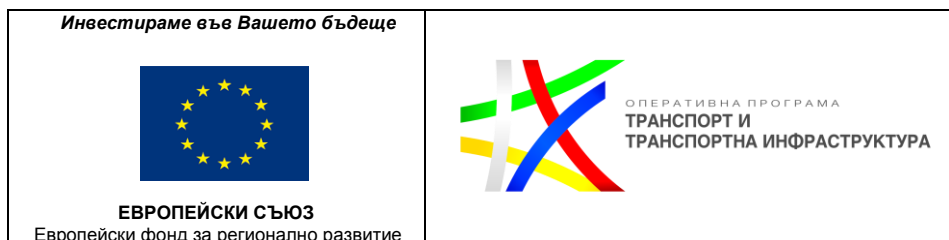
25 Например през 2012 г. в Германия Министерството на икономическите въпроси, общината на Хамбург, пристанищните органи и доставчиците на пристанищни услуги са се съгласили да намалят значително разходите за големи кораби на пристанище Хамбург, с цел да се засили конкурентоспособността на пристанището, в отговор на продължаващото забавяне на удълбочаването на канала на река Елба

26 Комисията работи по мониторинга на емисии на парникови газове от корабите. За отпадъци от експлоатацията на кораби, споразумения са сключени съгласно MARPOL.

27 Директива 2000/59/ЕО относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари задължава пристанищата да предоставят съоръжения за приемане на отпадъци и отпадъците от корабите, и доколкото те са задължени, да могат да използват тези съоръжения. Таксите са винаги диференцирани въз основа на определени характеристики на кораба, като бруто или нето тонаж, мощност на двигателя, или обем.

28 В близост до предложеното изискване за пристанищата в рамките на TEN-T, Комисията предложи „Чиста енергия за транспорта“ законодателство, което задължава всички основни пристанища от TEN-T на съоръжения за бункерване с ВПГ на корабите от 2020 г.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

забранява всяка дискриминация, основана на гражданството, и следователно евентуално въз основа на произхода или местоназначението на плавателния съд.

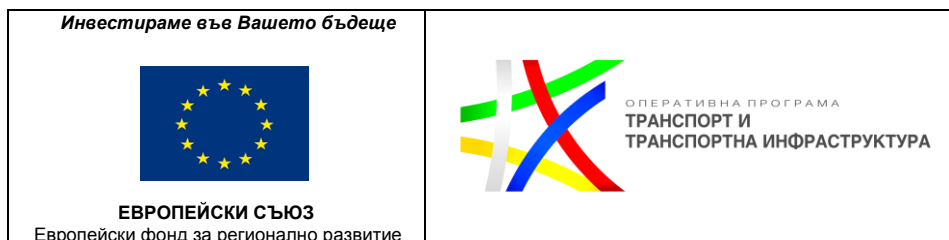
Таблица 6-124: Връзките между основните проблеми, вторични причини и първопричини засегнати от проблемите страни и техните ключови интереси

Заинтересована страна	Описание	Ключови интереси
Пристанищните органи	Публични или частни организации, които притежават и/или управляват пристанища	Развитие на пристанището в рамките на национална, регионална и местна политика и/или запазване на рентабилността на пристанищата. Равни условия за конкуренцията inter-ports
Операторите на пристанища	Предприятията в района и операторите зависят от достъпа до пристанището	Запазване на рентабилността и заетостта; правна сигурност и равни условия за конкуренция в рамките на пристанището
Пристанищните работници	Човешки ресурси на пристанищните органи и пристанищните зависими предприятия и оператори	Условията на заплащане и на труд, здравословните и безопасни условия на работното място, обучение и професионално развитие
Корабен сектор	ЕС и международни дружества, извършващи морски транспорт търговията по море и морски пътнически услуги	Рентабилни и надеждни пристанищни услуги (обработка на товари, морско технически услуги, пристанищни услуги, свързани с околната среда, пътнически услуги)
Регулатори на сектора	Национални, регионални и местни органи за регулиране на пристанищата	Осигуряване на ефективна управленска рамка, която отразява широк кръг потребности на заинтересованите лица
Спедитори и корабни агенти	Агенти и логистични дружества за организиране или улесняване на товарни търговски обмен вътре в ЕС и на световните пазари	Наличието, цената, качеството и надеждността на пристанищните услуги
Морски пътници	Гражданите, пътуващи по море на туристически кораби, фериботни пътувания	Наличието, цената, качеството и надеждността на пристанищните услуги
Промислените сектори в ЕС	Предприятията в зависимост от морския транспорт за нуждите си от снабдяване, така и за техния износ, обхващащи извънредно широк спектър от промишлени сектори	Наличието, цената, качеството и надеждността на пристанищните услуги
Краен потребител	Гражданите, които се възползват от избора, наличността и цените на стоки, доставени от морската търговия	Наличието, цената, качеството и надеждността на пристанищните услуги
Данъкоплатци	Граждани, косвено предоставяне на публично финансиране на пристанищата	Правилното използване на ресурсите, икономическа и социална възвръщаемост, алтернативните разходи

Хоризонтални инструменти на ЕС (вътрешен пазар и правилата за конкуренция)

Комисията е получавала множество оплаквания относно прекомерните ограничения, наложени на операторите на пристанища от националните органи (пристанищни регулаторни режими) и злоупотребата с господстващо положение от страна на заварените оператори. В редица случаи Комисията прави разследвания, за да провери съответствието на регулаторните режими с вътрешния пазар на ЕС, транспорт и правилата за конкуренция в транспортния сектор.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

При все това, при липсата на законодателство на ЕС за прилагане на свободата на предоставяне на пристанищни услуги казусите не могат да се проследяват системно, което не насърчава заинтересованите страни да представят нови случаи на Комисията.

Освен това в рамките на процеса на консултации с ползвателите на пристанищата се наблюдават множество декларираните нарушения и злоупотреби. Потребителите се страхуват, че в бъдеще те ще бъдат дискриминирани и са принудени да търпят забавяния и по-ниско качество на услугата. Пристанищата са терен за „деликатни баланси“, при който проблемите се решават с някакъв вид „ad hoc“ разрешения и рядко стават публични. Жалби в случай на злоупотреба налагат продължителни съдебни спорове, което често е невъзможно за малките и средни предприятия, за които съдебната процедура е твърде дълга и/или скъпа. Създава се възможност по-големите компании през директно да сключват двустранни споразумения с пристанищните власти, без опасения от възможни и ефективни антитръстови ограничения.

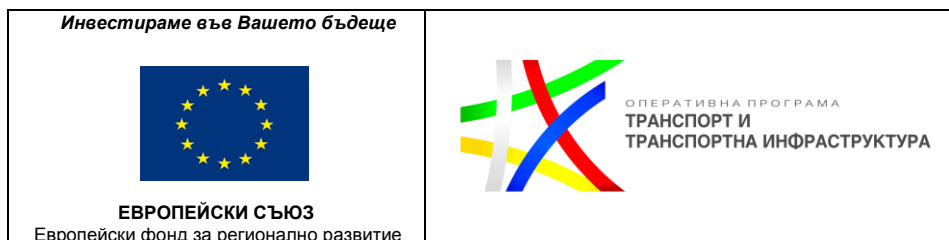
На практика и днес са налице редица инструменти, например Директивата относно финансовата прозрачност на публичните предприятия, които просто не се прилагат за значителен брой пристанища от TEN-T. Също така и в стратегията на Комисията относно интернализацията на външните разходи се предвиждат специфични за сектора инструменти за таксуването за ползване на инфраструктура, вместо разработването на общи за ЕС хоризонтални правила. По отношение на държавните помощи Комисията обяви намерението си да предостави разяснения относно понятието за държавна помощ в контекста на публичното финансиране на инфраструктурите. И днес не съществуват специфични за сектора насоки, в които да се разясни подхода на Комисията по отношение на прилагането на правилата за държавната помощ в пристанищния сектор.

Как ще се развият проблемите, ако не се предприемат действия

Анализът на бъдещите тенденции в обхвата на стратегията (до 2030 г.) трябва да започне със сценарий, който предполага запазване на съществуващите политики и вече планираните политически реформи. Статуквото включва постепенни промени както на равнище ЕС, така и в отделните държави членки, което води, наред с другото, до довършване на реформи, но на национално равнище и предприемане на евентуални допълнителни реформи, произтичащи от специфичните за всяка държава препоръки (европейски семестър), въздействието на влязлата в сила Директива, респ. форма на модернизиране на правилата за държавна помощ. Подобно развитие няма да доведе до установяването на равнопоставени условия на конкуренция за всички пристанища на TEN-T по отношение на идентифицираните по-горе проблеми. При равни други условия, очакваният растеж в транспортния сектор, промените в морския транспорт и логистика, в съчетание с продължаващите различия в ефективността на пристанищата, наблюдавани в момента, ще доведат до проблеми с капацитета и ще задълбочат небалансирано използване на мрежата, като по този начин ще се застраши доброто функциониране на вътрешния транспортен пазар.

Според прогнозите за трафика, актуализиран от PWC (2013 г.), общите обеми, които се обработват в пристанищата в ЕС-27 ще нараснат от 3.6 милиарда тона през 2011 г. на 5.8 милиарда тона през 2030 г. при сценарий за нисък растеж. Пристанищата на ЕС следователно ще трябва да обработват с 2.2 милиарда тона повече отколкото понастоящем, което надхвърля капацитета в резултат на всички проекти за разширяване на европейски пристанища, които са известни на този етап в ЕС.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-125: ЕС 2030 пристанищен трафик по регион на натоварване/разтоварване

Регион	Контейнери	Сухи товари в насипно състояние	Течни товари в насипно състояние	„Ро-ро“	Други товари	Общо
Обединено кралство	125.74	155.43	297.49	137.46	35.26	751.39
Скандинавски район	50.53	187.66	240.30	122.01	81.87	682.37
Южно Балтийски	19.91	158.09	88.92	17.68	39.39	323.98
Хамбург - Франция	595.58	434.53	571.20	186.83	138.26	1,926.40
Иберия	217.28	176.38	213.45	38.34	50.98	696.44
Малта/Италия	179.00	112.67	261.87	80.05	64.24	697.83
Балкани/Егейско море	120.80	156.28	122.21	50.50	128.72	578.51
Черно море	8.22	69.73	28.90	1.53	37.81	146.19
Общо	1,317.06	1,450.77	1,824.34	634.40	576.53	5,803.11

Източник: PwC (2013)

Нарастването на контейнерните превози ще бъде по-високо, отколкото в повечето други сектори. Има вероятност капацитетът в ЕС да достигне 145 - 155 милиона в контейнерните терминали въз основа на съществуващите планирани проекти за развитие. Променящите се изисквания на корабните дружества обаче означава, че някои елементи от съществуващия капацитет ще станат неактуални. С търсене на 149 милиона TEU през 2030 г., и също така при достигане на 145—155 милиона TEU, може да се окаже, че степента на предлагане/търсене, респ. на задръстванията ще достигне прага от 80 % преди 2030 г., и до 2030 г. степента на използване ще надвишава 95 % в някои региони на Европа.

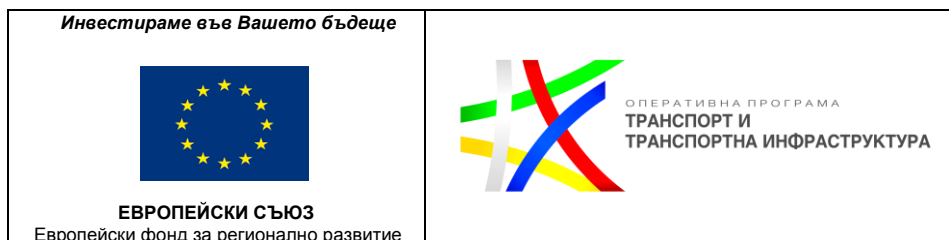
Сравнение с несигурността при прогнозирането на тенденциите на пазара

Тези прогнози, разбира се трябва да се възприемат с доза предпазливост, тъй като нови развития, свързани, например с въвеждането на нови или увеличаване на съществуващите пречки пред търговията би имало пряко отрицателно въздействие върху морския транспорт и пристанищна дейност в ЕС. От друга страна, либерализирането на световната търговия, в т. ч. и сключването на нови търговски споразумения ще доведе до много по-високи нива на търсенето на пристанищни услуги. Не бива да се забравя, все пак, че например постигането на целите на предложеното законодателство на ЕС за ВПГ (разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива, приета през 2013 г.) ще окаже допълнителен натиск за инвестиции в пристанищата от основната мрежа на TEN-T.²⁹ От друга страна слабите експлоатационни показатели на пристанищата оказват ефект върху цените и доставките на стоки, особено когато конкретното пристанище има значителен дял в общите доставки и в тези случаи това може да засегне конкурентоспособността на европейската промишленост.

Правото да се предприемат действия от името на ЕС в областта на транспорта е установено в Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Съгласно член 4 от ДФЕС ЕС разполага с компетентност, споделена с държавите членки, в областта на транспорта (дял VI от Договора за функционирането на ЕС). Член 58 от ДФЕС предвижда, че свободното предоставяне на услуги в областта на транспорта се регулира от разпоредбите на дяла, отнасящ

²⁹ Комисията предлага да бъдат инсталирани точки за зареждане с ВПГ във всички морски пристанища от основната трансевропейска транспортна мрежа до 2020 г. Оценка на общата стойност на предложеното разработване на точки за зареждане с ВПГ за морския транспорт на ЕС ще бъде приблизително 2.1 милиарда евро

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

се до транспорта. В тази връзка, член 100 от ДФЕС гласи, че Европейският парламент и Съветът, като действат в съответствие с обикновената законодателна процедура, могат да приемат съответните разпоредби относно морския транспорт.³⁰ Що се отнася до задължения за обществена услуга (ЗОУ), член 14 протокол 26 от Договора потвърждава мястото, което заемат услугите от общ икономически интерес в общите ценности на Съюза. Член 106, параграф 2 от Договора постановява, че предприятията, на които е възложено извършването на услуги от общ икономически интерес, се подчиняват на разпоредбите, съдържащи се в Договорите, и в частност на правилата на конкуренцията, доколкото прилагането на тези правила не възпрепятства изпълнението, по закон или на практика на специфичните задачи, които са им възложени.

Понастоящем Договорът, съдебната практика на Съда на Европейския съюз и вторичното многосекторно законодателство създават все пак правна рамка на ЕС, приложима за пристанищата, дори и да не съществува специфично законодателство на ЕС в областта на транспорта по отношение на пристанищата.

Законните права на държавите членки да предприемат действия, които отразяват техните местни, регионални или национални особености, не трябва да ограничават неправомерно функционирането на вътрешния транспортен пазар. В пристанищния сектор е необходимо да се разпишат равни условия за предоставянето на пристанищни услуги, като се отчита, че:

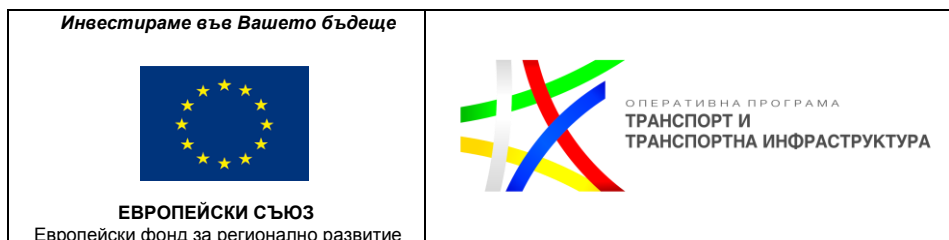
1. само 10 % от търговията по море в ЕС е национална (търговия в рамките на една държава членка), в сравнение с 26 % и 63 % съответно за търговията в рамките на ЕС (търговията между държавите членки) и търговията с държави извън ЕС (търговия с трети страни);

2. основните пристанища от TEN-T играят роля, която надхвърля в голяма степен рамките на националните граници: 61 % от товарните превози (в тонове), които се обработват в пристанищата на ЕС има своя произход или местоназначение в друга държава членка.

Поради това в Регламента на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за достъп до пазара на пристанищни услуги и финансова прозрачност на пристанищата са предвидени разпоредби на равнището на Съюза, за да се гарантира функционирането на вътрешния транспортен пазар, ефективното и устойчиво използване на TEN-T и финансовите инструменти на мрежата (Механизма за свързване на Европа, Кохезионния фонд). Миналото показва, че действия на национално или по-ниско равнище, дори когато Комисията предоставя насоки под формата на препоръки, не са достатъчни за разрешаване на идентифицираните проблеми. Ограничения за достъп до пазара и пазарни злоупотреби продължават да съществуват в няколко европейски пристанища. Подобни заключения могат да се направят и за прозрачността във финансовите отношения между публичните органи, пристанищните органи и доставчиците на пристанищни услуги, както и за определянето на прозрачни и ефикасни пристанищни такси за ползване на инфраструктурата. По отношение на теста за европейска добавена стойност е ясно, че по-добри резултати могат да бъдат постигнати на равнището на Съюза, отколкото на национално равнище. Пристанищният сектор е силно изложен на международен конкурентен натиск. Поради това държавите членки винаги са били склонни да предприемат структурни промени във функционирането на своите пристанищни системи, за да

³⁰ Пристанищата изпълняват функции на интерфейс суша-море. Някои дейности в пристанищата са ясно свързани с морския транспорт, докато други (напр. логистична добавена стойност, свързани функции или дейности на индустриалните предприятия в района на пристанището) са ясно свързани с транспортните нужди.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

се избегнат нежелани реакции на морския отрасъл. Наред с това ЕС има възможност да предприема действия за постигането на истински вътрешен пазар за транспорт и ефикасна трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) и да наложи прилагането на равни условия за пристанищата и пристанищните услуги, които не могат да бъдат постигнати по-добре на национално равнище. Изпълнението на правилата на единния пазар в сектора ще гарантира справедливо разпределение на средствата и отворена бизнес среда, насърчаване на динамика на модернизацията и здравословната конкуренция между пристанищата и доставчиците на услуги.

Известен факт е, че от 90-те години на XX век икономическа интеграция на ЕС доведе до нарастваща взаимозависимост на европейските региони от морските пристанища в отдалечени връзки с вътрешността на страната. Увеличаването на броя на паневропейски коридори доведе до промяна в отношенията между пристанищата и вътрешността им на местно равнище. Стратегията за проникване във вътрешността на страната е част от политиката на морските пристанища да увеличат товарите. От друга страна и вътрешните райони признават, че е в техен интерес да се създадат ефикасни връзки с толкова на брой ефективни портове, колкото е възможно. По този начин се подобрява качеството и на вътрешните икономически центрове. Следователно, свързването на повече инфраструктури означава и повече възможности за маршрутизиране и гъвкавост за спедиторите и доставчиците на логистични услуги, които желаят да започнат бизнес в региона.

Пристанищният сектор е единственият транспортен сектор, за който почти не съществува законодателство на ЕС по отношение на въпроси като достъп до пазара и финансова прозрачност, инфраструктурни такси и координационните въпроси (при въздушния и железопътния сектор подобна европейска рамка вече съществува).

Трябва да се има предвид, че европейската инициатива е насочена само към морските пристанища от TEN-T, които поемат 90 % от трафика и по правило са от съществено значение за международния и вътрешноевропейския търговски обмен, функционирането на цялата транспортна мрежа и следователно и за европейския вътрешен пазар и сближаването в рамките на ЕС. Обхватът не е допълнително ограничен до основните пристанища, за да не се породят риск от нарушаване на конкуренцията между основните пристанища и второстепенните пристанища на TEN-T.

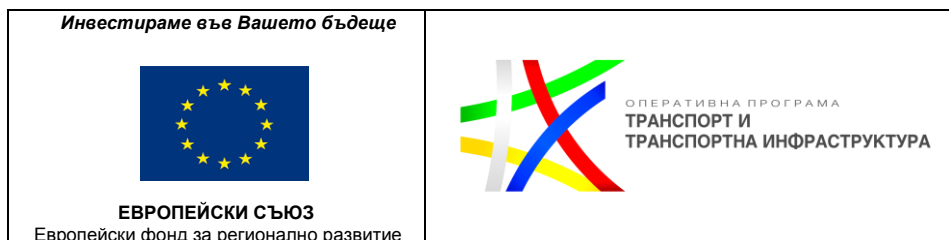
Пристанищата трябва да бъдат ефективни портове и подпомагане на развитието на морските превози на къси разстояния като част от интермодални маршрути, като по този начин ще се допринесе за устойчив транспорт, една от основните цели на Бялата книга за транспорта, както и за реализацията на стратегията „ЕС 2020“ за растеж с ефективно използване на ресурсите, за да се стимулира нарастване на търговията.

Конкретни цели

Модернизиране на пристанищните услуги и операции във всички морски пристанища от TEN-T: посредством оптимизирането на пристанищните услуги и операции редица пристанища от TEN-T могат да обработват или да привлекат повече товари и пътници със съществуващата инфраструктура.

Оптимизиране на рамките за управление на пристанищата по такъв начин, че да позволяват по-привлекателен инвестиционен климат: въвеждането на по-голяма финансова прозрачност и независимост на пристанищата следва да създаде условия на равнопоставеност, да насърчи по-ефективното таксуване и в крайна сметка да привлече ефективни инвестиции.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Оперативни цели

Оперативни цели, свързани с модернизирването на пристанищните услуги и операции
Изясняване и улесняване на достъпа до пазара на пристанищни услуги. Следва да се намалят ограниченията за достъп до пазара на пристанищни услуги, като същевременно се избягва сегашната правна несигурност, произтичаща от хоризонталните правила от Договора и разпоредбите относно обществените поръчки.

Предотвратяване на пазарни злоупотреби от страна на доставчиците на пристанищни услуги с изключителни или специални права: да се гарантира, че услугите, които се ползват с изключителни или специални права, се предоставят по икономически ефективен начин, като същевременно продължават да изпълняват ролята си и евентуално своята мисия за обществена услуга, по-специално в областта на безопасността, сигурността и околната среда.

Да се осигури провеждането на консултации с ползвателите на пристанищата относно основните решения, които засягат функционирането на пристанището, във всички пристанища (100 %) от TEN-T към датата на изпълнение на инициативата: да се улесни търговията за спедиторите, логистичните оператори и собствениците на товари, като се намали времето и финансовите средства, необходими за използване на пристанището. Координационните усилия следва също така да са от полза за операторите, установени в пристанището, като се улесняват полезните взаимодействия и се избягва дублирането на усилия за обслужването на едни и същи клиенти.

