

ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ПРИСТАНИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ КАТО ЧАСТ ОТ ЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧНА МРЕЖА

Валентина Грънчарова

***Abstract:** The water transport and the ports are basic components of the logistic transport network, which put in touch the EU market with world economic. The Bulgarian ports are part of the national transport infrastructure. For development and modernization of their structure and their subsequent integration into the European multimodal transport network is necessary to work out the appropriate logical methods, ensuring effective (with minimal costs) and stable of external influence, transport.*

***Key words:** port infrastructure, transport corridors, intermodal transport network*

I. Нормативна рамка

Европейският съюз е водещата морска сила в света, особено по отношение на морския транспорт, технологиите за корабостроене, крайбрежния туризъм, морската енергия, включително възобновяемите източници на енергия и съпътстващите услуги. Корабоплаването и пристанищата са важни за международната търговия. 90 % от външната търговия на ЕС и над 40% от вътрешната му търговия минава по море. Европейското водачество в тази глобална индустрия е извън всякакво съмнение с 40% от Световния флот, 3,5 милиарда тона товари годишно и 350 милиона пътници, които преминават през европейските морски пристанища. Около 350 000 души работят в пристанищата и в свързаните с тях услуги, които взети заедно генерират добавена стойност от около 20 милиарда евро. Перспективите за двата сектора са с продължителен растеж, със световен търговски обем, който се увеличава и с разработване на корабоплаване на кратки разстояния и морски магистрали в Европа. Морският транспорт е катализатор за другите сектори, по-специално за корабостроенето и морското оборудване. Морските допълнителни услуги като застраховка, банкиране, брокерство, класификация и консулт са друга област, където Европа трябва да запази водачеството си. Изключително важно е високото ниво на защитеност на крайбрежните области и на морската среда за дългосрочния туризъм като цяло и по-конкретно за бързо разрастващия се отрасъл на екотуризма. Круиз-туризмът допринася за развитието на крайбрежните зони и островите. Развлекателната индустрия за гребане се радва на стабилен растеж през последните няколко години и предвижданията изтъкват 5-6% годишен ръст в рамките на ЕС. Седмата рамкова програма (FP7) на ЕС за развитието на изследванията и технологиите отделя специално внимание на приоритетните научни области, като например морските изследвания и технологиите, като целта е да се увеличат сътрудничеството и интеграцията на морските изследвания.

Зелената книга е основа на интегрираната морска политика на ЕС, която има за цел да гарантира стабилна основа за управление на моретата и океаните, позволявайки развитието на уравновесени и съгласувани политика и действия свързани с морето. Основните принципи на зелената книга са: Обединяване на различни интереси на морска територия с цел създаване на подобри условия за инвестиране и развитие на икономиката; Развитие на морското стопанство по начин, гарантиращ защита на околната среда; Развитие на научните изследвания, иновациите и технологиите; Увеличаване на броя на работните места в ЕС, чрез инвестиране в знания и умения; Предоставяне на нови продукти и услуги с по-високо качество; Подобряване състоянието на моретата.

Бялата книга за транспорта извежда необходимостта от приоритетното развитие на водния транспорт и провежда специални политики за стимулирането му. През март тази година беше приета пътната карта на Европейския съюз до 2050 година, съдържаща 40 конкретни инициативи за следващото десетилетие за изграждане на конкурентна транспортна система, която ще увеличи мобилността, ще намали зависимостта на Европейския съюз от вноса на петрол и ще редуцира въглеродните емисии в транспортния сектор с 60 % до 2050 година. Пътната карта до 2050 г. определя различни цели и разделя пътуването на три основни вида: в рамките на града, между отделните градове и на дълги разстояния В Таблица 1 са представени основните цели при

осъществяване на междуградски пътувания и пътувания на дълги и междуконтинентални разстояния. Превозът на кратки и средни разстояния в по-голямата си част ще продължи да се извършва с товарни автомобили. На по-дълги разстояния алтернативите за намаляване на емисиите на парникови газове по пътищата са по-ограничени, затова мултимодалността на товарния транспорт трябва да стане икономически привлекателна за превозвачите. ЕС има нужда от специално разработени коридори за превоз на товари и пътници, оптимизирани от гледна точка на влиянието върху околната среда, привлекателни със своята благонадеждност, редки задръствания и ниски оперативни и административни разходи. В областта на железопътния транспорт е необходима структурна промяна, която да спомогне за конкурирането му с другите видове транспорт и да поеме значително по-голяма част от товарните превози на средни и дълги разстояния. По крайбрежието са необходими повече и ефективни входни пунктове към европейските пазари, за да се избегне ненужният трафик, прекосяващ Европа. Създаването на равностойни условия при морския транспорт в световен мащаб е належащо. ЕС трябва да се стреми заедно с ИМО и други международни организации към всеобщо използване и налагане на високи стандарти на безопасност, защита на околната среда, условия на труд и елиминиране на пиратството.

