

# СТРАТЕГИЯ

## ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ЧРЕЗ МЕХАНИЗМИТЕ НА КОНЦЕСИЯТА



## СЪДЪРЖАНИЕ

<b>РАЗДЕЛ 1. Въведение</b> .....	3
1.1. Концесията като важен елемент от националната транспортна политика .....	3
1.2. Състояние на транспортната инфраструктура .....	4
<b>РАЗДЕЛ 2. Възможности за осъществяване на концесията</b> .....	6
2.1. Общи положения .....	6
2.2. Основни характеристики.....	7
2.3. Концесията според българското законодателство .....	8
2.3.1. Процедура за предоставяне на концесии .....	9
2.3.2. Концесии на граждански летища за обществено ползване .....	10
2.3.3. Концесии на пристанища и части от пристанища за обществен транспорт .....	11
2.3.4. Концесии на обекти от железопътната инфраструктура .....	11
<b>РАЗДЕЛ 3. Стратегически цели</b> .....	12
3.1. Обща цел .....	12
3.2. Специфични цели .....	12
<b>РАЗДЕЛ 4. Проекти, предвидени за осъществяване концесиониране</b> .....	13
4.1. Обекти от транспортната инфраструктура, предоставени на концесия .....	13
4.2. Бъдещо развитие на транспортната инфраструктура чрез концесии .....	15
4.3. Контрол по изпълнението на концесионните договори .....	15
<b>Изводи</b> .....	16
<b>Списък на използваните източници</b> .....	16
<b>Приложение № 1</b>	
Обекти от транспортната инфраструктура, определени за развитие чрез концесия. Техническо състояние .....	18

## **РАЗДЕЛ 1. ВЪВЕДЕНИЕ**

### **1.1. Концесията като важен елемент от националната транспортна политика**

Транспортът е сложна система, която зависи от многобройни фактори и играе ключова роля за развитието на всяко модерно общество, като средство за икономически растеж и предварително условие за постигане на социална и регионална високо функционална кохезия. Оптималното функциониране на транспортната система изисква пълната интеграция и оперативна съвместимост на отделните части от общата мрежа, както и взаимовръзка между мрежите на отделните видове транспорт.

В дългосрочна перспектива тенденцията за глобализация на световната икономика се очаква да продължи. Необходими са активни действия за обезпечаване готовността на българската икономика и транспортният сектор да посрещнат това предизвикателство и да се възползват от нарастващите възможности.

Целта на националната транспортна политика в следващите години е постигането на пълна интеграция, конкурентоспособност и устойчивост на транспорта, които отговарят на икономическите, социалните и екологични потребности на обществото. Един от основните приоритети на тази политика е изграждането, ефективното поддържане, модернизацията и развитието на транспортната инфраструктура. За постигането им, наред с най-разпространените използвани форми за развитие (държавно финансиране на проекти, европейски фондове, TEN-T финансиране и др.), е необходимо да се прилагат и механизмите на концесията.

Концесията е конституционно и нормативно регламентирана възможност на държавата да въведе в стопанския оборот на страната, наред с оптимизиране управлението и развитието на съществуващите обекти и активи, и изграждането на нови обекти на транспортната инфраструктура – държавна собственост. Тази възможност може да се реализира чрез предварително поставени цели, които държавата планира да постигне в интерес на обществото и пазарното развитие. Редът и условията за привличане интереса на частния сектор в постигането на начертаните цели са определени в Закона за концесиите и свързаните с приложението му подзаконовни нормативни актове.

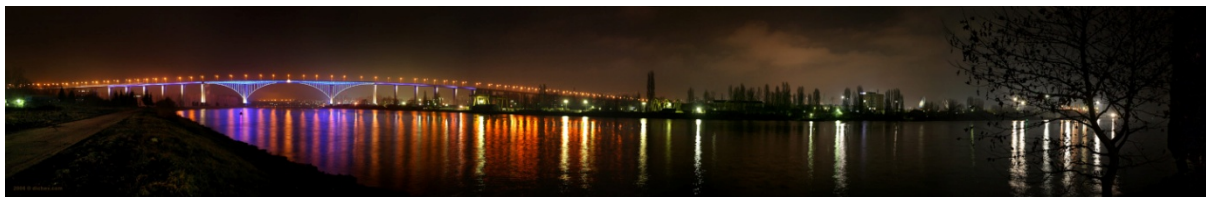
Развитието на транспорта, продиктувано от потребностите на икономиката и обществото, изисква мобилизирането на значителен по обем финансов ресурс, обезпечен чрез стабилни парични потоци. Финансовата и икономическа криза поднови натиска върху публичните финанси, което доведе до потенциално негативни въздействия върху развитието на ключовата за общественото развитие транспортна инфраструктура.

Предвид изложените фактори, е необходимо да се прилагат по-цялостно и активно предимствата, които дава концесията, тъй като осигуряването на свежи инвестиции в транспортния сектор ще окаже положително влияние като антикризисна мярка за преодоляване на стагнационните процеси в новата икономическа реалност. Финансирането от ЕС чрез Кохезионния и Структурните фондове, чрез Европейската инвестиционна банка или чрез инструментите на Трансевропейската транспортна мрежа ще стимулира частните инвеститори да участват със значителни финансови ресурси в транспортни проекти в условията на занижена възможност за държавно финансиране.

Настоящата стратегия има за цел да посочи намеренията на българското правителство в средносрочен план за привличане на частния сектор към изграждането и експлоатацията на нови обекти от национално значение и обществен интерес в областта на транспортната инфраструктура – летища, пристанища и железопътни гари.

Документът е напълно съобразен с действащата нормативна уредба в областта на концесиите, с Програмата на правителството за европейското развитие на България 2009 – 2013 г., Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г. и изготвения на основа на Стратегията и на Общия генерален план за транспорта на България проект на Седемгодишната програма за изграждането, реконструкцията, рехабилитацията, поддържането, развитието и управлението на инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура".

## 1.2. Състояние на транспортната инфраструктура



Развитието на транспортните логистични центрове и връзки в Р. България преминава през международния пазар на пристанищните услуги, който изисква предоставянето на най-добрите политически и технически условия и диктува създаването на дългосрочни партньорства под формата на концесия.

Пример за това са както европейските, така и отдадените на концесия наши транспортни логистични центрове и връзки, които независимо от множеството трудности свързани със зараждането на тази дейност и липсата на опит и за двете страни на концесионните договори, работят в непрекъснато възходящи темпове с широк спектър на инициативност, воля за успех и съвместна печалба.

Управлението на транспортната инфраструктура - публичната държавна собственост следва да се насочва към процедури по отдаване на концесия, което не изключва участието на държавните оператори и евентуалното им по-нататъшно опериране, но въвежда конкурентно начало, условия и лостове за контрол от страна на държавата в посока на една правилна експлоатация, постоянно печеливша дейност и контролирано развитие.

Основната роля на държавата в този процес е създаване на условия за привличане на частни инвеститори за извършването на дейности от обществен интерес посредством изграждането и поддържането на обща, техническа инфраструктура, която може да позволи и да направи привлекателни бъдещите обекти на концесия.

Обектите на концесия в най-общия случай могат да представляват само територия или акватория отделена за бъдещо развитие, като част от транспортната политика и стратегия на Р. България. В най-изгодния за страната бъдещ вариант на концесия, концесионерите сами ще изградят транспортна инфраструктура, необходима за дългосрочната реализация на техния товарооборот и сами ще си създадат системи за контрол, безопасност и сигурност в защита на собствените си интереси, при спазване на нашето и европейското законодателство. Това е единствения верен път към опростяване и съкращаване на тромата и изискваща голям и висококвалифициран персонал администрация, отговорна за изпълнение на изискванията за експлоатационна годност и контрол за нашата транспортна инфраструктура.

Анализът на транспортната система на Република България представлява основа за оценка на силните и слабите ѝ страни към момента и на възможностите и заплахите за бъдещото ѝ развитие. Те следва да бъдат отчитани при формулирането на стратегическите приоритети и мерките на транспортната политика.

**Железопътната мрежа** на страната е до голяма степен изградена и електрифицирана и е в състояние да задоволи значително по-високо търсене на транспортни услуги. Поради просрочените ремонти, състоянието ѝ като цяло е незадоволително, което оказва негативно влияние върху допустимите максимални скорости, времепътуванията, комфорта и експлоатационните разходи за влаковото движение. В голямата си част осигурителните, телекомуникационните и енергозахранващите системи са остарели и на ниско технологично ниво, което не отговаря на съвременните изисквания за оперативна съвместимост и би могло да представлява проблем за безопасността на превозите. Качеството на продукта на железопътната мрежа е на незадоволително ниво при относително високи инфраструктурни такси за достъп, целящи да покрият в по-голяма степен дефицита за поддържането на мрежата, резултат от ниския трафик.

**Морските пристанища** за обществен транспортс национално значение разполагат с достатъчно мощности за обработка на генерални, насипни, наливни и хладилни товари, контейнери, тежки палети и RO-RO единици. Понастоящем се използва между 70% и 80% от капацитета на инфраструктурата при наличната претоварна техника.

Като слаби страни на морските пристанища могат да бъдат посочени:

- Незадоволителното състояние на пристанищните съоръжения и претоварна техника, която не отговаря на съвременните тенденции в структурата на товарооборота;
- Липсата на дълбоководни терминали и дълбоководни подходни канали към тях;
- Остарялата организация, която не отговаря на съвременните пазарни изисквания;
- Ограничените възможности за развитие на част от терминалите, разположени в централните градски части на съответните населени места;
- Липсата на актуални генерални планове за развитие на пристанищата за обществен транспорт с национално значение;
- Несъответствието на Актовете за публична държавна собственост на реквизитите на придружаващите ги скици, издадени съгласно действащите кадастрални карти и регистри от Агенцията по геодезия, картография и кадастър;
- Недостигът на съвременни логистични и информационни системи.

**Речните пристанища** за обществен транспортс национално значение разполагат с достатъчно мощности за обработка на генерални, насипни и наливни товари, контейнерни и RO-RO единици. Понастоящем се използва около 60% от капацитета на инфраструктурата при наличната претоварна техника. Слабите страни на речните пристанища са:

- Незадоволителното състояние на пристанищните съоръжения (кейове) и претоварна техника, която не отговаря на съвременните тенденции в структурата на товарооборота;
- Липсата на подходящо оборудване за обработка и съхранение на зърно;
- Липсата на закрити терминали и складови площи за обработка и съхранение на скъпи товари;
- Липсата на актуални генерални планове за развитие на пристанищата за обществен транспорт с национално значение;
- Несъответствието на Актовете за публична държавна собственост на реквизитите на придружаващите ги скици, издадени съгласно действащите кадастрални карти и регистри от Агенцията по геодезия, картография и кадастър;
- Незадоволителното състояние на връзките с пътната и железопътната инфраструктура на страната;
- Недостигът на съвременни логистични и информационни системи и системи за управление на трафика;
- Слабо развитите съоръжения и планове за сигурност на пристанищните съоръжения;
- Слабо развитите съоръжения за временно съхранение и обработка на отпадъците от корабоплавателната дейност;
- Слабо развитите съоръжения за контрол върху замърсяването.

Строителството на нови пристанищни съоръжения или значително разширяване на съществуващите такива следва да се основава предимно на оценка както на икономическия ефект, който планиваното развитие ще има върху транспортните потоци, така и на възможното въздействие върху съществуващите екосистеми.

Когато говорим за дълготрайност, от инженерна гледна точка пристанищата се проектират и строят с планиран срок на експлоатация минимум 100 години. Това показва, че всяко решение, свързано с политиката на дадено правителство, на една икономическа конюнктура и даже на едно цяло поколение могат да се превърнат в сериозна грешка за целия период на съществуване на пристанището.

**Летищната инфраструктура** на страната като цяло е добре развита. Република България разполага с пет действащи летища за обществен транспорт, три

нефункциониращи летища и около 150 летателни площадки. Неопериращо, поради незадоволително състояние на инфраструктурата в момента, е летище Русе.

В последните години се наблюдава засилване на въздушния трафик към България в резултат от либерализацията и членството на страната в Европейския съюз. Нарастването му се разпределя неравномерно, като основният пътнически поток е насочен към и от летищата София, Варна и Бургас. Същевременно другите две функциониращи летища – Горна Оряховица и Пловдив, нямат необходимия трафик за покриване на разходите за поддържане на дейността си.

Други слабости при функционирането на летищата са:

- Липса на съвременни логистични центрове и карго терминали, както и връзки с такива, които да обслужват бизнеса – валидно за летищата Горна Оряховица и Пловдив. В дългосрочна перспектива карго терминалът на летище София трябва да се разшири, за да задоволи изискванията на търсенето.

- Не се използва изцяло потенциалът за нарастване обема на пътническите превози за летищата в Пловдив и Горна Оряховица, генериран от близки исторически и археологически обекти, развитието на обектите на СПА, балнеоложкия и етнографския туризъм в Стара Планина и Родопите.

Местоположението на летищата и либерализацията в икономическите отношения на България със страните от ЕС предоставя множество възможности за превръщане на нашите летища в съвременни транспортни центрове, които да генерират допълнителна икономическа активност. По-голямата част от тях са разположени по протежение на коридори от Трансевропейската транспортна мрежа и са в близост до туристически или промишлени центрове.

В **Приложение № 1** е направен подробен преглед на техническото състояние на предвидените за развитие чрез концесиониране обекти от транспортната инфраструктура на Република България.

## **РАЗДЕЛ 2. ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА КОНЦЕСИЯТА**

### **2.1. Общи положения**

Предоставянето на концесия на управлението на държавна собственост е един от основните инструменти за изпълнението на проекти в различни сектори, включително в областта на транспортната инфраструктура.

Инвестициите в инфраструктурни проекти са важно средство за поддържане на икономическата дейност по време на криза и спомагат за бързото връщане към устойчив икономически ръст. Концесиите могат да осигурят ефективни начини за осъществяване на инфраструктурни проекти, за предоставяне на обществени услуги и за иновации в по-широк смисъл в контекста на усилията за възстановяване. Същевременно те са инструменти за дългосрочното структурно развитие на инфраструктурата и услугите, което носи явни предимства съответно за частния и за публичния сектор.

Основната цел на предоставянето на концесия следва да създаде гаранции за защита на публичните активи за ефективното управление на услуга от обществен интерес на риск на концесионера при насърчаване на ефективността на обществените дейности и услуги чрез използване на експертните знания на частния сектор.

Поради широкия кръг обществени отношения, които регулира Законът за концесиите, мястото на правната уредба, отчитаща спецификата на отделните обекти на концесия е в съответните специални закони.

Специални, по отношение на общата регламентация на концесията в Закона за концесиите, са разпоредбите в Закона за гражданското въздухоплаване, Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, Закона за железопътния транспорт.

### **2.2. Основни характеристики**

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.

При концесията се поддържа икономически баланс, който представлява равновесието между ползите и рисковете при условията на сключения концесионен договор.

Основните характеристики на концесиите са:

- Осъществяване на мащабни инфраструктурни проекти в по-кратки времеви рамки;
- Привличане на частен капитал в публични проекти без начални инвестиционни разходи за държавния бюджет;
- Фокусиране върху резултатите;
- Въвеждане на иновативни методи на финансиране;
- Повишаване на качеството на предлаганите услуги и по-ниски разходи за поддръжка, посредством по-голяма конкуренция на пазара;
- Повишаване на ефективността на управлението, посредством разпределение на риска между партньорите;
- Осигуряване на възможност за влягане на инвестиции от страна на пенсионните фондове.

Основни предизвикателства:

- Липса на ликвидност при търговските банки;
- Липса на концепция за дългосрочно партньорство, която да предвижда възможност за смяна на частния партньор по време на жизнения цикъл на проекта;
- Предприемане на необходимите мерки за справяне с проблеми, възникнали във връзка с икономическата среда и нуждата от систематизиране на регулаторната рамка и проблеми в резултат от икономически кризи.

По отношение на България<sup>1</sup> е отбелязан значителен законодателен и институционален напредък, като едни от основните сектори с потенциал за разработване на проекти е строителство на транспортна инфраструктура, управление на отпадъци, информационни технологии и **енергия от възобновяеми източници**. Въпреки това могат да се посочат следните слабости:

- Преобладаващ брой на общински проекти на местно ниво, в сравнение с мащабните национални проекти;
- Основните източници на финансиране идват от три оперативни програми на ЕС – „Регионално развитие”, „Транспорт” и „Околна среда”;
- Липса на инициативи за осигуряване на публично финансиране.

Условие за успешното предоставяне на обекти от транспортната инфраструктура на концесия е наличието на **стимули по посока на частния сектор**<sup>2</sup>. Като такива стимули частният сектор определя **сътрудничеството при финансиране на проекта, повишаването на ефективността му и намаляването на политическия риск, особено в развиващите се икономики**. Това може да се постигне посредством:

- Приемане на дългосрочни политически решения за развитие на транспортната инфраструктура (за период не по-малък от 10 г.) и повишаване ефективността на инфраструктурните проекти;
- Предоставяне на възможност на концесионерите сами да изградят транспортна инфраструктура, необходима за дългосрочната реализация на техните проекти и товарооборот и сами да си създадат системи за контрол, безопасност и сигурност в защита на собствените си интереси, при спазване на нашето законодателство.

1 „Европейски доклад за публично-частно партньорство за 2009 г.” изследва настоящия пазар на ПЧП в над 20 държави в Европа, включително и България.

2 Констатациите са направени от представители на частния сектор в хода на сесията на Международния транспортен форум, провел се през м. май 2009 г.

- Включване на пенсионните и осигурителните фондове в инфраструктурните проекти. Тези фондове разполагат с огромни средства, които биха могли да са източник на капитали в условия на затруднено банково кредитиране;
- Опростяване на процедурите и свързаната с тях документация при осъществяване на проектите.

### 2.3. Концесията според българското законодателство

Основният закон на Република България – Конституцията, разграничава собствеността на частна и публична. Публичната собственост принадлежи на държавата и общините и е предназначена да служи на обществените интереси. Тази собственост не може да се отчуждава и да се обременява с вещни права. Един от начините за ползването ѝ от икономически субекти (търговци) от частния сектор е концесията.

Законът за концесиите, обн. ДВ, бр. 36 от 2.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., отмени Закона за концесиите от 1995 г. и преуреди режима на концесиите, като го приведе в съответствие с новите икономически реалности, законодателството на Европейския съюз и по-специално с Договора за създаване на Европейската общност и Директива 2004/18/ЕО. Законът трябваше да отговори и на необходимостта от създаване на еднакъв ред за предоставяне на концесии на всички субекти, които работят в обществена полза.

Към настоящия етап материята за концесиите продължава да бъде адаптирана към състоянието на непрекъснато променящите се в страната икономически условия на основата на пазарните принципи и механизми, като отделните аспекти на концесионирането са предмет на множество нормативни клаузи в последвалите закони за изменение и допълнение на Закона за концесиите в периода 2006 – 2013 г. – с оглед обобщаване на събрания опит в хода на динамичното му прилагане. В тази връзка показателни са множеството законодателни промени в материята през 2008 г. обн., ДВ, бр. 67 от 29.07.2008 г. и през 2010 г. обн., ДВ, бр. 54 от 16 Юли 2010 г., ... **изм. и доп., бр. 24 от 12.03.2013 г., в сила от 12.03.2013 г.** По-значимите цели на новия Закон за концесиите могат да се формулират така:

- Въвеждане на принципите за публичност и прозрачност, свободна и лоялна конкуренция, равнопоставеност на всички кандидати в процедурите за предоставяне на концесии и недопускане на дискриминация ;
- Въвеждането на единен подход при предоставяне на концесиите от държавата и общините.

Понятието „концесия” е дефинирано като 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.

Концесията се предоставя въз основа на дългосрочен писмен договор с определен материален интерес, сключен между концедента и концесионера. Право да получи концесия има всяко капиталово търговско дружество - българско или чуждестранно физическо или юридическо лице, или обединение от такива лица, регистрирано като търговец.

Максималният срок, за който може да се предостави концесията, е 35 години.

Конкретният срок се определя, като се вземат предвид финансово-икономическите показатели на концесията и техническите и/или технологичните особености на обекта на концесията и/или на управлението на услугата от обществен интерес.

Според предмета си концесиите са разделени на три вида – концесия за строителство, концесия за услуга и концесия за добив, като за всеки от видовете е дадено легално определение.

Концесии могат да предоставят:



- Министерският съвет - за държавните концесии;
- общинският съвет - за общинските концесии;
- публичноправна организация, представлявана от орган съгласно устройствения ѝ акт - за обществените концесии;
- Министерският съвет, съответният общински съвет и/или органът на публичноправната организация - за съвместните концесии,

като концедент за обектите - собственост на публичноправна организация, на която държавата и/или общината е собственик на сто на сто от капитала, е съответният министър и/или общински съвет.

Законът урежда общата рамка на условията и реда за предоставяне, изпълнение и прекратяване на договорите за концесия.