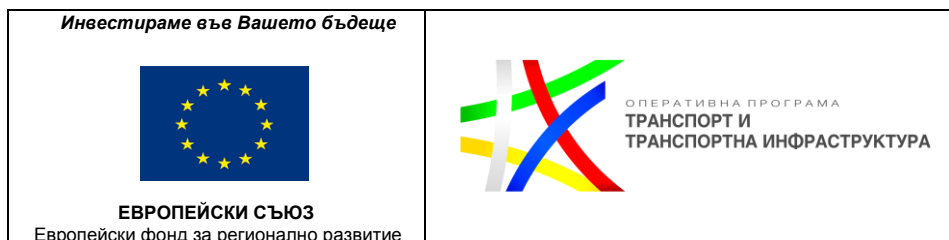
Да се гарантира прозрачността на финансовите отношения между публичните органи, пристанищните органи и доставчиците на пристанищни услуги във всички пристанища (100 %) от TEN-T към датата на изпълнение на инициативата: за постигане на финансова прозрачност на функциите на публичните органи и търговските операции, пристанищата и доставчиците на услуги не следва да притежават нелоялни конкурентни предимства.

Да се гарантира, че всички (100 %) органи на пристанищата по TEN-T могат самостоятелно да определят таксите за ползване на пристанищната си инфраструктура до края на срока за изпълнение на инициативата, с възможност за диференциране на таксите в съответствие с околната среда: да се постигне по-ефективно използване на инфраструктурата и повишена икономическа рационалност в планирането, инвестициите, поддръжката и експлоатацията на пристанищната инфраструктура, като в същото време даде възможност за изпращане на ценови сигнали, насочени към опазването на околната среда.

Оперативните цели са конкретни и реалистични. Не бива да се забравя, че степента на достъп до пазара ще зависи от сроковете на новите договори, които ще започнат да функционират, а бъдещите действия по отношение на пазарните злоупотреби ще зависят в голяма степен от ефективността на регулаторните органи. Протокол № 26 към ДФЕС относно услугите от общ интерес се подчертават широките дискреционни правомощия, предоставени на държавите членки да определят, организират и управляват услуги от общ икономически интерес. Освен това, в съответствие с член 345 от Договора за функционирането на Европейския съюз, Договорите по никакъв начин не засягат разпоредбите в държавите членки, отнасящи се до системата на собственост върху активите.

Логиката, използвана за съставяне на пакетите от политики, намерили отражение в Регламента е постепенно да се въведе по-голяма конкуренция на пазара на пристанищни услуги и повече автономност на пристанищните органи, което ще изисква по-голяма прозрачност на потоците и използването на публично финансиране в пристанищата и в пристанищните такси

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

за ползване на инфраструктурата, за да се гарантира равнопоставеност. В резултат на това ще са необходими повече координация, тъй като това би довело до мултиплициране на доставчиците и заинтересованите страни в пристанищата. Колкото повече се отвори пристанището към пазара, толкова по-вероятно е пристанищните такси да отразяват пределните разходи, ако се определят по независим начин от пристанищата.

Икономическо въздействие

Преки и непреки разходи за транспорт:

Очакванията са отворените пазари да намалят цената на пристанищните услуги. В случаите на пристанищните услуги, предоставени в рамките на ексклузивни права (монополна ситуация, когато е ограничен достъпа на свободния пазар), степента на конкурентния характер на пазара ще оказва натиск върху цените на заварения оператор да поддържа цените на конкурентни нива. По отношение на пристанищните такси се приема, че ще намалят леко в резултат на по-голямата автономия и по-ефективно управление. В случаите когато има пряка връзка между пристанищните такси и разходите, се приема, че се увеличава нивото на първите, но това се компенсира от намаление на разходите за пристанищни услуги. Допълнителен ефект и предимство от снижаването на бариерите за навлизане на пазара и конкуренцията на пазара на пристанищни услуги биха възникнали от подобряването на качеството на обслужването, като скоростта, надеждността и предвидимостта на закъсненията, които обикновено се разглеждат от логистичните дружества като критични фактори. Като цяло по-лесният достъп до пазара ще позволи на нови участници да въведат нови технологии, системи и бизнес модели и да се насърчи бизнес динамика на пазара, когато са налице външни промени в търсенето. В това отношение увеличаването на конкурентния натиск в пристанището следва да доведе до по-динамично модернизиране на услугите и подобряване на ефективността, за да се отговори на потребностите на пазара.

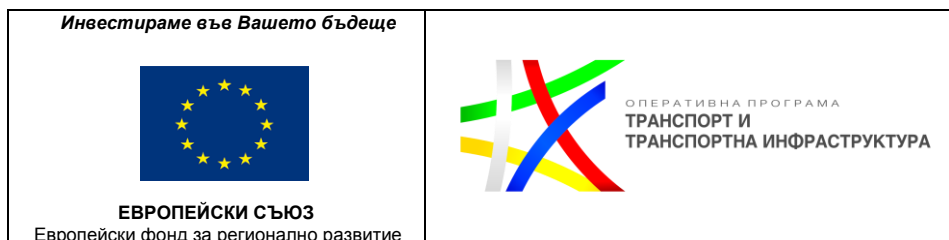
Инвестиции

Четири са основните критерии, които се оценяват при привличането на инвестиции:

- а) ефективно разпределение на публичните инвестиционни ресурси;
- б) риск от нарушаване на правилата за държавни помощи;
- в) възможности за частни инвестиции;
- г) икономическа рационалност на пристанищните такси.

Очаква се основното въздействие да произтече от мерките, налагащи прозрачност при използване на публични средства в пристанищата. Това изискване ще допринесе за рационален избор на инвестиционни проекти. Това ще позволи и на Комисията да разглежда много по-ефективно нелоялната конкуренция между пристанищата, поради държавна помощ, за която не е постъпило уведомление (скрити държавни помощи). На свой ред това ще доведе до по-добър инвестиционен климат чрез намаляване на несигурността относно икономическата възвръщаемост на проектите. Мерките за изясняване и улесняване на достъпа до пазара на свой ред ще допринесат за създаване на по-добър климат за частните инвеститори чрез създаване на повече правна сигурност. На последно място, мерките относно таксите за ползване на пристанищната инфраструктура може да доведе до повишена икономическа рационалност при

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

таксуването и ще доведе до по-голяма ефективност на инвестициите от страна на пристанищните власти.

Допусканията са, че въздействията на новия регламент ще се различават в зависимост от регионите. Така например отварянето на пазарния достъп за инвеститорите в нови пристанищни мощности ще има значително въздействие върху регионите на Северно море и Балтийско море, предвид очаквания растеж в енергийните контракти, по-специално за втечен газ, които изискват значителни инвестиции в областта на приемането, съхранението и разпределянето на капацитета. По-нататъшната икономическа интеграция на балтийските държави в рамките на вътрешния пазар и нарастващия обмен с Русия ще изисква укрепване на капацитета за други пристанищни сегменти (ро-ро) и в двата региона. Значително ще бъде въздействието и в средиземноморските региони, където ще са необходими нови проекти на пристанищата в северната част на Адриатическо море и където потенциалът за развитие на морския транспорт на къси разстояния е значителен. В Испания, Италия и България може да се очаква по-голямата автономност на пристанищните органи да доведе до по-добро обслужване и повече целеви инвестиции. На свой ред това би спомогнало да се противодейства на конкурентна заплаха от пристанищата в Черно море.

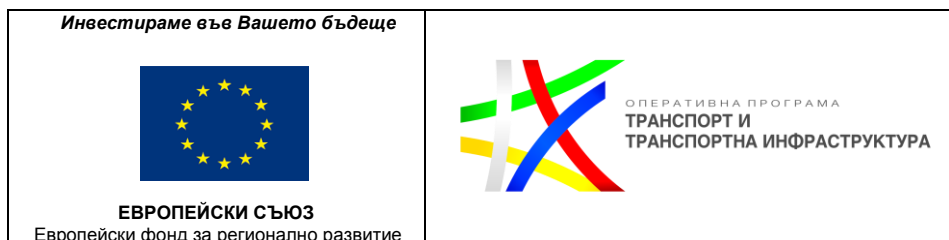
Прилагането на финансовата прозрачност ще окаже положително въздействие от една страна върху ефективното разпределение на публичните ресурси, а от друга ще намали риска от нарушаване на правилата за държавните помощи. Това ще даде също така възможност за привличане на повече частни инвеститори, тъй като те няма да се сблъскат с неочаквани изненади, свързани с евентуални недопустими държавни помощи. Прозрачните пристанищни такси и контролът върху специфичните такси за пристанищни услуги ще окаже положително влияние върху определянето на тези такси в зависимост от икономическата рационалност.

Други мерки, които ще се отразят на инвестициите ще бъдат свободното предоставяне на услуги или системното прибягване до процедури за възлагане на нови договори; задължението пристанищната власт да води отделно счетоводство за публичните си функции и за търговските си дейности като пристанищен оператор, както и изискването за диференциране на пристанищните такси според разходите. Публичните процедури за избор на оператори ще гарантират, наред с процедурите по обществени поръчки ефикасното разпределение на публичните средства, като по този начин ще се избегне опасността от нарушаване на разпоредбите за държавните помощи, чрез използването на пазарни процедури. Отделните сметки ще увеличат прозрачността, което е основно условие за потенциално привличане на повече частни инвестиции с възможност за преценка и намаляване на риска. Ориентирането на пристанищните такси според разходите ще се увеличи максимално тяхната ефективност. Съчетаването на по-съществен конкурентен натиск с финансова самостоятелност на пристанищата ще допринесат за по-ефективни инвестиции. Инвестиционните потоци както за инфраструктурата, така и за оборудването на терминалите се очаква да нараснат. Следва да се оцени обаче и риска, който носи изискването за двама оператори за един и същ тип операции във всяко пристанище, тъй като това може да обезкуражи инвестициите в малките и средни пристанища, в случаите, в които не съществува пазарна перспектива за двама оператори.

Административна тежест

Прогнозните административни разходи, по прогнозни елементи включват: средните годишни разходи за възлагане на договори по тръжни процедури, средните годишни разходи за определянето и/или преразглеждането на тарифи, повтарящи се годишни разходи за

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

координацията в пристанищните терминали (част от пристанищата), повтарящи се годишни разходи за пристанищен комитет на ползвателите, повтарящи се годишни разходи за изчисляването на пристанищните такси, еднократни и повтарящи се годишни разходи, които ще бъдат направени за публичното и търговското разграничение на дейностите на пристанищната власт и еднократни разходи за разделно водене на счетоводство.

Предвиденото от проекта на Регламент въвеждане на публични търгове (което е константна практика в България) и принципа на свободно предоставяне на услуги ще намали необходимостта от регулаторен надзор върху цените. Такъв ще остане за всички оператори с изключителни права, дори ако са избрани в рамките на процедури за възлагане на обществени поръчки.

Малки и средни предприятия (МСП)

Доставчиците на пристанищни услуги, като швартоване, пилотаж, влекачи или бункероване обикновено са МСП или микропредприятия (30 % - 50 %). Въвеждането на свободен достъп до пазара ще допринесе за една по-благоприятна за бизнеса и предприемачите среда и вероятно ще улесни създаването на МСП.

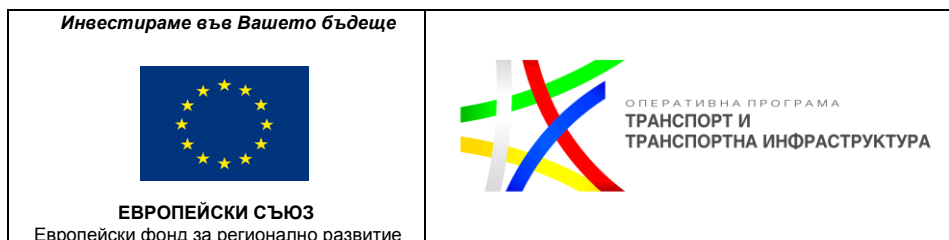
Пристанищните услуги като буксировката и обработката на товари са капиталоемки и могат да се възползват от икономии от мащаба и бъдеща консолидация. При наложена по-голяма прозрачност и открит достъп до пазара, по-големите предприятия могат да засилят позицията си на пазара, което ще създаде опасност от изключване на някои МСП, работещи на днес конкретни пазари. Но от друга страна равнопоставеността, основаваща се на принципите на прозрачност, недискриминация и пропорционалност, ще позволи на други МСП или микропредприятия да се включат, особено в услуги като почистване, шипшандър, специализирани услуги, свързани с поддържането на специализирано оборудване. Като цяло малките и средни предприятия, които не са обхванати от Директивата за прозрачността и обикновено не са защитени с изключителни или специални права, не участват в определянето на пристанищните такси, така че налагането на една по-добра бизнес среда ще предостави повече възможности за създаването на нови МСП в пристанищния сектор, като ще създаде възможности за инвестиции и създаване на работни места.

Въздействие върху транспорта и мултимодалността

Всяка една от предвидените мерки ще доведе до ръст в дейностите в сферата на морския транспорт, а именно прехвърлянето на товари от сухопътен към морски транспорт, чрез намаляване на пристанищните разходи и подобряване на логистичната ефективност на пристанищата.

Увеличението на общия размер на морския транспорт и пристанищната дейност на равнище ЕС, въпреки че се забелязва е все още доста скромно. По-внимателно вглеждане показва увеличение в размер на 1,88 % за морските превози на къси разстояния (15.9 млрд. тонкилометра) и съответно намаление в размер на 0,16 % от автомобилния превоз на разстояние над 300 км (2.9 млрд. тонкилометра). Въздействието не би било еднакво във всички морски маршрути в рамките на ЕС поради географското местоположение на пристанищата. Следва да се отбележи, че при натоварените сухопътни коридори дори малко намаление на автомобилния товарен транспорт, генерирано чрез по-ефикасно развитие на морските превози

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

на къси разстояния може да има пропорционално осезателно въздействие, рефлектиращо в намаляване на задръстванията.

Налице са и някои допълнителни съображения относно въздействието върху мултимодалността:

- ✓ ефект за засилване на конкурентните предимства на морския транспорт в сравнение с автомобилния транспорт. Основното въздействие може да дойде като резултат от прозрачността при изчисляването на пристанищните такси (при допускане, че прозрачността би довела до рационализацията им) и от надзорът, упражняван от независим орган на цените на пристанищните услуги, когато са предоставяни в рамките на ексклузивни права за определени оператори;
- ✓ конкурентният натиск, водещ до по-привлекателни за товародателите като качество пристанищни услуги ще бъде ограничен до новите договори, т.е. пристанищните проекти, осъществявани от нови участници;
- ✓ въвеждането на тръжни процедури, както за новите договори, така и в случаите на съществени промени в съществуващите договори, ще доведат до увеличение на обема на товарите за къси разстояния;
- ✓ внимателно трябва да се подходи към налагането на двама оператори на услуги, което би могло да накърни способността на пристанищата да се адаптират бързо към промените на пазара и променящите се потребности на ползвателите.

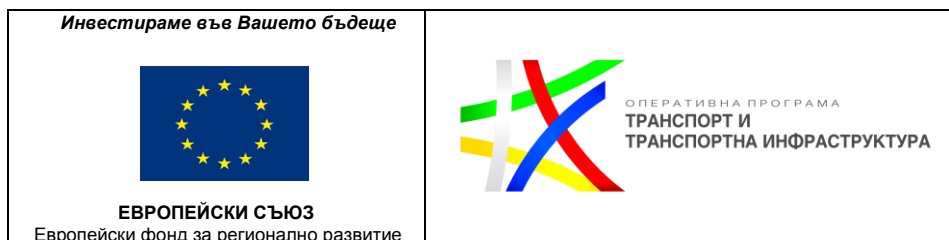
Международна конкурентоспособност

Всички мерки ще подобрят международната конкурентоспособност на южните европейски пристанища, които понастоящем губят дейности по трансбордиране за сметка на пристанищата в Северна Африка и в по-малка степен, балтийските и черноморските пристанища, които се налага да се конкурират с руски и турски пристанища. Конкуренцията с пристанищата на държави извън ЕС е наистина изключително ожесточена, което е много специфична характеристика и резултира в изключително нестабилен пазар. Понастоящем пристанищата на TEN-T се опитват да се конкурират със съседните пристанища поради по-ниските заплати в трети държави. Очакванията са приоритетните проекти, които допринасят за модернизирването на услугите и по-добър инвестиционен климат да им помогнат да постигнат повишаване на производителността, в резултат например на иновации, специализация и/или логистичната дейност. Когато пристанищата на TEN-T станат по-ефикасни и техните оперативни разходи намалее, ще се подобри и конкурентната им позиция. Друг аспект, свързан с конкурентоспособността е свързан с факта, че морският транспорт и бизнесът, свързан с пристанищата е глобален. Целта на подобряването на инвестиционния климат е да се привлекат преки чуждестранни инвестиции в пристанищата на TEN-T. Необходима е сериозна доза предпазливост, за да се гарантира, че евентуалната по-нататъшна вертикална интеграция няма да доведе до възможни злоупотреби с господстващо положение и по-общо до загуба на контрол върху стратегическите интереси на ЕС и на всяка страна - членка.³¹

Въздействие върху околната среда

³¹ Вертикалната интеграция отразява факта, че корабоплавателните дружества притежават и стопанисват специализирани терминали: напр. Cosco, APMT и Maersk, както и обстоятелството, че операторите на терминали упражняват все по-съществен контрол и върху връзките с вътрешността на отделните страни: напр. Hutchison.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Всички мерки спомагат за намаляване на общото въздействие на транспорта върху околната среда, тъй като всички те допринасят да се увеличи привлекателността на морския транспорт в сравнение с автомобилния транспорт и са в съответствие с целите на Бялата книга за транспорта. Пристанищните органи се насърчават да въвеждат пристанищни такси, които се различават в зависимост от екологичните характеристики на корабите. Въздействието на подобно разграничение относно екологизирането на корабите, акостиращи в европейските пристанища ще зависи сериозно от съответните класификации и от степента на координация на регионално равнище. Широк географски обхват на така въведените екологични такси ще ги направи много по-ефективни, което е аргумент в полза на създаването и изграждането на регионални или общосъюзни координации.

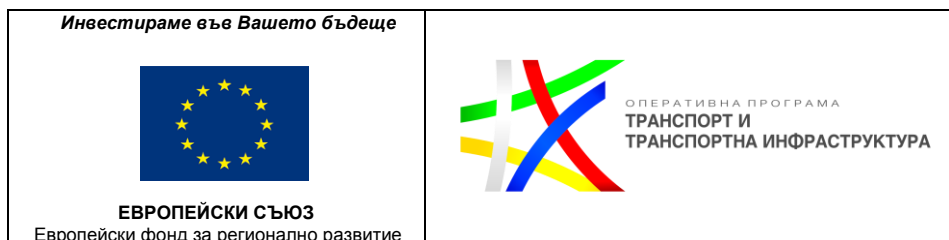
Въздействието върху околната среда е с положителен ефект за цялото общество, макар че за някои икономически и социални участници тези въздействия да са специфични разходи. В дългосрочен план диференцирането на екологичните такси ще създаде равнопоставени условия за конкуренция в съответствие с прилагането на принципа „замърсителят плаща“, тъй като за всички корабни оператори ще са налице стимули да използват по-чисти кораби. Всяка от страните в края на краищата ще се възползва от по-добрите екологични резултати, въпреки че някои ще трябва да се изправят пред специфични предизвикателства, особено в процеса на интернализация на външните разходи. Като цяло ще се постигнат по-екологични услуги в пристанища, включително услуги към корабите, насочени към намаляване на отпадъците, замърсяването на въздуха и водата, което ще допринесе за правилното функциониране на пазара, в т. ч. и чрез осигуряване на надзор от орган в случаите на жалби, свързани с цените и/или качеството на услугите.

Социално въздействие

Прилагането на всяка една от мерките цели и ще направи възможно увеличаване на производителността, която обикновено е свързана с технологичните промени. Това на свой ред означава, че професионалните профили трябва да се променят и трудовите практики следва да бъдат подходящо адаптирани. В краткосрочен план е възможно да се стигне до намаляване на броя на работните места в някои пристанища, които понастоящем продължават да са трудоемки. Но в средносрочен и дългосрочен план очакванията са да се генерират допълнителни пристанищни дейности и процесът да има нетно положително въздействие върху създаването на работни места. Статистиката показва, че увеличаването на морския трафик действително е свързано с разкриването на нови работни места. В съответствие с т. нар. „правило Антверпен“, всеки допълнителен милион тон товар на пристанището създава около 90 нови работни места за обработка на товари. Очакванията са броят на пристанищните работници да нарасне от сегашните около 110 000 до 163 000 работни места, генерирани от нарастване на трафика до 2030 г. при базовия сценарий, който сценарий предполага действие на мерките на ЕС, свързани със засилване на капацитета на пристанищата по TEN-T. Разбира се, цифрите ще са различни в зависимост от коефициентите на всеки пристанищен регион като екстраполация на ниво ЕС е изключително трудно да се извърши.

Мерките за регулиране на достъпа до пазара за услуги по обработка на товари може да бъдат оспорени от синдикатите на докерите в редица държави членки и да се влоши социалния климат в пристанищата. Следва да се отбележи, че себестойността на евентуални стачки и блокади може да бъде много голяма, не само поради «обичайните» (напр. за пристанище от

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

ранга на Антверпен милион евро загуба за час - февруари 2012 г.), но също така и поради съществения риск за репутацията на пристанището. Правилното управление на промените в процеса на извършването на прехода и избягването на разрушителните трудови спорове са задължителни (напр. в случаите на промяна на оператор, след публична тръжна процедура приложение на Директива 2001/23/ЕО, която установява, че прехвърлянето на предприятие не представлява основание за уволнение).

Сравнение на вариантите

Пакетите с политически мерки са оценявани въз основа на следните критерии:

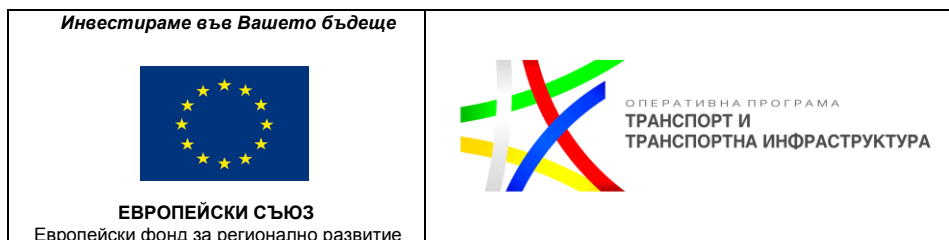
ефективност: степента на постигане на оперативните цели на пакетите от политики при най-ниски разходи и съгласуваност: степента, до която политическите пакети са съгласувани с принципните цели на политиката на ЕС, и степента, в която вариантите на политика е вероятно да ограничат компромисите в икономическата, социалната и екологичната област.