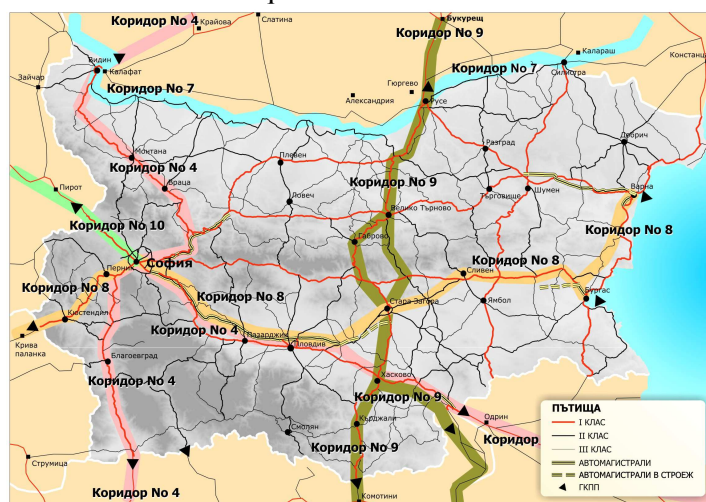
Таблица 1 Основни цели при осъществяване на различните видове транспорт

<i>Междуградски пътувания</i>	<i>Пътувания на дълги разстояния</i>
<p>1/ 50% от всички товарни превози на средни разстояния трябва да се прехвърлят от пътния към железопътния и водния транспорт;</p> <p>2/ До 2050 г. По-голяма част от пътническия превоз на средни разстояния (до 300 км и повече) трябва да се извършва с железопътен превоз;</p> <p>3/ До 2030 г. 30 % от автомобилния товарен превоз с дължина над 300 км и повече да се прехвърли към железопътен и воден транспорт, а до 2050 г. – повече от 50 %.</p> <p>4/ Осигуряване на напълно функционална мрежа от транспортни коридори в целия ЕС, осигуряване на съоръжение за ефективно прехвърляне между основните Трансевропейски транспортни мрежи (TEN-T) до 2030 г., а до 2050 г. – висококачествена мрежа с голям капацитет с съответния набор от информационни услуги;</p> <p>5/ До 2050 г. всички основни летищни мрежи да се свържат с железопътната мрежа, а всички основни морски пристанища да са свързани със системите за железопътен превоз на товари, а където е възможно и със системата на вътрешните водни пътища;</p> <p>6/ До 2020 г. да се създаде рамка за европейска мултимодална транспортна информация, управление и система за плащане на мултимодалните превози;</p> <p>7/ Да се разшири приложението на ангажирането на частния сектор в отстраняването на нарушенията, генерирането на приходи и осигуряването на финансиране за бъдещи транспортни инвестиции;</p>	<p>1/ Да доминират въздушния и водния транспорт като новите двигатели, горива и системи за управление на движението да увеличат ефективността си и да намалят вредните емисии;</p> <p>2/ Нисковъглеродните горива в авиацията да достигнат 40 % до 2020 г., а емисиите на въглероден двуокис от морския транспорт да намалят с 40 % до 2050 г. в сравнение с нивата от 2005 г.</p> <p>3/ До 2020 г. завършване на единното авиационно пространство и цялостна модернизация на въздушната система (SESAR).</p> <p>4/ внедряване на еквивалентни системи за управление на сухопътния и воден транспорт (ITS, SeaSafeNet, ERTMS, RIS);</p> <p>5/ пускане в действие на европейската глобална навигационна спътникова система (Галилео).</p>

Като високоефективни технологии, позволяващи транспортирането на унифицирани транспортни единици с оптимално използване на различните видове транспорт (автомобилен, железопътен, морски и вътрешно воден) се налагат комбинираните превози. Съществен елемент от мултимодалната система е наличието и развитието на техническата инфраструктура. Тя включва контейнерни депа и контейнерно оборудване, сухоземни контейнерни терминали, морски контейнерни терминали, развита логистична мрежа. За България съществуват потенциални

възможности за развитие на комбинираните превози, тъй като основните маршрути за вътрешни и международни превози съвпадат с направленията в българските участъци, включени в AGTC и Общоевропейските транспортни коридори. Освен това съществува регулярен и устойчив трафик на ТИР автомобили от България и страните от Близкия Изток към страните от Западна и Централна Европа, което позволява организирането на международни комбинирани превози на унифицирани транспортни единици, при високо качество на услугата, регламентиран срок на доставка, гарантиране на потребителската стойност на стоките и стимулиращи цени.