Всяка договорна или едностранна мярка, чрез която публичен орган възлага на трета страна изпълнението на икономическа дейност, трябва да се разглежда в контекста на правилата и принципите, произтичащи от Договора за функционирането на ЕС. Те включват принципите за недопускане на дискриминация, равнопоставеност, прозрачност, свободна и лоялна конкуренция, взаимно признаване и пропорционалност. Принципите за равнопоставеност и недопускане на дискриминация предполагат задължение за прозрачност, което се състои в осигуряване в полза на всеки потенциален участник в търга на едно ниво на рекламиране, достатъчно, за да позволи отварянето на пазара за конкуренция.

### **2.3.1. Процедура за предоставяне на концесии**

Общата процедура за предоставяне на концесии от страна на държавата е уредена със Закона за концесиите и Правилника за прилагане на Закона за концесиите. Процедурата за предоставяне на концесия за обект – държавна собственост, или наречена още „държавна концесия” се стартира от министър, определен със закон (за обекти от транспортната инфраструктура от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията) въз основа на заявена инициатива от всяко заинтересовано лице или по служебна инициатива с решение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за обекти от транспортната инфраструктура. Инициативата на заинтересованото лице се придружава с мотиви за целесъобразността на концесията от гледна точка на концедента, а при концесия за строителство - и с прединвестиционно проучване или инвестиционен проект.

Инициативата на заинтересованото лице не поражда за него права или привилегии.

Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията чрез администрацията си извършва подготвителни действия за предоставянето на концесия (осигуряване изработването на обосновка на концесията). С обосновката се мотивира предложението за предоставяне на концесия и се определят предметът на концесията, изискванията към предмета и обекта на концесията и основното ѝ съдържание. Обосновката може да се основава на концесионни анализи и/или на финансов модел. Въз основа на обосновката се подготвят проекти на решение за откриване на процедурата за предоставяне на концесия, обявление за провеждане на процедурата, концесионен договор и документация за участие.

Концесия се предоставя при спазване на следните принципи:

1. публичност и прозрачност;
2. свободна и лоялна конкуренция;
3. равнопоставеност на всички кандидати и участници в процедурата за предоставяне на концесия и недопускане на дискриминация;
4. пропорционалност.

Концесионерът се определя чрез провеждане на открита процедура. Открита процедура е процедурата за предоставяне на концесия, при която всяко лице може да подаде оферта.

Комисията за провеждане на процедурата за предоставяне на концесия, наричана по-нататък "комисията" извършва подбор на участниците, допуснати до участие в

процедурата за предоставяне на концесия, по един или повече от следните критерии:

1. пригодност за изпълнение на професионална дейност;
2. икономическо и финансово състояние;
3. технически възможности и/или професионална квалификация.

В процедурата за предоставяне на концесия не може да участва самостоятелно или като член на обединение юридическо лице, което е обявено в несъстоятелност, е в процедура по ликвидация, на което управител или член на управителния орган, а в случай че член на управителния орган е юридическо лице – неговият представител в съответния управителен орган, е осъден с влязла в сила присъда за престъпления против собствеността, против стопанството, против финансовата, данъчната или осигурителната система (изпиране на пари или измама), за престъпление по служба или за подкуп (корупция), както и за престъпления, свързани с участие в престъпна група.

В процедурата за предоставяне на концесия не може да участва самостоятелно или като член на обединение физическо лице, което е осъдено с влязла в сила присъда за престъпление против собствеността, против стопанството, против финансовата, данъчната или осигурителната система (изпиране на пари или измама), за престъпление по служба или за подкуп (корупция), както и за престъпления, свързани с участие в престъпна група и/или е лишено от правото да осъществява търговска дейност.

След провеждане на процедурата, след самостоятелна преценка на изложените в доклада и протокола на комисията за провеждане на процедурата факти и обстоятелства, концедентът може да приеме решение за определяне за концесионер на класирания на първо място участник или прекратяване на процедурата при наличие на някое от нормативно определените основания за прекратяване в Закона за концесиите.

### **2.3.2. Концесии на граждански летища за обществено ползване**

Гражданските летища за обществено ползване се предоставят на концесия по реда, предвиден в Закона за концесиите и при спазване условията на специалния закон – **Закон за гражданското въздухоплаване (ЗГВ)**.

Съгласно разпоредбите на ЗГВ (чл. 43б, ал. 1) гражданските летища за обществено ползване – публична държавна собственост се ползват от летищни оператори – търговци, получили концесия при условията и по реда на Закона за концесиите и на Закона за гражданското въздухоплаване, или търговски дружества, в които държавата е едноличен собственик на капитала. Поради това в решението на Министерския съвет за откриване на процедурата, като условие за осъществяване на концесията, задължително се посочват и изискванията за летищен оператор.

Законът допуска възможността за гражданските летища за обществено ползване – публична държавна собственост да се предостави концесия, с която се предоставя правото на експлоатация върху обособена част от летище, определена с влязъл в сила генерален план за развитие на летището, за обслужване на пътници и/или за обработка на товари, багажи и поща, и/или за извършване на съпътстваща дейност и/или услуга, предоставяна на територията на летището, извън дейностите по наземно обслужване, регламентирани със закона. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията извършва подготвителните действия за предоставяне на концесия върху граждански летища за обществено ползване – публична държавна собственост, обособена част от гражданско летище за обществено ползване – публична държавна собственост, или за дейност или услуга от обществен интерес, предоставяна на територията на летището, сключва концесионните договори и осъществява контрола по тяхното изпълнение.

Когато предмет на концесията е правото на експлоатация върху обособена част от летище или правото на експлоатация върху дейност или услуга от обществен интерес, освен риска от изграждането и/или управлението и поддържането на обекта на концесията, концесионерът поема и риска от присъединяване на обекта към необходимата за експлоатацията му техническа инфраструктура.

### 2.3.3. Концесии на пристанища за обществен транспорт

Пристанищата за обществен транспорт се предоставят на концесия по реда, предвиден в Закона за концесиите, и при спазване изискванията на **Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ)**.

Законът дефинира обектите – един или повече терминали от пристанище за обществен транспорт с национално значение, предмета – осъществяване на пристанищна услуга, за която е необходимо ползване на пристанищна територия и/или на пристанищни съоръжения и вида на концесиите в зависимост от предмета – концесия за строителство или концесия за услуга.

"Пристанищен терминал", съгласно § 2, т. 16 от Допълнителните разпоредби на ЗМПВВПРБ е териториално обособена зона от пристанище за обществен транспорт, определена с влязъл в сила генерален план за развитие на пристанището, 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.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията извършва подготвителните действия за предоставяне на концесия върху пристанищни терминали от пристанища за обществен транспорт с национално значение, сключва концесионните договори и осъществява контрола по тяхното изпълнение.

### 2.3.4. Концесии на обекти от железопътната инфраструктура

Правната възможност за предоставяне на концесии на приемни здания в железопътни гари като обекти на железопътната инфраструктура е осигурена от **Закона за железопътния транспорт** с разпоредбата, определяща статута на всички обекти на железопътната инфраструктура и земята, върху която са изградени или която е предназначена за изграждането им, за публична държавна собственост. Законът допуска възможността ползването на тези обекти да се осъществява от търговци, получили концесия, при условията и по реда на Закона за концесиите.

Правно основание за предоставяне на концесия на обектите на железопътната инфраструктура от обществен интерес, които съгл. чл. 3, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) са публична държавна собственост, са нормите на чл. 2 и чл. 13, ал. 1, т. 2 от ЗК. В обхвата на обектите, при доказана необходимост, могат да бъдат включени и имоти или части от имоти – частна държавна собственост, на основание чл. 13, ал. 1, т. 3 от ЗК.

Нормата на чл. 3, ал. 1 от ЗЖТ очертава субектите, които могат да осъществяват ползването на железопътните гари:

- Държавно предприятие Национална компания „Железопътна инфраструктура” („НК „ЖИ”), (на което понастоящем са предоставени за управление предвидените за предоставяне на концесия обекти), или
- Капиталово търговско дружество, получило концесия, при условията и по реда на ЗК (като концесионерът осъществява дейностите на управител на предоставената му железопътна инфраструктура, съгласно чл. 25, ал. 3 от ЗЖТ).

Съгласно чл. 17, ал. 1, т. 1 от Закона за концесиите за обектите – държавна собственост, предоставяни на концесия по реда на този закон, концедент е Министерският съвет (МС).

Необходимата организация за предоставяне на концесии за обекти от железопътната инфраструктура се създава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, който прави мотивирано предложение до Министерския съвет за предоставянето на концесията, извършва подготвителните действия за предоставяне на концесия, води преговорите, сключва концесионните договори и контролира изпълнението на условията и задълженията по концесията.

### РАЗДЕЛ 3. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ

**Основни цели за развитието на транспортната инфраструктура чрез използване на инструментите на концесиите:**

#### 3.1. Обща цел:

Общата цел на предоставянето на обекти от транспортната инфраструктура на концесия, може да се обобщи като привличане на частните инвеститори в процеса на развитие на транспортната инфраструктура, с цел оптимизиране на транспортните дейности и услуги от обществен интерес и осигуряване на допълнителни финансови средства чрез използване на ресурс, експертни знания и „ноу-хау“ от частния сектор, срещу задължението на концесионера да изгради и да управлява и поддържа обекта на концесията или да управлява услугата на свой риск.

#### 3.2. Специфични цели:

- Изграждане на обекти от летищната, пристанищната и железопътната инфраструктура;
- Развитие и модернизация на летищната, пристанищната и железопътната инфраструктура;
- Модернизация на техническите съоръжения и оборудване, привеждане на техническата осигуреност, технологията и организацията на работа в съответствие с изискванията на европейските стандарти;
- Повишаване конкурентоспособността и качеството на услугите в българските пристанища, летища и ж.п. гарите;
- Засилване на конкуренцията и либерализация на пазара на летищните и пристанищните услуги;
- Привеждане на летищните, пристанищните и ж.п. съоръженията в съответствие с международните и национални изисквания за опазване на околната среда;
- Модернизация на системите за охрана, безопасност и сигурност в района на пристанищата, летищата и ж.п. гарите;
- Увеличаване пътническия и товарен трафик и привличане на транзитни товари;
- Създаване на предпоставки за развитие на въздушния, водния и железопътния транспорт.
- Прехвърляне на управленски познания и опит (ноу-хау);
- Прехвърляне от държавата върху определени търговски субекти от частния сектор на експлоатационния, пазарен и екологичен риск и рискът от поддържане на съоръженията и инвестиране в обектите от пристанищната, летищната и железопътната инфраструктура.

Концесионирането като законосъобразен способ за привличане на частни инвеститори в нуждаещите се от реформиране транспортни сектори има за резултат увеличаването на броя на операторите на транспортни услуги, либерализиране на режима и създаване на конкурентна среда на пазара на транспортните услуги и дейности от обществен интерес. Като предвидими преки последици от процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура могат да бъдат посочени:

- *повишаване качеството на предлаганите транспортни услуги и естественото им поевтиняване, в следствие на специализацията и вътрешната конкуренция, което допълнително подпомага външната търговия особено в условията на криза;*
- *възможности за усвояване на средства от европейски фондове в транспортните сектори.*
- *промяна на съществуващата организация на работна сила в посока по-ефективното ѝ използване.*

Основните цели произтичат от трите стратегически цели на политиката в транспортния сектор от управленската програма на правителството – за постигане на икономическа ефективност; за развитие на устойчив транспортен сектор; за подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност.

Стратегията за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията е в съответствие с утвърдените със Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г. приоритети на правителството за:

- ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
- интегриране на българската транспортна система в европейската;
- прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар и осигуряване на добра бизнес среда;
- осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор;
- ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта.

#### **РАЗДЕЛ 4. ПРОЕКТИ, ПРЕДВИДЕНИ ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ ЧРЕЗ КОНЦЕСИОНИРАНЕ:**

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията натрупа сериозен опит в използването на концесиите, реализирано чрез Закона за концесиите.

В последните години все по-често използваме концесията като ефективен метод за доизграждане, модернизация и поддържане на транспортната инфраструктура, за повишаване на нейната конкурентоспособност, надеждност, сигурност и качеството на предоставяните услуги. Основните цели, заложи в стратегическите ни документи, очертават политиката и насоките за ускорено развитие на важни за страната ни транспортни обекти, като неразделна част е и политиката за отдаването на концесия на обекти от транспортната инфраструктура.

В министерството бяха реализирани редица успешни проекти за изграждане и експлоатация на значими обекти на транспортната инфраструктура, използвайки инструментите на концесията и най-добрите практики при прилагането на закона. Същевременно следва да се има предвид, че успехът при реализирането на всеки конкретен проект до голяма степен зависи от точната преценка на състоянието на всеки отделен обект и прецизен анализ на рисковете и ползите, както за концедента, така и за концесионера.

##### **4.1. Обекти от транспортната инфраструктура, предоставени на концесия**

За периода 2005 – 2012 г. са реализирани и влезли в сила следните 10 договора за предоставяне на концесия върху пристанищни терминали и летища:

• **Гражданско летище за обществено ползване Бургас и гражданско летище за обществено ползване Варна** – Концесионер е FRAPORTAG Frankfurt Airport Services Worldwide – Германия и „БМ Стар“ ЕООД, България („Фрапорт Гуин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД). Договорът е сключен на 10.09.2006 г. за срок от 35 години и е в сила от 10.11.2006 г. Размерът на инвестициите съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия е 403 149 084 лв. Размерът на фиксираната част на концесионно плащане за срока на концесията съставлява 19.2% от по-високата от стойностите на общият размер на приходите на **КОНЦЕСИОНЕРА** от всички дейности, свързани с ползването на Летищните активи през текущата година и общият размер на приходите от всички Летищни такси за двете Летища и приходите от Плащанията, свързани с летищата, коригиран с приложимия за съответния период инфлационен индекс.

- **Пристанищен терминал Балчик, териториално обособена зона от пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна** – Концесионер е „Порт – Балчик” АД, Добрич – дружество, регистрирано с решение № 1576/22.07.2005 г. по фирмено дело № 847/2005 г. по описа на Добричкия окръжен съд. Договорът е сключен на 14.12.2005 г. за срок от 25 години и е в сила от 25.05.2006 г. Размерът на инвестициите съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия е 3 474 800 лв. Размерът на фиксираната част на концесионното плащане за срока на концесията е 7 065 436 лв.

- **Пристанищен терминал Леспорт, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна** – Концесионер е „Пристанище Леспорт” АД – дружество, регистрирано с Решение от 15.03.2005 г. на Варненския окръжен съд (ВОС), Фирмено отделение, по фирмено дело № 770/2005 г. по описа на ВОС, със седалище и адрес на управление в гр. Варна. Договорът е сключен на 08.05.2005 г. за срок от 30 години и е в сила от 30.05.2006 г. Размерът на инвестициите съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия е 129 010 000 лв. Размерът на фиксирана част на концесионно плащане за срока на концесията е 35 204 940 лв.

- **Пристанищен терминал „Бургас изток-2”, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас** – Концесионер е „БМФ ПОРТ БУРГАС” ЕАД. Договорът е сключен на 08.09.2011 г. за срок от 35 години и е в сила от 01.01.2012 г. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 100 310 260 €.

- **Фериботен терминал Силистра – териториално обособена зона от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе** – Договорът, сключен на 03.02.2006 г. за срок от 35 години с Концесионер „Дунавски индустриален парк” АД, София е в сила от 23.02.2006 г. и е прекратен с РМС № 353 от 04.05.2012 г.

Размерът на инвестициите съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия е 5 508 986 лв. Размерът на фиксирана част на концесионно плащане за срока на концесията е 2 675 575 лв. Тази концесия е първата успешна концесия, осъществена под формата „построй, оперирай, предай” (BOT).

- **Пристанищен терминал Свищов, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе** – Концесионер е „Драгажен флот – Истър” АД. Договорът е сключен на 15.02.2007 г. за срок от 31 години и е в сила от 21.04.2007 г. Размерът на инвестициите, съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия е 19 227 000 лв. Размерът на фиксирана част на концесионно плащане за срока на концесията е 12 550 561 лв.

- **Пристанищен терминал Оряхово, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом** – Концесионер е „Слънчев дар” АД, Варна. Договорът е сключен на 04.07.2007 г. за срок от 25 години и е в сила от 23.06.2008 г. Размерът на инвестициите съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия е 2 400 000 лв. Размерът на фиксирана част на концесионно плащане за срока на концесията е 250 000 лв.

- **Пристанищен терминал Сомовит, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе** – Концесионер е „Октопод – С” ООД. Договорът е сключен на 28.05.2009 г. за срок от 22 години и е в сила от 01.08.2009 г. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 6 445 000 лв.

- **Пристанищен терминал Видин-север и Фериботен комплекс Видин, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин** – Концесионер е „Параходство Българско речно плаване” АД. Договорът е сключен на 20.08.2010 г. за срок от 30 години и е в сила от 20.10.2010 г. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 16 039 000 лева.

- **Пристанищен терминал Росенец, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас** – Концесионер е „Лукойл Нефтохим Бургас”

АД. Договорът е сключен на 12.05.2011 г. за срок от 35 години и е в сила от 30.07.2011 г. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 44 200 000 €.

През 2013 г. ще влязат в сила следните договори:

- **Пристанищен терминал Видин юг, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин** – Концесионер е „ТЕЦ Свилоза” АД. Договорът е сключен на 06.03.2013 г. за срок от 35 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 7 087 000 лева.

- **Пристанищен терминал Бургас - запад, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас** – Концесионер е „БМФ Порт Бургас” ЕАД. Договорът е сключен на 08.03.2013 г. за срок от 35 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 34 814 000 лева.

- **Пристанищен терминал Никопол, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе** – Концесионер е „Параходство Българско речно плаване” АД, гр. Русе. Договорът ще бъде сключен за срок от 35 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 22 437 000 лева.

- **Пристанищен терминал Лом, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом** – Концесионер е „Порт Инвест” ЕООД. Договорът е сключен на 06.03.2013 г. за срок от 35 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 57 600 лева.

- **Пристанищен терминал Несебър, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас** – Концесионер е „Водмар” АД. Договорът ще бъде сключен за срок от 35 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 2 886 000 лева.

- **Железопътна гара Пловдив** – Концесионер е „Железопътна гара Пловдив” ЕООД. Договорът е сключен на 12.03.2013 г. за срок от 35 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 11 200 000 лева.

#### **4.2. Възможности за бъдещо развитие чрез концесия на обекти от транспортната инфраструктура:**

- Летище Пловдив
- Летище Горна Оряховица;
- Летище София;
- Летище Балчик
- Пристанищни терминали, части от пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна - Варна-Изток, Варна-Запад, Пристанищен терминал за обработка на опасни товари, ТЕЦ Езерово, Петрол, Фериботен комплекс – Варна, Дълбоководен контейнерен терминал, Зърнен терминал, Интермодален терминал;
- Пристанищни терминали, части от пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас - Терминал 3 - Ро-Ро и фериботен, Терминал 4 -контейнерен терминал, Терминал 1 – за наливни и генерални товари, Терминал за втечен природен газ (LNG терминал), Терминал 2В – за генерални товари;
- Пристанищни терминали, части от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе - Русе-Изток, Русе-център, пристанищен терминал „Зимовник-Русе“, Фериботен терминал Силистра, Тутракан.
- Пристанищни терминали, части от пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин Видин-център;
  - Централна ж.п. гара София;
  - Железопътна гара Подуяне;
  - Централна ж.п. гара Варна;
  - Централна ж.п. гара Русе - пътническа;
  - Централна ж.п. гара Стара Загора;
  - Централна ж.п. гара Плевен;
  - Централна ж.п. гара Казанлък;

- Централна ж.п. гара Горна Оряховица;
- Централна ж.п. гара Благоевград и др.

#### **4.3. Контрол по изпълнението на концесионните договори**

Част от концесионния режим е контролът по изпълнението на сключените концесионни договори.

Текущият контрол по изпълнението на концесионните договори включва периодичен контрол на изпълнението на условията на концесията и на задълженията на концесионера по концесионния договор в съответствие с предвиденото в него. Контролът за изпълнение на сключените концесионни договори от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията се осъществява чрез определени за целта длъжностни лица от министерството и междуведомствени комисии за контрол. В състава на съответните комисии за контрол задължително се включват представители на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, както и представители на специализираната администрация на Министерския съвет, на Министерството на финансите и представители на други ведомства, имащи отношение към предмета на контролираните концесии.

Целите за осъществяване на контрола по изпълнението на сключените и влезли в сила концесионни договори се регламентират от една страна от подробната нормативна уредба на контролната дейност в Закона за концесиите и особено в правилника за прилагането на закона, а от друга страна се обуславят и от самата същност и цел на концесията като форма на сравнително дългосрочно добросъвестно партньорство между държавата и частните субекти. Дългосрочните договорни отношения при концесията, както и запазването на принципите на държавно регулиране и контрол на дейностите и публичната собственост върху инфраструктурата, налагат добра организация за ефективност на контролната дейност през целия срок на концесията.