Предвиденият регулаторен надзор на цените на пристанищни услуги в условията на монопол може да бъде ефективен, въпреки че вероятно ще породи, като се има предвид липсата на свободен достъп до пазара, твърде тежка задача за националните администрации. Комитет на ползвателите на пристанището би могъл да доведе до предотвратяване на сериозни конфликти и добро функциониране на пристанището. Финансовата прозрачност ще позволи на отговорните органи да проверяват дали става дума за държавна помощ и въз основа на това да решават дали е необходима и каква коригираща намеса. Създаването на ясна рамка за регулиран достъп до пазара за всички участници чрез налагане на свободата на предоставяне на услуги и/или въвеждането на публични процедури за възлагане, наред с ограничаването на вътрешните оператори ще предотврати възможността публично финансирани услуги да се конкурират с частно финансирани услуги, като се избягват нарушенията на пазара от страна на публичните органи. Разделното водене на счетоводство ще въведе прозрачност в различните типове операции, а въвеждането на задължителни правила относно пристанищните такси ще гарантира прилагането в целия ЕС на таксуването според разходите и интернализацията на външните екологични разходи. Очаква се въвеждането на процедура за ново възлагане при съществени промени в съществуващите договори да резултира в още по-висока ефективност. Задължението за публични тръжни процедури следва да гарантира постигането на пазарни цени, без да се налага да се прибегва до ценови надзор, освен в случаите, когато не се прилага публична процедура. Свободата за пристанищните органи да определят таксите за ползване на пристанищната инфраструктура в комбинация с изискванията за прозрачност при изчисляването им и възможността да се прави разграничение за екологичните показатели на корабите, допълнително ще увеличи и ефективността.

Чрез определянето на ясни правила и въвеждането минимум на два оператора за всяка услуга, всички пристанища и оператори ще се сблъскат с минимално равнище на конкуренция (но за големите пристанища). Общият принцип за публичен търг, както и за ценови контрол в случаите, когато принципът за публични тръжни процедури не е приложен ще гарантира ефективност. Централизирането на координацията в пристанищата ще гарантира на свой ред нейната ефективност.

Ефективността на мерките, т.е. степента, в която целите могат да бъдат постигнати при най-ниски разходи, се оценява, като се взема предвид потенциалните годишни икономии при общите пристанищни разходи, външните разходи и административните разходи. Поради

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

естеството и многообразието на пристанищната система на ЕС, изчисленията и допусканията могат да бъдат много общи.

Съгласуваност

Всички предлагани на европейско ниво политики са в съответствие с целта за доизграждане на вътрешния транспортен пазар и са съобразени с целите на политиката на ЕС, отразени в Акта за единния пазар, Бялата книга за транспорта и стратегията за растеж „Европа 2020“. За да може да се отговори по подходящ начин на всички цели, политическите мерки целят баланс от икономически, екологични и социални мерки, за да не се допусне действието на единия стълб да доведе до крайно негативни последици за други.

Предложените като на най-ефективни и ефикасни опции в проекта на Регламент предполагат годишно нетно повишаване на ефикасността в размер над 1 млрд. евро, създадено от по-ефективните транспортни услуги и в резултат от подобряването на инвестиционния и бизнес климат за пристанищата. Очакванията са за допълнителен трафик при морските превози на къси разстояния от около 13.3 милиарда тонкилометри. Това ще доведе до растеж на пристанищните дейности, което, по консервативни оценки, би могло да резултира в създаването на над 2000 преки работни места, свързани с пристанищата, плюс допълнителни непреки работни места.

При все това е нужна особена предпазливост във връзка с мерките, свързани с достъпа до пазара и обработка на товари с оглед на три аспекта:

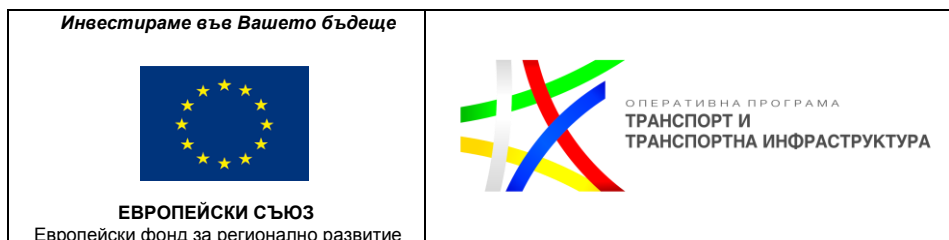
1. Налице е сериозен компромис по отношение на социалната сфера. Отварянето на пазара за обработка на товари би могло да доведе до внезапно влошаване на социалния климат в момент, когато е постигнат важен напредък чрез създаването на европейския социален диалог.

2. Услугите по обработка на товари вече са изложени на конкурентен натиск в много пристанища, в т. ч. и в България;

3. Голяма част от услугите по обработка на товари се реализират обикновено посредством договори за концесия, предполагащи прехвърлянето на оперативния риск за експлоатацията на пристанищния терминал на частен оператор и попадат в обхвата на новата директива за концесиите.

Мониторинг и оценка

Службите на Комисията ще извършват мониторинг на прилагането и ефективността на пристанищната инициатива чрез набор от основни показатели за напредък, като данните ще бъдат събирани посредством резултатите от проекта PPRISM и под формата на проучване за установяване на фактите. Комисията също така стартира научноизследователски проект по седма рамкова програма, с оглед създаването на обсерватория, в която непрекъснато да бъдат предоставяни данни.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

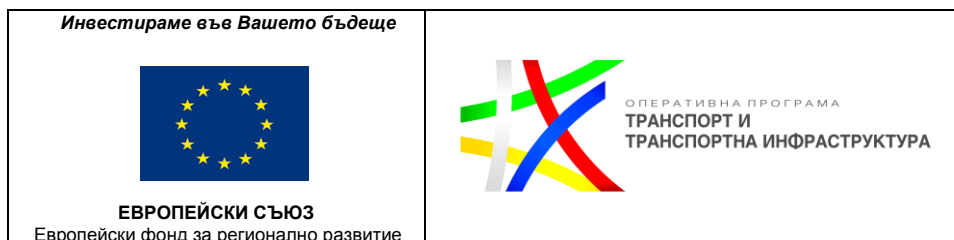
Таблица 6-126: Основни показатели за напредъка за наблюдение в пристанищата на TEN-T

Оперативна цел	Основни показатели за напредък	Източник на данните
Изявяване и улесняване на достъпа до пазара на пристанищни услуги	Брой на доставчиците на услуги в пристанищата за различните категории пристанищни услуги Пазарни дялове на доставчиците на пристанищни услуги	Проучване — установяване на факти
Предотвратяване на пазарни злоупотреби от страна на доставчиците на пристанищни услуги с изключителни или специални права	Брой на процедурите за нарушение, които Комисията води, свързани с пазарна злоупотреба	Данни относно процедури за нарушение от Комисията/получени жалби
Осигуряване на провеждането на консултации с ползвателите на пристанищата относно основните решения, които засягат функционирането на пристанището, във всички пристанища (100 %) от TEN-T към датата на изпълнение на инициативата	Среден брой процедури, необходими за влизане, за да се работи в пристанище Брой на създадени нови пристанищни комитети на ползвателите на пристанищата от TEN-T	Проучване — установяване на факти
Да се гарантира прозрачността на финансовите отношения между публичните органи, пристанищните оператори и доставчиците на пристанищни услуги във всички пристанища (100 %) от TEN-T към датата на изпълнение на инициативата	Брой на процедурите за нарушения пред Комисията, свързани с прозрачността на финансовите отношения между публичните органи, пристанищните органи и доставчиците на пристанищни услуги	Данни относно процедури за нарушение — Комисия/получени жалби
Да се гарантира, че всички (100 %) органи на пристанищата по TEN-T могат самостоятелно да определят таксите за ползване на пристанищната инфраструктура до края на срока за изпълнение на инициативата, с възможност за диференциране на таксите в съответствие с екологичните изисквания	Брой пристанища с автономни механизми за таксуване при ползването на пристанищната инфраструктура Брой на процедурите за нарушение, свързани с таксите за ползване на пристанищната инфраструктура в пристанищата на TEN-T Брой на въведени нови методи за екологична модулация на таксите в пристанищата на TEN-T	Проучване — установяване на факти

Европейската пристанищна система не може да бъде разглеждана като хомогенен набор от пристанища. В нея има утвърдени големи пристанища, както и редица от средни до по-малки пристанища, всяко от които е със специфични характеристики по отношение на вътрешните пазари, обработени стоки и местоположение.

Евростат изготвя сериозна пристанищна статистика въз основа на данните, събрани в рамките на Директивата за статистиката за морския транспорт на ЕС (Директива 2009/42/ЕО) относно статистическите данни при превоз на товари и пътници по море. Статистиката се събира до общо 22 морски държави членки. Чешката република, Люксембург, Унгария, Австрия и Словакия нямат морски пристанища. „Основни пристанища“ са пристанища, обслужващи над 1 милиона тона товари годишно, като данните се представят на равнище „статистическо пристанище“. Статистическото пристанище се състои от едно или повече пристанища,

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

обикновено управлявани от един пристанищен орган, който е в състояние да регистрира движението на кораби и товари.

Таблица 6-127: Товарооборот на пристанищата в държавите – членки за ЕС – статистика

Reporting country	2008 Q4	2009 Q4	2010 Q4	2011 Q1	2011 Q2	2011 Q3	Gross weight of goods (in Mio tonnes)	Growth rate on previous quarter	Growth rate on same quarter of previous year	Annual growth rate
Total	911.2	844.8	901.7	879.2	915.5	904.7	893.8	-1.2%	-0.9%	+1.5%
BELGIUM (BE)	57.4	52.4	58.5	59.4	59.8	56.7	55.1	-2.8%	-5.8%	+2.0%
BULGARIA (BG)	6.4	6.1	6.1	5.6	6.1	7.0	6.6	-6.8%	+6.6%	+9.8%
DENMARK (DK)	23.0	20.4	21.0	21.5	22.2	20.6	19.5	-5.3%	-7.0%	+6.5%
GERMANY (DE)	76.2	65.3	69.7	68.4	72.6	73.8	73.9	+0.2%	+6.1%	+7.5%
ESTONIA (EE)	8.1	9.1	11.4	11.3	12.7	10.6	11.2	+6.0%	-1.6%	+4.7%
IRELAND (IE)	11.6	10.9	11.4	11.1	11.1	10.5	11.6	+10.5%	+1.2%	+0.6%
GREECE (EL)	30.5	25.5	25.8	25.7	26.5	29.8	28.2	-5.5%	+9.2%	+8.8%
SPAIN (ES)	96.8	93.4	101.4	94.5	100.6	102.9	105.8	+2.8%	+4.4%	+7.3%
FRANCE (FR)	86.8	77.0	75.5	77.7	79.4	74.4	77.8	+4.6%	+3.0%	+0.3%
ITALY (IT)	114.0	104.5	109.5	124.4	128.5	122.4	112.2	-8.4%	+2.5%	+1.1%
CYPRUS (CY)	1.8	1.6	1.9	1.7	1.7	1.6	1.6	-1.6%	-15.1%	-5.6%
LATVIA (LV)	15.5	14.0	14.7	15.5	17.4	15.8	16.9	+7.2%	+14.8%	+14.6%
LITHUANIA (LT)	8.4	9.2	10.6	10.4	10.8	10.8	10.7	-1.3%	+0.5%	+12.7%
MALTA (MT)	0.8	0.8	0.9	0.8	0.8	0.9	0.8	-15.9%	-11.9%	-12.5%
NETHERLANDS (NL)	124.9	126.5	137.1	118.2	123.3	128.5	120.8	-6.0%	-11.9%	-8.7%
POLAND (PL)	11.1	12.3	15.4	15.0	14.3	13.2	14.6	+10.7%	-4.7%	-3.3%
PORTUGAL (PT)	14.8	15.2	16.2	15.3	16.5	17.4	16.5	-5.3%	+1.4%	+2.7%
ROMANIA (RO)	11.9	8.7	9.9	8.1	9.2	10.1	10.1	-0.6%	+1.8%	+2.6%
SLOVENIA (SI)	4.2	3.6	4.2	3.8	4.1	4.1	4.2	+2.5%	+1.0%	+11.0%
FINLAND (FI)	27.7	24.6	28.9	24.2	28.4	28.4	28.3	-0.4%	-2.0%	+4.6%
SWEDEN (SE)	42.6	39.6	42.9	41.2	41.6	38.0	41.1	+8.1%	-4.2%	-2.0%
UNITED KINGDOM (UK)	136.6	124.2	128.8	125.5	128.0	127.0	126.5	-0.4%	-1.8%	+1.7%
NORWAY (NO)	42.2	42.4	44.0	41.7	44.7	47.6	46.1	-3.1%	+4.8%	+4.9%
CROATIA (HR)	6.2	5.1	5.2	4.3	4.2	4.8	3.8	-21.7%	-27.4%	-13.0%
TURKEY (TR)	63.0	76.8	87.2	86.2	92.4	90.4	90.0	-0.5%	+3.2%	+6.2%

Източник: Евростат

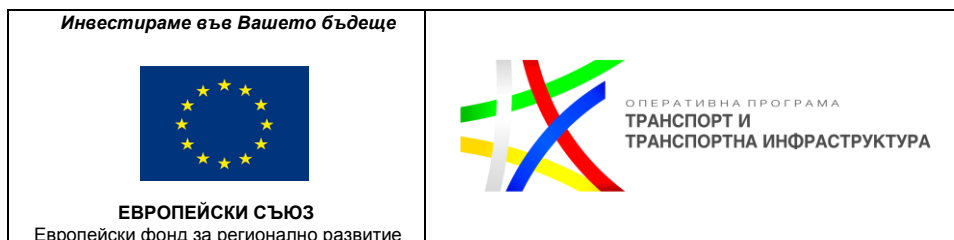
Европейските морски пристанища, като обем реализират 74 % от стоките, изнасяни или внасяни в ЕС от останалата част на света. Таблицата по-долу дава обща представа за относителното значение на морските пристанища, в сравнение с други видове транспорт по отношение на външната търговия на ЕС:

Таблица 6 – 128: ЕС -27 външната търговия по вид транспорт 2010 — тегло (милиона тона)

	Износ		Внос		Износ + внос	
Море	424.8	77,0 %	1202.2	73,8 %	1627.0	74,6 %
Път, пътна	79.8	14,5 %	58.0	3,6 %	137.7	6,3 %
Железопътен	19.8	3,6 %	64.1	3,9 %	83.9	3,8 %
Вътрешни водни пътища	9.6	1,7 %	12.1	0,7 %	21.7	1,0 %
Газопровод	3.7	0,7 %	240.3	14,8 %	244.0	11,2 %
Въздух	10.2	1,9 %	3.9	0,2 %	14.1	0,6 %
Собствено задвижване	1.3	0,2 %	1.5	0,1 %	2.8	0,1 %
Post	0.0	0,0 %	0.0	0,0 %	0.0	0,0 %
Неизвестен	2.6	0,5 %	46.2	2,8 %	48.7	2,2 %
ОБЩО	551.7	100,0 %	1628.3	100,0 %	2180.0	100,0 %

Източник: Евростат

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



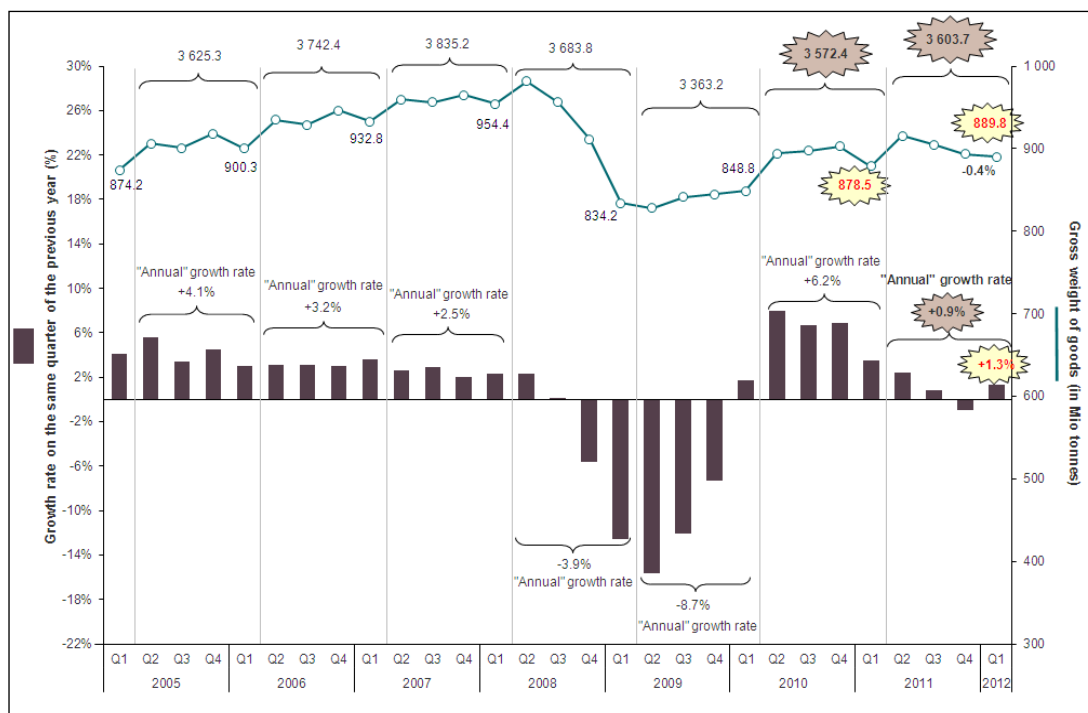
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Търговия със стоки по море

По отношение на товарните потоци в европейската пристанищна система могат да бъдат разграничени пет основни пазара:

1. пазарът на транспортиране на контейнери;
2. ро-ро пазар;
3. пазар на конвенционални общи (генерални) товари;
4. пазар на течните насипни товари и
5. пазар на сухи насипни товари.

Всеки от тези пазари има своя собствена динамика: насочването на различните видове морски товари през европейските пристанища към вътрешността на ЕС се ръководи от сложни взаимодействия между широк набор от фактори и участници. При все това има два общи основни фактора за всички пристанища и форми на търговия, които оказват въздействие върху избора на маршрут към вътрешността: връзките на пристанищата с вътрешността и нивото на показателите от дейността на самото пристанище.

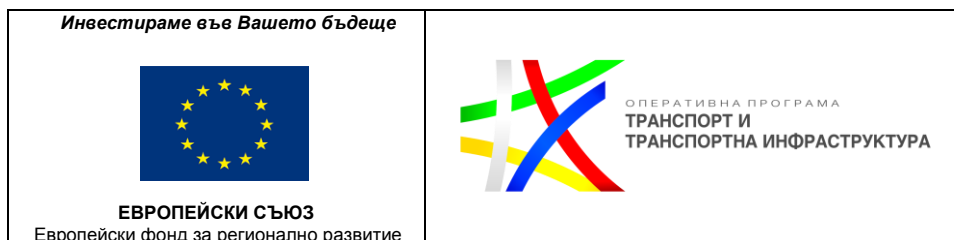


Източник: Statistics Explained

Фигура 6-74 Показатели за дейността - ръст на товарооборота

Броят на пристанищата, обслужващи ро-ро превозите, генералните товари, течните и сухите насипни товари е над 300. Съществуват около 130 морски пристанища, в които се обработват контейнери, от които около 40 се вписват в линиите на междуконтиненталните Container Services. Все по-голям брой европейски пристанища излизат на конкурентната сцена. Докато европейската пристанищна контейнерна сцена става все по-разнообразна що се отнася до броя на пристанищата, голяма част от товарите все още са съсредоточени в ограничен брой

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

пристанища. Наред с това се наблюдават големи различия в моделите на растеж на пристанищата в различни региони.

Разпределение на товарните потоци

За целите на разглеждането на sea-trade потоците, ЕС почти винаги се разделя на шест морски региона:

1. Северозападен континентален регион;
2. Средиземноморски регион;
3. Балтийско море;
4. Обединеното кралство и Ирландия;
5. Атлантически океан и
6. Черно море.

Най-голям дял в общия трафик на товари от пристанища на континента има Северозападния регион (31,7 %). Вторият регион е Средиземно море (само пристанища на ЕС) с дял от 28,2 %. Пристанищата на Балтийско море (с изключение на руските пристанища) представляват 17,3 % от общия капацитет в пристанищата на ЕС, следвани от пристанищата на Обединеното кралство и ирландските пристанища (15,3 %). Най-малък дял се държи от пристанища на ЕС по протежение на Атлантическия океан бряг (5,9 %) и пристанища на ЕС по протежение на черноморския бряг (1,7 %).

Групата на морските пристанища, включени в основната мрежа на TEN-T обработва около 70 % от товарите, преминаващи през всички морски пристанища в ЕС. Най-голям брой основни пристанища (24) е концентриран в региона на Средиземно море. Тези пристанища осигуряват 58,4 % от продукцията на всички морски пристанища в рамките на ЕС в Средиземно море.

Половината от тези пристанища се намират по протежение на бреговата линия на Италия. Това може да се обясни като се вземат предвид факта, че италианските морски пристанища обработват най-голям обем на товари в региона на Средиземно море (494.1 млн. тона), който съставлява около 48,3 % от общия оборот на морските пристанища в региона. Освен това Италия е и с най-големия брой морски пристанища, които боравят с поне 1 млн. тона товари. Испания е също така с голям брой основни пристанища по протежение на бреговата си линия (7). Останалите основни пристанища са разположени в Гърция (4), Франция (1) и Словения (1).

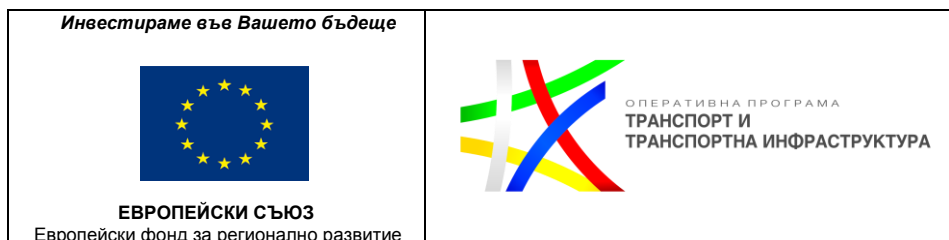
Пътнически пристанища в ЕС

Статистиката на Евростат показва, че пристанищата в ЕС-27 са обработили почти 400 милиона морски пътници (фериботни пътувания и туристически кораби) през 2010 г.

Функциониране на пристанището: верига от услуги

Различни са дейностите в едно пристанище, но докато пристанището може да се разглежда като връзка в световната логистична верига, функционирането на пристанището е поредица от последователни връзки. Функционирането на едно пристанище изисква кумулативното наличие на редица услуги, организирани, както следва:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

1. Предоставяне на обща транспортна инфраструктура, като планирането, изграждането, поддръжката, експлоатацията и финансирането са в повечето случаи отговорност на местните, регионалните или националните органи. Общата инфраструктура включва:

- морска транспортна инфраструктура, т.е. морски канали за достъп, навигационно осигуряване - светлини, буйове, вълноломи, диги, кейове и др.
- помощна инфраструктура – пристанищно оборудване, включително, *inter alia*, оборудване за разбиване на лед, хидроложки проучвания и драгиране и поддръжка на пристанището и на подходите към него;
- инфраструктура за наземен транспорт, напр. пътища, железопътни линии и/или пътища, инфраструктура гарантираща свързването на пристанището с хинтерланда.