Преминаването на пет от десетте общоевропейски транспортни коридора (ОЕТК) IV, VII, VIII, IX и X през територията на България (Фиг.1) изискват огромни инвестиции за физическото интегриране на националната инфраструктура в европейската, резултат от което ще са по-добрите връзки и повишената кохезия между България и страните от ЕС. В документите на ЕС международните транспортни коридори се разглеждат като цял комплекс от наземни и водни транспортни магистрали в определено направление и със съответна инфраструктура, включваща спомагателни съоръжения, подходни пътища, гранични преходи, сервизни пунктове, товарни и пътнически терминали, системи за управление на движението. Този комплекс действа съгласно законодателните и нормативните актове, осигуряващи възможностите за превоз на товари и пътници на равнище, което се изисква в страните от ЕС.



Фиг.1 Общоевропейски транспортни коридори преминаващи през Р България

Морските пристанища играят важна роля като логистични центрове и изискват ефективни връзки с вътрешността на страната. За България над 2/3 от международната търговия във физически обеми се обслужва от водния транспорт, респективно минава през пристанищата, който факт, при силно отворения характер на българската икономика, определя ефективността на водния транспорт и пристанищата ни като един от първостепенните фактори за конкурентноспособността на българската икономика и по-специално на основните отрасли на промишлеността.

Развитието на морската индустрия трябва да заеме своето място в приоритетните задачи на нашата страна. Тези задачи могат да се формулират както следва:

- формиране на нормативно правна база, съответстваща на нормите на международното право и интересите на страната ни;
- осигуряване конкурентноспособността на морския и речен флот и създаване на условия за привличане на инвестиции и възпроизводство на основните фондове;
- създаване на условия за устойчиво попълнение с флот, контролиран от български компании и регистри;
- модернизация на съществуващия флот, съкращаване на средната възраст на корабите; контролирани от български корабоплавателни компании и строителство на нови кораби, отговарящи на международните стандарти;
- създаване на условия, стимулиращи строителството на нови кораби за българските

корабоплавателни предприятия;

- повишаване безопасността на морските превози, охрана на труда, опазване на околната среда от дейността на морския и речен флот в т. ч. въвеждане на специални лицензионни условия и изисквания.

II. Програми и проекти, свързани с интегрирането на националната транспортна система в европейската транспортно-логистична мрежа

Специфичните цели на Оперативна програма „Транспорт”(2007-2013г.) са свързани с интегриране на националната транспортна система в транспортната мрежа на Европейския съюз и постигането на баланс между отделните видове транспорт. До края на 2013 г. е предвидена реализацията на 15 проекта по 4-те основни приоритетни оси (Таблица 2):

- **Приоритетна ос 1:** Развитие на железопътната инфраструктура по трансевропейските и основните национални транспортни оси. Предвидените инвестиции са на стойност 580 млн. Евро. Бенефициент е Национална компания ”Железопътна инфраструктура”.

- **Приоритетна ос 2 :** Развитие на пътната инфраструктура по трансевропейските и основните национални транспортни оси. Предвидените инвестиции са на стойност 989,59 млн. евро. Бенефициент е Агенция ”Пътна инфраструктура”.

- **Приоритетна ос 3:** Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари.

Целта на тази приоритетна ос е да се подобрят условията за превоз и трансфер на пътници и товари при използването на повече от един вид транспорт, както и използването на екологосъобразни видове транспорт. Предвидените инвестиции са на стойност 211 млн. евро. Бенефициенти са Национална компания ”Железопътна инфраструктура” и Столична община - „Метрополитен” ЕАД.

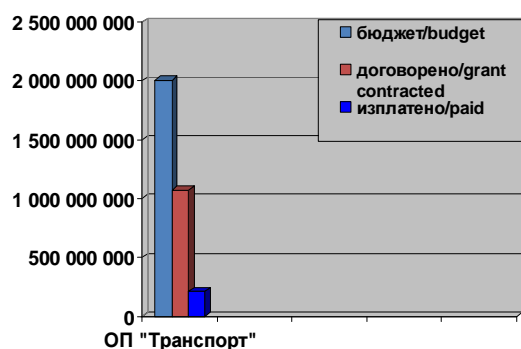
Таблица 2.Проекти по основните приоритетни оси

Приоритетна ос		Индикативен бюджет (в млн. евро)
Развитие на железопътната инфраструктура по трансевропейските и основните национални транспортни оси		
1	Модернизация на железопътната линия Видин-София	320
2	Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир(част от модернизацията на жп линията София-Кулата)	100
3	Модернизация на железопътната линия София-Пловдив	125
4	Реконструкция и електрификация на жп линията Свиленград-Турска граница	35
Развитие на пътната инфраструктура по трансевропейските и основните национални транспортни оси		
1	Изграждане на автомагистрала Струма	600
2	Модернизация на участък от път I-I(E-79)Враца Ботевград	85
3	Път (E-79) – Видин-Монтана	32
4	Изграждане на връзка на автомагистрала „Хемус” - с околновръстен път на София	32
5	Изграждане на автомагистрала”Марица” – от км 5 до км 72	208,57
6	Реновиране на пътната отсечка Кърджали - Подкова	32
Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари		
1	Строителство на интермодален терминал в гр. София	25,9
2	Разширение на метрото в гр. София	185,19
Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно-водни пътища		
1	Подобряване на корабоплаването в българо-румънския участък на р. Дунав от км 530 до км 520 Батин и от км 576 до км 560 Белене	138
2	Създаване на речна информационна система в българската част на река Дунав	15
3	Информационна система за управление на трафика (VTMIS) – фаза 3	3,85