#### **Целите на контрола по концесионните договориса:**

1. Повишена ефективност на контролната дейност;
2. Стриктно изпълнение на задълженията на частния партньор;
3. Стриктно изпълнение на задълженията на държавата.

#### **Изводи**

Въпреки световната икономическа криза в която един от първите индикатори се явява рязкото намаляване на товаропотока на суровини и горива е интересно да се отбележи, че понастоящем инвеститори от всички сектори и с всякакъв произход са привлечени от атрактивното бъдеще на транспортната инфраструктура в Република България.

Специфичният характер на процеса на изграждане, модернизация и експлоатация на инфраструктурата включва продължителен етап на подготовка и реализация на проектите и дейностите и изисква концентрация на финансов ресурс при бавна възвръщаемост на инвестициите. Съблюдавайки основния принцип за превес на общественения над индивидуалния и/или местен интерес, този факт налага комбинирането на различни финансови схеми, механизми и източници на финансиране – публични и частни. Реализирането на инфраструктурни проекти чрез концесия е възможност за създаване на условия за използване на опита и финансовите ресурси на частния сектор в прилагането на иновации за развитие на транспортната инфраструктура.

Практиката на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията при предоставянето на концесии на обекти от транспортната инфраструктура досега показва, че с привличането на частната инициатива постигаме подобряване на инфраструктурата и осигуряване на съвременни технологии и оборудване за обработка на товари и обслужване на пътници, повишаваме ефективността и конкурентоспособността на българските пристанища и летища на международния пазар. Паралелно с изпълнението на инвестиционните си програми за подобряване на публичната инфраструктура, концесионерите осигуряват значителни приходи за



държавата от концесионни плащания, които дължат за правото да ползват концесионните обекти – публична държавна собственост.

Опитът на МТИТС в прилагането на концесиите, като част от Националната стратегия за развитието на обекти от транспортната инфраструктура на Република България ни позволява да оценим постигнатите до момента положителни резултати в процеса на концесиониране, да отчетем предварително набелязаните цели като изпълнени и да обосновем необходимостта от отдаване на концесия и на нови обекти. Считаме, че на този етап е важно да продължим работата си в посока на по-активно привличане на частните инвеститори, в съответствие със заложените в настоящата стратегия цели и етапност и в синхрон с провежданата от правителството политика.

#### **Списък на използваните източници:**

1. Стратегия за развитие на транспортната система на Р. България до 2020 г.;
2. Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р. България до 2015 г.;
3. Стратегия за интегриране на българската железопътна система в европейската мрежа за интермодални превози;
4. Програма на Правителството на европейското развитие на България;
5. План за изпълнение на Програмата на Правителството на европейското развитие на България;
6. Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт до 2015 г. – проект;
7. Дългосрочна програма за развитие на ДП „НКЖИ” в периода 2010 – 2019 г. – проект;
8. Закон за концесиите и Правилник за прилагането му;
9. Закон за задълженията и договорите;
10. Закон за обществените поръчки;
11. Закон за държавната собственост;
12. Закон за устройство на територията;
13. Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България;
14. Закон за гражданското въздухоплаване;
15. Закон за железопътния транспорт;
16. Ръководство за процеса на реализация на ПЧП
17. Въвеждане на модела на ИПЧП в България;
18. Концесията – възможност за партньорство между публичния и частния сектор (материал на МС);
19. Concessions for infrastructure – A guide to their design and award (документ на Световната банка);
20. GoogleBooks – The concession or build-own-operate-transfer (BOOT) procurement strategy;
21. Green paper on Public-Private Partnerships and Community Law on Public Contracts and Concessions (COM(2004) 327 final);
22. Съобщение на Комисията до Европейския съвет – Европейски план за икономическо възстановяване (Брюксел, 26.11.2008, COM(2008) 800 окончателен);
23. Становище на Комитета на регионите относно "Пакетът за икономическо възстановяване и ролята на местните и регионалните власти" (2009/С 200/04);
24. Европейският доклад за публично-частно партньорство за 2009 г. – автори са световната правна организация DLA Piper, съвместно с Европейския експертен център за публично-частните партньорства (ЕПЕК);
25. Съобщение от Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „Мобилизиране на частни и публични инвестиции за възстановяване и дългосрочно структурно изменение — развиване на публично-частни партньорства” (Брюксел, 19.11.2009 г., COM(2009) 615 окончателен);

26. Публикации, доклади, работна кореспонденция и становища на ръководството и служителите на дирекция „Концесии” към МТИТС.

### Приложение № 1.

*Обекти от транспортната инфраструктура, предвидени за развитие чрез концесия.  
Техническо състояние*

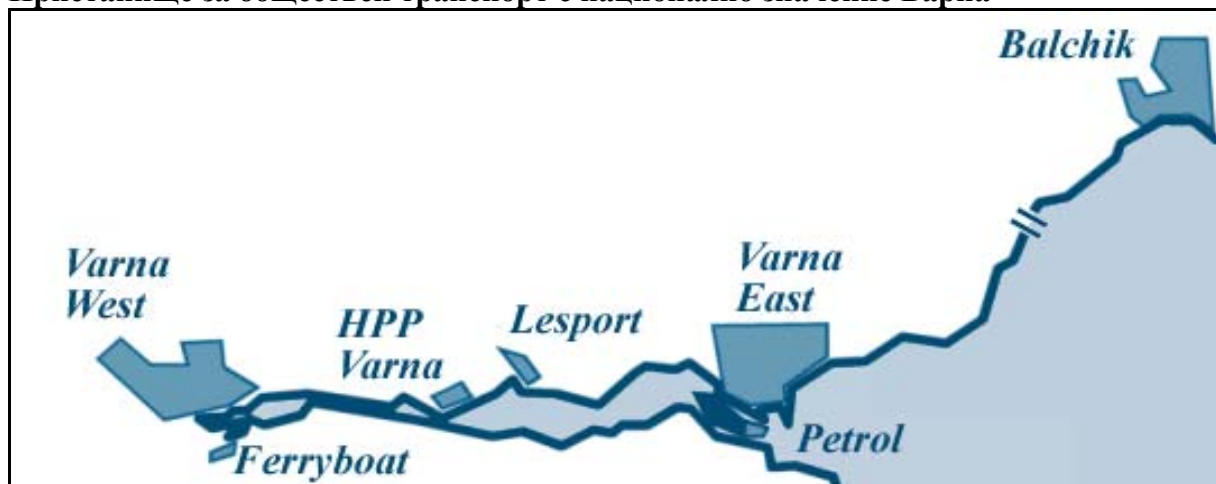
## ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ

## МОРСКИ ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ

### ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ ВАРНА

#### Местоположение на пристанище Варна

#### Пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна



Един от основните приоритети, заложи в проекта на Националната програма за развитие на пристанищата в Р.България е изнасяне на дейностите свързани с предоставянето на товаро-разтоварни услуги извън централните части на градовете и замяната им с дейности, свързани с пътнически, яхтени и други пристанищни услуги с приоритет развитието на бизнес центрове, рекреативни културни и социални дейности и туризъм.

Като най-сериозна и трудна задача за бъдещото стратегическо развитие на Индустриална зона Варна-запад е ситуирането и резервирането на терени за изграждането на редица съоръжения на сухоземния и морски транспорт в града, свързани с изграждането и перспективното развитие на нов контейнерен и интермодален терминал. Предвиденото му изграждане следва да осигури интегрирането на сухоземния, въздушен и морски транспорт в региона в качеството му на опорен пункт на Общоевропейския транспортен коридор № 8, като ситуирането на интермодалния терминал ще бъде в тясна връзка с изнасянето на пристанищните дейности от пристанищен терминал Варна-изток и бъдещото развитие на Варненската индустриална зона на запад.

Концепцията за бъдещото разширение на пристанище за обществен транспорт с национално значение – Варна е основана на разработения проект за „Актуализация на генералните планове на пристанищата в района на пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна” и реалните *технически възможности* за това.

Изследвайки районите по целия северен бряг на езерото и по западната част на южния бряг, както и пристанище Балчик, техническите възможности за изграждане на нови пристанищни мощности са определени, както следва:

- Северният бряг на езерото в района южно от складова база „Сухо пристанище“;
- Островът под Аспарухов мост;
- Северният бряг на езерото в района източно от село Казашко;
- Районът на пристанище Леспорт и гара Тополите;
- Северният бряг в района източно от село Страшимирово;
- Районът, източно от първо корабно място на пристанище Варна – Запад;
- Зоната южно от съществуващия контейнерен терминал ( 17 к.м.) от пристанищен терминал Варна – Запад;
- Фериботен комплекс – Варна;
- Пристанищен терминал Балчик;
- Нов пътнически терминал.

### Правно състояние

Пристанищен оператор на пристанище Варна е „Пристанище Варна” ЕАД

- Еднолично акционерно дружество „Пристанище Варна” е със 100% държавна собственост на капитала. Правото на собственост на държавата се упражнява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
- Предмет на дейност: Пристанищна дейност и свързаните с нея агентийство, търговско, техническо обслужване, спедиция, инвестиционна и инженерингова дейност, научноизследователска и развойна дейност, подготовка и квалификация на кадри, вътрешна и външна търговия.

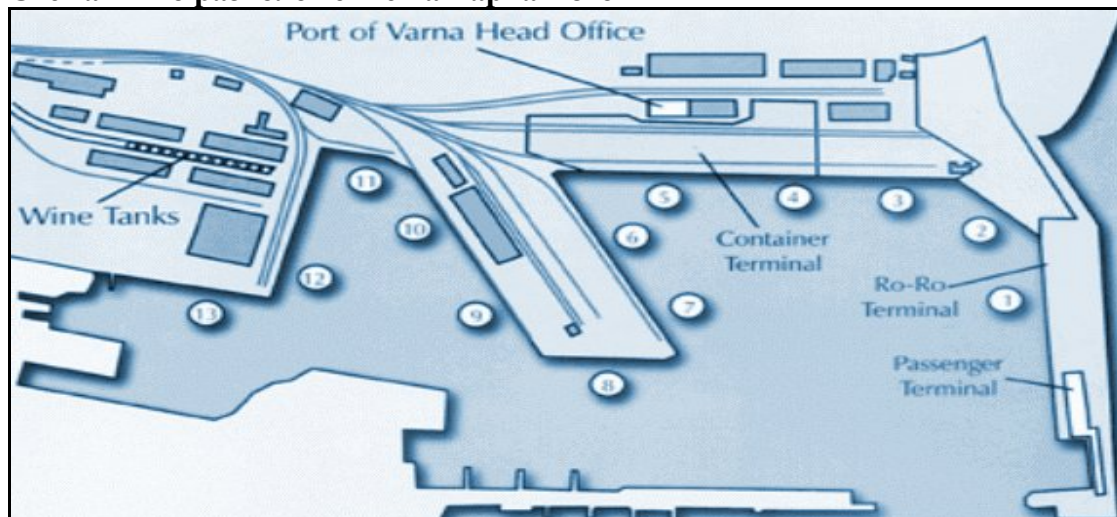
### Технически параметри на пристанищните терминали

#### Пристанищен терминал „Варна-изток”

Пристанищен терминал „Варна-изток” е разположен в дъното на варненския залив, в южния край на гр. Варна. Пристанищен терминал „Варна-запад” е разположен в западния край на Белославското езеро, южно от гр. Девня. И двата терминала са лесно достъпни посредством мрежа от главни пътища, шосета и ж.п. връзки:

- Пристанищен терминал „Варна-изток”:
- По оста Север - Юг е достъпен чрез Автомагистрала А5 и Шосеен път Е- 87;
- По оста Изток - Запад се свързва с Автомагистрала А2, Шосеен път 2008 и ж.п. отсечка 202.
- Пристанищен терминал „Варна-запад”
- По оста Север - Юг е достъпен чрез Автомагистрала А5 и Шосеен път Е- 87;
- По оста Изток - Запад се свързва с Ж.п. отсечка 202 и тангира с Автомагистрала А2, чрез Шосеен път 2008.

### Схематично разположение на Варна Изток



### Общ изглед на Варна Изток



#### **Нов пътнически терминал и морски бизнес-център**

Съгласно разработените в проекта за „Актуализация на генералните планове на пристанищата в района на пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна”, концепции за дългосрочно развитие е възприета перспективата за освобождаване от търговска дейност, в смисъла на товаро-разтоварварни операции и имплантиране към градската част на корабни места от №1 до №5 с прилежащата им територия с площ от около 131 100 кв.м.

Предвижда се изграждане на модерен административно-бизнес център, който да създаде високоорганизирана среда за развитие на морския бизнес и търговията в града и региона.

Целта е в тази част от територията на пристанището да се предложи концептуално градоустройствено решение, правещо връзка с гаровия площад и морската градина и отварящо града към акваторията на пристанището и към морето и да адаптира част от съществуващите сгради към новата функция и заедно с изграждането на нови обеми и пространства, да създадат среда, носеща характер на модерен пътнически терминал.

#### **Пристанищен терминал „Варна-запад”**



#### **Районът източно от първо корабно място пристанище Варна - Запад**

В този район е предвидено изграждане на специализиран пристанищен терминал за обработка на кораби, превозващи опасни химически товари.

Територията представлява свободно, не застроено място – заблатен терен с минимална височина над морското равнище и удовлетворява изискванията за нормативни отстояния от съседни обекти.

Територията е с достатъчна площ за разполагане на необходимите складови стопанства с прилежащите към тях резервоари, технологични помпено-компресорни станции, авто и ЖП станции, противопожарна помпена станция и т.н., специализирани за всеки отделен вид опасни товари, както и дава възможност за бъдещо развитие.

В състава на структурата на терминала са включени и съоръженията за втечен горим газ пропан - бутан, тъй като нормативните изисквания за тяхното претоварване и съхранение изцяло се вписват в тези за опасните химически товари.

На югозапад, терминалът граничи с Белославското езеро и позволява изграждане на пирс за приставане и обработка на специализираните кораби, превозващи опасни химически товари.

Предвидено е пирсът да бъде оборудван със специализирани автоматични ръкави и да позволява приставане и обработка на кораби с различни видове товари.

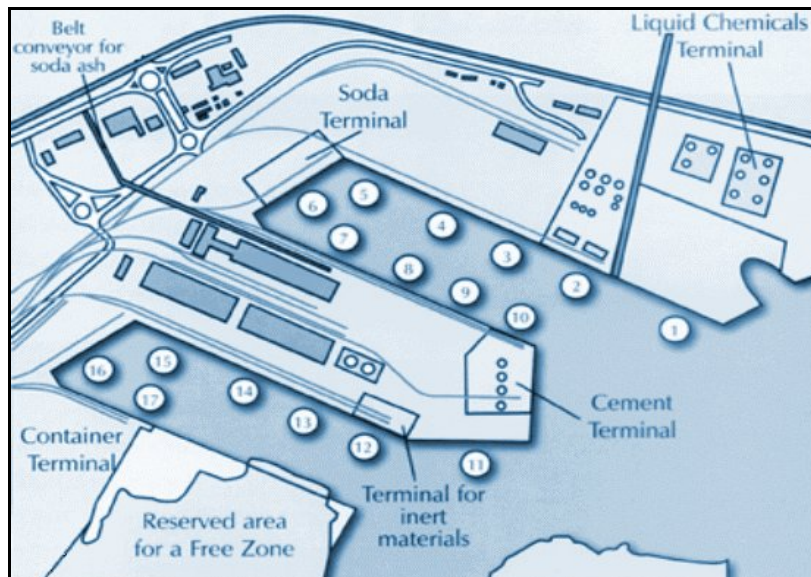
Непосредствената близост до пристанище Варна-Запад и химическите заводи позволява лесно изграждане на сухопътните транспортни и комуникационни връзки, както и извършване на съпътстващите основния процес морско-технически услуги:

- пилотажи, буксировка, швартоване, снабдяване на корабите с вода, телефон и ел. енергия, митнически и ГКПП обработки.

### **Зоната, южно от Контейнерен терминал Варна - Запад**

В проекта, тази зона е предвидена за разширение на Контейнерния терминална 17-то корабно място. Това може да стане чрез изграждане на нови едно или две корабни места, продължение на съществуващия кей на юг.

Територията на тази зона е достатъчна за обособяване на необходимите за всеки контейнерен терминал складови площадки и тилови претоварни фронтове.



### **Видове пристанищни услуги**

Основни услуги, свързани с обработката на генерални, насипни, наливни и ро-ро товари, контейнери и пътници:

- Претоварни услуги
- Съхранение на товари

Допълнителни услуги:

- Ползване на пристанищни технически средства
- Услуги, извършвани на спортни и туристически плавателни съдове на яхтения кей в пристанището
- Ползване на пристанищен инвентар

**SWOT АНАЛИЗ Пристанищен терминал „Варна-изток”**

<b>Силни страни</b>	<b>Слаби страни</b>
<p>Добра връзка с националната авто и ж.п. мрежи; Квалифицирана работна сила и управлен-чески персонал (вкл. Сертифициране след обучение от чуждестранни специалисти); Близост до рейда (открито море); Собствен център за обучение (в пристани-щето); Близост до големи потребители на услуги; Малки транспортни разходи и време за пътуване на работещите (в чертите на града); Над 100 годишен добър имидж и опит в пристанищната дейност и услуги.</p>	<p>Невъзможност за екстензивно развитие (в града); Градският транспорт затормозява достъпа до пристанището; Липса на дълбочини и за съвременните контейнеровози и пасажерски кораби и конструктивна невъзможност за удълбочаване. Слаба кейова стена, която не може да издържи тежестта на новата съвременна претоварна техника; Стари кранове; Замърсяване на шумовия фон на центр. градска част от претоварната дейност; Липса на ДВСК</p>
<b>Възможности</b>	<b>Заплахи</b>
<p>Пристанището е външна граница на ЕС; Възможност за участие в проекти, финан-сирани от ЕК на ЕС и от ЕИП; Възможност за развиване на алтернатив-ната отсечка Варна-Русе от VII транспортен коридор (Рейн-Майн-Дунав)–организиране на блок влакове и др.; Засилване на интереса към страната като морска туристическа дестинация; Проявен интерес за доставка на товари, във връзка с изграждане на инфраструктур-ни обекти за Олимпиадата в Сочи; Проявен интерес от далекоизточни инвеститори за производство на товари и транспортирането им в ЕС.</p>	<p>Забавено инвестиране; Силна конкуренция; Близост до защитени територии по Natura 2000; Липса на ДВСК-пункт</p>

**Пристанищен терминал „Варна-запад”**

<b>Силни страни</b>	<b>Слаби страни</b>
<p>Наличие на резервни терени за развитие; Близост до основните си клиенти; Удължаване на евтиния воден транспорт с 22 км. навътре в страната; Добра връзка с националната авто и ж.п. мрежи; Наличие на дълбоководен кей; Високопроизводителна специализирана техника; Квалифицирана работна сила и управленчески персонал (вкл. сертифициране след обучение от чуждестранни специалисти); Наличие на ДВСК-пункт; Над 35-годишен добър имидж и опит в пристанищната дейност и услуги.</p>	<p>Ограничения на височината под Аспарухов мост (41.72 m); Абразивна и замърсена среда; Високи транспортни разходи за персонала; Лоши кейови настилки; Остаряла техника</p>
<b>Възможности</b>	<b>Заплахи</b>
<p>Пристанището е външна граница на ЕС; Възможност за участие в проекти, финансирани от ЕК на ЕС и от ЕИП; Възможност за развиване на алтернативната отсечка Варна-Русе от 7-ми транспортен коридор (Рейн-Майн-Дунав)- организиране на блок влакове и др.; Проявен интерес за доставка на товари, във връзка с изграждане на инфраструктурни обекти за Олимпиадата в Сочи; Проявен интерес от далекоизточни инвеститори за производство на товари и транспортирането им в ЕС.</p>	<p>Забавено инвестиране; Силна конкуренция; Близост до защитени територии по Natura 2000.</p>

**Сигурност по ISPS кодекса.** От 1 юли 2004 г. „Пристанище Варна“ ЕАД отговаря на изискванията на ISPS кодекса.

### **Фериботен комплекс Варна**

Фериботен комплекс Варна е построен през 1978 г. на южния бряг на Белославското езеро. Общата територия на комплекса е 1 007 декара с разстояние от акваторията на пристанището до указателна табела „Граница на гарата“ 5 км. Разположен е на 22 км западно от Варна като на южната страна на Аспарухов мост е връзката с път А5 - Бургас - Турция. На 10 км. от западната страна на комплекса е връзката с път А2.