2. „Морско-технически услуги” - предоставяне на пристанищни услуги, включително пилотаж, влекачи и швартоване. Пилотските услуги представляват задължителни услуги, изисквани съгласно националните и международните правила за гарантиране на морската безопасността. Обикновено таксите за пилотските услуги се определят от администрацията и/или от корпоративния орган на морските пилоти. Влаченето/тегленето на буксир и швартоването представляват търговски услуги в голямата част от пристанищата и се извършва по цени, определени при пазарни условия.

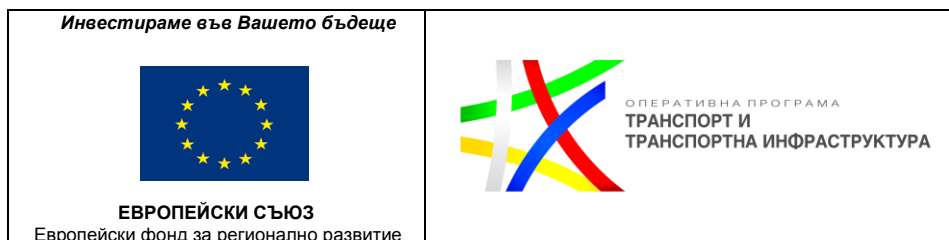
3. Предоставяне на оперативна инфраструктура и оборудване, т.е. елементите, необходими за изпълнението на специфични операции, като котвени стоянки, кранове, които обикновено са свързани с предоставянето на услуги по обработка на товари и/или услуги за превоз на пътници. Тези съоръжения и оборудване обикновено се предоставят от операторите на терминали. Цената за използването им в повечето случаи се начислява като част от услугата, предоставяна на клиентите (корабоплавателните компании, собствениците на товари и логистичните оператори).

4. Предоставяне на услуги по обработка на товари и пътнически услуги: тези услуги включват услугите по разпределяне на товара (получаване, съхраняване, стифиране, подреждане на товара в процеса на подготовка за натоварването/доставянето на кораба на котвената стоянка и товаро-разтоварни дейности - товарене и разтоварване на товари от кораби). Всеки вид товар изисква специализирано оборудване и съоръжения за престой (койките за пътници, петрол, въглища, руди, зърнени култури, дървен материал, контейнери, ро-ро, химични и газ и т.н.). Услугите по обработка на товари се предоставят основно от частни оператори на терминали. По исторически причини в много европейски пристанища е налице поне един оператор за обработка на товари, притежаван и/или управляван от националните, регионалните или местните органи. Когато е налице някаква степен на конкурентен натиск, цените и качеството на услугите по обработка на товари се определят от пазара. Конкурентният натиск е особено силен в услугите по обработка на контейнери. По отношение на други сегменти от пазара, като например обработката на насипни товари, дейността често е функция на местните потребности, свързани с локални производствени съоръжения или мощности (стоманодобивни предприятия, химически предприятия или предприятия за производството на електроенергия).

5. Допълнителни (или общи) услуги, предоставяни в редица пристанища, които включват бункероване, ремонт на кораби, поддръжка, морски оценки, инспекции, банкови, застрахователни вземания и др.

6. Съоръжения за приемане на отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари: услугите по приемане на отпадъците са задължителни по силата

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

на международното право и трябва да се предоставят, съгласно условията на Директива 2000/59/ЕО, които наред с другото определят и общи правила за таксуване.

Операциите по обработка на товари представляват същината и основанието за съществуването въобще на пристанищата. Ефикасността и ефективността, с която се провеждат дейностите на товарене и разтоварване в пристанищата са важни фактори за конкурентоспособността и възможностите им да генерират сериозни икономически последици по отношение на заетостта и създаването на добавена стойност.

Драгирането включва отнемането на наносни отложения и/или предмети от коритото на река, море и др.; отвозването, транспортирането и депонирането им в съответни депа. Целта на драгирането може да бъде поддържане на съществуващата дълбочина или удълбочаването на подходящи канали и акватории. То може също така да има за цел - санирането на почвата, опазване на крайбрежните райони и морското дъно, укрепване на крайбрежни инсталации за производство на енергия или отстраняване на замърсените седименти от морското или речно дъно.

Въпроси, свързани с конкуренцията в пристанищата

Могат да бъдат разграничени няколко форми на конкурентен натиск в пристанищата:

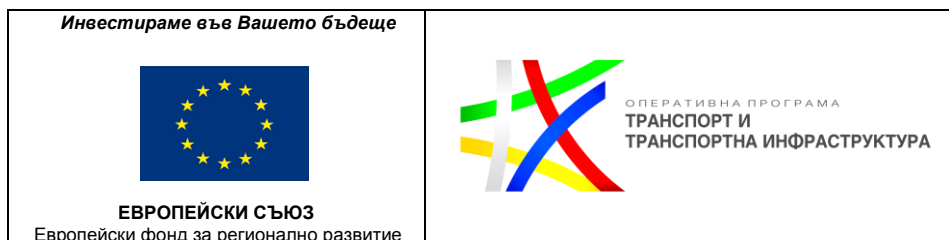
1. конкуренция между отделните пристанища: степента на заменяемост между пристанища, които са способни да изпълняват ефикасно транспортните функции към един и същ хинтерланд определя и степента на конкуренция между тях. Пристанищата на първо място могат да се конкурират за трафика по трансбордиране, като големи океански съдове използват пристанището-хъб за прехвърляне на товари към по-малки фидерни кораби. При това положение има вероятност съответният географски пазар да бъде по-широк, отколкото в случая, в който пристанищата се конкурират само за трафика към хинтерланда. Конкуренцията между пристанищата винаги се е влияела от наличието на публични финансови средства за компенсирание на пазарни загуби, което размива и влиянието на пазарните механизми. Въпросът за публичното финансиране винаги е бил от особено значение при големите сделки: изборът на основен Container Shipping Company или на основен оператор на терминал за определено пристанище има огромни икономически последици за пристанището и въобще за региона.

2. конкуренция в рамките на пристанището: става дума за конкуренция между пристанищни оператори, установени в едно и също пристанище, или в пристанища в непосредствена близост едно до друго, които предлагат една и съща услуга на клиента. При контейнерните терминали в много пристанища съществуват повече от един оператори, но дори и останалите оператори на терминали се конкурират ожесточено с конкурентите си в съседните пристанища за един и същ хинтерланд.

3. конкуренция по отношение на влизането на пазара: конкуренция в рамките на едно пристанище има само в случаите, в които има повече от един доставчик на услуги в пристанището. Когато са налице причини, които ограничават броя на операторите, като недостиг на земя или задължение за обществена услуга, достъпът до пристанището в ЕС може да бъде предоставян чрез:

- концесии;
- лизингови договори;
- административни разрешения;
- лицензи и
- други правни инструменти.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Консолидация на пазара на обработката на контейнери

През 2008 г. петте водещи оператора (HPH, PSA, APM Terminals, Eurogate и DP World) обработват около 75 % от контейнерите в Европа в сравнение с по-малко от 50 % през 1998 г., което показва зрялост и консолидация на този пазар. Тази тенденция в Европа показва, че структурата на отрасъла е достатъчно концентрирана, за да се постави въпросът дали пазарните сили са достатъчни, за да се предотврати злоупотребата с пазарна мощ.

От 2002 г. до днес производителността в обработката на контейнери на пристанищата е нараснала повече от два пъти, а делът на китайските пристанища е достигнал 30 %. Почти една трета от TEU, разглеждани в световен мащаб се обработват в китайските пристанища. През 2002 г. най-големите контейнеровози в експлоатация имат капацитет едва 7 000 TEU, докато днес тя е над 15 000 TEU, като предстои производството на кораби с 18 000 TEU. През 2011 г. четирите големи световни контейнерни оператори заедно представляват 26,5 % от световната контейнерна пристанищната дейност.

Вертикална интеграция

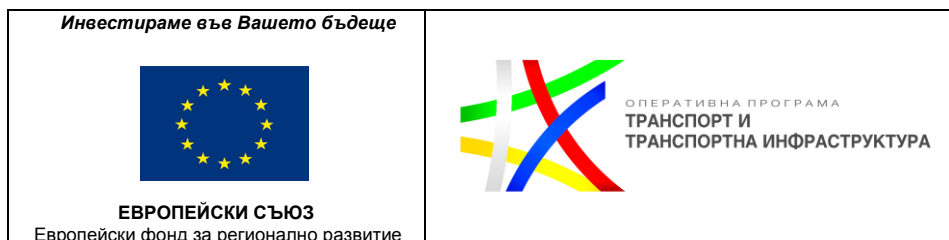
Заварените оператори на терминали се изправят пред силна конкуренция от нови участници (железопътни дружества, инвестиционни групи и др.). Морските контейнерни линии предприемат стратегии за вертикална интеграция с цел увеличаване на капацитета на терминалите в стратегическите пристанища, които се стремят да оперират. При големите оператори на терминали се наблюдава склонност да разширяват своята мрежа в някои от основните пристанища от TEN-T мрежата, за да оптимизират услугите към своите клиенти на базата на Hub-and-Spoke.

Относителните разходи за пристанищни услуги в логистичната верига

Общите пристанищни разходи могат да представляват значителна част от общите разходи по логистичната верига. В традиционните пристанища при обработката на генерални товари, разходите по пристанището и във връзка с функционирането на съответния терминал могат да надвишават 30 % от общите разходи за логистика „от врата до врата“. В модерните дълбоководни контейнерни терминали, дори и при използването на сериозно капиталоемко оборудване за обработка на товари и напреднали ИТ системи, съответните разходи могат да бъдат намалени до по-малко от 4 - 5 % от общите логистични разходи. Разходите за труд на европейските пристанищни предприятия, обикновено представляват между 40 % и 75 % на терминал за генерални товари.

Представяме индикативно разпределение на относителната тежест на различните компоненти на общата стойност на пристанищните операции:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-129: Относителна тежест на разходите за пристанищните услуги разходи³²

	% от общия размер на разходите	Критерии за таксуване
Пристанищни такси (такси за ползване на пристанищната инфраструктура) Общо	5 % — 10 %	Исторически критерии, които не са непременно свързани с разходите; обичайна практика са отстъпките за привличането на кораби в случай на ниска активност
Морско-технически услуги (пилотаж, влекачи, швартоване)	10 % — 15 % 5 % — 6 %	Цените за пилотаж са фиксирани едностранно, с надзор от страна на независим орган в някои случаи. Цените на влекачите и швартоването в повечето случаи са определени в пазарни условия
От които пилотаж		
Такси за оперативни разходи („инфраструктура за швартоване“)	5 % — 15 %	В зависимост от вида и размера на корабите, естеството и количеството на товара; едностранни отстъпки за привличането на кораби и такси за задръствания в случай на ограничено търсене
Цени за обработка на товари	45 % — 60 %	Обработката е в условията на конкурентен пазар; налице са проблеми с конфликт на интереси в случаите, в които терминалите са собственост на или се оперират от големи морски линии
Цени за други пристанищни спомагателни услуги	5 % — 10 %	Обикновено се определят по пазарни условия.
Таксите за приемане на отпадъци	1 % — 5 %	Такси, определени по принцип на разходно ориентираност

Източник: Haralambides H. 2012

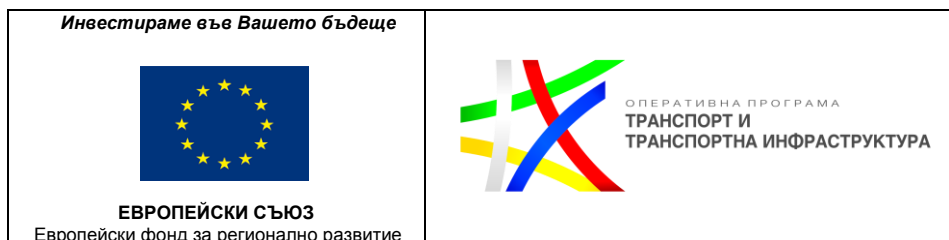
Морските превози на дълги разстояния са превозите на товари по море по междуконтинентални маршрути с пресичане на океани. За разлика от тях превозите на къси разстояния са например тези в рамките на ЕС. В съюза превозите на дълги разстояния са концентрирани в относително малко на брой големи пристанища, например Антверпен, Ротердам, Хамбург или Хавър. Тези пристанища са оборудвани с модерни съоръжения за обработка на товари и могат да обработват много големи container-ships. Големите контейнеровози и капацитета им водят до икономии от мащаба, което от своя страна води до много ниски транспортни разходи за единица обработен товар. Морският транспорт на къси разстояния включва трафик на товари в пристанищата на и обмена между европейските морски региони. За тях е характерен по-нисък обем на товарите и по-малки кораби.

Разнородност на пристанища в ЕС

Съществуват различни класификации на европейските пристанища. От географска гледна точка, възприетата обща класификация се основава на морската брегова линия на континента (Балтийско море, Северно море, Атлантически океан, Средиземно море и Черно море) или диапазони от съседни, конкуриращи се пристанища (напр. Hamburg-le Havre). От друга страна функционалната класификация прави разграничение между големи и важни пристанища и поредица от средни до по-малки пристанища, всяко от които е със специфични характеристики по отношение на вътрешните пазари, обработени стоки и местоположението си. По отношение на собствеността и оперативните структури, от една страна са налице значителен брой пристанища, в които местните власти са собственик на земята, пристанищните

³² Съществуват огромни разлики между различните пристанища в структурата на разходите

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

инфраструктури и съоръженията, а от другата са налице редица пристанища с частен собственик и частни оператори, които предоставят съответните услуги, като някои от тях са в конкуренция помежду си.

Разнообразието в управлението изглежда оказва въздействие върху финансовата автономия на пристанищата и техния капацитет за предприемане на инвестиции, както и на политиките на ценообразуване в съответствие със собствената им търговска стратегия. За разлика от англосаксонските и пристанищата в Hanse, латинските пристанища често имат или ограничена, или изобщо не разполагат с никаква финансова самостоятелност. Те получават финансиране от общия държавен бюджет и държавата регулира, определя пристанищните такси и/или събира останалите пристанищни приходи.

Таблица 6-130: Собствеността на европейските пристанища и пристанищните органи

	Hanse	Нови hanse	Англо-саксонски	Латински	Нови латинска
Пристанища, които са публична собственост	96,0 %	84,1 %	47,1 %	75,0 %	90,6 %
Национален орган	6,5 %	71,3 %	35,3 %	64,4 %	87,3 %
Регион	2,5 %	0,0 %	0,0 %	7,9 %	0,0 %
Провинция	4,3 %	0,0 %	0,0 %	2,7 %	0,0 %
Община	82,7 %	12,8 %	11,8 %	0,0 %	3,3 %
Частни пристанища	4,0 %	0,0 %	8,8 %	0,7 %	0,0 %
Други	0,0 %	15,9 %	44,1 %	24,3 %	9,4 %
Общо	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Източник: (ESPO), 2010 г.³³

Двойствен характер на функциите на «Пристанищните власти»

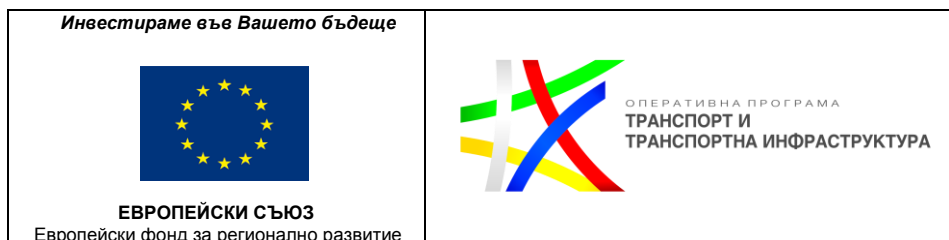
Правомощията на „Пристанищната администрация“ се различават значително от една държава членка до друга. Доклад на ESPO се спира подробно на двойствения характер на почти всички пристанищни органи в ЕС, както в качеството им на регулаторни органи, гарантиращи управлението на пристанищата и осигуряващи равнопоставени условия на конкуренция за операторите на пристанища, така и като оператори, които пряко или косвено са свързани с предоставянето на търговски услуги в пристанището, като често се конкурират с други оператори.

Управление и финансиране на пристанищата

По отношение на участието на частния сектор, структурите за предоставяне на пристанищни услуги в ЕС претърпяха значителни промени през последните години. Частните оператори вече играят солидна и стратегическа роля за развитието на европейските пристанища. Въпреки че пристанищните органи провеждат по-скоро ограничителна информационна политика по отношение на финансирането на пристанищна инфраструктура, може да се каже, че пристанищата в значителна степен зависят от публичното финансиране. С изключение на Обединеното кралство, общите инфраструктури за достъп до пристанищата винаги са финансирани с публични средства. Финансирането на търговските оперативни инфраструктури (специализирани кейове и корабни места, обработката на товари, помощните

33 Категоризацията на ESPO според „типология на регионите“ включва следните държави членки: 1) „hanse регион“,: Белгия, Дания, Финландия, Германия, Нидерландия и Швеция, 2 г.) „нови hanse“: Естония, Латвия, Литва и Полша, 3) „англосаксонски“,: Ирландия и Обединеното кралство, 4) „латински“: Кипър, Франция, Гърция, Италия, Малта, Португалия и Испания и 5) „нови латински“: България, Румъния и Словения.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

услуги за превоз на товари и др.) се споделят както от публичните органи, така и от частни оператори.

Въздействие на пристанищата върху местните икономики и създаването на работни места

Въздействието на морските пристанища върху производителността, икономическият растеж и създаването на работни места е добре документиран в икономиката на транспорта. Проучванията сочат, че са налице около 800 000 предприятия, които са пряко свързани с дейностите на пристанищата в ЕС, и които създават пряко и непряко около 3 милиона работни места. Проучванията на ОИСР показват, че увеличение с един милион тона обработени товари е свързано с увеличаване на заетостта в пристанищния район с 0,03 %.

Пристанищни такси

Таксите, събирани от европейските морски пристанища от посещаващите ги кораби, освен че са основен източник на приходи срещу предоставените услуги, са и средство за интернализиране на разходите, свързани с местните външни въздействия. Диференцирането на таксите е обикновено за четири вида кораби. Морските пристанищни такси се различават най-много за кораби (roll-on-roll-off-passenger превози, поради различните такси за пътници и пътнически автомобили в пристанищата).

Констатации на Европейската сметна палата относно използването на структурните фондове за проекти за пристанищата

Европейската сметна палата посочва като сериозен проблем при разпределението на финансирането за пристанищата липсата на национални или регионални стратегии за планиране на инвестиции, на дългосрочни планове за развитието на пристанищата и обстоятелството, че в огромната част от одитираните проекти не е извършвана оценка на нуждите, направените инвестиции са неефективни, респ. тепърва ще бъдат необходими допълнителни инвестиции, за да бъдат свързани със съответния хинтерланд и да заработят с пълен капацитет.

Основни статистически резултати

- ✓ Трайно възстановяването на обема на стоките, обработвани в пристанищата на ЕС: Ротердам, Антверпен и Хамбург поддържат позициите си на трите най-големи пристанища в ЕС, както по отношение на брутното тегло на стоките, така и по обем на обработените контейнери. 20-те най-големи европейски пристанища представят 37,0 % от общия тонаж на обработените товари в държавите членки. Течните товари в наливно състояние представляват около 39 % от общия тонаж на товари в главните пристанищата на ЕС, следвани от сухите насипни товари, РО-РО товари в контейнери и мобилни единици.
- ✓ Увеличаване на морския транспорт с партньорите извън ЕС: Около 64 % от товарите, превозвани по море, се превозват към или от пристанища извън ЕС.
- ✓ Увеличен среден размер на корабите, акостиращи в пристанища на ЕС: Брутния тонаж на корабите (БТ) е нараснал с 3 %, което потвърждава тенденцията към нарастване на средната големина на плавателните съдове през последните години. Средната големина на корабите, акостиращи в пристанища на ЕС е малко над 7 300 GT.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-131: Топ 20 пристанища за контейнери през 2010 г. на база обем на контейнерите в (1 000 TEU)

Rank 2011	Port	*	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010		2011		Growth rate 2010-2011 (%)	
			Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	of which empty	Total	of which empty	Total	of which empty
1	Rotterdam (NL)	=	8 242	9 195	9 575	10 773	10 631	9 579	11 017	984	14 730	1 129	+33.7%	+14.7%
2	Hamburg (DE)	+1	7 004	8 084	8 878	9 914	9 767	7 031	7 906	1 234	9 035	1 386	+14.3%	+12.3%
3	Antwerpen (BE) ⁽²⁾	-1	5 055	6 221	6 718	7 879	8 379	7 014	8 144	1 120	8 317	1 031	+2.1%	-7.9%
4	Bremerhaven (DE)	=	3 501	3 696	4 479	4 884	5 451	4 552	4 858	501	5 911	754	+21.7%	+50.4%
5	Valencia (ES) ⁽³⁾	=	2 156	2 415	2 615	3 049	3 606	3 654	4 211	945	4 338	952	+3.0%	+0.7%
6	Algeciras (ES) ⁽³⁾	+2	970	3 184	3 262	3 420	3 298	2 953	2 777	472	3 584	769	+29.1%	+62.9%
7	Gioia Tauro (IT)	-1	3 170	3 123	2 835	3 464	3 165	2 725	3 897	465	3 307	367	-15.1%	-21.1%
8	Felixstowe (UK)	-1	2 717	2 760	3 030	3 342	3 131	3 021	3 415	915	3 249	829	-4.9%	-9.4%
9	Le Havre (FR)	=	2 158	2 144	2 119	2 685	2 512	2 257	2 369	377	2 222	353	-6.2%	-6.4%
10	Barcelona (ES) ⁽³⁾	=	2 084	2 071	2 315	2 606	2 565	1 846	1 928	453	2 006	517	+4.0%	+14.2%
11	Piraeus (EL)	+7	1 551	1 401	1 413	1 384	437	667	850	195	1 681	290	+97.7%	+48.2%
12	Southampton (UK)	-1	1 435	1 384	1 502	1 905	1 617	1 385	1 567	447	1 591	472	+1.5%	+5.6%
13	Las Palmas (ES) ⁽³⁾	+1	1 111	1 222	1 303	1 319	1 312	1 006	1 118	273	1 284	352	+14.9%	+29.0%
14	La Spezia (IT)	-1	879	916	1 086	1 130	1 186	840	1 181	170	1 205	203	+2.1%	+19.3%
15	Zeebrugge (BE)	-3	458	682	895	1 191	1 401	1 467	1 437	264	1 157	236	-19.4%	-10.5%
16	Marseille (FR)	-1	920	911	950	1 058	901	943	1 031	149	1 095	143	+6.2%	-3.8%
17	Göteborg (SE)	=	722	772	812	841	864	824	891	189	914	189	+2.5%	-0.3%
18	Genova (IT)	-2	1 437	1 038	1 146	1 230	1 462	1 311	1 020	14	910	0	-10.8%	-99.0%
19	London (GB)	=	966	765	743	858	983	646	733	219	737	249	+0.6%	+13.6%
20	Gdansk (PL)	+5	18	63	76	95	183	233	510	87	685	183	+34.3%	+110.2%
Total top 20 ports ⁽⁴⁾			47 352	53 032	57 003	64 491	64 495	54 312	61 012	9 523	67 957	10 405	+11.4%	+9.3%
EEA-IS+HR (main ports)			61 616	69 463	74 400	83 858	82 922	70 408	78 333	13 737	87 286	14 948	+11.4%	+8.8%

* This column indicates the number of positions lost or gained compared to 2009

(1) TEU = Twenty-foot Equivalent Unit (unit of volume equivalent to a 20 foot ISO container).