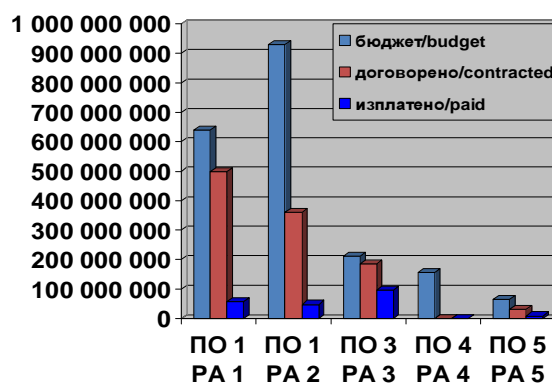
- **Приоритетна ос 4:** Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно-водни пътища, което включва следните дейности: подобряване на условията на корабоплаване по

река Дунав(приоритетна ос 18 на Трансевропейската транспортна мрежа) и изграждане и развитие на навигационните информационно системи. Предвидените инвестиции са на стойност 157 млн. евро. Бенефициенти са Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав” и Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”.

Към 31.12.2010 г. по Оперативна програма „Транспорт” са одобрени 50 проекта, с обща стойност на безвъзмездната финансова помощ 599 415,36 евро или около 30 % от бюджета на програмата, което е с 18 процентни пункта повече в сравнение с 2009 г. На фиг 2 и фиг. 3 са представени съответно Общото изпълнение на ОП “Транспорт” и изпълнението по приоритетно оси в евро към 31.05.2011 г.



Фиг.2 Общо изпълнение на ОП “Транспорт” в евро към 31.05.2011 г.



Фиг.3 Изпълнение на ОП “Транспорт” по приоритетни оси в евро към 31.05.2011 г.

III. Проекти в процес на изпълнение от ДП „Пристанищна инфраструктура”

1. По Приоритетна ос 4 на ОПТ(2007-2013 г.)

➤ **ПРОЕКТ:** Създаване на речна информационна система в българския участък на река Дунав (BULRIS)

Проектът изгражда националната част от Обща европейска мрежа за осигуряване на ефективно и безопасно корабоплаване по вътрешните водни пътища в изпълнение на Директива 2005/44/ЕС. Целта на системата е разгръщане и прилагане на хармонизирани речни информационни услуги за подпомагане на вътрешно-водния транспорт с оглед повишаване на безопасността, експедитивността на водния транспорт, опазване на околната среда и улесняване на връзката с другите видове транспорт. Актуалната информация за състоянието на фарватера и трафика ще подпомогнат значително ефективното управление на корабоплаването и ще съдействат за ограничаване на аварийните случаи. Обменът на данни за статистически и митнически нужди ще съдейства за повишаване ефективността на партньорството между различните институции. Проектът ще се реализира в три фази.

Фаза 1- Включва предварителните проучвания, проектиране на системата, разработване на тържна документация, провеждане на търг и изграждане на основната инфраструктура.

Фаза 2- Дейностите по проекта са свързани с разширяване на обхвата на услугите и системата, въвеждане на нови сензори като радари, телевизионни и термовизионни камери, автоматично измерване на нивата на реката и внедряване на нови функции на информационната система.

Фаза 3- Дейностите по проекта предвиждат разширяване на обхвата на системата като услуги и потребители, внедряване на нови върхови технологии, разработване на дългосрочни прогнози, пълно автоматизиране и моделиране на транспортните процеси в т.ч. и логистичните.

В края на август тази година успешно приключиха тестовете на подсистемите в района на Североизточна България от проекта БУЛРИС. Изпитания на пълната функционалност на интегрираната система, обхващаща 6 обекта в Русе, Силистра, Тутракан и Варна се извършиха в края на септември 2011 г и от октомври в експлоатация влезе Първата източна част от речната информационна система за река Дунав. Тя ще дава възможност за пренос на информация от и за

корабите, плаващи по реката, както и за поддържане на постоянна радиовръзка с центъра на речната информационна система в гр. Русе (РИС център–Русе). С разработения по проекта приложен софтуер ще бъде наблюдавано и управлявано корабоплаването по река Дунав, ще се разпространяват известия до корабоплавателите, по електронен път ще се извършват задължителните доклади към бреговите служби, ще има възможност за детайлно визуално наблюдение на трафика и за автоматична идентификация на плавателните съдове. Това е и основният пакет от речни информационни услуги, свързани с изпълнението на ангажиментите на Р. България по прилагането на Директива 2005/44 на ЕС и с обезпечаване на ефективен обмен на данни с останалите дунавски държави.

