

ДП „Пристанищна инфраструктура“

I. Информация за текущото състояние на предприятието:

1. Предмет на дейност. Обща информация:

ДП „Пристанищна инфраструктура“ е образувано със Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (чл. 115л), като юридическо лице по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон. Съгласно чл. 115м, ал. 1 от ЗМПВВПРБ предметът на дейност на предприятието е:

1. изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, освен в случаите, когато това е възложено на концесионер или на еднолично търговско дружество с държавно участие в капитала; тези дейности се съгласуват с министъра на околната среда и водите;

2. управление на собствеността в пристанищата за обществен транспорт с национално значение;

3. обезпечаване на достъп до пристанищата по чл. 93, т. 1 - 4 от ЗМПВВПРБ;

4. поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса, вълноломи, защитни съоръжения и други, обслужващи пристанищата за обществен транспорт с национално значение, както и поддържане на

съществуващите и изграждане на нови подходни канали, зони за подхождане и зони за маневриране, обслужващи пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и пристанищата по чл. 107 – 109 от ЗМПВВПРБ; тези дейности се съгласуват с министъра на околната среда и водите;

5. осъществяване на навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата, освен в случаите, в които това е възложено на Министерството на отбраната;

6. събиране и разходване на пристанищните такси по чл. 103в, ал. 1 от ЗМПВВПРБ;

7. изготвяне, поддържане и съхраняване на регистър, съдържащ данни за пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение;

8. подпомагане министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията при осъществяване на контрола по изпълнението на концесионните договори и договорите с едноличните търговски дружества за извършване на пристанищни услуги и на дейности по чл. 116а, ал. 1 от ЗМПВВПРБ;

9. организиране набирането, поддържането в актуално състояние и предоставянето на специализирани данни за обектите по чл. 32, ал. 1, т. 1 от Закона за кадастъра и имотния регистър и създаването на специализирани карти, регистри и информационни системи за пристанищата за обществен транспорт с национално значение;

10. сключване на договори с пристанищни оператори за извършване на пристанищни услуги по приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност;

11. изграждане и поддържане на съоръженията, обслужващи системата за контрол на движението на корабите и за информация и българската речна информационна система;

12. предоставяне на услуги чрез Световната морска система за бедствия и безопасност;

13. предоставяне на далекосъобщителни услуги кораб-бряг и бряг-кораб;

14. предоставяне на услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването и предоставяне на речни информационни услуги на корабния трафик;

15. предоставяне на хидрометеорологична информация;

16. отговорност за наличието, изпълнението и поддържането на плановете за сигурност на пристанищните райони, които включват пристанище за обществен транспорт с национално значение;

17. извършване на съпътстващи дейности по чл. 116а от ЗМПВВПРБ в пристанищата за обществен транспорт с национално значение;

18. поддържане на сили и средства за участие в спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи, извършвани в акваториите на пристанищата и на пристанищните райони в съответствие с Националния план за защита при бедствия.

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ е национален член, представляващ България в Европейската организация на морските пристанища – European Sea Ports Organisation (ESPO), която обединява управителните органи на пристанищата и пристанищните власти в страните-членки на ЕС. Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ е пълноправен член в Европейската федерация на вътрешните водни пристанища – European Federation of Inland Ports (EFIP), в Международната асоциация на пристанищата – International Association of Ports and Harbours (IAPH), в Международната асоциация на капитаните на пристанищата – International Harbour Masters' Association (ИМА), национален член за България в Международната асоциация на фаровите служби и помощните средства за навигация – International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), както и в Асоциацията на черноморските и азовски пристанища – Black and Azov Sea Ports Association (BASPA).

Предметът на дейност на ДП „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) е регламентиран в съответствие с редица действащи международни актове в сила за Република България, както и с множество хармонизирани помежду си нормативни актове на ниво Европейски съюз. ДППИ е управителен орган на пристанищата по смисъла на чл. 2 от Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата. Регламент (ЕС) 2017/352 установява рамка за по-ефективно управление на пристанищата и въвежда прозрачни финансови отношения между управителните органи на пристанищата и пристанищните оператори, от една страна, и публичните органи, от друга, за да се гарантират равнопоставени условия на конкуренцията, с цел избягване изкривяването на пазара. Въведени са механизми, които да гарантират, че таксите за ползване на пристанищната инфраструктура и цените на пристанищните услуги се определят по прозрачен, обективен и недискриминационен начин и са пропорционални на себестойността на предоставяната услуга. Управителният орган определя инфраструктурните такси по независим начин и в съответствие със собствената търговска и инвестиционна стратегия на съответното пристанище (съображение 12 и чл. 13), а финансовата прозрачност и самостоятелност на управителния орган са ясно установени в чл. 11 на Регламента.

Наред с управлението на пристанищната инфраструктура и събирането на такси за ползването ѝ, ДППИ предоставя услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в българските пристанища, осъществява навигационно осигуряване и предоставя далекосъобщителни услуги кораб-бряг и бряг-кораб, както и такива чрез Световната морска система за бедствия и безопасност (GMDSS), съгласно изискванията, заложили в Международната конвенция на Международната морска организация за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (SOLAS), (ратифицирана с Указ № 2250 от 1983 г. на Държавния съвет на Народна република България - ДВ, бр. 61 от 1983 г.).