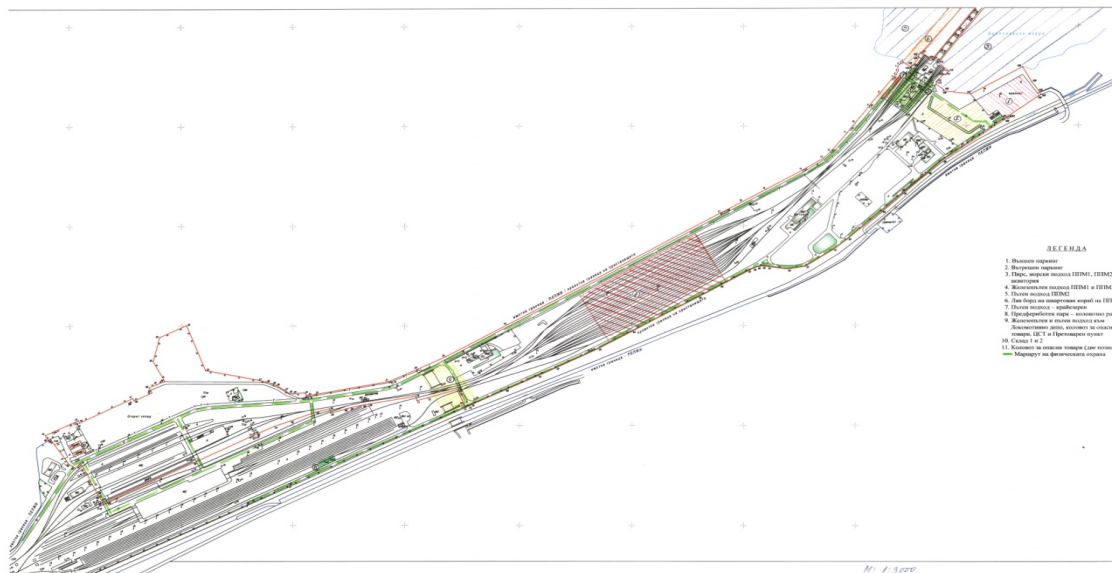
Фериботен комплекс Варна, с възможността за превоз на автомобили с корабите, обслужващи линията Варна-Иличевск-Поти/Батуми, е част от трасето на Европейски път Е70 - Ла Коруня (Испания) - Потти (Грузия). Връзката с железопътната мрежа на България се осъществява чрез гарите Синдел-разпределителна и Разделна.



Фериботен комплекс Варна е уникално транспортно съоръжение - железопътен фериботен терминал - един от най-късите и евтини пътища, през които се осъществява директна железопътна връзка между Европа и държавите от Централна и Средна Азия. Пристанищен терминал Фериботен комплекс - Варна, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна, е обект - публична държавна собственост, предоставен за управление на ДП „Пристанищна инфраструктура“.

„БДЖ“ ЕАД изпълнява функциите на пристанищен оператор и извършва пристанищните услуги, за които е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения.

**Фериботен терминал** - Варна разполага с две корабни места, оборудвани с подемно-преходни мостове с по пет коловоза на междурелсие 1520 мм. Фериботният терминал има възможности за обработка на ферибот със 108 вагона за 10 часа и ферибот с 45 вагона за 2 часа, за едновременна обработка на два фериботни кораба и приемане на два типа кораби - с широчина 26м. и 22 м.



**Предфериботен парк** - в експлоатация са 21 коловоза на междурелсие 1520 мм.

**Цех за смяна на талиги** - 2 универсални коловоза с по 12 позиции. Капацитетът на цеха за едно денонощие е смяна на ходовата част на 280 вагона.

**Претоварен пункт** - технически е обезпечено директно претоварване на 80 вагона за едно денонощие.

- Открита площадка с 2 коловоза на междурелсие 1435 мм и 2 коловоза 1520 мм, обслужвани от портален ел. кран 20 тона;
- покрита рампа с 1 коловоз 1435 мм и 1 коловоз 1520 мм;
- открита рампа с 1 коловоз 1435 мм и 1 коловоз 1520 мм;
- складови площи - открити и закрити, регистрирани като складове под митнически контрол.

**Коловоз за смяна на ходовата част на вагони с опасни товари** - с универсално междурелсие и 2 позиции с взривобезопасни крикове. Капацитетът за едно денонощие е обработка на 20 вагона.

**Цех за ремонт на талиги и вагони** - извършва безотцепъчен ремонт на вагони и ремонт на талиги за междурелсие 1435 мм. Капацитетът на съоръженията е 40 талиги месечно.

**Локомотивно депо** - с възможност за експлоатация и техническо поддържа не на локомотиви за междурелсие 1520 и 1435 мм.

**Разпределителен парк** - 16 коловоза с междурелсие 1435 мм.

**Приемно отправен парк** - 7 коловоза с междурелсие 1435 мм.

**Вагоно-ревизорски участък** - извършват се технически прегледи, безотцепъчен ремонт и дезинфекция на вагоните в двете направления.

#### Услуги, които се извършват във Фериботен комплекс Варна :

- швартоване и отшвартоване на фериботните кораби и съпътстващите пристанищни услуги, извършвани от пристанищния оператор за обезпечаване нормална работа по разтоварването и натоварването на вагони и автомобили;
- разтоварване на автомобили и вагони от кораба;
- натоварване на вагони след предварително изготвен от служител на комплекса каргоплан;
- натоварване на автомобили на собствен ход;
- обработване на превозните документи и осъществяване на контакти с гранични, митнически, санитарни и други власти съгласно действащата нормативна уредба за международни превози;
- смяна на ходовата част на вагоните за придвижване в съответната ж п администрация- от 1520 на 1435 мм за вагоните от внос и от 1435 на 1520 мм за износ;
- претоварване, натоварване и разтоварване на вагони по различни технологии: вагон-



вагон; камион-вагон; рампа-вагон; вагон-рампа;

- осигуряване съхраняване на товари в склад, регистриран под митнически надзор;
- композиране и разкомпозиране на влакове за и от мрежата на БДЖ;
- безотцепъчен ремонт на вагони на чужди ж. п. администрации и ремонт на талиги за междурелсие 1435 мм от инвентарния парк.

Таксите за извършваните услуги се определят от действащите одобрени тарифи за превози с железопътен транспорт или с договори в случаите, които не са предвидени в тарифите.

#### **Фериботни линии, обслужвани от жп фериботен терминал Варна:**

- Варна-Иличевск-Варна и Варна-Иличевск-Поти/Батуми-Варна. Превозът на вагони и автомобили се извършва от четири ферибота с капацитет 108 вагона. Осъществява се директна връзка с железопътните мрежи на Украйна и Грузия и транзит към съседни на тях страни.
- Варна-Кавказ-Варна. Превозът на вагони се осъществява от м.март 2009 г. с еднопалубен ферибот с капацитет 40 вагона. От м.април 2010 г. в експлоатация се включи и втори кораб със същия капацитет. Линията осъществява директна железопътна връзка с Русия. От м.март 2009 г. „БДЖ“ ЕАД изпълнява функциите на пристанищен оператор за фериботните връзки Варна-Иличевск-Поти/Батуми и Варна-Кавказ.

За развитие на Фериботното пристанище в Генералния план е предвидена възможността да се смени фериботният мост и да се изгради друг мост на две нива за директно разтоварване/товарене на всяка палуба на кораба. Така може да се обслужват и друг тип фериботни кораби и да се намали технологичното време за разтоварване/товарене на фериботните кораби.

#### **SWOT АНАЛИЗ**

<b>Силни страни</b>	<b>Слаби страни</b>
Свободен капацитет; Висококвалифициран персонал; Изградени сухоземни и ж п връзки с националната пътна и ж п мрежа.	Незадоволително техническо състояние на пристанищните съоръжения, претовар-ната техника и сградния фонд; Разделянето на инфраструктурата между ДП „Пристанищна инфраструктура“ и НК „Железопътна инфраструктура“ не позволява по същия начин да се разделят вътрешните комуникации (ел.захранване, ВиК, ТТ).
<b>Възможности</b>	<b>Заплахи</b>
Развитие на съвременен интермодален терминал.	Конкуренция от пристанищата в Констанца.

#### **Северният бряг на езерото в района южно от складова база „Сухо пристанище“**

На територията, намираща се на северния бряг на Варненското езеро, южно от складовата база „Сухо пристанище“ е предвидено да се изгради специализиран **Зърнен терминал**.

Основните елементи в технологичната структура на зърнения терминал са:

- кей с формата на пирс с дължина 240 м., ширина 24 м. и дълбочина пред кея – 15 м. от водното ниво за обработка на кораби – зърновози с товароносимост 10 000 – 50 000 DWT;
- силозен склад за 120 000т с елеваторна кула;
- ж.п. товаро-разтоварна станция;
- автотоваро-разтоварна станция;
- лаборатория.

За корабните товаро-разтоварните дейности са предвидени два броя специализирани претоварни машини с непрекъснато действие с производителност по 600 т./час. Определената пропускателна способност е до 1, 850 мил. тона годишно.

### Северният бряг на езерото- местност „Максуда”

Съществуващата територия, заключена между новопредвидения зърнен терминал и западния край на Стария канал, със съществуващите инженерно – геоложки, хидро-геоложки и транспортно–комуникационни дадености, позволява изграждане на **дълбоководен контейнерен терминал**.

Възможно е изграждане на кей за претоварна дейност с дължина 750м за 3 броя корабни места.

Прилежащият тил е с ширина 280м и на североизток граничи с предвидения в ТУП крайбрежен път. Това дава възможност за лесно реализиране на сухопътните връзки.

Автотранспортната връзка ще се осъществи като отклонение от предвидения в съседство на площадката крайбрежен път.

Ж.П.връзката ще се реализира чрез изграждане на отклонение от намиращата се в съседство товарна гара Варна – запад, съобразено с нейното бъдещо развитие.

Основните технологични параметри на контейнерния терминал са:

- Годишен контейнерооборот - 600 до 750 хил. TEU в това число:
- Капацитет на складовите площи за съхранение на контейнери – 6 000 – 10 000 TEU.

Оразмерителният кораб се ограничава от еърдрафта на Аспаруховия мост.

За инвестиционно предложение за обект „Нов контейнерен терминал Варна” е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), в резултат на която е издадено **Решение 3-2/2009 г.** на министъра на околната среда и водите за одобряване осъществяването на инвестиционното предложение за изграждане на обект: „Нов контейнерен терминал Варна”.

### Северен бряг на Варненско езеро в района източно от с. Казашко

В Генералния план, изготвен 2004г., на база съществуващите инженерногеоложки, хидрогеоложки и транспортно комуникационни дадености, е определена възможността за изграждане на голям пристанищен комплекс.

Това местоположение позволява изграждане на кейови стени за 18 бр. корабни места, с необходимата дълбочина, акватория и отстояние до границите на плавателния канал.

Тиловата територия позволява за обособяване на тиловите пристанищни и пред пристанищни структури.

Близостта на съществуващите ж.п. и автопътища позволят осъществяването на необходимите сухопътни транспортни връзки.

### Северният бряг в района източно от село Страшимирово

Територията, хидрогеоложките и геоложки дадености в този район позволяват обособяване на товарно пристанище.

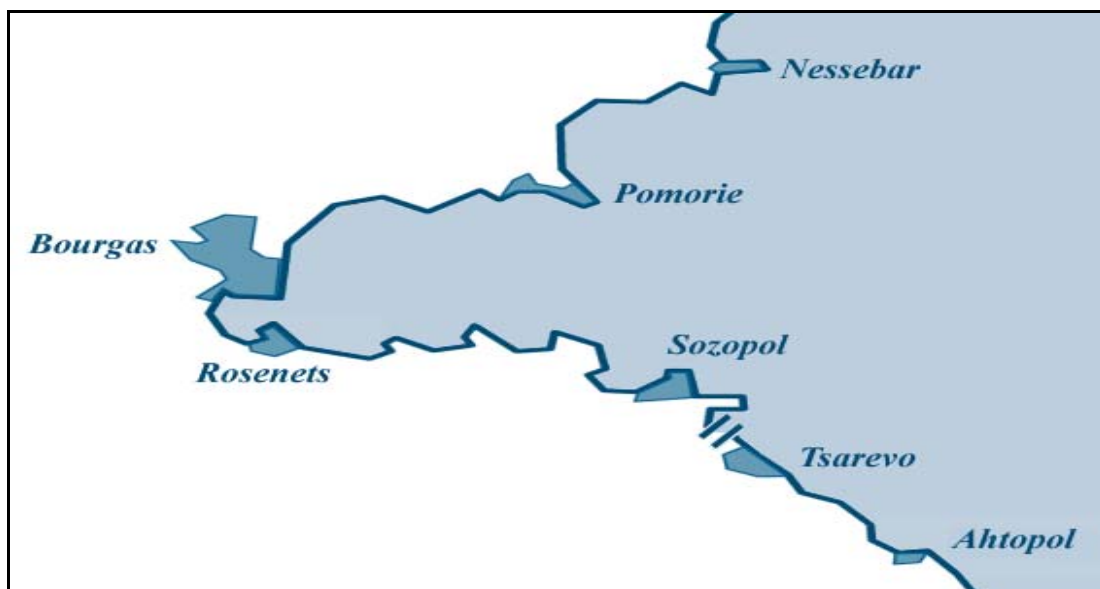
Възможно е изграждане на кейови стени за 3 корабни места. Има необходимата акватория и отстояние от плавателния канал и може да се постигне необходимата дълбочина.

Територията в тила позволява нормално развитие на тилови пристанищни структури и осъществяване на удобни сухопътни ж.п. и автоподходи.

Товарооборот хил.т.	2010 г.	2011 г.
Пристанище Варна-изток	2`502	2`658
Пристанище Варна-запад	5`102	6`069
Пристанище ТЕЦ - Варна	1`082	1`434
Пристанище Ферибот - Варна	299	258
Пристанище Петрол - Варна	371	371
Пристанищен терминал Балчик	169	143
Пристанищен терминал Леспорт	636	611
<b>ОБЩО</b>	<b>10`161</b>	<b>11`544</b>

## ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС

### Пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас



Пристанище Бургас е ключов икономически клъстер и стратегически входен морски портал на Р България за доставка на стоки, суровини и енергия. Като такъв, той се нуждае от инвестиции както от страна на публичния, така и от страна на частния сектор с необходимата степен на правна осигуреност.

Перспективите за развитие на пристанището трябва да бъдат добре преценявани, преди да се планира изграждането на нова инфраструктура. Необходимо е формулирането на обща стратегия за инфраструктурното развитие след обсъждане с всички заинтересовани страни и планиране, посредством актуализация на генералния план на пристанище Бургас въз основа на изследване, анализ, избор и приоритизиране на индикативен списък от инфраструктурни проекта на основата на широк консенсус.

Дългоочакваният ръст на нашата икономика далече няма да доведе до състояние на недостиг на пристанища и инфраструктурни мощности. Нарастващите показатели на товарооборота не могат да достигнат дори и половината от възможния товарооборот с настоящия потенциал на пристанищната инфраструктура (13 мил.т.) и могат да бъдат спокойно да бъдат поети чрез увеличаване на натоварването на сега съществуващите пристанищните съоръжения.

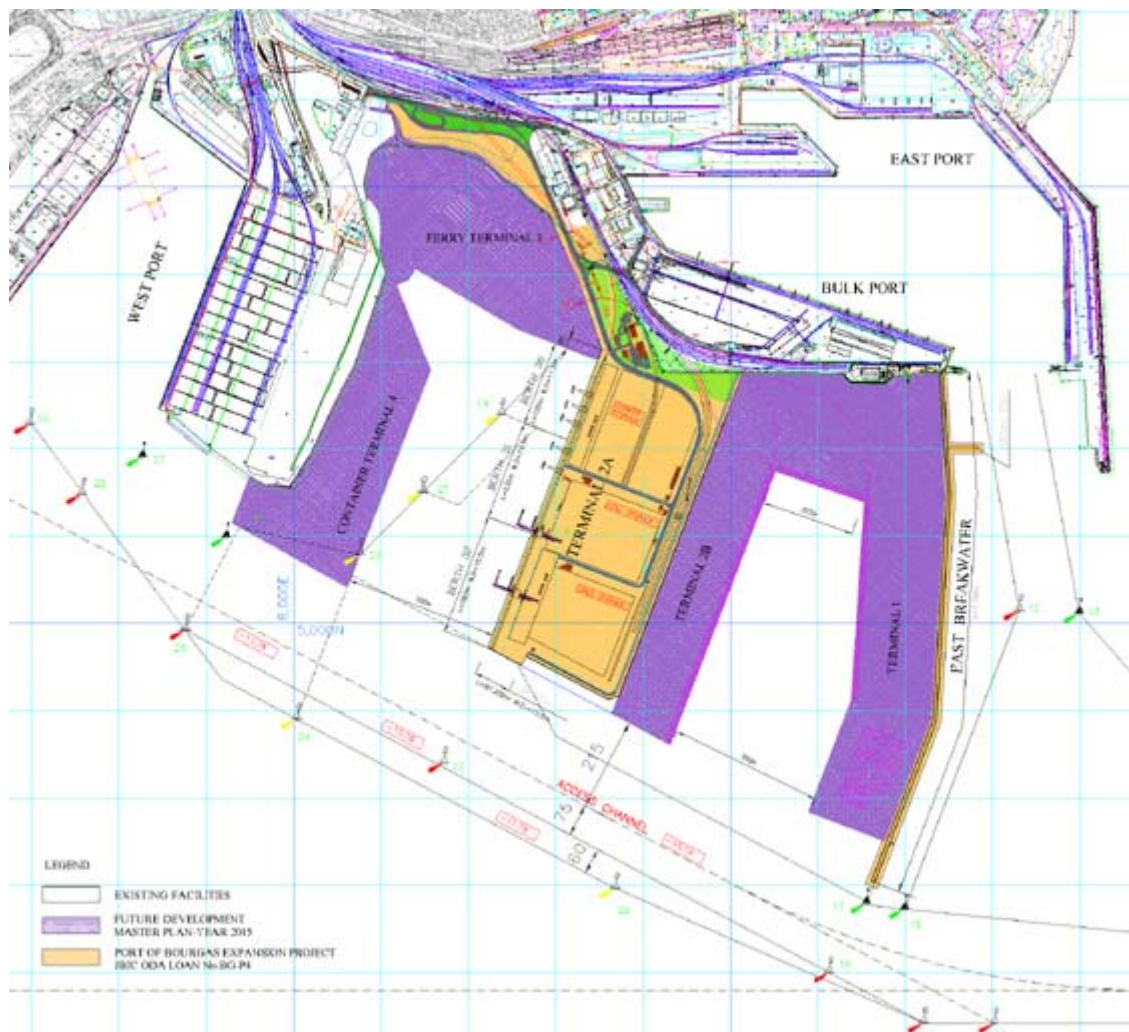
Товарооборот хил.т.			2010 г.	2011 г.
Бургас - Изток			1'966	1'966
Бургас - Запад			1'196	1'591
<b>ОБЩО</b>			<b>3'162</b>	<b>3'557</b>

### Настоящ капацитет на Пристанище Бургас

	Източен Терминал	Западен Терминал	Общо
Основни товари	1,500,000t	1,000,000t	2,500,000
Насипни товари	500,000t	650,000t	9,650,000
Контейнери		700,000t	700,000
Ро-Ро товари		150,000t	150,000
<b>ОБЩО (с терминал „2А“ 5-7 мил.т)</b>	<b>2,000,000t</b>	<b>2,500,000t</b>	<b>13,000,000t</b>

### Терминали:

За развитието на Пристанище Бургас, през 1995 г. е изготвен проект на Генерален план. Генералният план предвижда изграждане на четири нови терминала, нов вълнолом, защитаваш всички нови терминали и нов подходен канал за големите морски съдове.



- Терминал 1 е предназначен за течни товари;
- Терминал 2А - основно за насипни;
- Терминал 2Б - за част от общите товари;
- Терминал 3 - Фериботен и Ро-Ро терминал;
- Терминал 4 - за контейнери.

#### **Терминал 1**

Той е разположен на западната страна на изградения вече източен вълнолом и ще разполага с 4 бр. корабни места с обща дължина 750 м. Годишният му капацитет ще бъде 1 млн. тона, включващ: генерални товари – метали и метални изделия и течни- горива и химикали.

**Терминал 2А** – вече е изграден и предоставен на концесия.

#### **Терминал 2Б**

Той е разположен на източната страна на изградения вече Терминал 2Аи ще разполага с 3бр. корабни места с обща дължина около 700 м.

Предназначен е за обработка и съхранение на генерални товари. За целта е предвидено изграждане на закрити и открити складове със съответните авто и жп подходи.

#### **Терминал 3**

Предназначен е за обслужване на фериботна линия и ро-рокораби. За целта е предвидено изграждане на 1 бр. фериботно гнездо и две корабни места за приставане на ро-рокорабисъс съответните жп коловозни групи и паркингови и контролно гранични

зони. След окончателното му завършване годишният капацитет на терминала ще е 1 300 000 тона.

#### **Терминал 4**

Той ще представлява разширение на съществуващия Западен терминал на Пристанище Бургас. Предвидени са четири корабни места с обща дължина около 880 метра. Максималният му годишен капацитет е прогнозиран за 410 000 TEU.