На 4 октомври 2011 г. беше подписан договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ в размер на 35 378 913,72 лв., като 85% са от ЕФРР, а 15 % от националния бюджет. Това е първият инфраструктурен проект, който се изпълнява по приоритетна ос 4 „Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешните водни пътища” на ОП „Транспорт”. Към днешна дата успешно са приключили тестовете на всички подсистеми и изпитанията на пълната функционалност на интегрираната система, с което първият етап на фазата е напълно завършен. За периода до края на 2013 г. (Втора и трета фаза на проекта) ще бъде изградена телекомуникационната инфраструктура на речната информационна система в българската част на река Дунав – БУЛРИС, която ще осъществява пълен и непрекъснат пренос на всички данни и глас в 16 комуникационни точки - от станция „Флорентин” до станция „Силистра” и до оперативния РИС център в гр. Русе. Той ще предоставя комплекс от информационни услуги за всички участници в транспортния процес, ще обменя данни със системите на други държави. През пролетта започва строителството на сградата, от която ще се управлява целия трафик в българския участък на реката - Речен информационен център Русе. Предвидено е и разширяване на обхвата на услугите на системата и внедряване на нови технологии за усъвършенстване на системата, нормативно обусловени в новото европейско законодателство през 2012 г.

➤ *ПРОЕКТ: Система за управление на корабния трафик и информационно обслужване на корабоплаването (VTMIS)*

Целта на проекта е изграждането на система за мониторинг и информационно обслужване на корабния трафик, чрез която ще се създадат предпоставки за максимално ефективен морски бизнес, ще се увеличи капацитета за противодействие на кризи и ще се повиши ефективността при морско търсене и спасяване; опазване на морето и прилежащата територията от замърсяване. Проектът се състои от три фази, две от които вече са приключили:

Фаза 1 обхваща периода 2000 – 2004 г. През периода се въведоха в експлоатация основните подсистеми, които осигуряват мониторинг на корабите над 300 БРТ и надеждна УКВ комуникация между бреговите служби и плавателните средства, плаващи в териториалното море и прилежащата зона.

Фаза 2 обхваща периода от 2004 - 2007 г. След успешното завършване на етапа, се разшириха възможностите за наблюдение на Бургаски и Варненски заливи с радарни системи, разшири се и усъвършенства подсистемата за метеоинформация, завърши се изграждането на системата за радиокомуникация и визуализация в центровете за управление на трафика. Разшири се обхвата на телекомуникационната преносна инфраструктура.

Във Фаза 3 /в процес на изпълнение/ е планирано да се завърши окончателното разширяване и доокомплектоване на системата за цялата брегова ивица и интегрирането ѝ в единна национална система; доразвиване на информационната система и интегриране в общеевропейските структури в съответствие с актуалните изисквания на европейски и международни документи; построяване на 2 нови трафик кули във Варна и Бургас. Индикативния бюджет на трета фаза е 11 500 000 евро.

➤ *ПРОЕКТ: Подобряване на безопасността и условията за корабоплаване в акваториите на пристанищата по река Дунав*

Общата цел на проекта е подобряване условията за движение на плавателните съдове по р. Дунав, осигуряване на безопасно движение, преминаване и маневриране на корабите в акваториите и лиманите на дунавските пристанища. Обхватът на дейностите включва: Почистване

чрез драгиране на лимана на пристанище Русе – Запад(Лот 1); Реконструкция на съществуваща кейова стена на входа на пристанищен терминал Русе – Запад(Лот 2); Рехабилитация на вертикалните шпунтови стени (участък първи) в пристанищен терминал Русе– Запад(Лот 3); Почистване чрез драгиране на лимана на пристанище Русе – Изток(Лот 4); Внедряване на система за мониторинг на състоянието на акваторията на пристанищата с национално значение(Лот 5).

➤ **ПРОЕКТ: Повишаване на безопасността на корабоплаването в пристанищата с национално значение на Р България**

Общата цел на проекта е подобряване на условията и повишаване на безопасността на корабоплаването в пристанищата с национално значение. Като специфични цели могат да се дефинират: модернизирването на морските пристанища с национално значение; рехабилитацията на кейове и обезопасяването на пристанищата. Обхватът на дейностите включва: Удълбочаване на басейна за развъртане на корабите в пристанище Бургас(Лот 1); Монтиране на навигационно оборудване (створове) в пристанище Бургас и пристанище Варна(Лот 2); Подмяна на морски и канални буйове, навигационни светлини и вежи на пристанище Бургас и пристанище Варна(Лот 3); Монтиране на съвременни отбивачи и фендери на кейовете в пристанище Бургас и пристанище Варна(Лот 4); Рехабилитация на кейови стени на пристанище Варна и Бургас (Лот 5).

Отчет за изпълнение за периода декември 2010 – юни 2011 на проектите по отделните приоритетни оси е представен в Таблица 3.