(2) Partial data up to 2nd quarter 2004.

(3) Data for 2004 are underestimated

(4) Total figure for the ports being part of the top 20 ports during the reference year concerned

Източник: Евростат

Инвестираме във Вашето бъдеще

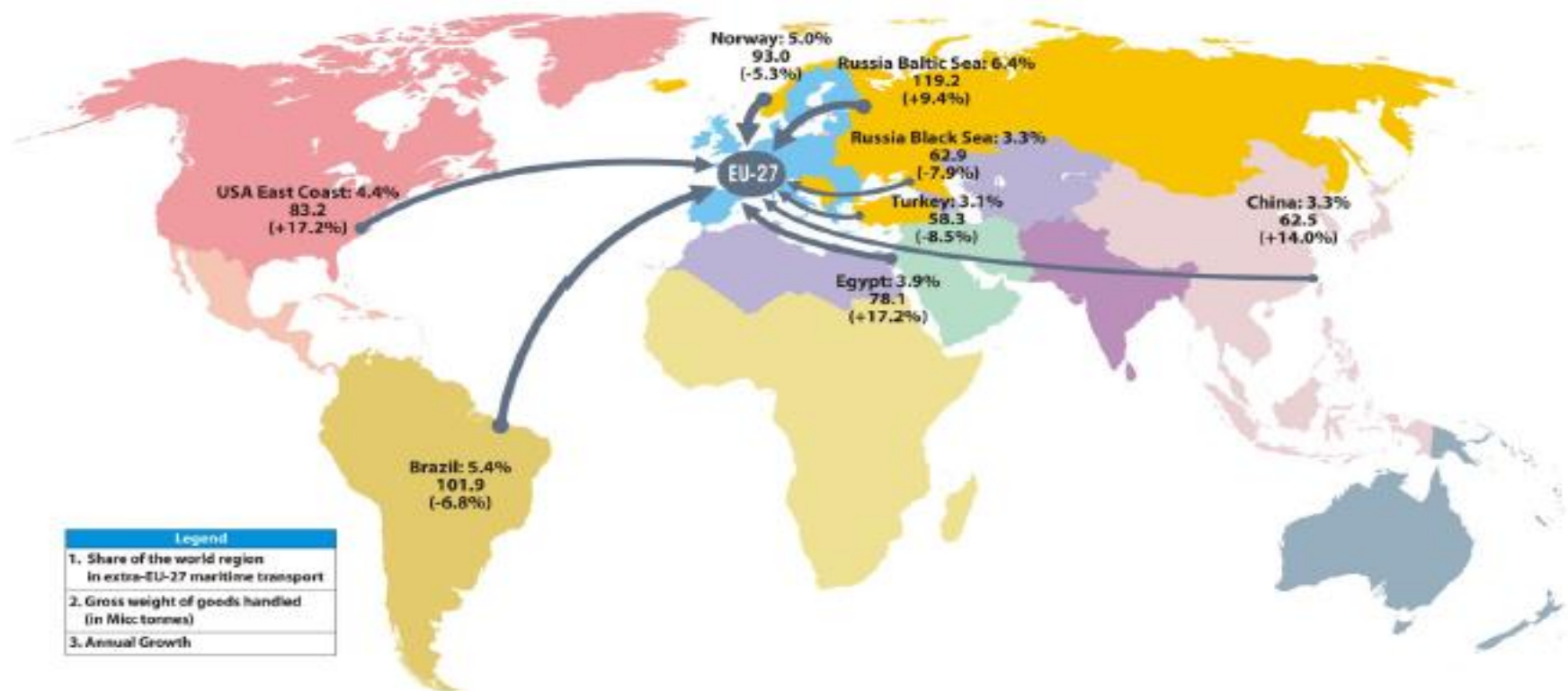


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

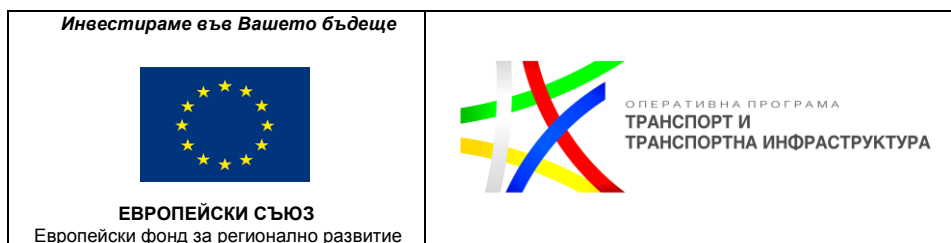
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-75 Товарооборот (внос) към пристанищата в ЕС

Източник: Евростат

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Таблица 6-132 Разпределение по видове транспорт (%) за периода 1995 - 2010 г.

	Пътен	Железопътен	Вътрешно воден	Тръбопроводи	Море	Въздух
1995	42.1	12.6	4.0	3.8	37.5	0.1
1996	42.1	12.7	3.9	3.9	37.5	0.1
1997	42.2	12.8	4.0	3.7	37.3	0.1
1998	42.9	11.9	4.0	3.8	37.4	0.1
1999	43.5	11.4	3.8	3.7	37.6	0.1
2000	43.4	11.5	3.8	3.6	37.5	0.1
2001	43.9	10.9	3.7	3.8	37.6	0.1
2002	44.5	10.6	3.7	3.6	37.6	0.1
2003	44.5	10.7	3.4	3.6	37.7	0.1
2004	45.2	10.8	3.5	3.4	37.0	0.1
2005	45.5	10.5	3.5	3.5	37.0	0.1
2006	45.5	10.7	3.4	3.3	37.0	0.1
2007	45.9	10.7	3.5	3.1	36.7	0.1
2008	46.0	10.7	3.6	3.1	36.6	0.1
2009	46.5	9.9	3.6	3.3	36.7	0.1
2010	45.8	10.2	3.8	3.1	36.9	0.1

Източник: Евростат

Пристанищна политика на ЕС: последваща оценка

Съобщение относно европейската пристанищна политика, COM/2007/0616 окончателен, от 18 октомври:

През 2007 г., след обширни консултации със заинтересованите страни, Комисията прие съобщение за определяне на своята пристанищна политика. Посочените от Комисията проблеми бяха свързани със:

- заплахите за ефективността на пристанищата и връзките с хинтерланда,
- разрастването на капацитета, съобразено с околната среда;
- модернизацията на пристанищата;
- липсата на яснота за инвеститорите, операторите и потребителите и
- въпросите, свързани с пристанищния труд.

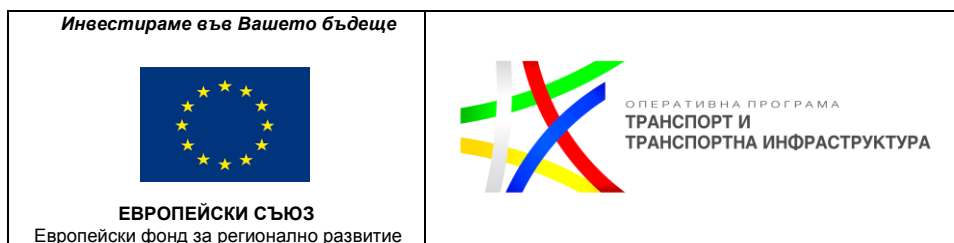
Една от основните цели на съобщението бе да обяви, че пречките пред модернизирането на пристанища да подобрят резултатите си, ще бъдат преодоляни чрез „меки“ мерки, а именно насоки, както и посредством тясно сътрудничество и диалог със заинтересованите страни. В съобщението се представи и план за действие на Комисията в тази област.

Накратко оценката на Комисията за напредъка, постигнат през последните години може да бъде обобщена, както следва:

1. Проблемите, набелязани през 2007 г., остават до голяма степен нерешени, като много малка част от планираните мерки бяха приети вобщие. Основното развитие е приемането на предложението за нови насоки за TEN-T и Механизма за свързване на Европа, като и двата инструмента предвиждат значителна финансова подкрепа за пристанищата.

2. Комисията не е работила по две основни мерки: Насоки за държавната помощ за пристанищата и прилагането на публичното финансиране на Директивата за финансова прозрачност на пристанищата.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3. Комисията прие предложението за директива за концесиите, които ще се прилагат по отношение на различните икономически сектори, включително и пристанищата. В конкретния случай за пристанищата, приетата директива се отклонява от линията, обявена в съобщението от 2007 г.

4. Европейската сметна палата (2012 г.) разкри системни проблеми по отношение на стратегическото планиране и разпределение на публичните ресурси за пристанищните инфраструктурни проекти.

5. В същото време, намаляването на бюджетните дефицити, мерките за строги икономии и произтичащите от това ограничения във възможностите за публично финансиране значително намалиха средствата за поддръжка, експлоатация и/или разширяване на пристанищните съоръжения в много държави членки. Поради това привличането на частни инвестиции за поддържане на оперативната способност на европейската пристанищна система вече е изключително важна задача и необходимост.

6. Противно на очакванията, целите, свързани с интермодалността като цяло бяха пропуснати - това се дължи основно на липсата на ефективност, високи разходи и на бюрокрацията в огромната част от пристанищата в ЕС.

Въпросът за правилата за концесиите в европейския пристанищен сектор:

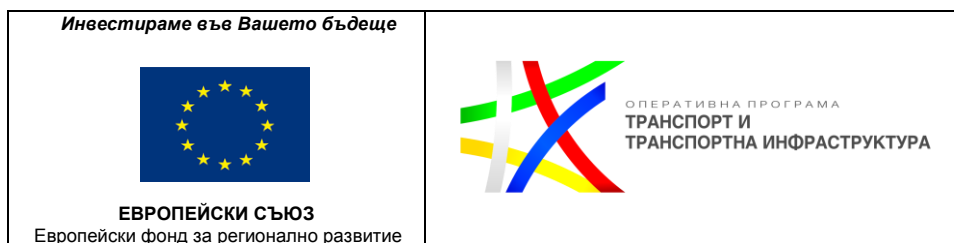
Релевантната съдебна практика на Съда на Европейските общности („Telaustria“, дело C-324/98) отбелязва, че когато държавите членки предоставят концесии за услуги, публичните органи са задължени да спазват задължението за прозрачност, което означава, че тяхната инициатива следва да бъде подходящо обявена процедура, със справедливи и недискриминационни изисквания, които да могат да бъдат проверени. Задължението за прозрачност се състои в това да се гарантира, с оглед на интересите на всеки потенциален оферент, че е осигурена достатъчна публичност, така че да може концесията да бъде отворена за конкуренция и да има възможност безпристрастността на подбора да бъде проверена. Задължението се прилага изцяло и към пристанищния сектор. Въпреки това, както и в много други сектори, режимите за възлагане на концесия в пристанищния сектор на ЕС често са неясни или в случаите на концесии за услуги – дори не съществуват.

През 2012 г. Комисията предложи проект за директива за концесиите, която бе приета и обхвана всички сектори, включително и пристанищния сектор. Безспорно е, че липсата на ясни правила на равнище ЕС и на национално равнище в много от случаите, които да регламентират възлагането на договори за концесия, пораждаха пречки пред свободното предоставяне на услуги и водеше до нарушаване на функционирането на вътрешния пазар, като в резултат на това гражданите на ЕС не се ползват от качествени услуги на най-добрите цени, стопанските субекти (особено МСП), биват лишени от правата си на вътрешния пазар и пропускат важни възможности за извършване на стопанска дейност, а става реална и опасността възлагащите органи да не успяват да управляват публичните ресурси на солидна финансова основа.

В Съобщението за пристанищната политика през 2007 г., Комисията счете, че задължението за прозрачност се прилага, когато властите на държавите членки решат да предоставят на трета страна част от земята в рамките на пристанището за предоставяне на услуги за обработката на товари, т.е. публичните органи следва да спазват подобни процедури при предоставяне на lease-land договори за търговските оператори.

Въпреки това директивата относно концесиите изключи от приложното си поле договорите lease-land и създаде фактически правен вакуум за този вид договорености в европейските пристанища. Всъщност директивата относно концесиите ще се прилага само за концесии, при които значителна част от оперативния риск е прехвърлена на концесионера. Тя обхваща само един конкретен вид концесия от използваните като правни механизми в

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

европейските пристанища. Останалите видове актове обаче, като лицензии, разрешителни или договорите за аренда на пристанищна земя са много често практикувани в европейските пристанища и ще попаднат извън обхвата на директивата. Това положение застрашава да създаде двоен стандарт за европейските пристанища: някои пристанища ще трябва да използват публична тръжна процедура за подбор на оператори на пристанищни услуги, а други — не, което ще създаде предпоставки за легално затваряне на пазара.

Заинтересованите страни изразиха критики срещу предложението, като твърдяха, че предложението увеличава правната несигурност, вместо да я премахва. Следва да се отбележи, че подобни критики бяха отправени през 2001 и 2004 г. по повод на „Пристанище пакети“ I и II, които включваха разпоредби, съгласно които се изисква публичните органи да спазват публична тръжна процедура при издаване на разрешения, чрез концесии или други договори на пристанищните оператори.

Въпросът за правилата за държавните помощи в пристанищния сектор

Първите жалби относно нелоялната конкуренция между европейските пристанища поради държавно финансиране датират от края на 70-те години на миналия век. След това последва искането за разяснения за това как Комисията прилага правилата за държавна помощ по отношение на публичното финансиране на пристанищна инфраструктура (искане за публикуване на насоки за държавна помощ).

Проблемът с нарушенията на конкуренцията поради предоставянето на непозволена държавна помощ до голяма степен е отчетен от Комисията през 1997 г. („Зелена книга относно морските пристанища и морската инфраструктура), в 2001 г. и 2005 г. (предложения за директива относно достъпа до пазара на пристанищни услуги) и 2007 г. (последно съобщение относно пристанищната политика). Във всички тези случаи Комисията обяви намерението си да приеме насоки относно държавната помощ.

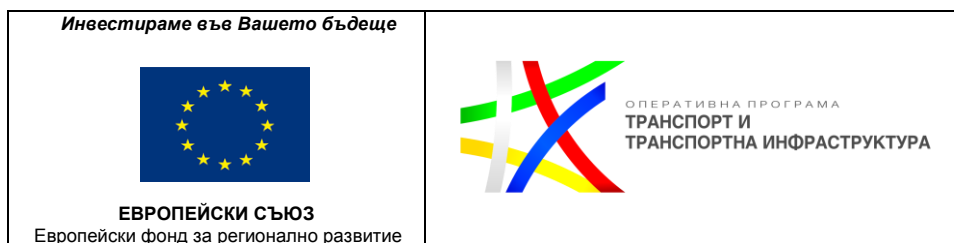
В продължение на много години, становището на Комисията е, че публичното финансиране на транспортни инфраструктури не включва държавна помощ. В действителност значителна финансова подкрепа за развитие на пристанищата е предоставена от Комисията с помощта на структурните и кохезионните фондове, както и от фондовете за TEN-T. Механизмът за свързване на Европа предвижда по-нататъшна съществена поддръжка на пристанища и пристанищни връзки в Европа.

Още през 2007 г. Комисията заяви, че „въпреки че не може да се каже, че е налице конкуренция между пристанищата, конкуренцията между някои от тях, и конкуренцията в рамките на отделни пристанища може да бъде значителна и изисква равностойни условия. «В тази насока един от проблемите, който следва да бъде разгледан, е публичното финансиране на пристанищата. Комисията ще разработи обща правна рамка по искане на заинтересованите страни в пристанищата. Яснотата при финансирането ще бъде също и стимул за инвестиране в пристанищата.³⁴

Оттогава позицията на Комисията се разви, като бе потвърдена и от Съда на Европейските общности. Понастоящем той е на мнение, че държавната помощ нарушава или заплашва да наруши конкуренцията на вътрешния пазар, като участва в публичното финансиране на общите транспортни инфраструктури, включително летища и морски пристанища.

34 COM(2007)616 Съобщение относно европейската пристанищна политика

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

За момента Комисията не възнамерява да приеме специални насоки за държавните помощи за пристанищата. Съдебната практика на Съда на Европейския съюз относно държавната помощ за инфраструктура е уточнена неотдавна (дело T-443/08, „Leipzig-Halle“), в частност, с извода, че публичното финансиране на строителството на (летищна) инфраструктура, представлява държавна помощ. Единственото изключение се отнася до определени дейности, които са част от упражняването на публична власт (сигурност, полицията и т.н.). Това решение изисква внимателен размисъл за всички сектори с големи инфраструктури, като например обществения транспорт, в т. ч. и пристанищата.

Понастоящем Комисията работи върху модернизирането на правилата за държавна помощ за всички икономически сектори.

Историческо развитие на пристанищна политика на ЕС: Зелената книга от 1997 г. за приоритет 2012 — Акт за единния пазар II

Първият опит на Комисията да пристъпи към осъществяване на последователна политика за пристанищата и морската инфраструктура бе направен през 1997 г. с публикуването на Зелена книга по този въпрос.

През 2001 г., след проведените консултации по Зелената книга, Комисията публикува съобщение относно „Подобряване на качеството на услугите в морските пристанища и предложение за директива относно пазарния достъп до пристанищни услуги (пристанищен пакет I). Предложението на Комисията беше отхвърлено от Европейския парламент през 2003 г.

През 2004 г. Комисията прие второ предложение за директива относно пазарния достъп до пристанищни услуги (пристанищен пакет II). Предложението беше оттеглено от Комисията през 2006 г.

През 2007 г., след две години на консултации със заинтересованите страни, Комисията прие съобщение относно пристанищната политика, обявявайки редица „меки“ мерки под формата на насоки (държавни помощи, околна среда), най-добри практики (показатели), както и тясно сътрудничество и диалог със заинтересованите страни.

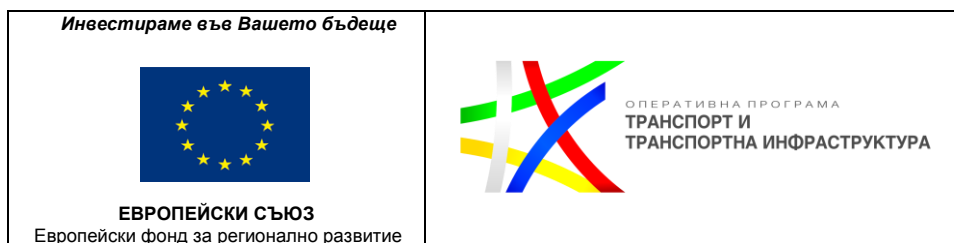
През 2011 г., в контекста на структурните промени, наложителни в програмата за подпомагане на държавите членки, които изпитват финансови затруднения, беше проведена радикална реформа на някои регулаторни режими в пристанищата, *inter alia* и на трудовоправните режими в Гърция и Португалия.

През 2012 г., в контекста на мерките, предложени в Акта за единния пазар II, Комисията посочи необходимостта от действия в пристанищата, както следва: „Поради това Комисията също така работи за повишаване на ефикасността и общото качество на пристанищните услуги, за разрешаване на въпросите относно задълженията на държавите членки по отношение на доброто планиране на пристанищата и връзките с вътрешността на страната, прозрачността на публичното финансиране и пристанищните такси и усилията за административно опростяване в пристанищата и преразглеждането на ограниченията за предоставяне на услуги на пристанищата“.

През 2013 г. приключиха проведените обществени консултации, като Комисията направи следните заключения по отношение на предизвикателствата, които трябва да бъдат преодоляни:

1. Всички заинтересовани страни подчертаха необходимостта от създаване на стабилни и равнопоставени условия за конкуренция както между отделните пристанища (*inter-ports*) и в рамките на всяко от тях (конкуренция между доставчиците на едни и същи услуги в рамките на пристанището) в ЕС. Необходимостта от правна сигурност и благоприятна за бизнеса среда с

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

възможно най-малка административна тежест е приоритет за всички заинтересовани лица, като например държавите членки, пристанищните органи, операторите на терминали или сектора на корабоплаването, логистични оператори и операторите на товари.

2. Налице е сериозна загриженост относно нелоялната конкуренция между пристанищата, свързана с практиките за публично финансиране на пристанищната инфраструктура. Държавите членки и пристанищните органи искат строг контрол на държавните помощи чрез приемането на насоки за държавната помощ за пристанищния сектор и подчертават, че относно публичното финансиране изисквания за прозрачност на съществуващата Директива 2006/111/ЕО на Комисията не е достатъчна, тъй като не се прилага задължително в сектора.

3. Европейската сметна палата е установила през 2012 г. сериозни проблеми по отношение на използването и ефективността на регионалните фондове на ЕС за финансиране на пристанищната инфраструктура. Основните причини са системни: липса на стратегическо планиране и на критерии за икономическа рационалност в разпределението на ресурсите.

4. По-голямата част от ползвателите на пристанищни услуги, превозвачите и вносителите и износителите считат, че пристанищните услуги в много европейски пристанища са незадоволителни от гледна точка на цената, качеството и административната тежест.

5. 30 % от европейските пристанищни органи не смятат, че настоящото положение е задоволително. При все това, по-голямата част от тях се противопоставят на въвеждането на процедури на ЕС за ограничаване на възможностите на публичните органи да предоставят договори и разрешения на операторите чрез пряко възлагане на пристанищни услуги. Идеята за прилагане на подробни правила за договори за концесия, предоставяна от публични органи в пристанищата, предизвиква остри спорове в някои държави членки.

6. Професионалните съюзи на пристанищните работници се противопоставят решително на разпоредбите на ЕС, които засягат съществуващите трудовоправни режими в пристанищата, особено в средиземноморските държави членки.

7. Представителите на лоцманите твърдят, че пилотажът на кораби, въпреки че се предоставя срещу заплащане, не е икономическа услуга и следва да се изключи от конкурентния натиск.

8. Всички заинтересовани лица са съгласни, че системата от пристанища в ЕС трябва да се развива и да се приспособява към значителни предизвикателства по отношение на ограничените финансови ресурси, конкурентоспособността спрямо пристанищата в съседни трети държави и други региони на света, създаването на добавена стойност и работни места и въздействието върху околната среда.