За инвестиционно предложение за обект „Разширение на Пристанище Бургас - изграждане на Контейнерен терминал 4” е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), в резултат на която е издадено Решение 5-5/2008 г. на министъра на околната среда и водите за одобряване осъществяването на инвестиционното предложение.

Въпросът за вълновата защита и навигационната сигурност на подходния канал и отделните пристанищни акватории в пристанище “Бургас запад” не е решен комплексно, което обяснява строителството на локални оградителни съоръжения като това на “Бургаски корабостроителници” и вълнозащитни дамби и ограждения, като тези на „Транстрой” АД. Под въпрос е и вълновата защита на нови терминали с източно изложение като терминал 2В и терминал 4 (контейнерен).

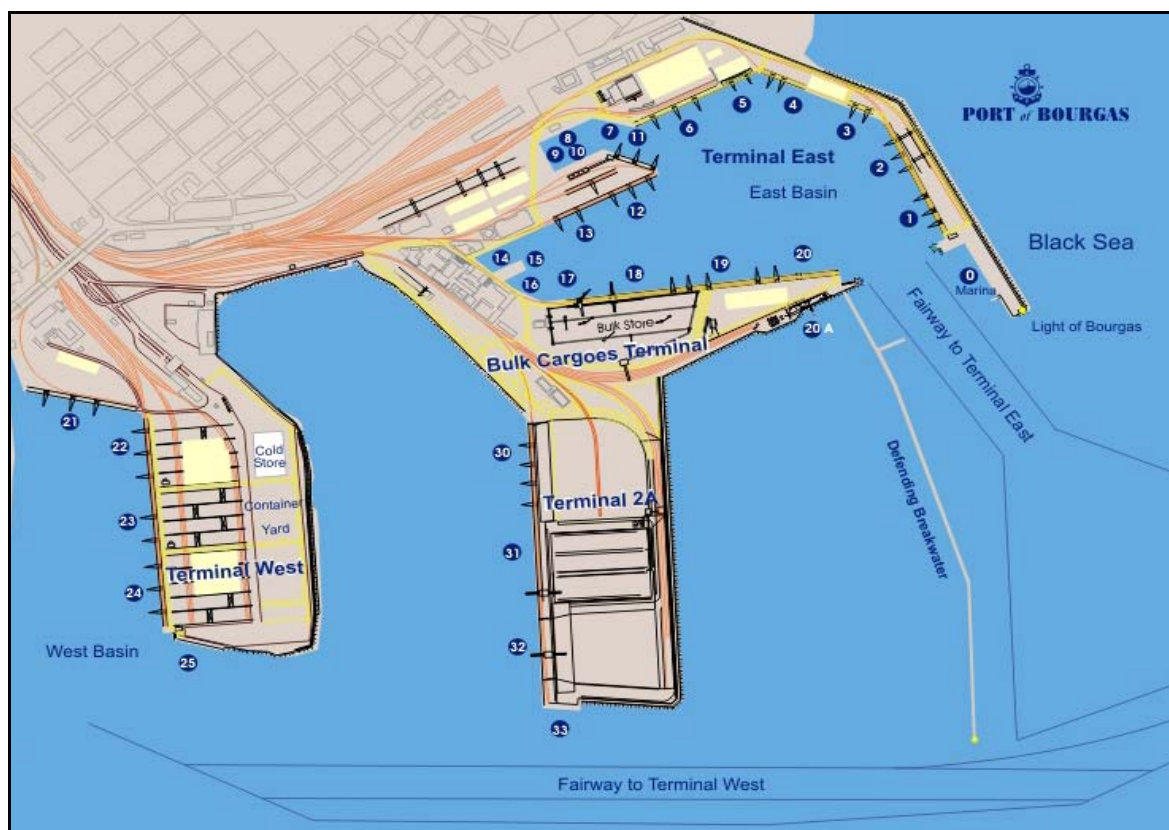
#### **Правно състояние**

Пристанищен оператор на пристанище Бургас е "Пристанище Бургас" ЕАД

- "Пристанище Бургас" е еднолично акционерно дружество, с капитал 100% държавна собственост;
- Правото на собственост на държавата се упражнява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;

Предмет на дейност: Пристанищна дейност и свързаните с нея агентийство, търговско, техническо обслужване, спедиция, инвестиционна и инженерингова дейност, научноизследователска и развойна дейност, подготовка и квалификация на кадри, вътрешна и външна търговия.

#### **Местоположение и технически параметри на пристанищните терминали**



### Терминал Изток



Кейови места	14 бр
Обща дължина на кейовете	1 965м
Допустимо газене	9, 75м
Открита складова площ	50 хил. кв.м.
Закрита складова площ	35 хил. кв. м.

В Терминал Изток се обработват предимно генерални товари - метали, дървесина, хартия, храни, скрап, машини и др. По експлоатационни причини често се обработват и насипни товари- въглища, сѐра, каолин, захар, амониев нитрат и малки партиди концентрати.

Терминал Изток е много лесно достъпен от към открито море. Дълбочината по протежение на кейовите места варира от 6,60м до 9,70м.



<b>Силни страни</b>	<b>Слаби страни</b>
<p>Благоприятно географско разположение - кратък път до индустриализираната южна част на страната;</p> <p>Благоприятен климат и хидрометеорологични условия, предопределящи целогодишно използване на пристанището; Лесен подход откъм море;</p> <p>Наличие на многофункционални кейовиместа и специализирани терминали;</p> <p>Увеличаване на пропускателната способност след въвеждане на новия терминал за насипни товари;</p> <p>Съществуващи развити отрасли на промишлеността в Южна България и региона;</p> <p>Сравнително добре развита инфраструктура в региона - пътна и ж.п. мрежа;</p> <p>Наличие на квалифициран трудов ресурс и гъвкави форми на наемане.</p> <p>Добре организирана система за охрана, осигуряваща ред, сигурност и защитеност;</p> <p>Разработена тарифна стратегия и политика, водещи до повишаване на конкурентноспособността.</p>	<p>Липса на специализиран контейнерен терминал;</p> <p>Недостатъчна защитеност от вълново въздействие на предвидените за строителство пристанищни терминали с източно изложение;</p> <p>Недостатъчно развита пристанищна и ж.п. инфраструктура, ограничаваща възможността за поемане на нови товаропотоци;</p> <p>Физическо остаряване на наличните производствени и технически мощности;</p> <p>Недостиг на достатъчно свободен паричен ресурс за поддръжка и обновяване на техника и оборудване.</p>
<b>Възможности</b>	<b>Заплахи</b>
<p>Логистичен и транспортен център на разработената от ЕС транспортна концепция - важен пункт на Коридор №8; Привличане на чужди инвестиции в страната и региона и засилване на външнотърговската дейност на клиентите; Благоприятни тенденции на пазара на черни и цветни метали;</p> <p>Привличане на реекспортни и транзитни товаропотоци;</p> <p>Условия за митническо съхранение на големи партии от тези товари;</p> <p>Възможност за създаване на логистичен център за обработка на военни товари във връзка с изграждането на военни бази на НАТО в региона;</p> <p>Зараждане на нови товаропотоци към страните от Кавказкия регион;</p> <p>Възможност за увеличаване използването на наличната Хладилна складова база; Готовност за въвеждане на съвременни методи на организация и управление.</p>	<p>Висока степен на зависимост от един основен товародател;</p> <p>Забавяне на законодателното уреждане на пристанищното обслужване в областта на концесионирането;</p> <p>Забавяне на изпълнението на Терминал №4 за контейнерни товари от Генералния план за разширение на Пристанището;</p> <p>Възможност от поява на нелоялна конкуренция от страна на частни оператори.</p>

**Сигурност по ISPS кодекса** - От 2005 г. "Пристанище Бургас" ЕАД отговаря на изискванията на ISPS кодекса.

Опазването на околната среда е сред важните приоритети. Инсталирана е модерна, изцяло компютъризирана станция за приемане и преработка на сантинни води от кораби.

## **РЕЧНИ ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ**

### **ПРИСТАНИЩЕ РУСЕ**

През 1998 г. е изработен проект “Актуализация на генерален план на “Пристанищен комплекс Русе” ЕАД”. Обект на проекта са Пристанищен терминал Русе-Изток и Пристанищен терминал Русе-Запад.

Проектът е одобрен от министъра на транспорта и съобщенията с Протокол от 07.09.1999г.

През 1999 г. е изработен доклад за ОВОС, който е одобрен от Регионалната инспекция по ОС с Решение № 1-01 от 2000 г. с условия и препоръки. Не е внасян във ВЕЕС на МОСВ.

Обект на проекта са Пристанищен терминал Русе-Изток и Пристанищен терминал Русе-Запад, като решенията за развитието на пристанището са съсредоточени изключително в пристанищен терминал Русе-Изток.

С проекта е предвидено обособяване и изграждане на следните терминали:

#### **Контейнерен терминал.**

Зоната обхваща част от източния кей с прилежаща тилова територия.

За обработката на товари в контейнери се предвижда специализация на корабни места N 6 и N 7.

За нуждите на контейнерния терминал се предвижда изграждане на пункт за контейнеризация и деконтейнеризация. Пунктът е осигурен с ж.п. и автотранспорт.

#### **Терминал на DAEWOO.**

Разположен е на запад от съществуващия Ро-Ро терминал, върху част от незастроена територия на пристанище Русе-изток.

Този терминал се е предвиждал за нуждите на обработваните тогава автомобили на DAEWOO и е предназначен да приема кораби, идващи по реката от Централна Европа, натоварени с автосредства, които след разтоварване в зоната заминават с ж.п. транспорт до морско пристанище (Варна). Предвидено е изграждане на специализирано гнездо (ново 15-то к.м.) за приставане и разтоварване на корабите.

В тила е предвидено изграждането на паркинг за автомобили, диспечерски пункт, ж.п. товарище с рампа за тях и пункт за дезинфекция.

#### **Зона за транзитни товари “река-море”.**

Изгражда се западно от горепосочения терминал на DAEWOO.

Тази зона се състои от 2 бр. новопроектирани корабни места - № 16 и № 17 и е предназначена за транзитни товари. Кейовата стена е с дължина 300 м. - вертикален тип стена, която може да се изпълни в няколко варианта.

Предвидено е изграждане на закрити и открити складове със съответните авто и жп подходи.

#### **Зърнен терминал**

Обхваща югозападната част на предлагания нов кей, където се предвижда изграждането на ново корабно място № 18

Терминалът ще бъде оборудван с 1 бр. специализирана кейовапретоварна машина за зърно.

Челният фронт е свързан със складовото стопанство чрез естакади с лентови транспортъори.

Силозите са 6 бр. х 5000 т с елеваторна кула и са свързани и с ж.п. и автотоварища.

При по-нататъшно нарастване на товарооборота, над прогнозата, има възможност за допълнително увеличаване на броя на силозите.

Така създаденият зърнен терминал е с много големи технически възможности, а чрез него може да се създаде обвързаност с българските морски зърнени терминали. Това ще затвори цикъла “река-море”.



**Съществуващи терминали:**

Русе-изток, Русе-запад, Русе-център, Тутракан, Силистра - пътнически, Фериботен терминал Силистра. Фериботен терминал Никопол.

Благоприятното географско положение на терминалите създава възможност за участие в комбинирани превози, свързани с развитието на транс европейските транспортни коридори.

**Местоположение на пристанище Русе**

Товарните пристанищни терминали в Русе са развити мултимодални центрове. В тях се осъществява връзка между три основни вида транспорт:

- воден
- автомобилен
- железопътен

На територията им са разположени пътни връзки с:

- централната пътна мрежа на България
- с ж.п. мрежата на страната.

**Правно състояние**

Пристанищен оператор на пристанище Русе е "Пристанищен комплекс Русе" ЕАД

- "Пристанищен комплекс Русе" е еднолично акционерно дружество, капиталът на което е 100% държавна собственост.
- Правото на собственост на държавата се упражнява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.
- Предмет на дейност: Пристанищна дейност и свързаните с нея агентийство, търговско, техническо обслужване, спедиция, инвестиционна и инженерингова дейност, научноизследователска и развойна дейност, подготовка и квалификация на кадри, вътрешна и външна търговия.

Товарооборот хил.т.	2010 г.	2011 г.
Пристанищен терминал Русе-изток	2`502	2`658
Пристанищен терминал Русе-запад	5`102	6`069
Пристанищен терминал Тутракан	1`082	1`434
Фериботен терминал Никопол	299	258
Пристанищен терминал Сомовит	371	371
Пристанищен терминал Свищов	169	143
Пристанищен терминал Силистра	636	611
<b>ОБЩО</b>	<b>10`161</b>	<b>11`544</b>

**Пристанищен терминал „Русе-изток”**

Пристанищен терминал „Русе-изток” разполага с 14 корабни места, две от които за RO-RO кораби, с обща дължина на кейовия фронт – 1 388 м. Има открита складова площ

от 148 200 кв.м. и закрыта складова площ от 15 800 кв.м. Терминалът разполага със 17 портални електрически крана и мобилна техника. Обикновено се обработват кокс, медни руди, скрап, каолин, зърно, пясък, черни метали, торове, трупи, конструкции и др.

Средногодишно пристанището обработва над 1 млн.т. товари при среден коефициент на кейова заетост 0.49. От 2005 г. насам най-много товари е обработило през 2008 г. – 1 184 222 тона, при коефициент на кейова заетост 0.49, което е показател, че **Пристанищен терминал „Русе-изток” има резерв от пропускателна способност за обработка на допълнителни товари.**

Терминалът разполага с:

- площ от 835 000 м<sup>2</sup>, от които усвоени около 470 000 м<sup>2</sup>;
- северен кей - наклонена каменна стена;
- лиман - вертикална железобетонна конструкция, с размери 400 /150/450 м.;
- дълбочина на лимана при кота 0 - средно 2,5 м.;
- 14 корабни места;
- 164 000 м<sup>2</sup> складови площи, в т.ч.:

15 800 м<sup>2</sup> закрыта складова площ; 148

200 м<sup>2</sup> открити складови площи.

Ро-Ро терминал за хоризонтална обработка на сухопътни превозни средства -разположен на територията на пристанищен терминал ”Русе-изток”.

#### **Ро-Ро терминалът притежава:**

- рампа с размери 112 м./32 м. с наклон 1:8;
- дълбочина при кота 0 - 2,5 м.;
- 2 бр. паркинги 27 483 м<sup>2</sup> (вътрешен и външен), бетон и асфалт, капацитет за по 80 камиона тип Т1R всеки;
- връзка с националната пътна мрежа - асфалтобетон (ширина 8 м.);
- митническа сграда;
- ГКПП, сгради за ветеринарен и фитосанитарен контрол;

Пристанищен терминал „Русе-изток” има възможности за разширяване. За развитието на пристанище Русе-изток е резервирана площ от 835 000 м<sup>2</sup>, от които вече е усвоена около 470 000 м<sup>2</sup>.

**Съгласно Генералния план за развитие на пристанището** (актуализиран през м. септември 1998 г.) са предвидени територии за изграждане на: зърнен терминал и контейнерен терминал.

Съществуват възможности за разработване на допълнителни складови площи.

### **Пристанищен терминал „Русе-център”**



Пристанищен терминал „Русе-център” е разположен в западната част на гр. Русе от км 495,980 до км 495,529 по километража на р. Дунав и се намира на около 600 м от централния градски площад „Свобода” и на около 400 м от Стария градски център. Районът е известен с уникална историческа архитектура и важни туристически обекти „на една ръка разстояние”. 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.

В резултат на индивидуализацията на обекта на концесията се изясни, че обектът на концесия по същество представлява две обособени зони, които условно се определят като „източна зона“ и „западна зона“, части от Пристанищен терминал „Русе-център”.

От технологична гледна точка двете обособени зони могат да функционират самостоятелно.

**Източната зона**, представлява територия с приблизителни размери 114 x 31 m (114 m кейов фронт и 31 m тил). Към тази зона с площ около 3,5 дка има шарнирно свързан понтон за приставане на пасажерски кораби. В зоната се намират четири обекта:

- една административно-складова сграда със застроена площ – 630 кв.м.;
- две сгради за търговия с единична площ – 45 кв.м.; и
- една речна измервателна станция с площ – 7 кв.м.

Общата застроена площ на сградите в източната зона е 727 кв.м. Разликата между площта на зоната и на общата застроена площ на сградите е около 2,8 дка, в която се включват и зоните за достъп до сградите. На практика концесионерът ще може да управлява една територия от около 2 дка, върху която трябва да организира и да извършва своите дейности.

Източната зона разполага с едно действащо корабно място - Понтон № 2 и две корабни места, които не са оборудвани с плаващи съоръжения за достъп към брега, устройства за връзка на кораба с брега, и не се експлоатират.

Понтонът е предназначен за приставане на пътнически, самоходни товарни кораби, кораби влекачи и тласкачи и ро-ро кораби, на които се извършва митнически и други контроли, зареждане с вода и др.

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.

**Западната зона** представлява територия с приблизителни размери 300 x 25 m (300 m кейов фронт и брегова ивица и 25 m тил). В тази зона с площ около 7,5 дка са разположени три обекта:

- една административна сграда с площ – 161 кв.м.; и
- две складови сгради с площ съответно 516 кв.м. и 106 кв.м.

Общата застроена площ на сградите в западната зона е 783 кв.м. Разликата между площта на зоната и на общата застроена площ на сградите е около 6,7 дка, в която се включват и зоните за достъп до сградите. На практика по скица концесионерът се предвиждаше да управлява територия **около 6 дка**, върху която да организира и извършва своите нови дейности.

Пристанищен терминал Русе-център разполага с:

- Дълбочина при кота 0-2,5 метра;
- Наклонен кей - облицовка от дялан камък;
- Дължина на корабните места между 60 и 110 метра;
- Връзка с градската и от там с националната транспортна мрежа - асфалтобетонна алея - ширина 4 м.;
- Връзка с градската електрическа и водопроводна мрежа.

## Пристанищен терминал „Тутракан“



Пристанищен терминал Тутракан, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе е разположен на р. Дунав от речен км. 432,680 до речен км. 432,530.

На територията на пристанището има помещения, пригодни за персонала. Противопожарната безопасност на пристанището се обезпечава чрез хидрантмонтиранна кей с водаотводпроводната мрежа.

Пристанищният терминал разполага с 1 бр. 5-тонен стрелови портален кран „Ганц“, който е монтиран върху релсов подкранов път.

Терминалът има 1 бр. плаващ понтон за обслужване на пътници и кораби с размери 22 x 8 м. за швартоване на речни кораби.

На територията на терминала няма закрити складове за съхранение на товари. Има открити складове с площ 3 500 кв.м. Те са предназначени за насипни и генерални товари, които позволяват временно съхранение на открито.

Кейовата стена е разположена по течението на реката. Кейовата стена е наклонен тип от бетонни блокове със „срезка“ и стоманена конзола-мост за привързване на понтон в западния край.

- Корабни места – 2 броя;
- Обща дължина на корабните места – 80 м;
- Обща дължина на кейовия фронт – 150 м;
- Проектната дълбочина пред корабно място № 1 и корабно място № 2 е 2,5 при кота „0“, за пегела на гр. Тутракан а съществуващата е 1 м при кота „0“;

## ПРИСТАНИЩЕ ВИДИН

### Терминали: Видин-център

#### Местоположение на Пристанище Видин

Пристанище Видин е разположено в района на гр. Видин на десния бряг по течението на р. Дунав от км. 781.500 до км. 795.000. Пристанище Видин е пристанище за обществен транспорт с национално значение и включва четири пристанищни терминала, а именно:

- Пристанищен терминал „Видин-север“ - разположен в северната промишлена зона от км. 793.200 до км. 793.600 на р. Дунав;
- Фериботен терминал „Видин“ - разположен в северната промишлена зона на км. 792.800 на река Дунав;
- Пристанищен терминал „Видин център“ - разположен в централната градска част от км. 789.900 до км. 791.300 върху площ от 17 000 м<sup>2</sup>;
- Пристанищен терминал „Видин-юг“ - разположен в южната промишлена зона в

участъка на км 785.000 до км. 785.200 на реката върху площ от 48 000 м<sup>2</sup>.  
Пристанищен оператор на пристанище Видин е "Пристанище Видин" ЕООД.

### Правно състояние

"Пристанище - Видин" ЕООД е еднолично търговско дружество с държавно имущество. Правото на собственост на държавата се упражнява от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

### Пристанищен терминал „Видин-център” (пътнически):



Пристанищната кейова стена е наклонен тип, насипна с каменна облицовка, с дължина 1440 м. Пред нея са монтирани четири понтонни съоръжения за приемане и бункеровка на български и чуждестранни кораби за входни и изходни контроли.

Съществуващата сграда на речна гара, собственост на Община Видин е ситуирана с добра функционалност в комуникационните връзки между трите пътнически транспортни обекта в града, а именно ж.п. гара, автогара и речна гара създавайки удобство за пристигащи и заминаващи пътници, без необходимост от допълнителен транспорт.