Таблица 3 Отчет за изпълнение за периода декември 2010 – юни 2011 по проекти

По Приоритетна ос 4	
ПРОЕКТ: Създаване на речна информационна система в българския участък на река Дунав (BULRIS)	<p>Лот 1: Изграждане на РИС център Русе и строителен надзор на Лот 1</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Изработен и одобрен ПУП. ❖ Инвестиционното предложение е съгласувано с РИОСВ - Русе. ❖ Изработена и приета е идейна концепция за сградата. ❖ Проведена процедура за избор на изпълнител за проектиране на сградата. <p>Лот 2: Разширение на обхвата на услугите</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Активно участие в изследователския проект IRIS Europe II. <p>Подготвено е техническо задание за възлагане на предпроектно проучване и изработване на спецификация за надграждане и развитие на системата.</p>
ПРОЕКТ: Система за управление на корабния трафик и информационно обслужване на корабоплаването (VTMIS)	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Изготвен актуализиран график по лотове за изпълнение на проекта. ❖ Проведена тръжна процедура за избор на изпълнител за Лот 1. ❖ Разработена документация за конкурс по реда на ЗОП за изграждане на кули за наблюдение и управление на корабния трафик – Варна и Бургас (в етап на вътрешно съгласуване). ❖ Разработена документация за конкурс по реда на ЗОП за строителен надзор на кули за наблюдение и управление на корабния трафик – Варна и Бургас (вътрешно съгласуване). ❖ С национално финансиране е завършена българската част от европейския проект SafeSeaNet. ❖ Експериментално е въведен в експлоатация център за информационно обслужване на морския транспорт във Варна и Бургас.
ПРОЕКТ: Подобряване на безопасността и условията за корабоплаване в акваториите на пристанищата по р. Дунав	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Работен проект за Лот 1 - Почистване на лимана на пристанище Русе – Запад. ❖ Анализ на инженерно-геоложките и хидрогеоложки условия и оценка на съвременното геодинамично състояние на речния бряг за Лот 2. ❖ Технически проект за Лот 2 - Реконструкция на съществуваща кейова стена на входа на пристанищен терминал Русе – Запад. ❖ Работен проект Лот 4 – Почистване чрез драгиране на лимана на пристанище Русе – Изток. <p>Внесени за разглеждане в УО технически спецификации за избор на изпълнители по реда на ЗОП:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Рехабилитация на акваторията на лимана на пристанище Русе с обособена позиция 1: „Почистване чрез драгиране на лимана на пристанище Русе-Запад”, обособена позиция 2: „Почистване чрез драгиране на лимана на пристанище Русе-Изток”. Обща стойност 1 550 000 €. ❖ Рехабилитация на вертикалните шпунтови стени (участък първи) в пристанищен терминал Русе – Запад”. Обща стойност 3 400 000 € . ❖ Внедряване на система за мониторинг на състоянието на акваторията на

	пристанищата с национално значение. Обща стойност 3 000 000 € .
ПРОЕКТ: Повишаване на безопасността на корабоплаването в пристанищата с национално значение на Р България	Внесени за разглеждане в УО технически спецификации за избор на изпълнители: ❖ Маневрена зона за безопасно корабоплаване – удълбочаване на басейна за развъртане на корабите в пристанище Бургас”. Обща стойност 7 500 000 €. Предложение за разширяване обхвата на проекта ❖ Включване на Лот 6 – Драгиране района на пристанище Варна.
По Приоритетна ос 5	
ПРОЕКТ: Проектиране и внедряване на географска информационна система (ГИС) за управление на пристанищната инфраструктура – BG 161PO004-5.0.01-0059	❖ Съгласувана техническа спецификация за избор на изпълнител с предмет: „Осъществяване на наблюдение и контрол по изпълнението на договора по проект: „Проектиране и внедряване на географска информационна система (ГИС) за управление на пристанищната инфраструктура”. ❖ Искане за авансово плащане - 19.04.2011 г. ❖ Искане за междинно плащане - 04.05.2011 г. ❖ Избран изпълнител за „Консултантски услуги за изготвяне на Техническа спецификация за провеждане на процедура за избор на изпълнител за проект: „Проектиране и внедряване на географска информационна система (ГИС) за управление на пристанищната инфраструктура”. Краен срок на изпълнение на проекта 30.12.2013 г.
ПРОЕКТ: Техническа помощ за подготовка на инвестиционен проект “Супер Бургас – зона за обществен достъп”	❖ На 20.04.2011 г. - внесен Формуляр за кандидатстване “Техническа помощ за проект “Супер Бургас – зона за обществен достъп”. ❖ Внесен Формуляр за кандидатстване “Техническа помощ за проект “Супер Бургас – зона за обществен достъп ” след отразяване на препоръките на УО, вх. № 10-45-119 от 31.05.2011 г. ❖ Проведена процедура за избор на изпълнител с предмет: “Консултантски услуги за изготвяне на концепция за преустройството на пристанище „Бургас – Изток” – основен елемент на интермодален терминал на град Бургас”. ❖ Изготвена Концепция за преустройството на пристанище „Бургас – Изток”. ❖ Разработена техническа спецификация за извършване на предпроектни проучвания и внесена за съгласуване в УО. ❖ Разработено предпроектно проучване на Зона за обществен достъп – интермодален пътнически терминал.
ПРОЕКТ: Повишаване на административния капацитет на ДП „Пристанищна инфраструктура” за изпълнение на проекти по Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г. - BG 161PO004-5.0.01-0054	Изпълнение на дейностите по Фаза 1: ❖ Извършен анализ на състоянието и административно-функционалната структура на ДППИ. ❖ Преглед на работните процеси, свързани с подготовката, управлението и контрола върху изпълнението на проекти по ОПТ. ❖ Оценка на нуждите от специализирано обучение на служителите, съобразно изпълняваните от тях функции, свързани с подготовката и изпълнението на проекти по ОП „Транспорт”. ❖ Преглед и оценка на вътрешните правила и процедури на бенефициента, относими към ОПТ. ❖ Оценка на риска при управлението на проекти. Изпълнение на дейностите по Фаза 2: ❖ Разработена техническа спецификация за избор на изпълнител на дейностите, в обхвата на Фаза 2. Внесена за одобрение от УО. ❖ Одобрена новата специализирана административна структура за управлението, изпълнението и контрола на проекти по ОП „Транспорт” 2007-2013 г.