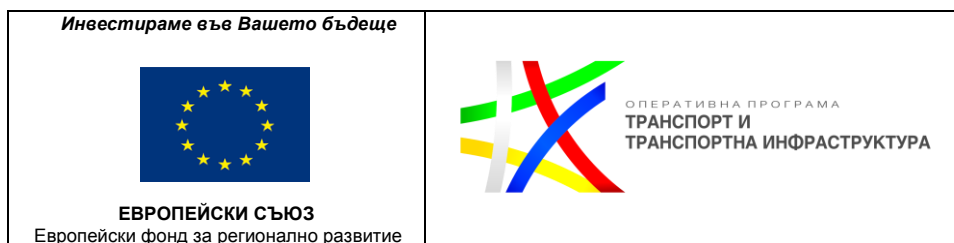
9. Всички заинтересовани страни са на мнение, че е важно да се осигури и, ако е възможно, да се увеличи финансирането от ЕС в подкрепа на пристанищата и морския транспорт.

Комисията стигна до заключението, че по-голямата част от заинтересованите страни не поставят под въпрос анализа на Комисията на предизвикателствата, пред които са изправени пристанищата на ЕС във връзка с целите на пристанищната политика. Тези цели са определени както следва:

Сценарий 2020 г. - 2030 г.

Ръстът на морската търговия и пристанищните дейности вероятно ще остане слаб през междинния период (2014—2018 г.), с възможност за свръхкапацитет в някои сектори. Прогнозите са за връщане към стабилен растеж на пристанищния трафик към 2020 г., но с промени в обема и вида на товарите, в размерите, конструкцията и системите за задвижване на

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

корабите, обработката на товарите и логистиката, технологиите и развитието на ИКТ, които имат и ще имат силно въздействие в пристанищния бизнес.

Sea-trade растежът е необходим за икономическото възстановяване в Европа и е от изключителна важност разработването на морският транспорт на къси разстояния да се определи като част от интермодалните транспортни решения, предлагащи алтернативи на автомобилния транспорт, за да се допринесе за устойчив транспорт. Въпреки това съществува реална опасност европейските пристанища да не изпълнят изцяло ролята си във веригата на доставки поради лошата мрежова интеграция, проблемите със задръстванията и намаляване на морските превози на къси разстояния в условията на изключително силна конкуренция от страна на автомобилния транспорт (което пък от своя страна води до претоварване и насищане сухопътни коридори в рамките на ЕС).

По-нататъшното развитие на ефективността европейските пристанища и на функцията им на входни точки ще изисква:

а) подобряване на връзките с хинтерланда;

б) подобряване на използването на съществуващите капацитети чрез увеличаване на пристанищната ефективност и

в) изграждане и експлоатация на нова пристанищна инфраструктура.

По отношение на първата цел новите насоки на ЕС за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и Механизма за свързване на Европа ще помогнат на държавите членки за подобряване на връзките с хинтерланда. Във връзка с другите две предизвикателства, ще има нужда от рамка, която да насърчава модернизирването на пристанищата и услугите, предоставяни в тях, за да могат по-добре да привличат капитал и човешки ресурси.

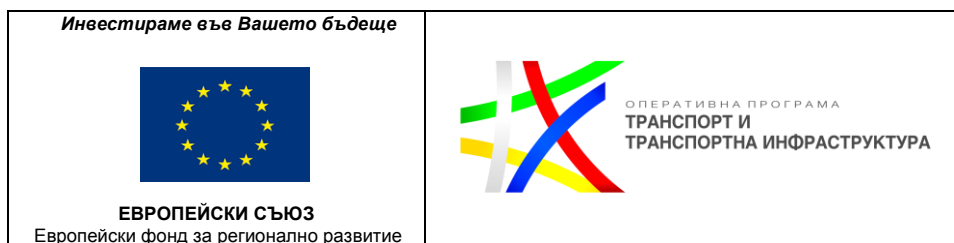
Тези предизвикателства са повод за тревога за националните, регионални и местни органи. Но те също така са транснационални по характер, що се отнася до пристанищата от TEN-T, както за пристанища от основната мрежа и пристанища от широкообхватната мрежа, като част от ефективна Hub-and-Spoke система. Нелоялните практики в дадено пристанище могат да увредят съседните конкуриращи се пристанища и/или бизнес възможностите на доставчиците на пристанищни услуги от други държави членки. От друга страна подобряването на ефективността на пристанищата в други държави членки може допълнително да улесни вътрешната за ЕС търговия с тях и да съдейства за намаляване на отрицателните външни фактори в собствената мрежа (напр. задръствания).

Модернизация на пристанищата, привличане на инвестиции

Чрез оптимизирането на работните процеси и опростяване на административните процедури, пристанища на TEN-T могат да обработят повече кораби и да осигурят превоза на товари и/или пътници с една и съща инфраструктура. Завършването на единния пазар за пристанищата обаче ще осигури равнопоставени условия на конкуренция. Това предполага премахването на необоснованите бариери пред навлизането на пазара, ненужната административна тежест и неясните правила, уреждащи предоставянето на услуги, и по-специално тези по силата на изключителни или специални права, предоставени на определени оператори.

Привличането на инвестиции в пристанищната инфраструктура, в операциите в терминалите и връзките на пристанищата с хинтерланда са от решаващо значение за запазване на ефективността на европейските пристанища. Общите нужди от финансиране за пристанищата (инфраструктура, оборудване и връзки), може лесно да надхвърли 100 милиарда евро през следващите 20 години. В същото време публичното финансиране се изчерпва.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Публичните инвестиции неизбежно ще трябва да бъдат оптимизирани (вж. доклада на Европейската сметна палата за 2012 г.), а частните инвестиции трябва да бъдат насърчени (пристанища са част от една дългосрочна перспектива секторен растеж).

Прозрачността при използването на публични средства и необходимостта от равнопоставени условия за конкуренция между отделните пристанища е постоянен във времето проблем за всички заинтересовани страни. Прозрачността се разглежда като начин да се гарантира правилното разпределение на публичните ресурси и намаляване на риска от държавна помощ, несъвместима с вътрешния пазар. Това не е изненадващо, тъй като около 30 - 40 % от пристанищата от основната мрежа, не попадат в приложното поле на Директива 2006/111 относно прозрачността на финансовите отношения между публичните органи и публичните предприятия. Освен това, без разделяне на сметките (относно публичните/законови и търговските дейности) на пристанищните органи, когато те предлагат специфични пристанищни услуги могат да извършват кръстосано субсидиране на дейности, свързани с пристанищни услуги по непрозрачен начин и по този начин да нарушат равнопоставените условия на конкуренция.

Освен това пристанищата не винаги определят самостоятелно собствената си политика за таксуване при използване на инфраструктурата. Таксите за ползване на инфраструктура не винаги са свързани с реалните разходи и не могат да допринесат за ефективно разпределение на ресурсите за финансиране на поддръжката и/или изграждането на инфраструктура. Липсата на прозрачност при определянето на таксите може да доведе до неоснователна дискриминация. Ценовите сигнали рядко стимулират потребителите, като се вземат предвид външните разходи (например разходи за околната среда). Освен това, в период на застой икономика и свръх капацитетът в някои пазарни сегменти съществува повишен риск от нелоялна конкуренция както в рамките на едно пристанище, така и между отделните пристанища.

Липсата на координация на публичните инвестиции в пристанищен капацитет, дори в рамките на една и съща държава членка, може да доведе до дублиране на съоръжения и разхищаване на финансови ресурси или повече несигурност, свързана със социалната и икономическа възвръщаемост на инвестициите. Това може също така да се окаже вредно за насърчаване на публично-частните партньорства.

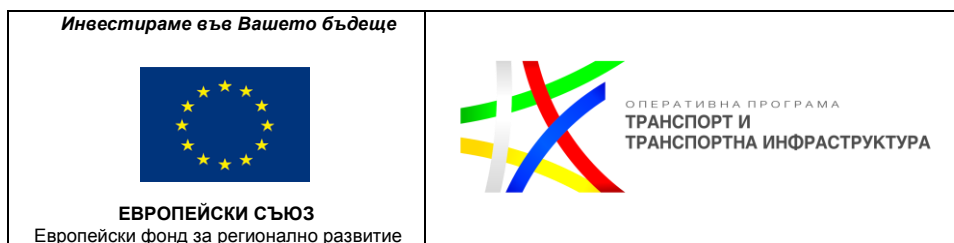
В крайна сметка пристанище, растеж, инвестиции и работни места се събират на едно място. Европейските пристанища представляват възможност за създаване на работни места и то за създаване на нови, качествени работни места, както в рамките на, така и извън тях, като се започне от шофьорите на превозни средства и операторите на крановете, за специалисти по информационни и комуникационни технологии и търговски управители. Пристанищата успешно привличат промишлени и търговски дружества, предоставянето на морски услуги създава висококачествени работни места. Качеството на социалните отношения, на работната среда и на политиката в областта на човешките ресурси, са ключови фактори за развитието на пристанищата от TEN-T.

Въз основа на проведените целеви консултации със заинтересованите страни Комисията достигна до **следните изводи** във връзка с евентуални интервенции:

(i) Справедлив достъп до пазара

Освен позицията на сегашните доставчици на пристанищни услуги, която е силно отрицателна, отговорите на заинтересованите страни, показва наличието на общо одобрение за създаване на потенциална възможност за навлизане на пазара през по-голяма конкуренция.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

(ii) Избягване на злоупотребите, свързани с изключителни или специални права

Установи се широк консенсус по отношение на необходимостта от това, пристанищните органи да определят прозрачни, недискриминационни и пропорционални такси за предоставени услуги, когато действат като доставчици на услуги.

Заинтересованите страни изразяват загриженост, когато пристанищни услуги се предоставят в монополен режим (пряко възлагане или вътрешна операция). Необходимостта от определяне на такси съгласно принципите на недискриминация, пропорционалност и прозрачност в тези случаи, е призната от всички групи заинтересовани страни като ключов елемент за пазара на пристанищни услуги. Предпочита се подход на действия с незадължителен характер, тъй като е от съществено значение мярката да се адаптира към местните особености и контексти.

(iii) Административното опростяване и координацията в рамките на пристанището

Планът за действие за опростяване на административните задължения ще включва централизиране на координационни дейности от управителните органи на пристанищата.

(iv) Финансова прозрачност на публичното финансиране

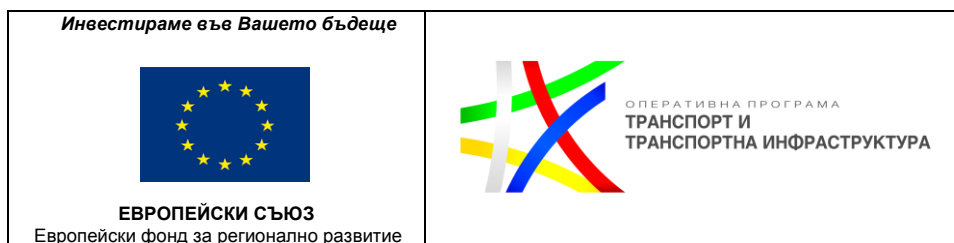
Таксуване при ползването на пристанищната инфраструктура

Трябва да се има предвид, че проблемът е и част от хоризонталната стратегия на Комисията за таксуването за ползване на инфраструктура, приета и прилагана от 2008 г. насам. Стратегията е разработена с цел да има лоялна конкуренция между различните видове транспорт и да се гарантира, че всички потребители на инфраструктура плащат правилната цена (поне пределния разход — с възможност също така да се допринесе за общите инвестиционни разходи). Тази стратегия предвижда също така и препоръки за разграничаване на таксата в зависимост от екологичните показатели на превозното средство/плавателния съд в съответствие с принципа „замърсителят плаща“.

Респондентите са изразили широка подкрепа за свободата на определяне на цената на тези такси и необходимостта да се гарантира, че тези разходи могат да отчитат местните обстоятелства и съображения. В същото време респондентите са изразили загрижеността си във връзка с увеличаването на административните разходи, свързани със създаването на нови и по-сложни процедури за изчисляване на таксите в съответствие с принципите на прозрачност, пропорционалност, и др. Освен това публикуването на цените и метода за изчисляване на таксите за ползване на инфраструктурата за достъп до пристанищата предполагат сериозно количество работа, която следва да се извърши от административния персонал, което ще рефлектира и в увеличаване на административните разходи.

Изпълнението на основната TEN-T: ефективност спрямо конкурентен натиск

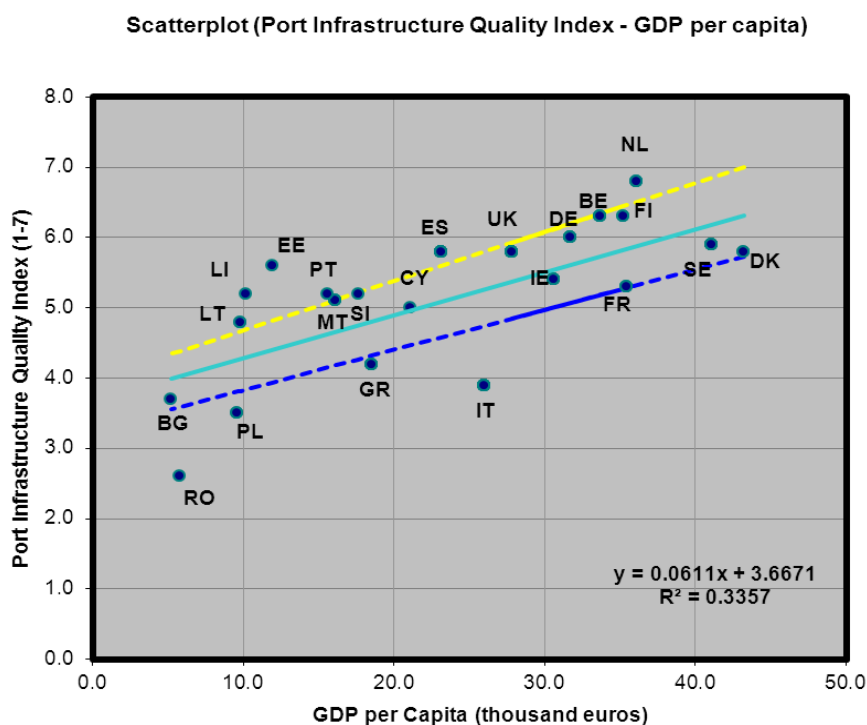
Няма общоприети референтни показатели или формули за определяне на привлекателността на пристанището или съответна пристанищната система за потребителите. Въпреки това пропуските по отношение на качеството на услугата се констатира от потребителите. В някои случаи качествено изпълнение на операциите може да бъде приравнено на производителността или оборота, в други случаи – оценявано през оперативната ефективност, но в политически контекст е по-подходящо да се разгледат връзките между



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

инвестиране, управление, пазарните сили и институционалните фактори, като се направи внимателен анализ на степента, до която дадено пристанище реализира пълния си потенциал.

Като цяло съществува положителна връзка между БВП и инфраструктурата. Графиката по-долу показва резултатите от регресионен анализ относно оценка на СИФ към БВП на глава от населението, за да покажат степента на различия в ефективността на пристанищата, които не могат да бъдат обяснени с разликите в доходите.



Източник: Световен икономически форум,
Доклад за глобалната конкурентоспособност за 2012—2013 г.

Фигура 6-76

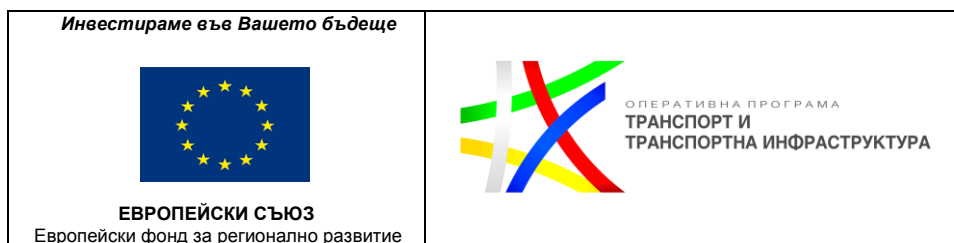
Относителна ефективност (ПРН)

Като използва наличните данни, Комисията направи оценка на ефективността на големите европейски пристанища. Изчислението бе направено по отношение на извадка от 115 пристанища пристанищата от TEN-T. Терминът „ефективност на пристанищата“ няма общоприето значение — в някои случаи това означава оперативна ефективност, в други — рейтинг на потребителите, пазарен дял или конкурентоспособност, а в трети - растеж.

Бяха разгледани три основни области:

- ✓ Връзката между политическите пакети и потребителските разходи (навло);
- ✓ Въздействието на алтернативни на разходите на потребителите на товарни превози, включително преминаването към други видове транспорт;
- ✓ Въздействието на алтернативни модели за товарен транспорт на външните въздействия на транспорта.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Една от целите за подобряване на ефикасността на пристанищните услуги е да се премахнат затрудненията и в крайна сметка да се спестят разходи. Намалването на разходите за потребителите действа като стимул за използването на морските възможности в случаите, в които е в конкуренция със сухопътния транспорт. За по-голямата част от транспортните потоци случаят не е такъв: или потоците са за сухопътен транспорт или са за превоз по море.

Баланс на търсенето и предлагането в европейските пристанища до 2030 г.

Прогнозите са изчислени чрез използване на модел TRANSTOOLS V2.6, въз основа на икономически предвиждания (БВП) и брутната добавена стойност (БДС), получени от модела PRIMES. Средният ръст на БВП за ЕС-27 като цяло се очаква да бъде 1,4 % годишно до 2030 г., а различните темпове на растеж са приети за всяка държава — членка на ЕС, и за всеки търговски партньор. Това предполага, че растежът ще достигне 50 % до 2030 г., със среден годишен ръст от 1,9 % годишно.

Таблица 6-133 2010 г. - движение в пристанищата по регион на натоварване/разтоварване

Регион	Контейнери	Сухи товари в насипно състояние	Течни товари в насипно състояние	„ро-ро“	Други товари	Общо
Обединено кралство/Ирландия	65.46	137.58	265.57	123.12	18.70	616.60
Скандинавски район	32.71	134.00	204.03	89.08	46.57	517.08
SOUTH BALTIC	14.61	68.86	83.81	13.74	13.86	194.90
Hamburg-France	323.35	329.79	529.26	92.36	80.63	1,357.59
IBERIA	124.48	90.50	175.37	15.45	25.32	431.12
Малта/Италия	83.22	67.76	207.01	85.72	33.45	482.92
Балкани/Aegean	54.48	74.47	80.81	24.69	56.12	313.36
Черно море	6.26	27.42	20.03	0.30	6.18	60.19
Общо	704.56	930.40	1,565.88	444.46	280.83	3,973.76

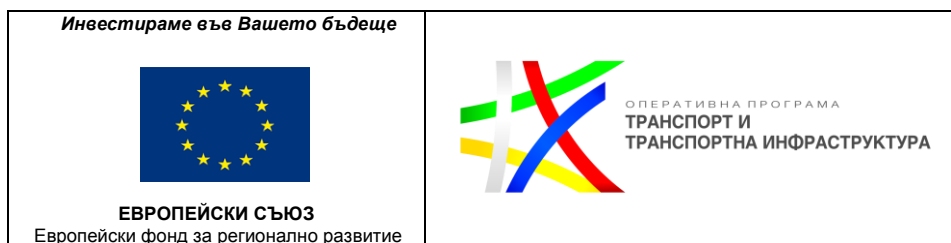
Източник: Евростат/etisplus.

Таблица 6-134: 2030 г. - движение в пристанищата по регион на натоварване/разтоварване

Регион	Контейнери	Сухи товари в насипно състояние	Течни товари в насипно състояние	„ро-ро“	Други товари	Общо
Обединено кралство/Ирландия	125.74	155.43	297.49	137.46	35.26	751.39
Скандинавски район	50.53	187.66	240.30	122.01	81.87	682.37
SOUTH BALTIC	19.91	158.09	88.92	17.68	39.39	323.98
Hamburg-France	595.58	434.53	571.20	186.83	138.26	1,926.40
IBERIA	217.28	176.38	213.45	38.34	50.98	696.44
Малта/Италия	179.00	112.67	261.87	80.05	64.24	697.83
Балкани/Aegean	120.80	156.28	122.21	50.50	128.72	578.51
Черно море	8.22	69.73	28.90	1.53	37.81	146.19
Общо	1,317.06	1,450.77	1,824.34	634.40	576.53	5,803.11

Източник: Евростат

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

ОИСР, стратегически транспортни инфраструктурни нужди за 2030 г.

През 2011 г. проучване на ОИСР „Стратегическите транспортни инфраструктурни потребности — 2030 сочи „устойчив“, макар и слаб растеж в развитите страни“ и „значително по-висок растеж в развиващите се страни“. Проучването в световен мащаб посочва очаквания, че обемът на контейнери ще се учетвори до 2030 година. Голямата част от този растеж се стимулира от икономически и логистични промени, протичащи извън Европа, но все пак може да се очаква, че обемът товари през големите европейски междуконтинентални портали ще се увеличи. В същото проучване на ОИСР се посочва, че съществуващият инфраструктурен капацитет не е в състояние да изпълнява функциите си дори при 50 % увеличение на търсенето.

CLECAT (международен форум за транспорта, 2007 г.)

CLECAT (Европейската асоциация за спедиторски, логистични и митнически услуги) предоставя на свой ред примери за натоварване на европейските пристанища през 2004 г. Тези случаи на претоварване са възникнали в период на бърз растеж и те показват, че периодите на неочакван растеж може да създадат в краткосрочен до средносрочен план недостиг на капацитет, което ще доведе до допълнителни разходи и забавяне на търговците.

Таблица 6-135: Използване на дълбоководни морски пристанища в Северна Европа - 2004 г.

Пристанище	Използване на капацитета
Хавър	89,6 %
Антверпен	92,9 %
Ротердам	92,5 %
Бремерхавен	95,5 %
Хамбург	93,2 %
Саутхемптън	99,3 %
Феликстоун	77,1 %
Други	41,9 %
Обща средна сума	86,6 %

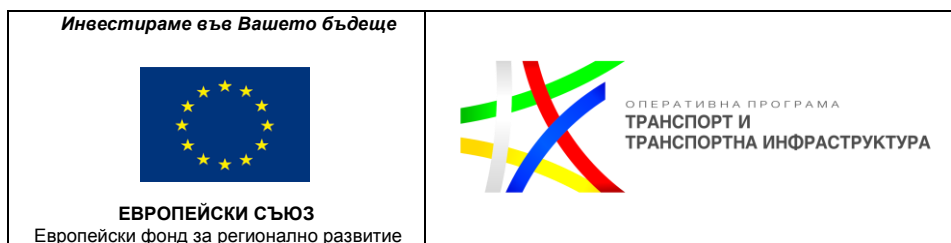
Източник: Drewry Shipping Consultants & Европейска асоциация на спедиторите и доставчиците на логистични и митнически услуги (CLECAT)

Анализът показва, че на ниво търсене морски капацитет може да се набави в относително кратък срок, но добавянето на пристанищен капацитет е по-трудно. Проучванията показват, че реализацията на нови пристанища в Европа са изправени пред големи закъснения, както при първоначалното планиране, така и при изпълнението. Няколко одобрени генерални плана така и не са реализирани. Съществуващите пристанищни терминали също може да срещат трудности (в Хамбург, например развитието на допълнителен пристанищен капацитет е възпрепятствано поради несъгласия по планове за драгиране на река Елба, и то за пръв път от 1999 г. насам).