В съответствие с инвестиционната програма на ДППИ в момента се изпълнява обект: *„Стабилизиране на петата на наклонена кейова стена на Пристанищен терминал Видин - Център”*.

### Видове пристанищни услуги

- Основни услуги, свързани с обработката на пътници
  - Претоварни услуги
  - Съхранение на товари
- Допълнителни услуги
  - Предоставяне на понтонни услуги;
  - Предоставяне на зимовник за плавателни съдове;
  - Предоставяне на съоръжения за снабдяване с ел.енергия и питейна вода

**SWOT АНАЛИЗ**

<b>Силни страни</b>	<b>Слаби страни</b>
<p>Благоприятно географско разположение;  Оторизиран пристанищен оператор;  Сертифициран пристанищен оператор по стандартите на ISO;  Високо квалифициран персонал с дългогодишен опит;  Изградени дългогодишни партньорски отношения с туроператори и предприятия осигуряващи висока заетост.</p>	<p>Липса на връзка с националната жп мрежа;  Челната механизация е стара изисква много допълнителни разходи за поддръжка;  Липса на закрити складови площи;</p>
<b>Възможности</b>	<b>Заплахи</b>
<p>Интеграция на България в ЕС;  Интеграция на транс-гранични райони;  Възможности за развитие при наличие на инвеститорски интерес (концесиониране на пристанищни терминали);  Изграждане на европейски транспортни коридори през България (мост при Видин - Калафат);  Инвестиции в регионална и местна инфраструктура, осигуряваща достъп до европейски транспортни мрежи;  Усъвършенстване на системите за сигурност и безопасност на пристанищата.</p>	<p>Неблагоприятни макроикономически фактори (икономическа рецесия в световен мащаб и в ЕС);  Неблагоприятни природни условия (високи / ниски води, ледоходи);  Засилване на конкуренцията;  Подчертано негативни характеристики на демографското и икономическото развитие в северозападна България.</p>

## ЛЕТИЩА

### ГРАЖДАНСКО ЛЕТИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕНО ПОЛЗВАНЕ ПЛОВДИВ



#### **Местоположение**

Летище Пловдив е разположено на 10 км. от втория по големина в България град - Пловдив, на три километра от пътя Пловдив - Асеновград и в непосредствена близост до ж.п. линията между същите градове, до международната магистрала София - Бургас и София - Истанбул. Зимните курорти Пампорово и Боровец се намират на приблизително на 90 км., а Банско на 140 км. от летище Пловдив.

В радиус от 50 км. около Пловдив са разположени множество минерални извори, балнеолечебни центрове и курорти (Хисар, Павел Баня, Наречен), както и паметници с културно и историческо значение.

#### **Правното състояние**

Летищен оператор на Летище Пловдив е „Летище Пловдив“ еднолично акционерно дружество. Капиталът на дружеството е изцяло държавна собственост. Правата на собственик на капитала се упражнява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Предметът на дейност на дружеството е летищна дейност, производствено-технически и посреднически дейности, инвестиционна и инженерингова дейност, научно-развойна дейност, подготовка и квалификация на кадри, вътрешна и външна търговия, обмяна на валута, продажба на самолетни билети, основна сфера на дейност-транспорт и всяка друга дейност незабранена от закона.

„Летище Пловдив“ ЕАД осъществява функциите на летищна администрация по смисъла на Закона за гражданското въздухоплаване и притежава лиценз за летищен оператор. „Летище Пловдив“ ЕАД е акционер в „Летище Пловдив“ АД с апортна вноска земя – публична държавна собственост.

#### **Технически параметри на летището:**

Летище Пловдив разполага с една писта за излитане и кацане с дължина 2 500 м. и ширина 50м. Покритието на ПИК е бетон с носимост 38 R/A/X/T/ и е в добро състояние.

Пътеките за рулиране са 6 бр., всяка с ширина по 22,5 м. с бетоново покритие със същата товарносимост както и ПИК - PCN-38R/ A/X/T/

Перона е с размер 800/111 м. В по -голямата си част - 85%, перонът е от бетон и 15% от асфалт. Разполага с 13 бр. стоянки за самолети, от които 6 бр. за самолети код "С" и 7 бр. за самолети код "D". Състоянието на покритието на перона е добро.

Летището е оборудвано със система за кацане ИЛС от ПИК-30, кацането на ПИК-12 е по правилата за визуални полети. Системата е Д-3.

"Летище Пловдив " ЕАД е оператор на дейности по наземно обслужване на летище Пловдив, както следва:

- Наземно администриране и надзор;
- Обслужване на пътници;
- Обработка на багажи;
- Обработка на товари и поща;

- Перонно обслужване на ВС;
- Обслужване на ВС;
- Обслужване на ВС с ГСМ.

Оператори с лиценз за извършване на летищна дейност на територията на летище Пловдив са:

- „Сървис Еър“ ЕООД - Полетни операции и администриране на екипажите;
- „Л.К.С“ ООД - Обслужване на бордния бюфет;
- „Лайпциг - 91“ АД - Обслужване на бордния бюфет;
- „Синерджия“ ЕООД - Наземно администриране и надзор;
- А/К „Бългериан Еър Чартър“ - Техническо обслужване на ВС /самообслужване/
- „БАС - Български Авиационни Услуги“ ЕООД - Наземно администриране и надзор;
- „Райт Еър“ ООД - Полетни операции и администриране на екипажите;
- „Ей Ви Еър“ ЕООД - Наземно администриране и надзор;

От 01.08.2009 г. функционира новият пътнически терминал на летището.

### Възможности за разширяване на Летище Пловдив

Съгласно генералния план на Летище Пловдив е предвидено изграждане на карготерминал, втори пътнически терминал, нов склад за горивосмазочни материали, нова сграда на противопожарната служба.

Съществува възможност за удължаване на ПИК с 400 м. в източна посока, с което общата ѝ дължина да стане 2 900 м. През 1997 г. е разработен проект за това удължаване на пистата, който не е реализиран.

### SWOT АНАЛИЗ

Силни страни	Слаби страни
<p>Инфраструктура - изцяло нов пътнически терминал с прилежащ паркинг, удължен перон с ново осветление и общо 13 броя стоянки за ВС тип С и тип D, ПИК в много добро състояние;</p> <p>Поддържащи системи - нови ВиК и електрозахранваща системи;</p> <p>Наземна техника - новозакупена и доставена преди и по време на зимен сезон 2009/10 техника за наземно обслужване по почти всички необходими позиции;</p> <p>24/7 - денонощен режим на работа на летищните и всички съпътстващи служби (РВД, митница, ГКПП и т.н.);</p> <p>Слаба оперативна натовареност, позволяваща гъвкав избор на слотове;</p> <p>Добри метеорологични условия за извършване на полети, с много малък брой мъгливи дни през зимния сезон;</p> <p>Дружеството е единственият лицензиран оператор по наземно обслужване на въздухоплавателните средства, обслужване на пътници, обработка на товари и поща на летище Пловдив, което позволява голяма гъвкавост при договаряне на таксите за наземно обслужване.</p>	<p>Силна зависимост по отношение на оперативната дейност от сферата на туризма, най-вече в частта зимен туризъм;</p> <p>Ярко изразена сезонност в дейността; Липса в исторически план на редовни полети от/до летище Пловдив;</p> <p>Липса на профилираност на персонала;</p> <p>Покриване на различни видове дейности от едни и същи звена;</p> <p>Недостатъчни или липсващи специализирани курсове;</p> <p>Слаба езикова подготовка на част от персонала;</p> <p>Липса на кетъринг инфраструктура и лиценз за тази дейност;</p> <p>Липса на перонни автобуси и амбу-лифт; Липса на обществен транспорт от/до град Пловдив;</p> <p>Наследени при вливането на Летище Варна ЕООД и Летище Бургас ЕООД търговски и правни казуси;</p> <p>Дългосрочни наемни взаимоотношения с частно АД, натоварващи финансово дружеството ежемесечно.</p>



Възможности	Заплахи
<p>Членство на България в ЕС и произтичащото от това свободно движение на хора;</p> <p>Глобализацията, водеща до все по-голям брой пътувания, както на българи в чужбина, така и на чужденци в страната ни;</p> <p>Големи, спрямо населението на страната, български общности в няколко европейски страни, предполагащи генерирането на пътнически трафик;</p> <p>Членство на България в Отворено небе /ОрепЗйез/;</p> <p>Добро географско разположение и добра достъпност на летище Пловдив в страната;</p> <p>Атрактивността на втория по големина град в България - Пловдив, като средище за култура, бизнес, образование и т.н.; Близост до голям брой курорти за зимен и СПА туризъм, както и до културно-исторически обекти;</p>	<p>Световна финансова криза и в частност криза при авиокомпаниите и в туристическия сектор;</p> <p>Конкурентни предимства на многобройни европейски летища, поради гъвкава политика по отношение на летищните /държавните/ такси, с цел подпомагане разкриването на нови линии;</p> <p>Възприемането на България като цяло като малък и свит пазар;</p> <p>Близостта до летище София, която комбинирана с горния фактор е предпоставка за липса на интерес към Пловдив от авиопревозвачите, опериращи вече до София;</p> <p>Липса на възможност за стимули /incentives/ за авиокомпаниите при разкриване на нови линии, според действащата Наредба за таксите;</p> <p>Силна регулация от страна на държавата по отношение на търговските приходи от неавиационна дейност - разрешения и одобрения за процедури по отдаване под наем на търговски и рекламни площи.</p>

## ЛЕТИЩЕ ГОРНА ОРЯХОВИЦА



### **Местоположение**

Летище Горна Оряховица се намира в централна Северна България, на равни разстояния до големите административни центрове - София, Варна, Пловдив, Бургас, Стара Загора, Русе, Плевен. Летището е изградено в непосредствена близост до старата българска столица - град Велико Търново.

Летището е в непосредствена близост до един от важните ж.п. възли в България - Горна Оряховица. Ж.п. гара Горна Оряховица осигурява 24 часови връзки до и от най-големите градове в България. На ЖП Гара Горна Оряховица се обслужват и международни влакови линии, създаващо благоприятни условия за връзки със други страни.

Благоприятните топографски и климатични условия, и ключовата географска позиция на Летището в Централна Северна България, само на 4 км. от Горна Оряховица - главен пътен и железопътен възел в централната част на България и на 12 км. от областния център Велико Търново, старата столица на България, са довели до бързото развитие на летището. Голям интерес за чуждестранните туристи по време на техният престой в България са разположените до Велико Търново и Арбанаси туристически обекти и забележителности. Бизнесмени, туроператори, и следитори проявяват интерес към възможностите за опериране до и от летището.

### **Правно състояние**

Летищен оператор на Летище Горна Оряховица е „Летище Горна Оряховица“ ЕАД. Капиталът на дружеството е изцяло държавна собственост. Правата на собственик на капитала се упражнява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Предметът на осъществяваната от него дейност е: летищно осигуряване на полетите, наземно обслужване на въздухоплавателни средства, обслужване на пътници, обработка на багажи, товари и поща, зареждане с горива, вътрешна и външна търговия, подготовка и квалификация на кадри, както и всяка друга дейност, незабранена от закона.

### **Технически параметри на летището**

- код по ИКАО LBGO
- код по ИАТА GOZ
- Географска ширина: N-43°09'05.63"
- Географска дължина: E-025°42'42.67"
- КЛУУ сепите
- ПИК 09: Набс = 86 м; GEO 098.06°, MAG 094°
- ПИК 27: Набс = 83 м; GEO 278.06°, MAG 274°
- Магнитно отклонение 4°02' E

Медицинско обслужване, Карго обслужване, Техническо обслужване, Аварийно-спасително осигуряване, Гранично паспортен контрол, Митница  
Писта за излитане и кацане Асфалто - бетон здравина - PCN 45/R/B/X/T

### **Извършвани услуги**

Летищния оператор извършва следните наземни дейности:

- наземно администриране и надзор;
- обслужване на пътници;
- обслужване на багажи;
- обслужване на товари и поща;
- обслужване на въздухоплавателни средства на перон;
- обслужване на въздухоплавателни средства;
- обслужване с горива и масла.

**Състояние на основните съоръжения на летището****Писта за излитане и кацане (характеристики)**

Обозначение/№ на ПИК	09	27
Истински и магнитен курс	OEO 098.06° MAG 094°	OEO 278.06° MAG 274°
Размери на ПИК (m)	2450x45m	2450x45 m
Класификационно число на настилката (PCN), повърхност на ПИК и на крайните участъци за спиране (КУС)	45/Я/В/Х/Т Compositepavement	45/Я/В/Х/Т Compositepavement
Географски координати и вълна на геоида на прага на ПИК	43°09'10.58"N 025°41'53.98"E Geoidundulation: 41.0	43°09'00.49" N 025°43'31.26"E Geoidundulation:
Надморска височина на прага на ПИК с неточен подход (m)	86 m	83 m
Наклон на ПИК и на КУС	Bilateral 1%	Bilateral 1%

**Перон**

Разположен е на 300 м. южно от ПИК непосредствено пред аерогарата и има следните данни:

- дължина - 220 м.;
- ширина - 140 м.;
- покритие - асфалтобетон;
- класификационен номер на настилката: PCN 45/R/B/X/T/;

На перона са разположени 3 бр. самолетни стоянки, параметрите на които позволяват поместване на **редица** въздухоплавателни средства от семействата на: Boeing 737 (200-800), Airbus 310, 319, 320 и др.

**Пътеки за рулиране**

Летище Горна Оряховица разполага с една ПР. ПР - А ширина 20 м.

- покритие - асфалтобетон;
- класификационен номер на настилката: PCN 45/K/B/X/T/;

**Приемни сгради****Пътнически терминал**

- Салон: Обществена зона;
- Салон: Поток заминаващи пътници и салон: обработени пътници;
- Салон: Поток пристигащи пътници;
- Зала за VIP пътници.

Летището не разполага с карго терминал

**Съоръжения и складове за основната дейност:**

- Автостопанство;
- Шапрон за самолетообслужващата техника;
- Противопожарно депо;
- Два броя гаражни помещения.

**Складове за ГСМ**

Летище Горна Оряховица разполага със следните обеми за горива и смазочни материали: Резервоари за съхранение на керосин /тип JET A-1/: 10 бр. x 50 куб.м. Резервоари за съхранение на авиобензини и специални течности: Горива, масла и специални течности: Керосин тип JET A-1 (с или без течност "Никозол 37М" - по заявка на екипажа) Авиобензин /тип 100 LL/ Течност "Никозол 37М" Антилед - тип 1 Автоцистерни за зареждане (керосинозаправчици) - общо 2 броя: 2 броя с вместимост от 22 куб.м.

### Съоръжения за аеронавигационно обслужване

На Летище Горна Оряховица има следните аеронавигационни средства:

- DME
- VOR
- Близка приводна радиостанция
- Далечна приводна радиостанция

#### Аварийно-спасително осигуряване на летището

Шеста категория съгласно ICAO

Летище Г. Оряховица разполага със следните аварийно-спасителни и противопожарни сили и средства:

- ППА Мерцедес Актрос
- ППА ЗИЛ 130-АСА
- Форд - Транзит

Професионален състав 11 бр. пожарникари.

На територията на Летище Горна Оряховица има изграден Летищен център за обслужване на въздушното движение, притежаващ всички сертификати и лицензи за извършване на дейността си.

#### Възможности за разширяване на летището

Летище Горна Оряховица има благоприятна възможност за удължаване на ПИК в западно направление. Налице са условия за изграждане на още 3 /три/ броя пътеки за рулиране, от които една скоростна. Съществуват и реални условия за двойно увеличаване на перона в източно направление и изграждането на съвременен карготерминал южно от перона. Реализацията на всички тези възможности могат да превърнат Летище Горна Оряховица в най- голямото карго летище на Балканите.

### SWOT Анализ

Силни страни	Слаби страни
<p>Добро географско местоположение -единственото международно летище в Централна Северна България;</p> <p>Благоприятен климат на региона през годината;</p> <p>В непосредствена близост до Старата столица на България - Велико Търново, предпочитана дестинация за много туристи;</p> <p>Добра инфраструктура - дължина на пистата 2450 м., подновена настилка на перона през 2008 г.;</p> <p>Добре обучен персонал действащ съобразно международните норми;</p> <p>Използва се от редица учебни авиокомпани, които са базирани на летището.</p>	<p>Остаряла самолетообслужваща техника; Липсата на големи курорти, море планина, които да привличат пътничкопоток;</p> <p>Липсата на система за инструментално кацане в СМУ;</p> <p>Недостатъчен брой стоянки на перона за ВС и наличието само на една пътека за рулиране;</p> <p>Липса на карго терминал;</p> <p>Недостатъчен брой чек-ин гишета и не са обособени (Шенген) зоните за пътничкопотока;</p> <p>Не се събират такси кацане от авиокомпаниите, изпълняващи полети за първоначално обучение.</p>

Възможности	Заплахи
<p>Разполага с необходимата площ за удължаване на пистата и подобряване на инфраструктурата;</p> <p>Изготвен е идеен проект за промени в терминалите на летището съобразен с Шенгенските изисквания;</p> <p>Възможност за монтаж на ILS за водене в СМУ</p> <p>Възможност за използване на летището от туристите посещаващи старата столица и летателни туристически обиколки;</p> <p>При промяна в Наредбата за таксите - възможност за събиране на такси от авиокомпаниите провеждащи курсове за първоначално обучение;</p> <p>Варианти за развитие:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ изграждане като карго-летище;</li> <li>■ приемане на полети от туристически дестинации;</li> <li>■ авиационен учебен център;</li> <li>■ база за ремонт на малки самолети;</li> </ul>	<p>Бавноизлизанеот Световната икономическа криза, оказващеприятно влияние върху авиационния бизнес;</p> <p>Намален обем полети в следствие на Световната икономическа криза.</p>

## ЛЕТИЩЕ СОФИЯ

Летище София е най-голямото международно летище в страната, което разполага с капацитет от над четири милиона пътници годишно. Летище София заема особено и съществено място в инфраструктурната система на България - обслужва столицата и областта, региона с най-силно развитата икономика в страната, и е най-удобното летище на два значителни национални зимни курорти - Банско и Боровец. Перспективата е летището да се развие като логистичен център на Балканите, с привличане на транзитни пътници от страните на Близкия и Среден изток, Закавказието и Централна Европа, като за целта е необходимо да се изготви и реализира инвестиционна програма, насочена към подобряване на качеството, обхвата и ефективността на летищните услуги, предоставяни на авиокомпаниите и пътниците, както и модернизация на техническите съоръжения и оборудване.

Към момента летище София разполага с два терминала:

### Терминал 2



По-новият терминал 2 е открит официално на 27.12.2006г., в навечерието на присъединяването на България към Европейския съюз. Модерната архитектура на терминала създава асоциация за приземил се сред Софийското поле космически кораб.

Централната сграда е с разгъната застроена площ 56 500 кв.м. и с галерия дълга 200м. Сградата на терминала разполага с 7 пътнически ръкави. Вертикално достъпът до

нивата се осъществява с 12 броя асансьори и 7 броя ескалатори. С топли връзки /пасажи/ се осъществява връзката на централната сграда с 4-те етажа на покрития обществен паркинг – гараж с 800 паркоместа.

Терминал 2 разполага с търговски зони на обща площ от 4000 кв.м, предлагащи на пътуващите разнообразни услуги – ресторанти, кафе-барове, магазини, туристически и рент-а-кар услуги, банки и бюра за обмяна на валута.

Автоматизираната система за сортиране на пътнически багажи с 4-степенна проверка по сигурност, 34-те гишета за регистрация, модерната летищна информационна система са само част от съоръженията, осигуряващи качествено обслужване за 2500 пътника в час „пик“.

### **Терминал 1**



По-старият и добре познат на пътуващите до и от София пътнически терминал е Терминал 1. Построен в първата половина на XX век, многократно разширяван и дострояван, основно реновиран през 2000 г. Терминал 1 предлага удобен достъп, опростени процедури и ефективно обслужване на 450 пътника на час с всички елементи на съвременния летищен стандарт.

Общият годишен капацитет на двата терминала на Летище София е 4,4 милиона пътника като Терминал 2 е проектиран по начин, предполагащ неговото разширение в съответствие с нуждите на развиващия се трафик през следващото десетилетие.

### **Пистова система**



На 31 Август 2006 г. на Летище София е въведена в експлоатация нова пистова система, която заменя физически и морално остарялата. Тази писта за излитане и кацане е изнесена на 210 м северно от предишната, а източният край на дългото 3600 м съоръжение прехвърля коритото на река Искър по специално изграден мост. Допълнително са изградени нови скоростни и свързващи пътеки за рулиране, които осигуряват 25 самолетни движения на час при висока степен на безопасност. Аеронавигационното оборудване на пистовата система осигурява възможност за кацане в условия на намалена видимост при Категория IIIA по стандарти на ИКАО.

Изградените две антиобледенителни площадки създават условия за централизиране на тези процедури през зимния сезон, което е елемент от цялостната стратегия на Летище София по опазване на околната среда и намаляване на вредните влияния от летищните дейности.