2. По Приоритетна ос 5 на ОПТ(2007-2013 г.)

➤ *Проектиране и внедряване на географска информационна система (ГИС) за управление на пристанищната инфраструктура - BG 161PO004-5.0.01-0059*

На 19.04.2011 г. Подписан Договор за безвъзмездна финансова помощ с Управляващия орган на ОПТ. Целта на проекта и изграждането на геоинформационна система (поддържане на бази данни за пристанищната инфраструктура, площи, сгради, съоръжения, пътни и железопътни терминали, складове, прилежаща акватория и др.). Очакваните резултати от реализирането на проекта са: Разширяване на възможностите за акумулиране, поддържане, анализ и визуализация на информация за пристанищната инфраструктура; Обмен на данни с други информационни

системи; Повишаване ефективността на управлението на активите; Оптимизиране разходите по поддръжка активите; Ефикасно планиране на модернизацията на пристанищната инфраструктура.

➤ *Техническа помощ за подготовка на инвестиционен проект “Супер Бургас – зона за обществен достъп”*

Основната цел на инвестиционния проект е строителството, модернизацията и рехабилитацията на съществуваща инфраструктура в Зоната за обществен достъп, намираща се в района пристанище “Бургас – изток; осъществяване на връзка със железопътната гара и автогара „Юг” и създаване на условия за развитието на интермодалността при превоза на пътници и товари чрез използване на три вида транспорт – морски, автомобилен и ж.п. транспорт. Бюджет на проекта – 307 070 евро.

➤ *Повишаване на административния капацитет на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” за изпълнение на проекти по Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г. - BG 161PO004-5.0.01-0054.* Целите на проекта са: Усъвършенстване на организационната структура, работните процеси и кадровото обезпечаване на дейността на ДП “Пристанищна инфраструктура”; Повишаване на квалификацията и уменията на служителите за подготовка, изпълнение, мониторинг, оценка и контрол на проекти по ОПТ; Подобряване на процеса на подготовка, управление, изпълнение, мониторинг и контрол на проекти по ОПТ.

IV. Проекти в процес на изпълнение от ИА “Проучване и поддръжане на р. Дунав”

1. По Приоритетна ос 4 на ОПТ(2007-2013 г.)

➤ *ПРОЕКТ: „Подобряване на корабоплаването в българо-румънския участък на р. Дунав от км 530 до км 520 – Батин и от км 576 до км 560 – Белене”*

Целта на проекта е елиминиране на тесните места и плитчини в два от най-критичните участъци „Батин” и „Белене” в общия българо-румънски участък на река Дунав, като част от глобален проект за подобряване на навигацията в Долен Дунав. Основната стратегия за подобряване на условията за корабоплаване предвижда изпълнение на следните мерки: Ограничаване и контролиране речния поток чрез изграждане на определени места на буни, дънни прагове и шеврони, както и частично затваряне на някои второстепенни ръкави (между бряг и остров) до ниво средни води, като по този начин се подпомагат естествените процеси на удълбочаване на реката, включително увеличаване на нейната самопромивна способност; Осъществяване на поддържащ драгаж в плавателната част на реката на определени места, като тази мярка има непостоянен характер и зависи от очакваните наноси най-вече след период на високи води. След приключването на проекта ще бъде необходимо извършването на поддържащо драгиране в периода на неговата жизнеспособност.