Пристанищата в новата стратегия за TEN-T

Основната цел на политиката в областта на трансевропейските мрежи е да се премахнат пречките, да се усъвършенства инфраструктурата и рационализират трансграничните транспортни операции в интерес на пътниците и предприятията в целия ЕС. Реализацията му ще допринесе за подобряване на връзките между различните видове транспорт и за постигане на целите на ЕС в областта на изменението на климата.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.



Фигура 6-77: Транспортна мрежа - схема

След като Комисията прие новото предложение за развитието на трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) целта вече е превръщането на съществуващата смесица от европейски пътища, железопътни линии, летища и канали в единна транспортна мрежа (TEN-T). Новата политика е съсредоточена върху една много по-малка и по-компактно очертана транспортна мрежа за Европа. Целта е да се насочат средствата към по-малко на брой проекти, чрез които да може да бъде реализирана реална добавена стойност. Новата политика приема, че трансевропейската транспортна мрежа ще се развива постепенно чрез прилагането на подход, обхващащ две нива: една основна мрежа и една широкообхватна мрежа. Двете нива на мрежата включват всички видове транспорт: автомобилен, железопътен, вътрешни водни пътища, въздушен и морски транспорт, както и интермодалните платформи.

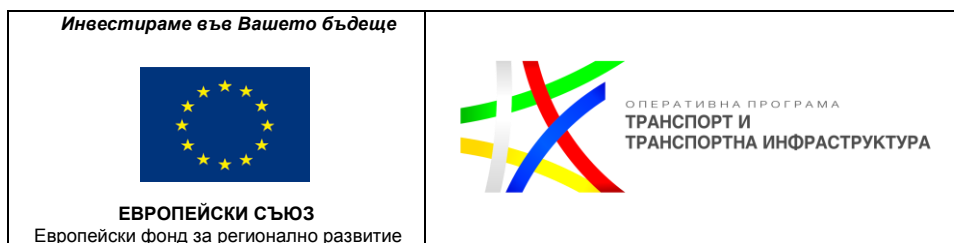
Широкообхватната мрежа представлява основното ниво на TEN-T. Тя се състои от цялата съществуваща и планирана инфраструктура на TEN-T. Цялата широкообхватна мрежа трябва да бъде изградена най-късно до 31 декември 2050 година. Тя ще осигури пълно покритие на ЕС и достъп до всички региони в Съюза, включително периферните и най-отдалечените региони.

Основната мрежа се припокрива с широкообхватната мрежа и е съставена от стратегически най-важните части на TEN-T. Тя представлява основата за развитието на мултимодална транспортна мрежа, като се съсредоточава върху компонентите на TEN-T с най-висока добавена стойност за Европа: липсващи трансгранични връзки, основни точки със затруднения и мултимодални възли. Основната мрежа се планира да бъде завършена най-късно до 31 декември 2030 г.

Процесът на проектиране на основната мрежа включва два етапа:

1. Като първа стъпка бяха набелязани основни възли: градски основни възли, включващи столиците на всички държави членки и всички останали големи градски зони или агломерации, включително пристанищата и летищата, непосредствено прилежащи към градските възли. Освен тези градски основни възли в основната мрежа влизат и пристанищата, които надхвърлят

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

определен праг като обем товари или отговарят на определени географски критерии. Набелязани бяха и гранично-пропускателни пунктове: по един пункт на възел между всяка държава членка и всяка съседна държава.

2. Втората стъпка включва свързването на основните възли с мултимодални връзки (шосейни, железопътни, вътрешни водни пътища). Вече съществуват някои връзки, въпреки че в редица са установени проблемни или липсващи на връзки.

Основна мрежа на TEN-T

Бъдещата основна мрежа, предложена от Европейската комисия ще се състои от 83 основни европейски пристанища с железопътни и шосейни връзки, 37 ключови летища с железопътни връзки към големите градове, 15 000 км железопътни линии, модернизирани за висока скорост, 35 трансгранични проекта, насочени към намаляване на съществуващите пречки. Железопътният, автомобилният и вътрешноводният транспорт ще реализират връзките между възлите и ще поемат потоците от трафик от най-голямо стратегическо за ЕС значение.

С цел да се улесни осъществяването на основната мрежа ще се използва т.нар. „коридорен подход“. Този инструмент ще помогне да координират и съгласуват различни проекти на транснационално равнище. В рамките на основната мрежа, са определени 10 коридора. Коридорите на основната мрежа включват най-малко три вида транспорт и поне три държави членки. Всяка държава членка участва най-малко в един коридор. Те обхващат най-важните трансгранични потоци на далечни разстояния в основната мрежа. В надлежно обосновани случаи коридорът на основната мрежа може да включва само два вида транспорт.

Ако е възможно, коридорите на основната мрежа следва да бъдат свързани с морско пристанище. Коридорите на основната мрежа следва да улесняват интегрирането на различните видове транспорт и на оперативна съвместимост и да водят до координирано развитие и управление на инфраструктурата. Коридорите на основната мрежа в рамките на мултимодалната инфраструктура се изграждат и координират, когато е необходимо, по начин, който оптимизира използването на всички видове транспорт и тяхното взаимодействие. Коридорите на основната мрежа следва да подпомагат широкото внедряване на оперативно съвместими системи за управление на трафика.

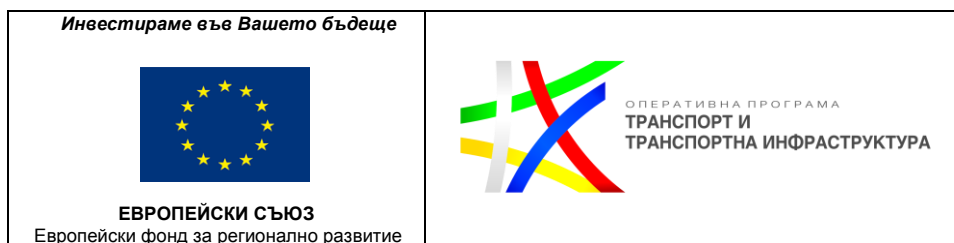
Механизъм за свързване на Европа: инструмент на ЕС за финансиране на TEN-T

„Механизмът за свързване на Европа“ (MCE) е инструмент за финансиране за инвестиции в областта на транспорта, енергетиката и ИКТ инфраструктура, предложени от Европейската комисия за бюджетния период 2014—2020 г. За първи път Комисията предлага единен инструмент за финансиране за три мрежови сектора. Механизмът за свързване на Европа ще финансира проекти, които запълват липсващите звена във европейската верига на енергетиката, транспорта и цифровите технологии.

Общият бюджет на Механизма за свързване на Европа е в размер на 50 млрд. EUR. 31.7 млрд. евро са предназначени за транспортния сектор, сектора на цифровите услуги ще получи 9.2 милиарда евро и енергийния сектор ще получи 9.1 милиарда евро. Средствата, разпределени за сектора на транспорта включват 10 милиарда евро от Кохезионния фонд за транспортни проекти в държавите, бенефициенти на Кохезионния фонд; останалите 21.7 млрд. евро ще бъдат на разположение на всички държави членки за инвестиции в транспортната инфраструктура.

80 % от средствата, отпуснати на сектора на транспорта по Механизма за свързване на Европа ще се използват за подкрепа на проекти в две категории: хоризонтални проекти и проекти по основната мрежа. Останалата част от финансирането може да бъде предоставена за „ad hoc“ проекти, включително на проекти в областта на широкообхватната мрежа. Проекти в

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

областта на основната мрежа — приоритетни проекти по протежение на 10-те мултимодални коридори на основната мрежа. Финансиране ще се отпуска и за някои други проекти с висока добавена стойност за Европа по отношение на основната мрежа.

Основна и всеобхватна TEN-T - пристанища

В новата стратегия европейските морски пристанища от основната мрежа на TEN-T представляват стратегическа точка за достъп до мултимодалните мрежи. Заедно с други възли морските пристанища, вътрешните пристанища и летищата са поставени в централна позиция на трансевропейската транспортна мрежа. Морските пристанища играят важна роля в рамките на трансевропейската транспортна мрежа, когато следва да се подобри ефективността на цялата европейска транспортна система.

Морските пристанища, заедно с подходящите инфраструктурни връзки са от жизненоважно значение за европейската промишленост и за вътрешното и външно търговско развитие. Освен това, морските пристанища, с добри връзки с железопътната и пътната инфраструктура могат да допринесат за премахване на местата с недостатъчна пропускателна способност по главните транспортни коридори.

Морските пристанища като звено за връзка за превоза на стоки и пътници между сухопътни и морски транспортни средства също играят важна роля в развитието на интермодалния транспорт, който е съществен елемент от общата политика за устойчива мобилност.

Като цяло, новата стратегия е насочена към устойчивото развитие на европейските морски пристанища, като се насърчава ефективността, намаляването на отрицателното въздействие върху околната среда и интегрирането на морските пристанища по цялата верига на транспорта.

Морските пристанища, включени в широкообхватната мрежа следва да бъдат свързани с железопътни линии и пътища. Те следва да предлагат най-малко един терминал, отворен за всички оператори по недискриминационен начин и да разполагат с оборудване за гарантиране на екологичните показатели на корабите в пристанищата, по-специално приемни пристанищни съоръжения.

По отношение на морските пристанища, следва да се обърне внимание на три важни проектни области:

1. насърчаването на морския транспорт на къси разстояния, включително морски магистрали;

2. взаимно свързване на морските пристанища с вътрешните водни пътища;

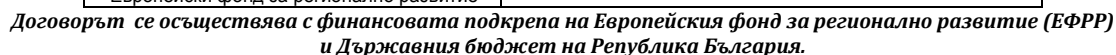
3. въвеждане на VTMS и електронни морски услуги.

През последните няколко години българското правителство предприе широкомащабни пристанищни реформи. Основната цел на реформите беше да се подобри оперативната ефективност на българските пристанища и да се облекчат държавните разходи за пристанищата. Впоследствие българското правителство реши постепенно да прехвърли отговорностите за обработката и съхранението на товари върху частния сектор и да се фокусира върху ролята си на концедент, отговорен за инфраструктурното развитие/поддръжка, както и за оказването на подкрепа на концесионерите за постигане на ефективност в дейността им.

Основните промени в сектора включиха установяването на land lord „институция“ (Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“), реструктуриране на ИА „Морска администрация“ и подготовка и отдаване на концесия на част от пристанищата в страната.

В резултат организационната и управленска структура на изследвания сегмент от този транспортен сектор има характеристики:

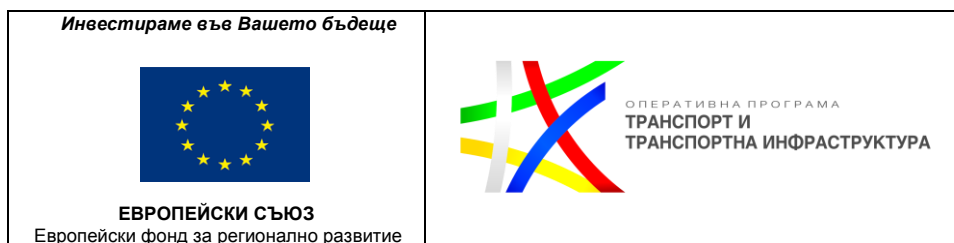
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



- Към момента предвидените реформи не са осъществени изцяло и функционира една хибридна система, в която съществуващите заварени държавни стифадорски компании се конкурират с частните концесионери и изцяло частни терминали.



Фигура 6-78: Институционална (организационна и управленска) рамка на българския пристанищен сектор



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Констатации за българския институционален пристанищен сектор

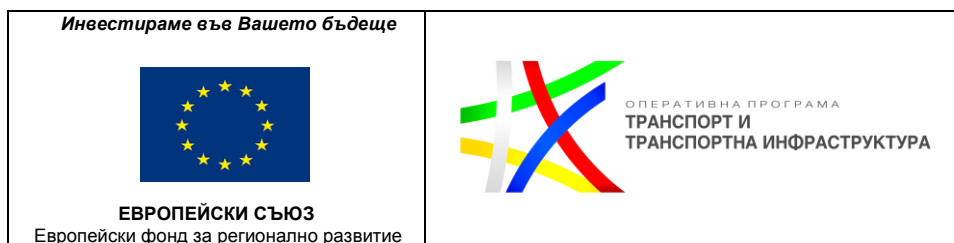
- Държавните пристанищни оператори не разполагат с финансова възможност да инвестират достатъчно и адекватно в модерни пристанищни съоръжения и оборудване. Частните пристанищни оператори - концесионери определят свои собствени инвестиционни програми и могат по-бързо да реагират на пазарните промени.
- Българското правителство отговаря за инвестициите в общата пристанищна инфраструктура и връзките към вътрешността и хинтерланда. Голяма част от концесионните такси влизат в държавния бюджет и не се използват непременно за инвестиции в пристанищата. В резултат на това средствата за финансиране на инвестициите в държавните пристанища често са недостатъчни.
- Българският пристанищен сектор има централизирана структура. МТИТС/ДППИ трябва да съгласуват инвестиционните програми на държавните оператори. Този процес се счита за времеемък и твърде бюрократичен. Одобрителните процеси трябва да бъдат по-бързи, да се реагира по-адекватно на пазара по отношение на търсенето и изискванията на потребителите (товародателите).
- Отдаването на концесия на пристанищните терминали на частния сектор се доказва като успешно. Концесионерите извършват инвестиции в пристанищни активи, в резултат на което имат повече възможности да отговорят на изискванията на товародателите.
- Хибридната структура с държавни пристанищни оператори, концесионери - частни компании и частни пристанищни оператори дава неравносложно поле за действие:
 - Концесионерите плащат концесионни такси на държавата, докато държавните и частните пристанищни оператори са освободени от такива такси;
 - Държавните оператори имат структура на по-ниски разходи благодарение на предложените от държавата предимства, което води до по-атрактивни такси за извършване на пристанищните услуги. Частните оператори не разполагат с тези преимущества и не винаги успяват да предложат конкурентни цени на товародателите.

Конкретните цели на ДППИ по отношение на българските пристанища са:

- да гарантира по-ефективно управление на морските и речните пристанища от национално значение при обезпечаване на националните интереси за сигурност в максимална степен.
- да преодолее технологичната пропаст, която съществува в момента между пристанищата в България и тези в ЕС; да модернизира пристанищните активи и да създаде условия за оптимизиране на пристанищните операции;
- да подобри цялостно дейността, както и безопасността и сигурността за пътниците и товарните превозите чрез въвеждането и спазването на всички изисквания, заложи в директивите и регламентите на Европейския съюз и международните конвенции;
- да увеличи товаро и пътничкопотоците, както и да привлече транзитни товари;
- да създаде на условия за развитието на черноморски и речен каботаж, превоз на къси разстояния (по море), подобряване на пристанищните услуги.

Може да се заключи, че основната задача на ДППИ е да осигури модерна пристанищна инфраструктура, която улеснява пристанищните операции, в съответствие със стандартите на ЕС. Това не означава непременно, че ДППИ трябва само да осигури тази инфраструктура. Публично-частните партньорства (ПЧП) са се доказали като привлекателна алтернатива и в

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

осигуряването на инфраструктурен капацитет. ДППИ трябва да създаде обаче съответните предпоставки за изграждането на успешни ПЧП. Това означава, наред с всичко останало, правилно разпределение на задачите, отговорностите, рисковете и таксите между ДППИ и частния сектор. Необходимо условие са също и прозрачните и честни процедури по отдаване на концесия.

Анализ на институционалния капацитет (Институционална рамка и взаимоотношения)

Идентифициране на проблеми, свързани с приетата организационна и управленска структура на транспортния сектор и наличната институционална рамка

Анализът на организационната и управленска структура на пристанищната дейност показва, че ЗМПВВППРБ от момента на неговото приемане е изиграл много съществена роля за осъществяване на пристанищната реформа в България. Многобройните му изменения са безспорно доказателство за опита да се решават конкретно възникнали проблеми, свързани с модернизацията на пристанищата и либерализацията на пристанищни услуги. Силните страни на закона са в заложените в него механизми за извършване на пристанищна реформа в следните посоки:

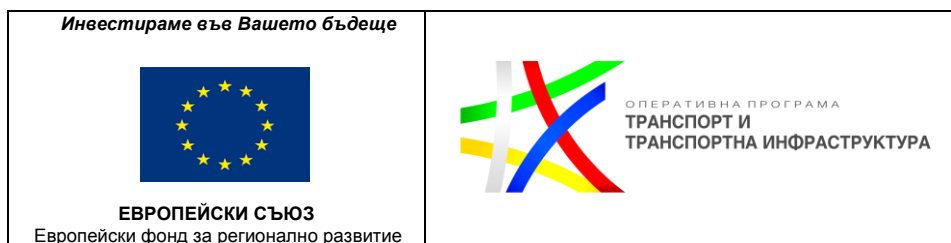
1. Определяне на обхвата на публичната държавна собственост и признаване на правото на физически и юридически лица да бъдат собственици на пристанища (за обществен транспорт с регионално значение). По своите характеристики това са терминали от пристанище за обществен транспорт.
2. Разделяне на регулаторните и контролните функции на държавната власт в пристанищния сектор от дейностите по управление и стопанисване на публичните активи.
3. Либерализация на условията за достъп до пазара на пристанищните услуги и създаване на законови гаранции за равнопоставеност между участниците на този пазар.
4. Създаване на възможности за увеличаване на инфраструктурните инвестиции за развитие на пристанищната система и инфраструктура чрез финансиране от частни източници.

Проблемите при прилагането на закона обаче ясно доказват, че пристанищната реформа не е доведена докрай, което очертава и слабите страни на закона. Някои от тях са породени от изпреварващите законодателните промени икономически потребности на обществото, а други са свързани с не много удачно приети юридически прийоми за решаване на едни или други практически проблеми. И в двата случая, обаче, предприемането на законодателни промени ще е крачка напред в развитието на пристанищния сектор.

С оглед на установените при анализа на организационната и управленска структура проблеми, считаме че е необходима законодателна промяна за усъвършенстване на правната регламентация в следните посоки:

От гледна точка на предоставените му правомощия, държавното предприятие има редица особености, които съществено го разграничават и същевременно лишават от особен смисъл приписваната му функция на пристанищна власт. Съществена характеристика на пристанищните власти е тяхната финансова независимост и автономност. Основната част от тях са самостоятелни юридически лица на публичната власт (държавна или местна), на които е предоставена пристанищната инфраструктура и те притежават значителни правомощия по отношение на тази собственост – предоставянето ѝ на концесия наем, лизинг, в това число сами

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

определят размера на таксите за ползването на тази инфраструктура. Във всички изследвани пристанищни модели пристанищните власти имат компетентност в рамките на конкретно пристанище с изключение на Румъния, в която ролята на пристанищна власт по отношение на всички дунавски пристанища се изпълнява от създадената Национална компания на плавателни канали. Европейското законодателство не съдържа специални изисквания по отношение на начина на структуриране на пристанищните власти и тяхната териториална компетентност. Това е въпрос на държавно управление и всяка държава може само да приеме една или друга форма на пристанищна власт.

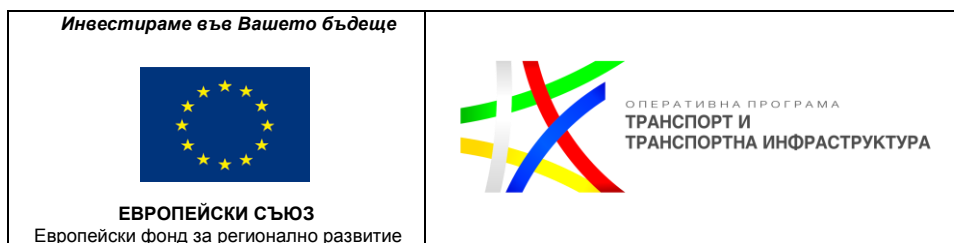
Действащата нормативна, в т. ч. и конституционна уредба не съдържа забрани за приемането на нов пристанищен модел на управление на държавните пристанища, при който да бъдат създадени пристанищни власти с териториални компетенции в рамките на отделно пристанище или пристанищни власти, разделени на принципа море-река, но подобна промяна е целесъобразна единствено и само, ако бъдат създадени механизми за финансова независимост и автономно управление на предоставената им публична държавна собственост, а именно чрез създаване на възможността пристанищните власти да сключват договори за ползване на пристанищните активи, в това число пристанищна земя и инфраструктура, както и сами да определят размера на събираните такси и начина на тяхното разходване.

Възможността на пристанищните власти да определят размера на пристанищните такси е обусловена от отпадането на монополното положение на държавното предприятие спрямо дейностите по осигуряване на достъпа до пристанищата за обществен транспорт. В своето Решение № 5 от 10.05.2005г. Конституционният съд е застъпил тезата, че едностранното определяне на таксите за достъп от страна на Национална компания „Пристанища“ е в противоречие с чл. 19, ал.2 от Конституцията доколкото затвърждава монополно положение на предприятието като единствен контрагент на пристанищните оператори и ползвателите на пристанищни услуги. При множество пристанищни власти подобна опасност няма да е налице и е икономически оправдано тези власти сами да определят размера на услугите, които предоставят, в това число услугите по обезпечаване на достъп до съответното пристанище. При приемането на подобно законодателно решение, считаме за препоръчително създаването на независим регулаторен орган, който да приема решения в случаите, в които определените от пристанищните власти цени противоречат на обществения интерес или нарушават по някакъв начин конкуренцията или конкурентоспособността. На този независим орган може да бъде възложено и решаването на спорове между отделни пристанищни власти напр. свързани с ползване на обща инфраструктура.

Считаме за правно допустима и възможността изследваните модели на пристанищни власти да бъдат приложени и по отношение на съществуващото Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ като му бъдат предоставени по-широки правомощия по отношение на предоставената му за управление собственост и по-голяма финансова независимост

Съгласно §74, ал. 3 от Преходните и заключителните разпоредби на ЗИД на ЗМПВВППРБ, министърът на транспорта сключва договори с държавните пристанищни оператори за извършване на пристанищни услуги по чл.116, ал.1 и дейности по чл.116а, ал.1 от закона. Договорите са срочни до сключване по предвидения от закона ред на договори за извършване на пристанищни услуги и дейности или концесия със спечелил конкурс оператор. Ползването на публичната държавна собственост от държавните оператори е възмездно, като съгласно сключените договори държавните пристанищни оператори се задължават да поддържат пристанищната инфраструктура и извършват ремонтно-възстановителни дейности в годишен размер от минимум 0,20 евроцента на обработен тон товари и 0,15 евроцента на преминал

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

пътник за операторите по морето и 0,15 евроцента на обработен тон товари и 0,10 евроцента на преминал пътник за операторите по реката. Приходите от договорите по § 74, ал. 3 от ПЗР на ЗИД ЗМПВВППРБ са равни на обема от дейностите по поддържане на пристанищната инфраструктура извършвани от пристанищните оператори. Предвижданите ежегодно „приходи“ от на практика обаче не постъпват в бюджета на предприятието.