Гражданско летище за обществено ползване София се управлява и стопанисва от „Летище София” ЕАД, в което държавата е едноличен собственик на капитала.

„Летище София” ЕАД притежава лицензи за:

- летищна администрация;
- летищен оператор и
- оператор по наземно обслужване.

Летище София осигурява всички необходими мерки за :

- гарантиране параметрите на безопасността и сигурността;
- подобряване нивото и качеството на обслужване;
- прилагане на всички национални и международни стандарти при пълно съответствие;
- спазване на стандартите, изисквани от всички превозвачи, опериращи до/от летище София.

#### **Търговски дейности, осъществявани на Летище София**

На Летище София се извършват и много други съпътстващи дейности като:

- За удобство на пътниците на Летище София са открити магазини за безмитни и „travel-retail” продажби в двата пътнически терминала, които предлагат широк спектър от продукти и услуги;
- Летище София осигурява модерни рекламни съоръжения, стратегически разположени на най-атрактивните места в терминалите и извън тях, което прави рекламните кампании високо ефективни;
- Летище София разполага с паркинг за автомобили находящи се на терминалите на летището.

#### **ЛЕТИЩЕ БАЛЧИК**



С Решения на Министерския съвет от Министерството на отбраната, поради отпаднала нужда е отнето правото на управление върху имот - публична държавна собственост, намиращ се в област Добрич, община Балчик, гр. Балчик. представляващ летище с площ 3 736 531 кв. м, застроен със 106 сгради с обща застроена площ 43 178 кв. м и прилежащата инфраструктура, и описаният имот е предоставен безвъзмездно за управление на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за нуждите на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”.

Със същите решения военното летище е определено за гражданско летище за обществено ползване и предоставено за ползване на „Летище София” ЕАД, което извършва дейностите по експлоатация, управление и поддържане на имота. В тази връзка е възложено на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да сключи договор за ползване с „Летище София” ЕАД по реда на чл. 43д<sup>1</sup> от Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ).

Военновъздушните сили запазват правото си на управление върху самостоятелни обекти на територията на летището.

Бившето военно летище Балчик предстои да започне да функционира със статут на гражданско летище за обществено ползване.

## **ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ГАРИ**

### **ЖЕЛЕЗОПЪТНА ГАРА ВАРНА**

Железопътна гара Варна е сред възловите гари в България (същевременно и крайна) с направления до София, отделни направления до Карнобат, Русе, Пловдив, Плевен, Шумен и др. От гарата отпътуват влакове във всички направления в страната, като най-използвани са тези за София и Пловдив.

Съгласно данни за 2011 год. броят на заминаващите пътници от гара Варна е около 624 400. Среднодневният брой на заминаващите пътници от гара Варна е 1 710 души. Почти същият е и броят на пристигащите пътници. Въпреки наблюдавания за последните три години (2009 – 2011 год.) спад на броя на пътуващите с около 2 – 2,5% годишно, очакванията са, че през следващите години, при подобряване на обслужването и модернизиранието на подвижния състав, броят на пътниците ще се запази на същите нива. Съществена предпоставка за последното е и относително по-ниската цена на пътуването с влак в сравнение с останалите видове масов наземен транспорт.

Железопътна гара Варна се намира в непосредствена близост до Морска гара „Варна” и Пристанище „Варна”. За разлика от много други български градове, тя е сравнително отдалечена от автогарата (около 4 км.) и от летището (10 км.) на града.

Сградата на варненската гара е била една от първите построени станции в България, тъй като от гр. Варна е тръгвала и първата ж.п. линия в България между гр. Варна и гр. Русе, която е била открита на 26 октомври 1866 год. Между 1883 год. и 1885 год. през ж.п. гара Варна е минавал и известният “Ориент Експрес”.

Променената геополитическа обстановка в края на ХХ век създава възможността Варна да се превърне в основен транспортен, комуникационен и бизнес център в региона. От трасетата на европейските транспортни коридори, приети на Паневропейската транспортна конференция на остров Крит през 1993 г., през Варна преминава Еврокоридор № 8 (Адриатическо море – Скопие – Варна – Черно море). Освен това Варна представлява важен възел за връзка на еврокоридор № 7 (река Дунав) с Черно море чрез ж.п. и пътната връзка Варна – Русе.

Проектът за развитие на Общоевропейския Транспортен Коридор № 7 (Вльора/Дурас – Тирана – Скопие – София - Бургас/Варна - Потти) е от съществено значение за бъдещото развитие на Варна не само в национален, но и в международен план. Транспортният коридор има важна интегрираща функция за Балканския регион, като свързва Адриатическо море (през Албания, Македония и България) с Черно море. В стратегически план позициите му са изключително привлекателни с връзките на запад към страните от Южна Европа и Северна Африка и на изток към региона на Кавказ и Средния Изток, Китай, Русия и Украйна.

<sup>1</sup>Чл. 43д от Закона за гражданското въздухоплаване

„Едноличните търговски дружества с държавно имущество ползват гражданските летища за обществено ползване - публична държавна собственост без концесия. Условиата и редът за ползването на гражданските летища за обществено ползване-публична държавна собственост, от еднолични търговски дружества с държавно участие в капитала се определят с договор, сключен между министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и едноличното търговско дружество.”



Проектът представлява реализация на пътен и железопътен коридор между Адриатика (пристанищата Дурас и Вльора в Албания) и Черно море (пристанищата Бургас и Варна в България, Поти в Грузия, Новоросийск в Русия и Иличовск в Украйна). Железопътният коридор се развива в посока запад - изток, като има връзка с коридори №№ 4,9 и 10, което прави възможен излазът към други големи пристанища на Балканите – Солун, Истанбул, Александруполис, Русе.

Съгласно Общия устройствен план на гр. Варна е предвидено железопътната гара да се запази като пътническа. Товарната ж.п. гара е предвидено да се изнесе в западна посока, като се обвърже с контейнерно - пристанищната дейност.

Местоположението на ж.п. гара Варна и обвързаността ѝ с европейските транспортни коридори предоставят възможност за развитието на ж.п. гара Варна като модерен пътнически транспортен възел, осигуряващ безконфликтно съчетание на отделните видове пътнически превози – железопътен, шосеен, воден и въздушен.

Ж.п. гара Варна се намира в близост до морския бряг, недалеч от Морската гара, Морската градина и пристанището. Непосредствено до гарата и гаровия площад се намират 3 спирки на масовия градски транспорт - автобусен и тролейбусен.

Приемното здание на Централна ж.п. гара Варна е регистрирано като единична недвижима архитектурно-строителна ценност от местно значение.

Територията на ж.п. гара Варна включва поземлен имот със сградите и строителните съоръжения, построени върху него, с обща площ 6 261 кв.м., начин на трайно ползване „за железопътна гара“ и местонахождение в гр. Варна, район Одесос, площад „Пенчо Славейков“ № 1.

### *Приемно здание гара Варна*



В периода 2004 - 2005 год. е извършено реконструиране на сградата на гарата и на площада около нея. Напълно реконструирана е покривната конструкция, подменени са електрическите, отоплителната, вентилационната и В и К инсталациите, боядисана е фасадата и е ремонтирана часовниковата кула. Напълно преустроени са чакалнята, билетните каси, центърът за предварителна продажба на билети, кафенето (намира се на втория етаж и е обособено като галерия) и административните помещения. Монтирана е система за видеонаблюдение. В границите на обновената гара се предлагат различни услуги, включващи обществен интернет център, павилиони за вестници и цветя, туристически и информационни бюра, създадени са и условия за ползване на гаровия

комплекс и от лица в неравностойно положение. Обновената сграда е открита е на 25 май 2005 год.

Приемното здание на гара Варна е обявено за единичен паметник на недвижимото културно наследство от местно значение. Декларирана е като паметник на културата с писмо № 414 от 4.02.1982 год. на Национален институт за паметници на културата.

По данни на Националния статистически институт за първото шестмесечие на 2011 г. са превозени общо 11 916 000 пътници, а за второто шестмесечие на 2011 год. са превозени 10 842 000 пътници. По информация на същия източник делът в пътническите превози на ж.п. гара Варна е 9 % или дневно (при отчитане на неравномерността на пътникопотока) през последната преминават около 5 600 души.

За предоставяне на концесия са предвидени и други обекти на железопътната инфраструктура – железопътни гари и участъци, по които не се предвижда да бъдат изпълнявани ремонтни дейности със средства на ОП „Транспорт“ като:

- Централна ж.п. гара Русе - пътническа;
- Централна ж.п. гара стара Загора;
- Централна ж.п. гара Плевен;
- Централна ж.п. гара Казанлък;
- Централна ж.п. гара Горна Оряховица;
- Централна ж.п. гара Благоевград и др.

**Приложение 2.**

*Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията*

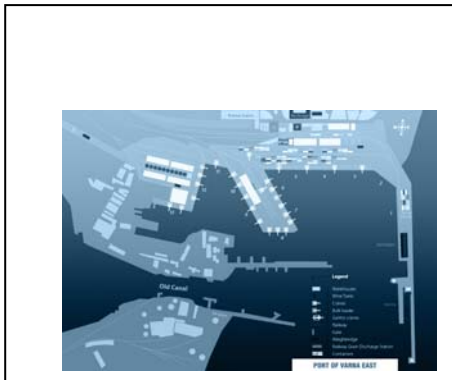
## ПРОГРАМА

за концесионната дейност  
на Министерството на транспорта, информационните  
технологии и съобщенията

### ПРИОРИТЕТНИ ОБЕКТИ:

#### **А. Пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна.**

В действителност пристанище Варна-запад е в продължение на 22 км навътре в сушата и предлага 50 км брегова ивица, годна за изграждане на дълбоководни пристанищни терминали. В тази връзка, Варненското пристанище е аналог на западноевропейските атлантически пристанища, развити в дълбочината на сушата (Хамбург 117км, Антверпен 87км, Лондон 76км, Ротердам 32км). Каналът Варна - Девня е дълъг 22км. и съкращава с 2 дни пътя на морския превозвач до р. Дунав.



**Пристанищен терминал „Варна-Изток“** се намира в южната част на гр. Варна на територия от 347,092 дка. Състои се от 13 корабни места за обработка на товари и Морска гара с 1 пасажерско к.м., на която се обслужват пътници. На територията на Пристанище Варна Изток обичайно се обработват насипни, генерални товари и контейнери. Налични са 33,6 дка открити складове и 26,5 дка закрити складове. Разполага с кейова механизация и други мобилни пристанищни тилови машини. Има изградена жп връзка с националната железопътна мрежа. Изградено е вагоноразтоварище за зърнени товари. Максималната безопасна дълбочина е 11,30 м (11,50 м с отбивачки) на 7 к.м., а минималната безопасна дълбочина е 5,80 m на 2 к.м. (с отбивачки 6,10 – спомагателен флот), 5,80 m (от пушка 132 до пушка 134 – 40 m) на 13 к.м., допустимо безопасно газене на входа на пристанището 11,80 m.

**Пристанищен терминал Варна-запад**, части от пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна.



**Пристанищен терминал Варна-Запад** е разположен в западния край на Белославското езеро, южно от гр. Девня. Портът притежава съвременни технологични линии за претоварване на сода, хим.торове, цимент, въглища, руди, фосфорити, кварцов пясък и течни химикали. Всички корабни места и магазини са свързани с националната железопътна мрежа. Повечето от кейовете на пристанищния терминал са

многофункционални и се използват за различни генерални товари: сода, хим.торове, цимент в торби и биг-бегси, метали, оборудване, дървен материал и др. За обработката на изключително тежки товари и палети терминалът разполага с 2 стотонни мобилни крана. Три магазини – 3, 5 и 6 с обща площ 30 000 м<sup>2</sup> са обичайното място за съхранение на генерални товари в пристанището.

**Пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна** е построен през 1978 година на южния бряг на Белославското езеро. Общата територия на комплекса е 1 007 декара с разстояние от акваторията на пристанището до указателна табела „Граница на гарата” 5 километра. Разположен е на 22 км западно от Варна като на южната страна на Аспарухов мост е връзката с път А5-Бургас-Турция. На 10 километра от западната страна на комплекса е връзката с път А2. Фериботен комплекс Варна с възможността за превоз на автомобили с корабите обслужващи линията Варна-Иличевск-Поти/Батуми е част от трасето на Европейски път Е70 – Ла Коруня (Испания)-Поти(Грузия). Връзката с железопътната мрежа на България се осъществява чрез гарите Синдел разпределителна и Разделна. Фериботен комплекс Варна е уникално транспортно съоръжение-железопътен фериботен терминал-един от най-късите и евтини пътища, през които се осъществява директна железопътна връзка между Европа и държавите от Централна и Средна Азия.

Пристанищен терминал Фериботен комплекс – Варна, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна е обект – публична държавна собственост, предоставен за управление на ДП „Пристанищна инфраструктура”. „БДЖ” ЕАД изпълнява функциите на пристанищен оператор и извършва пристанищните услуги, за които е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения.

Фериботен терминал–Варна разполага с две корабни места, оборудвани с подемно - преходни мостове с по пет коловоза на междурелсие 1520 мм. Фериботния терминал има възможности за обработка на ферибот със 108 вагона за 10 часа и ферибот с 45 вагона за 2 часа, за едновременна обработка на два фериботни кораба и приемане на два типа кораби- с ширина 26м и 22 м.

### **Пристанищен терминал за обработка на опасни товари**

Пристанищният терминал за обработка на опасни товари ще се изгради в непосредствена близост с Пристанище Варна-запад. Терминалът ще бъде специализиран за обработка на течни товари. В този смисъл терминалът ще даде възможност за разширение на услугите, които предоставя Пристанище Варна-запад.

Дейностите, свързани с работата на терминала – приемане, съхранение и експедиция на различни видове вносни и износни товари са:

- товарене, разтоварване на течни товари от кораби, авто и ж.п.цистерни;
- складиране и съхранение на товарите, вкл.под митнически контрол;
- експедиция.

### **Пристанищен терминал „ТЕЦ Езерово“**

Пристанище ТЕЦ-Езерово е разположено в близост до централата в началото на канал 2. Построено е за осигуряване на хранването с въглища на ТЕЦ "Варна". Разполага с 600 м кей с дълбочина до 13 м и е специализирано за разтоварването на въглища и транспортирането им до централата. Оборудвано е с портални пристанищни кранове, складово стопанство с козлови грайферни кранове и система от ГЛТ за транспортиране на товари до ТЕЦ "Варна".

#### **Пристанищен терминал „Петрол“**

Площадката на Пристанище "Петрол" е разположена на южната страна на Острова между стария и новия канал. Граничи на запад с КРЗ "Одесос", на изток с Меласова база.

Петролната база е изградена през 1938-1940 г., а пирсове № 1 и № 2 съответно през 1962 и 1964 г. През 1984-1986 г. пирсове са били реконструирани. Пирс № 3 е въведен в експлоатация през 1985 г.

Пристанище Петрол е обработвало до 2.5 мил.т.товари годишно. През 2003 г. пристанището внася над 60000 т течни горива и масла.

#### **Пристанищен терминал „Дълбоководен контейнерен терминал“**

Предоставянето на възможността за изграждане на дълбоководен контейнерен терминал, интермодален терминал, нови терминали без ограничение в дълбочината по бреговете на Варненско и Белославски езера с интегрирани индустриални зони, дълбоководен канал по цялото протежение до досегашното пристанище Варна запад не е проект само на град Варна. Той ще окаже огромно влияние върху икономическото развитие на целия регион, ще превърне Варна-запад в най-важното пристанище в Черно море.

#### **Пристанищен терминал „Зърнен терминал“**

Влагането на значителни средства за изнасянето на пристанищните функции на залива във Варненско и Белославско езера, прокарването на ж.п. линиите и възможността за изграждане на изключително удобен и комплексен мултимодален терминал без ограничение в териториите са предопределили разширяването на промишлената зона на Варненския регион на запад. Разработеният Генерален план на пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна включва и изграждането на съвременен зърнен терминал на северния бряг на Варненското езеро.

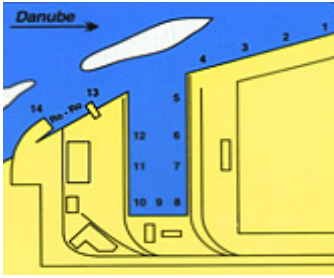
#### **Мултимодален терминал „Варна“**

Една от най-сериозните и трудни задачи за бъдещото стратегическо развитие на Индустриална зона Варна-запад е ситуирането и резервирането на терени за изграждането на редица съоръжения на сухоземния и морски транспорт в града, свързани с изграждането и перспективното развитие на мултимодален терминал. Предвиденото му изграждане следва да осигури интегрирането на сухоземния, въздушен и морски транспорт в региона в качеството му на опорен пункт на Общоевропейския транспортен коридор № 8 (Фиг. 3), като ситуирането на мултимодалния терминал ще бъде в тясна връзка с изнасянето на пристанищните дейности от пристанищен терминал Варна-изток и бъдещото развитие на Варненската индустриална зона на запад.

### **Б. Пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе.**

**Пристанищен терминал „Русе-изток“.** Пристанищен терминал „Русе-изток“, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе, е обект – публична държавна собственост, с разположение на км. 489-490 по р. Дунав, и представлява поземлен имот с идентификатор 63427.8.1160, находящ се в „Източна промишлена зона“, гр. Русе с обща площ от 803 000 кв.м. съгласно Акт за публична държавна собственост № 2061 от 17.12.2002 г. (По актуални кадастрална карта и кадастралните регистри, одобрени със Заповед РД-18-91/15.12.2007 г. на изпълнителния директор на АГКК, общата площ на имота възлиза на от 779 191 кв.м.).

Пристанищен терминал „Русе-изток“ е най-голямото пристанище в българския участък на р. Дунав. То е единственото речно пристанище в България, където при високи нива на водите на р. Дунав могат да бъдат приемани и обработвани речно-морски кораби.



Пристанището има технически капацитет за обработка на голямотонажни единици до 64 т. Възможна е обработката и на товари с по-голямо тегло или нестандартни размери, с помощта на 100-тонен плаващ кран.

В пристанищен терминал „Русе-изток“ се обработват всички видове товари, включително едрогабаритни товари и техника.

На концесионна площ от 803 000 кв.м. пристанищният терминал разполага с:

1. 14 корабни места
2. дълбочина на лимана при кота 0 – между 1 и 2 м. за различните корабни места
3. 18 крана с максимална товароподемност от 5 до 32 тона
4. 196 300 кв.м. складови площи:
5. 15 800 кв.м. закрита складова площ
6. 180 500 кв.м. открита складова площ
7. Връзка с жп и автотранспортна мрежа на България

Пристанищният терминал разполага с голяма резервирана площ за бъдещо развитие. В разработения Генералния план за развитие на пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе са предвидени територии от пристанищен терминал „Русе-изток“ за изграждане на зърнен и контейнерен терминали.

С предоставянето на концесия се очаква значителен размер на инвестициите, които биха могли да бъдат реализирани в обекта на концесията при неговото управление, поддържане и развитие за срока на предоставената концесия, при които концесионерът поема изцяло на свой риск разходите за инвестиции по частично разширение, частична реконструкция, частична рехабилитация или ремонт на обекта на концесията и/или за подновяване и модернизирание на някои от съществуващите активи (подобекти) в рамките на общата забрана за промяна предназначението на обекта на концесията.

**Пристанищен терминал „Русе-център“** център е част от най-голямото дунавско пристанище, в българския участък на река Дунав. Разположен е в централната част на гр. Русе от км 494.5 км до 495.8 км. от устието на река Дунав. Терминалът разполага с един действащ понтон и две корабни места, които не са оборудвани с плаващи съоръжения за достъп към брега и не се експлоатират. Крайбрежната градска алея е единствения достъп до понтона за автомобили. На територията на Терминала функционират контролни органи – ГКПП и Дирекция „Морска администрация“-Русе. На Територията на терминала са разположени складови бази и такива за търговия, които не се управляват от „Пристанищен комплекс - Русе“ ЕАД. По границата на терминала е изградена ограда, която граничи с ж.п. линията минаваща по дължината на кея.

**Пристанищен терминал „Зимовник-Русе“.** Обектът е разположен по крайбрежието на р. Дунав от р. км 491.000 до р. км 491.600 в чертите на гр. Русе. Първият и втори етапи от строителството са реализирани заедно по програма ФАР в периода 2002 -2004 г. В двата етапа са построени вертикална кейова стена с дължина 566 m и височина 12,70 m. Изградени са кейови площадки, като зад надстройката на стената същите са с асфалтово покритие. Изпълнен е пътен подход до градската пътна мрежа и драгиране на акватория, прилежаща към вертикалната кейова стена с осигурена дълбочина 2,5 метра при воден стоещ „0“ на пегела Русе. Двете фази са приети с разрешение за ползване през м. декември 2006 г.