Таблица 4 Отчет за изпълнение за периода декември 2010 – юни 2011 по проекти

<p>По Приоритетна ос 4 ПРОЕКТ: „Подобряване на корабоплаването в българо-румънския участък на р. Дунав от км 530 до км 520 – Батин и от км 576 до км 560 – Белене”</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Разработен мултикритериен анализ, въз основа на който да бъде избрана най-добрата алтернатива за подобряване на условията на корабоплаването в участъка; ❖ Разработени са проектни решения за всеки критичен участък в три варианта (ЕЕА1, ЕЕА2, ЕЕА3); ❖ По искане на Управляващия орган е разработена информация за различните варианти за изпълнение на проекта по отделни лотове. Предложението включва участъците „Вардим км 548-км 540” „Батин км 530-км 515” и „Мишка км 476-км 450”.
<p>ПРОЕКТ: „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по река Дунав”</p>	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Завършени техническите спецификации по отделните компоненти на проекта. По Компонент 1: ❖ Изготвена е тръжна документация за избор на изпълнител на работен проект за изграждане на геодезична GPS мрежа, която е изпратена за преглед и одобрение от Управляващия Орган на Оперативна програма „Транспорт”.

Предвидени са следните работи за изпълнение: Укрепителни мероприятия на брегове и острови, включващи защитни и направляващи строителни съоръжения; Работи по оформяне и стабилизиране на речното дъно, включително чрез дънни прагове; Преодоляване на плитчини и дънни наноси чрез драгиране.

Закъснението от румънска страна води до забавяне на изпълнението на индикативната програма по ОПТ. Засега срокът на завършване на проекта се отлага до края на 2011 г.

➤ **ПРОЕКТ:** „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по река Дунав”

Проектът цели подобряване на системите за навигация, които са важен елемент при осигуряването на безопасност на корабоплаването по вътрешните водни пътища. Компоненти на проекта: Създаване на GPS геодезична мрежа на българския бряг на р. Дунав и свързването ѝ с EUREF; Модернизиране на системите за навигация в българската част на р. Дунав; Доставка на оборудване.

Отчет за изпълнение за периода декември 2010–юни 2011 по проекти е представен в Таблица 4.

V. Тенденци за развитие

Основните транспортни коридори в Европа трябва да могат да поемат големи потоци от товари и пътници с голяма ефективност и ниски стойности на вредни емисии. Тенденциите на развитие на европейските транспортно-логистични мрежи са съсредоточени върху създаването на по-добро взаимодействие между отделните видове транспорт, актуализирането на съществуващата структура, основно трансгранични участъци и места с чести задръствания и обиколни маршрути и разработването на мултифункционални терминали в морските и речни пристанища и в градските логистични центрове, свързването на пристанищата с вътрешността (вътрешни терминали и логистични платформи) в районите, където съществуват проблеми по претоварване и включването на потока от товари към Трансевропейската транспортна мрежа. Разходите за развитие на инфраструктурата на ЕС за периода 2010-2030 г. се оценяват на над 1,5 трилиона евро. Завършването на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) изисква около 550 млрд. евро до 2020 г., като около 215 млрд. евро са предвидени за премахване на основните слабости на мрежата.

Във връзка с интегрирането и модернизирането на българската транспортна система като част от европейските структури и отчитайки кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал, възниква необходимостта от развитие на транспортната инфраструктура на българските морски и речни пристанища чрез разработването на подходящи логистични методи за осигуряване на ефикасен (с максимални ползи), ефективен (с минимални разходи) и устойчив на външни влияния транспорт. Отчитайки конкретните нужди за развитие разработената «Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2010-2020 г.» очертава дългосрочно и координирано развитие на българските пристанища; като дава общи насоки и конкретни предложения не само за концесиониране на пристанищни терминали, но и за ново строителство и разширение на съществуващите пристанища, предлага решения за изместване на пристанищните услуги от централните части на градовете както и за подобряване на сигурността и екологосъобразността при оперирането и развитието на пристанищните обекти.

През следващия програмен период (2014 – 2020 г.) предстои актуализация на Генералните планове за развитие на пристанищата за обществен транспорт с национално значение с оглед модерното и ефективно управление на инфраструктурата и прилежащата акватория, като предпоставка за подобряване на условията за движение на плавателните средства, подпомагане процеса на планиране и разработване на инвестиционни проекти.

Литература:

1. Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство, Брюксел, 2011;
2. Годишно доглад по ОП «Транспорт»(2007-2013г.) за 2010 г., София, 2010
3. Директива 2002/59/ЕС;
4. Директива 2005/44 на ЕС;
5. Зелена книга към бъдещата морска политика на Евросъюза, Брюксел, 2007;
6. Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2010-2020г., София, 2010;
7. Оперативна програма „Транспорт”2007-2013г., София, 2006.

За контакти:

д-р инж. Валентина Владимирова Грънчарова
ВВМУ ”Н.Й. Вапцаров”