В разходната част на бюджета си ДППИ има поети ангажименти по Споразумение за заем за проект „Разширяване на пристанище Бургас“ BG-P4 от 1998 г. Споразумението е сключено със Задграничния фонд за икономическо сътрудничество, по-късно наречен Японска банка за международно сътрудничество с цел изграждане на пристанищна инфраструктура в Република България. Общият размер на договорения кредит е 14 312 000 000 японски йени (118,28 млн. щ.д.). За изпълнителна агенция по заема е определено „Пристанище Бургас“ ЕАД. На 29.12.2008г. между Правителството на Република България, „Пристанище Бургас“ ЕАД и ДП „Пристанищна инфраструктура“ е подписано подзаемно споразумение за обслужване на заема от страна на ДППИ. Предприятието поема задължение в размер на 9 716 274 485 японски йени за частта от заема, използвана за изграждане на инфраструктура и в размер на 904 237 144 японски йени за частта от заема, използвана за заплащане на консултантски услуги. ДППИ разходва значителен финансов ресурс за покриване на вноските - 50% от приходите на предприятието от пристанищни такси за 2011 г. са насочени само за покриване на вноската по заема. С подписването на 30.12.2011 г. на Споразумение за изменение и допълнение на Подзаемното споразумение за обслужване на заема, сключено на 29.12.2008 г. Държавното предприятие „пристанищна инфраструктура“:

а) встъпва в задълженията на Заемополучателя (МТИТС) и е задължено допълнително да погаси по заема:

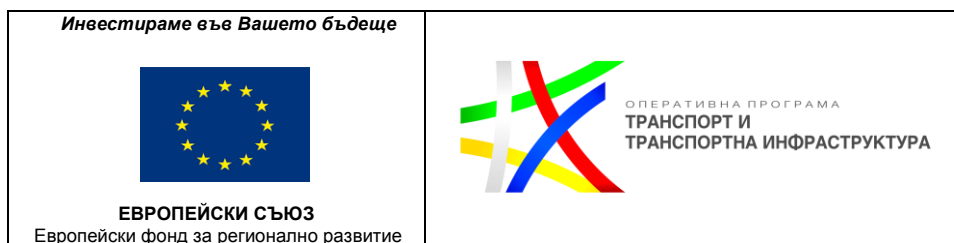
- ✓ оставащата част от целия размер по „Главница I, използвана за изграждането на пристанищна инфраструктура в размер на 7 820 406 000 японски йени и оставащата част за доставка и монтаж на пристанищно оборудване в размер на 2 605 350 000 японски йени;
- ✓ оставащата част от целия размер на Главница II, принадлежащите се лихвени плащания, както и 92% от оставащата част на Главница I, в размер на 392 730 000 японски йени, както и принадлежащите се лихвени плащания;
- ✓ полагащата се лихва по частта по т.2.5.1. от Главница I и 20% от доставката и монтажа на пристанищното оборудване, намалена с лихвите за вноски за пристанищно оборудване платени или дължими от „Пристанище Бургас“ ЕАД до влизане в сила на това споразумение.

б) се задължава да плати на Заемополучателя (МТИТС) лихвите по време на строителството, дължими от Изпълнителната агенция („Пристанище Бургас“ ЕАД), ведно с лихвите за забава в срок от 3 месеца от влизането в сила на споразумението (31.03.2012 г.), в размер на 1 478 120 лева.

ДППИ има законови ангажименти и към осигуряване на системите за управление на корабния трафик. Така за осъществяване на оперативната дейност, експлоатацията и поддръжката на техническите системи, се разходват финансови ресурси за:

- поддържане на сгради, инсталации, конструкции и техническата инфраструктура (38 обекта по черноморското крайбрежие и 16 край р. Дунав):
 - такси, застраховки, охрана и др. свързани с тези 54 обекта.
 - разходни материали, ремонти и резервни части за оборудването.
 - лицензни, разрешителни, сертификати и др. подобни.
 - транспортни средства (автомобили и плавателни средства).

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Ел. захранване и ГСМ.
- наеми за ползване на помещения и желязо-решетъчни конструкции.
- доставка на прибори за техническите системи, чийто срок е изтекъл или са се износили.

- ползване на честотен ресурс.
- документация, свързана с експлоатацията и техническото поддържане.
- човешки ресурси (заплати, осигуровки, обучение).
- транспорт и командировки, свързани с поддържането.
- средства за безопасност.

В изпълнение на функциите по контрол и събиране на информация за корабоплаването са създадени условия за гарантиране на непрекъснат режим на работа и експлоатация на:

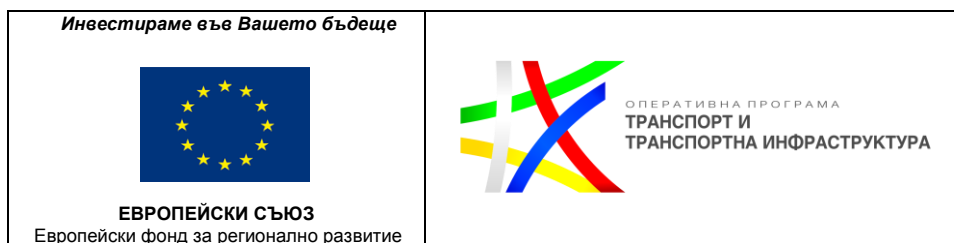
- трафик-кули във Варна и Бургас - за управление на корабния трафик;
- брегова станция, с два центъра (един за оперативна работа и радиоприемане, и втори - за радиопредаване), която осъществява предаването и обработката на данни за трафика, за морска безопасност, непрекъснат мониторинг на сигнали, повиквания, съобщения и трафик за бедствия и спешни случаи;
- технически съоръжения, на които са разположени апаратурите и сензорите на системите за обслужване на корабния трафик, от Световната морска система за бедствие и безопасност и преносните средства на трафика.

Посочените дейности, свързани с експлоатацията и поддръжката на системите, генерират сериозни оперативни разходи за предприятието, в приблизителен размер от около 5 милиона лева годишно.

Изложените факти безспорно очертават ситуация, в която планираните разходи на ДП „Пристанищна инфраструктура“, в това число разходите за погасяване на държавните заеми, значително надхвърлят размера на реалните приходи. На практика предприятието е лишено от финансов ресурс, който му е необходим за изпълнение на възложените му със ЗМПВВППРБ задължения в изпълнение на предмета му на дейност. Безспорно е, че каквото и управленско решение да бъде взето по отношение структурирането и функционирането на пристанищната власт, основният въпрос, който следва да бъде решен е създаване на условия за финансова стабилност на тази власт. Считаме, че това може да бъде постигнато по няколко начина:

1. промяна в рамките на съществуващия пристанищен модел чрез обезпечаване на приходите с източник, различен от капиталовия трансфер, който не може да се използва за текуща поддръжка и рехабилитация на пристанищната инфраструктура. Това е възможно чрез законодателна промяна, която да предвиди, че размера на концесионните плащания по договорите за концесия на пристанищни услуги постъпват по сметка на държавното предприятие. Не съществува нормативна забрана за подобна законодателна инициатива, тъй като създаването на държавни предприятия, които не са търговски дружества, в това число обезпечаване на приходите за тяхната дейност, е в изключителните правомощия на законодателната власт на основание чл. 62, ал. 3 от Търговския закон. Подобен подход не би бил нов за законодателя от една страна от гледна точка на възприетата концепция в Закона за водите и в Закона за подземните богатства процент от концесионните плащания да бъдат превеждани по сметка на съответните общински бюджети, а от друга страна от гледна точка на разпоредбата на чл. 16, ал. 5 от Закона за държавната собственост, която допуска държавните предприятия, които по силата на закон ползват, управляват или експлоатират обекти - публична държавна собственост, както и лицата, на които е предоставена концесия за обекти - публична

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

държавна собственост по Закона за концесиите да отдават под наем части от предоставените им обекти - публична държавна собственост. Очевидно, че за законодателя не е чужда идеята приходите от обекти - публична държавна собственост да бъдат предоставяни на трети лица и да не постъпват директно в републиканския бюджет. Не съществува конституционна забрана да се предвиди на законово ниво министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, в качеството си на принципал на държавното предприятие да бъде концедент по договорите за концесия на пристанищни терминали.

2. С оглед мотивите на Решение №5 от 10.05.2005г. на Конституционния съд по к-дело №10/2004г. считаме, че идеята Държавното предприятие само да определя размера на пристанищните такси не съответства на нормите на Конституцията, освен ако не се възприеме модел, в който т. нар. пристанища за обществен транспорт с регионално значение станат част от едно пристанище за обществен транспорт.

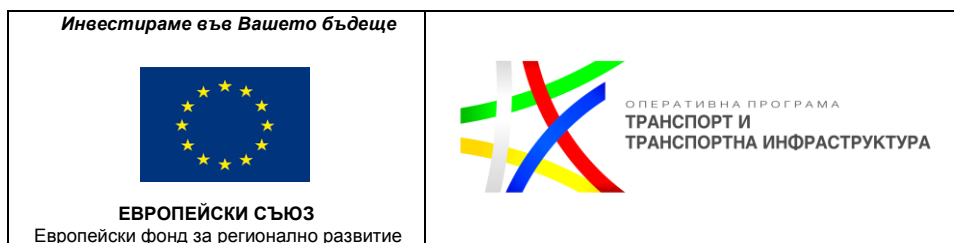
Що се касае до задължението на ДП „Пристанищна инфраструктура“ за изплащане на финансови ангажименти, поети от държавата по силата на международни споразумения (посочените по-горе Заем за проект „Разширяване на пристанище Бургас“ и заем по проект „Изграждане на контейнерни терминали на пристанища Варна и Бургас“), считаме, че не съществува нормативна забрана за участие на предприятието като страна по тези заемни правоотношения, в това число за покриване на задължения по държавни заеми с приходи на предприятието. Отделен е въпросът, че това по наше мнение би следвало да става с бюджетен трансфер, доколкото заемите, по които предприятието има ангажименти са държавно гарантирани. Съгласно чл. 7 от Закона за държавния дълг: „Дължимите суми за лихви и погашения по главниците по държавния дълг съставляват приоритетно задължение на републиканския бюджет“. Не съществува финансово-правно задължение заемът да се погасява единствено със средства от републиканския бюджет. В този смисъл няма правна пречка със съответно споразумение ДППИ да се задължи да изплаща сума, изчислена като част от задълженията на Република България към JVIC. „Министърът на финансите може да извършва финансови сделки с цел намаляване на риска, свързан със структурата на държавния дълг“ (чл. 17 ЗДД). Друг е въпросът как са структурирани отношенията между ДПП и Република България. Но е нужно е да се отбележи, че основанията за прехвърляне на част от финансовите задължения по обслужване на заема на ДППИ не могат директно да се извлекат от текста на чл. 14 ЗДД:

(1) Министърът на финансите може да предоставя средствата от заема на държавни органи, финансови институции и/или на други юридически лица съгласно условията на договора в случаите, когато договор за държавен заем предвижда целево финансиране.

(2) Държавните органи и финансовите институции по ал. 1 могат да предоставят средствата за финансиране на инвестиционни проекти или на други дейности на трети лица, отговарящи на изискванията на кредитора, като за целта се сключва споразумение с министъра на финансите. За тези средства третите лица предоставят обезпечение в размер, покриващ дължимите от тях главници и лихви.”

Считаме за правно допустима и възможността изследваните модели на пристанищни власти да бъдат приложени и по отношение на съществуващото Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, като му бъдат предоставени по-широки правомощия по отношение на предоставената му за управление собственост и по-голяма финансова независимост. Това е възможно чрез законодателна промяна, която да предвиди, че размера на концесионните плащания по договорите за концесия на пристанищни услуги постъпват по сметка на държавното предприятие.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Държавните пристанищни оператори – „Пристанище Бургас“ ЕАД, „Пристанище Варна“ ЕАД, „Пристанищен комплекс - Русе“, „Пристанищен комплекс – Лом“ ЕАД, „Пристанище Видин“ ЕООД са търговци – търговски дружества по смисъла на чл. 1, ал. 2, т. 2 във връзка с чл. 64, ал. 1, т. 4 ТЗ.

След изменението на ЗМПВВППРБ (обн. ДВ, бр. 24 от 2004 г.) в изпълнение на разпоредбата на § 74, ал. 3 от ЗИД на ЗМПВВППРБ съответните стифадорски компании са регистрирани като пристанищни оператори за предоставяне на пристанищни услуги по чл. 116, ал.2, т.1-3 от ЗМПВВППРБ на съответните терминали от пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Едноличен собственик на капитала на петте дружества е държавата, като техен принципал е Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Държавното участие в дружеството не може да се приватизира (Приложение № 1 към чл. 3, ал. 1 ЗСПК).

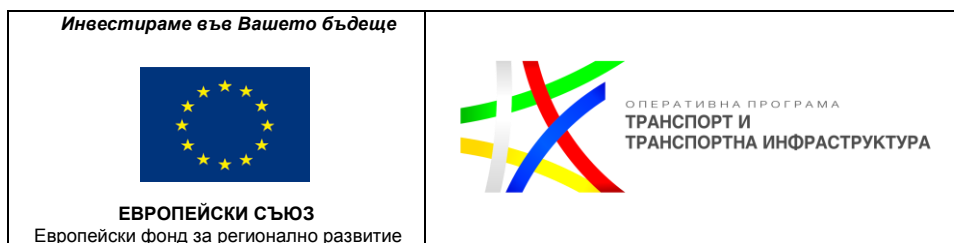
Съгласно § 74 от ПЗР на ЗИД на ЗМПВВППРБ (обн. ДВ, бр. 24 от 2004 г.) министрите, упражняващи правата на собственост на държавата в едноличните търговски дружества – стифадорски компании в 6-месечен срок от влизането в сила на изменението на закона извършват действия по намаляване на капитала на дружествата със стойността на правото на собственост на обектите - публична държавна собственост, които представляват пристанищна инфраструктура. В съответствие с ал. 3 на § 74 към датата на влизане в сила на решението за намаляване на капитала на дружествата – държавни пристанищни оператори, министърът на транспорта сключва договори с едноличните търговски дружества за извършване на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 1 и на дейности по чл. 116а, ал. 1. Тези договори са срочни до сключване по предвидения от закона ред на договори за извършване на пристанищни услуги и дейности или концесия със спечелил конкурс оператор.

Съгласно чл. 2, ал. 1 от ЗК концесията е „Концесията е право на експлоатация върху обект и/или на услуга от обществен интерес, предоставено от концедент на капиталово търговско дружество - концесионер, срещу задължението на концесионера да изгради и да управлява и поддържа обекта на концесията или да управлява услугата на свой риск“.

В ЗМПВВППРБ концесията е предвидена изрично като правна възможност за привличане на частния сектор в пристанищната дейност. Според чл.117в, ал.1 от ЗМПВВППРБ: „Концесия се предоставя върху един или повече терминали от пристанище за обществен транспорт с национално значение с предмет осъществяване на пристанищна услуга по чл.116, ал.3, т.2“, а именно пристанищни услуги, за извършването на които е необходимо ползване на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения.

С Решение № 3 от 6 март 2013 г. по конституционно дело № 10 от 2013г. Конституционният съд застъпи категорично становище, че „концесията е единственият съобразен с Конституцията способ за ползването на изключителната държавна собственост от всички други субекти, различни от самата държава“. Сама по себе си безусловната необходимост от ползване на акваторията, представляваща изключителна държавна собственост, за обичайното функциониране на пристанището безалтернативно налага приложението на конституционното изискване за концесионерен режим спрямо целия обект, което положение не търпи отклонение“. От гледна точка на собствеността пристанището се разглежда като единен комплекс от следните елементи: акватория, територия и инфраструктура. Пристанищният терминал е „териториално обособена зона от пристанище за обществен транспорт, която осигурява завършен процес по приемане, обработка, съхраняване и експедиране на определен тип товари и/или поща по определена технология или за обслужване на пътници“ - т. 16 на § 2 от Допълнителните разпоредби на закона. Частта от пристанищната акватория, прилежаща на съответната кейова стена или друго хидротехническо

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

съоръжение за приставане на кораби и притежаваща нужните площ и дълбочина за безопасно маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб се определя от закона като оперативна акватория- т. 46 от § 2 на ДР ЗМПВВППРБ. Оперативната акватория е част от акваторията на пристанището. Следователно мотивите на Решение №3 от 6 март 2013г. на Конституционния съд важат и по отношение на ползването на пристанищен терминал като териториално обособена зона от пристанище. Въз основа на тези мотиви могат да бъдат направени следните изводи:

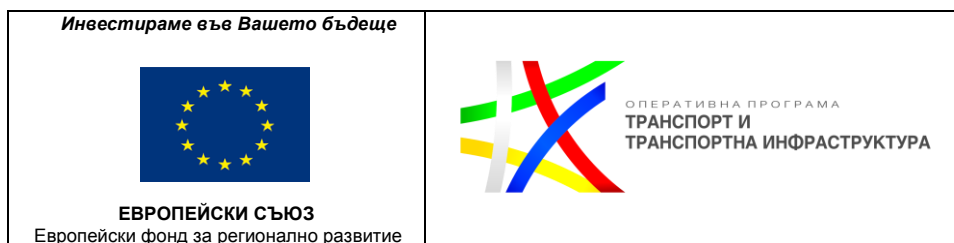
- Експлоатацията на пристанищния терминал с оглед на неговото предназначение (извършване на пристанищни услуги) не би могла да се осъществи без използване на водната площ на пристанищната акватория;
- На основание конституционната делегация на чл.18, ал.1 от Конституцията на Република България чл. 92а от ЗМПВВППРБ определя акваторията на пристанищата като изключителна държавна собственост.
- Концесията е единствената допустима от Конституцията правна форма за ползване на пристанищен терминал за извършване на пристанищни услуги от лица, различни от държавата.

Концесионният договор е срочен, като максимално допустимия законов срок е 35 години. Допустимо е негово удължаване или намаляване с не повече от една трета от първоначално определения срок след решение на концедента само при условията на чл.70, ал. 3 и ал. 4 от ЗК. Концесията е възмездно право като възнаграждението на концесионера се състои в правото му да експлоатира обекта на концесия или услугата. Концесионното плащане не е задължително условие на концесията. Възможността за извършването му е в зависимост от икономическата ефективност от експлоатацията на обекта на концесията, определена на базата срока на концесията и прогнозираните разходи за изграждане, управление и поддържане на обекта или за управление на услугата и приходите от експлоатацията – чл. 8 ЗК. ЗМПВВППРБ (чл.117а, ал.2) определя концесията като форма на предоставяне на достъп до пазара на пристанищни услуги. Съгласно чл.117в, ал.1 ЗМПВВППРБ концесия се предоставя за един или повече терминали от пристанище за обществен транспорт с национално значение с предмет осъществяване на пристанищни услуги, за извършването на които е необходимо ползването на пристанищна инфраструктура и/или на пристанищни съоръжения, но основа неуредена хипотезата, в която в резултат от приватизация характеристиката на пристанищна инфраструктура – публична държавна собственост имат активи, които не предсътвяват цял, а част от терминал на пристанище за обществен транспорт (ТЕЦ Варна, Петрол – Варна).

Законодателят е разделил пристанищата за обществен транспорт на два вида – с национално значение и с регионално значение – чл.103а ЗМПВВППРБ. Съгласно редакцията на чл.103а, ал.2 ЗМПВВППРБ, в сила от 23 март 2013г., списъците на единия и другия вид пристанища се приема с решение на Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. С решението на МС се определят и терминалите на всяко пристанище – чл.103а, ал.3, т.1 ЗМПВВППРБ. На основание § 64, ал. 2 от Преходните и заключителните разпоредби на закона до приемането на решение на МС заварените регистрирани пристанища за обществен транспорт запазват статута си.

След изменението и допълнението на ЗМПВВППРБ от март 2013 г. (обн. ДВ, бр. 28 от 2013 г.) генералният план вече не е „опорен план“ по смисъла на Закона за устройство на територията, а „подробен устройствен план - план за регулация и застрояване за пристанищната територия и парцеларен план за пристанищната акватория. Той се основава на предварително (прединвестиционно) проучване за развитието на пристанището и определя функционалното зонироване съобразно технологичното и организационното обособяване на необходимата

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

територия на пристанището, терените за терминали и зоните за извършване на съпътстващи дейности по чл. 116а, респ. комуникационно-транспортната мрежа и другите общи мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура на пристанището, както и съоръженията на пристанището. Обхватът и съдържанието на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт, както и редът за тяхното изработване, одобряване и изменение са предмет на съвместна наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и на министъра на регионалното развитие. Паралелно през март 2013 г. бе изменен и чл. 103а, който предвиди в ал. 2 списъците на пристанищата за обществен транспорт с национално и регионално значение и промените в тях да се приемат с решение на Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, респ. да се обнародват в "Държавен вестник". С това решение на МС ще се определят и терминалите на всяко пристанище, включително зоните, които по своето предназначение отговарят на характеристиките на пристанищата по чл. 107 - 109 и зоните за съхранение на товари, които не се намират непосредствено на брега, границите на територията на всяко пристанище, както и границите на акваторията на всяко пристанище и на отделните зони в нея - оперативната акватория, зоната за маневриране на корабите и зоната за подхождане. Съгласно § 64 от Преходните и заключителни разпоредби на Закона за изменение и допълнение на ЗМПВППРБ министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията внася в Министерския съвет проект на решение по чл. 103а, ал. 2 в срок до две години от датата на влизане в сила на законовото изменение, т.е. до март 2015 г. Това е и срокът, в който собствениците на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение следваше да приведат в съответствие с изменения закон и с наредбата по чл. 112а, ал. 6 своите генерални планове, в т. ч. и да защитят инвестиционните си инициативи за евентуално разширение на съществуващите пристанищни терминали на базата на очаквани товаропотоци. По наше мнение данните за инвестиционните намерения на собствениците на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, когато са достъпни следва да се анализират и да намерят отражение в актуализацията на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, които Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ е възложило в изпълнение на законовите изисквания. Препоръката ни в посока – законова промяна на модела, което ще се отрази и на модела на финансиране, респ. на разглеждането на едни или други инвестиции като допустима или не държавна помощ е възприемане на законово ниво на модел на пристанище за обществен транспорт, състоящо се от държавни и частни терминали, с конкретен разписан в 7-годишната, съотв. годишните инвестиционни програми ангажимент на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ към поддържането и осигуряването на достъпа пристанищната инфраструктура в частта - акватория, промяна на законово ниво на понятието за генерален план (master plan) като реален инструмент за стратегическо планиране на разширение и развитие на пристанището (в т. ч. и придобиване на терени за логистични центрове и привличане на бизнес, в т.ч. и по „инцидентни“ проекти) и сериозно облекчаване на тежката административна процедура, разписана в Раздел IV от ЗМПВППРБ.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.