Третият етап стартира през м. декември 2004 г., като включва изпълнение основно на външната преградна (защитна) дига на обекта. Изпълнени са около 75 % от СМР за етапа, като остава частичното му доизграждане от 2,60 m по височина до кота 21.90. Етапът е спрял с Акт за установяване състоянието на строежа при спиране на обекта на 26.07.2011 г.

С изграждането на пристанищния терминал се очаква значителен размер на инвестициите, които биха могли да бъдат реализирани в обекта на концесията при неговото доизграждане, въвеждане в пълна експлоатация, управление, поддържане и развитие за срока на предоставената концесия, при които концесионерът поема изцяло на свой риск разходите за инвестиции по доизграждане, въвеждане в експлоатация и поддръжка в експлоатационна годност на обекта на концесията за времето на експлоатация.

#### **Пристанищен терминал „Фериботен терминал Силистра“**

Пристанищният терминал е предназначен за обработка на ро-ро товари и поща, пътнически услуги и морско-технически услуги. Площта му е 65 189 кв.м.

#### **Пътнически терминал Силистра**

Пристанище Силистра е обособено като пътническо пристанище и в близкото минало е поддържало целогодишно регулярна линия Силистра – Рени – Измаил – Силистра. То е разположено на км.375 от устието на р.Дунав. Кейовата му стена е с дължина 300 метра.

Пристанище Силистра разполага с площ от 16 320 м<sup>2</sup>, паркинг от 900 м<sup>2</sup>, 2 понтона за приемане на пътнически кораби, дълбочина на лимана от 1 м и 2 м при воден стоеж „0” на пегела на гр. Силистра и връзка с автотранспортна мрежа на България.

**Пристанищен терминал „Тутракан“.** Пристанищен терминал Тутракан, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе е разположен на р. Дунав от речен км. 432,680 до речен км. 432,530.

Терминалът има 1 бр. плаващ понтон за обслужване на пътници и кораби с размери 22 x 8 м. за швартоване на речни кораби (година на производство 1962 г.).

На територията на терминала няма закрити складове за съхранение на товари. Има открити складове с площ 3 500 кв.м. Те са предназначени за насипни и генерални товари, които позволяват временно съхранение на открито. Няма складове за течни товари и няма други специализирани складове.

Наличните устройствени характеристики на обекта на концесия, като съвкупност от територия, инфраструктура и съоръжения позволяват на Пристанищен терминал Тутракан да **обработва насипни и генерални товари и да обслужва пътници.**

Пристанищен терминал Тутракан няма железопътно коловозно развитие и не е свързан с националната железопътна мрежа.

На територията на Пристанищен терминал Тутракан има действащ подходен път, който е с ширина 7 м. Настилката на пътя е асфалтова.

С модернизацията и разширението на пристанищния терминал се очаква да се създадат предпоставки за повишаване ръста на икономиката на страната и региона, както и до развитие на водния транспорт, като най-евтин и екологично чест транспорт.

### **В. Пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас.**

#### **Пристанищен терминал „Бургас изток“**

В Терминал Изток се обработват предимно генерални товари - метали, дървесина, хартия, храни, скрап, машини и др. По експлоатационни причини често се обработват и насипни товари- въглища, сяр, каолин, захар, амониев нитрат и малки партиди концентрати.

Терминал Изток е много лесно достъпен от към открито море. Дълбочината по протежение на кейовите места варира от 6,60 м до 9,70 м.

**Пристанищен терминал “Терминал 1 - за наливни и генерални товари”** е разположен на западната страна на изградения вече източен вълнолом и ще разполага с 4

бр. корабни места с обща дължина 750 м. Годишният му капацитет ще бъде 1 млн. тона, включващ: генерални товари – метали и метални изделия и течни - горива и химикали.

#### **Пристанищен терминал “Терминал 3 - Ро-Ро и фериботен”.**

Предназначен е за обслужване на фериботна линия и ро-ро кораби. За целта е предвидено изграждане на 1 бр. фериботно гнездо и две корабни места за приставане на ро-ро кораби със съответните жп коловозни групи и паркингови и контролно гранични зони. След окончателното му завършване годишният капацитет на терминала ще е 1 300 000 тона.

#### **Изграждане на Южен преграден мол с прилежащи пристанищни терминали**

Въпросът за вълновата защита и навигационната сигурност на подходния канал и отделните пристанищни акватории в пристанище “Бургас запад” не е решен комплексно, което обяснява строителството на локални оградителни съоръжения като това на “Бургаски корабостроителници” и вълнозащитни дамби и ограждения, като тези на „Транстрой” АД. Под въпрос е и вълновата защита на нови терминали с източно изложение като терминал 2В и терминал 4 (контейнерен).

**Пристанищен терминал “Терминал 2В - за генерални товари”** е разположен на източната страна на изградения вече Терминал 2А и ще разполага с 3 бр. корабни места с обща дължина около 700 м. Предназначен е за обработка и съхранение на генерални товари. За целта е предвидено изграждане на закрити и открити складове със съответните авто и ж.п. подходи.

#### **Пристанищен терминал “Терминал 4 - контейнерен терминал”.**

Той ще представлява разширение на съществуващия Западен терминал на Пристанище Бургас. Предвидени са четири корабни места с обща дължина около 880 метра. Максималният му годишен капацитет е прогнозиран за 410 000 TEU.

За инвестиционно предложение за обект „Разширение на Пристанище Бургас - изграждане на Контейнерен терминал 4” е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), в резултат на която е издадено Решение 5-5/2008 г. на министъра на околната среда и водите за одобряване осъществяването на инвестиционното предложение.

#### **Г. Пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин.**

**Пристанищен терминал “Видин - център”** е част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин, обект – публична държавна собственост. Разположено в централната градска част от км 789.900 до км 791.300 върху площ с размер на 17 дка. Разполага с кейова стена с дължина 1440 метра наклонен тип. Пред нея са монтирани четири понтона за приемане и бункероване на български и чуждестранни кораби за входни и изходни контроли. Съществуващата сграда на речна гара е ситуирана с добра функционалност в комуникационните връзки между трите пътнически транспортни обекта в града, а именно: ж.п. гара, автогара и речна гара, създавайки къси пътища за пристигащи и заминаващи пътници, без необходимостта от допълнителен автотранспорт.

#### **Д. Летище Пловдив**

**Летище Пловдив** е разположено на 10 км. от втория по големина в България град – Пловдив, на три километра от пътя Пловдив – Асеновград и в непосредствена близост до ж.п. линията между същите градове, до международната магистрала София - Бургас и София – Истамбул, в средата на три гранични пункта – Турция, Гърция и Югославия. Съгласно генералния план на Летище Пловдив е предвидено построяване на карго



терминал /няма специализиран такъв/, втори пътнически терминал, нов склад за горивосмазочни материали, нова сграда на противопожарната служба. Съществува възможност за удължаване на ПИК с 400м. в източна посока, с което общата и дължина да стане 2900м. През 1997 г. Беше разработен проект за това удължаване но то не е реализирано поради липса на финансиране.

### **Е. Летище Горна Оряховица.**

**Летище Горна Оряховица** е в непосредствена близост до един от важните жп. възли в България - Горна Оряховица. ЖП Гара Горна Оряховица осигурява 24 часови връзки до и от най-големите градове в България. На ЖП Гара Горна Оряховица се обслужват и международни влакови линии, създаващо благоприятни условия за връзки със други страни.

Летището се намира и до една от важните транспортни връзки, където Главен път Е772 /София – Варна/ пресича Главен път Е85.

Летище Горна Оряховица има защитен и издаден Лиценз за летищен оператор № 05 от 18.01.2005 г.

### **Ж. Летище София**

**Летище София** е най-голямото международно летище в страната, което разполага с капацитет от над пет милиона пътници годишно. Летище София заема особено и съществено място в инфраструктурната система на България - обслужва столицата и областта, региона с най-силно развитата икономика в страната, и е най-удобното летище на два значителни национални зимни курорти - Банско и Боровец. Перспективата е летището да се развие като логистичен център на Балканите, с привличане на транзитни пътници от страните на Близкия и Среден изток, Закавказието и Централна Европа, като за целта е необходимо да се изготви и реализира инвестиционна програма, насочена към подобряване на качеството, обхвата и ефективността на летищните услуги, предоставяни на авиокомпаниите и пътници, както и модернизация на техническите съоръжения и оборудване.

Към момента летище София разполага с два терминала.

### **З. Летище Балчик**

**Летище Балчик.** С Решения на Министерския съвет от Министерството на отбраната, поради отпаднала нужда е отнето правото на управление върху имот - публична държавна собственост, намиращ се в област Добрич, община Балчик, гр. Балчик. представляващ летище с площ 3 736 531 кв. м, застроен със 106 сгради с обща застроена площ 43 178 кв. м и прилежащата инфраструктура, и описаният имот е предоставен безвъзмездно за управление на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за нуждите на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.

Със същите решения военното летище е определено за гражданско летище за обществено ползване и предоставено за ползване на „Летище София“ ЕАД, което извършва дейностите по експлоатация, управление и поддържане на имота. В тази връзка е възложено на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да сключи договор за ползване с „Летище София“ ЕАД по реда на чл. 43д от Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ).

Военновъздушните сили запазват правото си на управление върху самостоятелни обекти на територията на летището.

Бившето военно летище Балчик предстои да започне да функционира със статут на гражданско летище за обществено ползване.

### **И. Централна ж.п. гара София**

**Централна гара София** (Гара София) е основната пътническа железопътна гара в София и най-голямата жп гара в България. Първоначалната сграда на гарата е открита на 1 август 1888 г. Старата сграда на гарата е напълно разрушена на 15 април 1974 г., а новата е открита на 6 септември 1974 г. Средно по 10 910 пътници ползват 166 влака (84 пристигащи и 82 заминаващи) всеки ден. Приемната сграда на гарата има 5 блока с 2 подземни и 3 надземни етажа с 365 помещения. Разположените по дължина паралелно 36 Х-образни колони, върху които лежи покривната конструкция, са съчетани с алуминиева дограма, стъкло и бял мрамор. Монтирани са 24 ескалатора, внесени от Русия, осигурено е парно отопление и климатична инсталация, внедрени са билетопечатащи машини. Гарата разполага с 6 покрити перона и чакални с 500 места за сядане. Гарата разполага с 30 билетни каси, 5 светлинни табла, 2 стационарни табла за разписание и 2 табла, отразяващи временните промени в графика на движение на влаковете.

### **Й. Ж.П. гара Подуяне**

През 1948 г. се пуска първият етап от построената **гара Подуяне**-разпределителна като по този начин се разделя пътническата от товарната работа в гара София. Тогава именно гара София е наречена Централна. Маневрената дейност в Софийския ж.п. възел се извършва на гара Подуяне-разпределителна, поради това, че гарата има добра техническа съоръженост и е разположена на международния жп коридор Запад - Изток.

### **К. Централна ж.п. гара Варна**

**Железопътна гара Варна** е сред възловите гари в България (същевременно и крайна) с направления до **София**, отделни направления до **Карнобат**, **Русе**, **Пловдив**, **Плевен**, **Шумен** и др. От гарата отпътуват влакове във всички направления в страната, като най-използвани са тези за София и Пловдив.

Железопътна гара Варна се намира в непосредствена близост до Морска гара „Варна” и Пристанище „Варна”. За разлика от много други български градове, тя е сравнително отдалечена от **автогарата** (около 4 км.) и от **летището** (10 км.) на града.

Сградата на варненската гара е била една от първите построени станции в България, тъй като от гр. Варна е тръгвала и първата ж.п. линия в България между гр. Варна и гр. Русе, която е била открита на 26 октомври 1866 год. Между 1883 год. и 1885 год. през ж.п. гара Варна е минавал и известният “Ориент Експрес”.

Съгласно Общия устройствен план на гр. Варна е предвидено железопътната гара да се запази като пътническа. Товарната ж.п. гара е предвидено да се изнесе в западна посока, като се обвърже с контейнерно - пристанищната дейност.

Местоположението на ж.п. гара Варна и обвързаността ѝ с европейските транспортни коридори предоставят възможност за развитието на ж.п. гара Варна като модерен пътнически транспортен възел, осигуряващ безконфликтно съчетание на отделните видове пътнически превози – железопътен, шосеен, воден и въздушен.

Сградата е паметник на културата от национално значение.

### **Л. Други обекти на железопътната инфраструктура**

- Централна ж.п. гара Русе - пътническа;
- Централна ж.п. гара стара Загора;
- Централна ж.п. гара Плевен;
- Централна ж.п. гара Казанлък;
- Централна ж.п. гара Горна Оряховица;
- Централна ж.п. гара Благоевград и др.

#### **IV. Контрол по изпълнението на сключените и влезли в сила концесионни договори:**

- **Гражданско летище за обществено ползване Бургас и гражданско летище за обществено ползване Варна** – Концесионер е FRAPORT AG Frankfurt Airport Services Worldwide – Германия и „БМ Стар” ЕООД, България („Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт” АД). Договорът е сключен на 10.09.2006 г. за срок от 35 години и е в сила от 10.11.2006 г. Размерът на инвестициите съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия е 403 149 084 лв. Размерът на фиксираната част на концесионно плащане за срока на концесията съставлява 19.2% от по-високата от стойностите на общият размер на приходите на **КОНЦЕСИОНЕРА** от всички дейности, свързани с ползването на Летищните активи през текущата година и общият размер на приходите от всички Летищни такси за двете Летища и приходите от Плащанията, свързани с летищата, коригиран с приложимия за съответния период инфлационен индекс.

- **Пристанищен терминал Балчик, териториално обособена зона от пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна** – Концесионер е „Порт – Балчик” АД, Добрич – дружество, регистрирано с решение № 1576/22.07.2005 г. по фирмено дело № 847/2005 г. по описа на Добричкия окръжен съд. Договорът е сключен на 14.12.2005 г. за срок от 25 години и е в сила от 25.05.2006 г. Размерът на инвестициите съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия е 3 474 800 лв. Размерът на фиксираната част на концесионното плащане за срока на концесията е 7 065 436 лв.

- **Пристанищен терминал Леспорт, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна** – Концесионер е „Пристанище Леспорт” АД – дружество, регистрирано с Решение от 15.03.2005 г. на Варненския окръжен съд (ВОС), Фирмено отделение, по фирмено дело № 770/2005 г. по описа на ВОС, със седалище и адрес на управление в гр. Варна. Договорът е сключен на 08.05.2005 г. за срок от 30 години и е в сила от 30.05.2006 г. Размерът на инвестициите съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия е 129 010 000 лв. Размерът на фиксирана част на концесионно плащане за срока на концесията е 35 204 940 лв.

- **Пристанищен терминал „Бургас изток-2”, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас** – Концесионер е „БМФ ПОРТ БУРГАС” ЕАД. Договорът е сключен на 08.09.2011 г. за срок от 35 години и е в сила от 01.01.2012. г. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 100 310 260 €.

- **Пристанищен терминал Свищов, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе** – Концесионер е „Драгажен флот – Истър” АД. Договорът е сключен на 15.02.2007 г. за срок от 31 години и е в сила от 21.04.2007 г. Размерът на инвестициите, съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия е 19 227 000 лв. Размерът на фиксирана част на концесионно плащане за срока на концесията е 12 550 561 лв.

- **Пристанищен терминал Оряхово, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом** – Концесионер е „Слънчев дар” АД, Варна. Договорът е сключен на 04.07.2007 г. за срок от 25 години и е в сила от 23.06.2008 г. Размерът на инвестициите съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия е 2 400 000 лв. Размерът на фиксирана част на концесионно плащане за срока на концесията е 250 000 лв.

- **Пристанищен терминал Сомовит, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе** – Концесионер е „Октопод – С” ООД. Договорът

е сключен на 28.05.2009 г. за срок от 22 години и е в сила от 01.08.2009 г. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 6 445 000 лв.

- **Пристанищен терминал Видин-север и Фериботен комплекс Видин, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин** – Концесионер е „Параходство Българско речно плаване” АД. Договорът е сключен на 20.08.2010 г. за срок от 30 години и е в сила от 20.10.2010 г. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 16 039 000 лева.

- **Пристанищен терминал Росенец, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас** – Концесионер е „Лукойл Нефтохим Бургас” АД. Договорът е сключен на 12.05.2011 г. за срок от 35 години и е в сила от 30.07.2011 г. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 44 200 000 €.

**През 2013 г. ще влязат в сила следните договори:**

- **Пристанищен терминал Видин юг, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин** – Концесионер е „ТЕЦ Свилоза” АД. Договорът е сключен на 06.03.2013 г. за срок от 35 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 7 087 000 лева.

- **Пристанищен терминал Бургас - запад, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас** – Концесионер е „БМФ Порт Бургас” ЕАД. Договорът е сключен на 08.03.2013 г. за срок от 35 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 34 814 000 лева.

- **Пристанищен терминал Никопол, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе** – Концесионер е „Параходство Българско речно плаване” АД, гр. Русе. Договорът ще бъде сключен за срок от 35 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 22 437 000 лева.

- **Пристанищен терминал Лом, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом** – Концесионер е „Порт Инвест” ЕООД. Договорът е сключен на 06.03.2013 г. за срок от 35 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 57 600 лева.

- **Пристанищен терминал Несебър, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас** – Концесионер е „Водмар” АД. Договорът ще бъде сключен за срок от 35 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 2 886 000 лева.

- **Железопътна гара Пловдив** – Концесионер е „Железопътна гара Пловдив” ЕООД. Договорът е сключен на 12.03.2013 г. за срок от 35 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 11 200 000 лева.

**Приложение 3.**

*Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията*

**ПЛАН – ГРАФИК**

**на дейността по предоставяне на концесии за периода 2012-2016 г.**

**2013 г.****А. Приоритетните обекти, за които Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията е стартирало подготвителни действия****1. Централна жп гара Варна**

*Срокове:* Стартирани подготвителни действия – м. май 2011 г.

Приключване на подготвителни действия – м. април/май 2013 г.

**2. Пристанищен терминал Русе-изток, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе**

*Срокове:* Стартирани подготвителни действия – м. юли 2012 г.

Приключване на подготвителни действия – м. юни 2013 г.

**3. Гражданско летище за обществено ползване София и гражданско летище за обществено ползване Балчик**

*Срокове:* Стартирани подготвителни действия – м. май 2011 г.

Приключване на подготвителни действия – декември 2013 г.

**4. Пристанищен терминал Видин-център, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин**

*Срокове:* Стартирани подготвителни действия – м. ноември 2012 г.

Приключване на подготвителни действия – м. юли/август 2013 г.

**5. Гражданско летище за обществено ползване Пловдив**

*Срокове:* Стартирани подготвителни действия – м. септември 2012 г.

Приключване на подготвителни действия – м. септември 2013 г.

**6. Пристанищен терминал Зимовник - гр. Русе**

*Срокове:* Стартирани подготвителни действия – м. ноември 2012 г.

Приключване на подготвителни действия – м. август/септември 2013 г.

**В. Обекти, за които са проведени открити процедури, предстои сключване на концесионни договори и влизането им в сила:****1. Пристанищен терминал Русе-запад, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе;****2. Пристанищен терминал Несебър, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас.****3. Пристанищен терминал Никопол, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе – предстои приемане на Решение на Министерски съвет за определяне на концесионер.**

**Г. Обекти, за които са проведени открити процедури, сключени са концесионни договори и предстои влизането на договорите в сила:**

1. **Пристанищен терминал Видин-юг**, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин.  
*Срок за влизане в сила, съгласно концесионния договор - 01 май 2013 г.;*
2. **Пристанищен терминал Лом**, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом.  
*Срок за влизане в сила, съгласно концесионния договор - 06 май 2013 г.;*
3. **Пристанищен терминал Бургас-запад**, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас.  
*Срок за влизане в сила, съгласно концесионния договор - 20 април 2013 г.;*
4. **Централна ж.п. гара Пловдив**;  
*Срок за влизане в сила, съгласно концесионния договор - 15 май 2013 г.;*

**2014 г.****Стартиране на подготвителни действия за предоставяне на концесия на:**

1. Пристанищни терминали, обособени части от пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна;
2. Пристанищен терминал „Фериботен терминал Силистра“, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе;
3. Гражданско летище за обществено ползване „Горна Оряховица“;
4. Ж.п. гара Стара Загора.

**2015 г.****Стартиране на подготвителни действия за предоставяне на концесия на:**

1. Пристанищен терминал „Бургас-изток 1“, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас.
2. Пристанищен терминал Силистра (пътнически), част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе;
3. Централна ж.п. гара Казанлък.
4. Централна ж.п. гара Русе – пътническа.
5. Централна ж.п. гара Плевен;

**2016 г.****Стартиране на подготвителни действия за предоставяне на концесия на:**

1. Пристанищен терминал „Русе център“, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе.
2. Пристанищен терминал „Тутракан“, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе.
3. Централна ж.п. гара София.
4. Железопътна гара Подуяне.
5. Железопътна гара Горна Оряховица.
6. Централна ж.п. гара Благоевград и др.