ДППИ е национален компетентен орган за получаване на сведения за корабите, пристигащи във и/или напускащи морско пристанище на Република България. Цялостното информационно обслужване на корабоплаването в българските пристанища се осъществява посредством изградената от ДППИ система VTMIS (Vessel Traffic Management and Information System). Чрез Националния център за електронен документооборот на морския транспорт (National Maritime Single Window), уреден в Регламент (ЕС) 2019/1239 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на единна европейска среда за морско информационно обслужване, се извършва предоставянето на данни към компетентните държавни органи, относно посещенията на всички кораби. Организацията по обработка на документи за издаване на разрешения „Свободна практика“ и „Разрешение за отплаване“ (Clearance, Sailing Permission), се извършва по стандартизирани формуляри FAL по Конвенцията за улесняване на международното морско корабоплаване, (ратифицирана със закон, ДВ, бр. 59 от 1998 г.). В съответствие със Световната морска система за бедствия и безопасност (GMDSS), предприятието осигурява непрекъснато 24-часово наблюдение на международните канали и честоти за бедствие (зони А1 и А2 от GMDSS) и разпространява морска информация за безопасност (информация, свързана с хидрометеорологичната обстановка, навигационни предупреждения и всякаква друга информация, свързана с условията и безопасността на корабоплаването), както и осигурява комуникациите при морски бедствия и аварии.

ДППИ осъществява цялостната дейност по техническата експлоатация и поддръжка на съоръженията, апаратурите, системите и подсистемите за обслужване на корабния трафик и информационно обслужване на морските пристанища, включващи основните и спомагателните съоръжения на VTS, VTMIS, GMDSS и SSN, съгласно изискванията на Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация.

Предприятието осигурява предоставянето на речните информационни услуги в българската част на река Дунав, които са част от международната система „Речна информационна служба“ (RIS-River Information Services), изграждането на която е задължение по силата на Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища. Съгласно Директивата, държавите-членки изграждат речна информационна система (RIS), която представлява част от Трансевропейската транспортна мрежа, с цел осигуряване на ефективно и безопасно корабоплаване по вътрешните водни пътища.

Функциите и правомощията на ДППИ са регламентирани в съответствие с редица действащи международни актове в сила за Република България, както и с множество хармонизирани помежду си нормативни актове на ниво Европейски съюз. Предприятието е управителен орган на пристанищата по смисъла на чл. 2 от Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата. С Регламент (ЕС) 2017/352 за първи път се създава единна нормативна рамка по отношение на по-ефективното управление на пристанищата и се въвеждат механизми, за да се гарантират равнопоставени условия на конкуренцията, с оглед избягване изкривяването на пазара. Като част от предизвикателствата, пред които е изправено предприятието във важното му качество на управителен орган, е именно стремежът за осигуряване реализирането на заложените в Регламент (ЕС) 2017/352 цели за българските пристанища. ДППИ изцяло се идентифицира с амбицията за постигането на по-ефективна, взаимосвързана и устойчиво функционираща транспортна мрежа, в която се признава важната роля на пристанищата като двигател на националната икономика. В стратегията си предприятието отчита въведените от Регламент (ЕС) 2017/352 механизми, така че таксите за ползване на пристанищната инфраструктура

и цените на пристанищните услуги да се определят по прозрачен, обективен и недискриминационен начин и да са пропорционални на себестойността на предоставяната услуга. Основополагаща цел за ДППИ като управителен орган е, въз основа на стабилна регулаторна рамка, да определя инфраструктурните такси по независим начин и в съответствие със собствената търговска и инвестиционна стратегия на съответното пристанище. По този начин политиката на предприятието е насочена към постигане по-ефективно използване на инфраструктурата и повишена икономическа рационалност в планирането, инвестициите, поддръжката и експлоатацията на пристанищата, като в същото време се предоставя възможност за отчитане на допълнителни фактори по отношение на опазването на околната среда, обществената сфера и енергийната ефективност. Наред с това, в стратегията на предприятието се залагат цели за подпомагане и подобряване качеството и ефикасността на услугите, предоставяни на ползвателите на пристанищата, за принос към създаване на по-благоприятни условия за инвестиции в пристанищата, за намаляване на разходите за ползвателите на транспортни услуги, както и за по-добро интегриране на морския транспорт с железопътния транспорт, транспорта по вътрешните водни пътища и автомобилния транспорт. Управителният орган на пристанищата е отговорен за много повече от поддържането и управлението на пристанищната инфраструктура и осигуряването на морската безопасност - той има широк набор от задачи, които добавят стойност към по-широката пристанищна общност, логистичната верига, бизнеса и търговията като цяло и социалния и екологичния контекст, в който работят пристанищата. В тази връзка ДППИ непрекъснато се стреми да допринесе към реализирането на стратегията за електронно правителство в областта на морския транспорт за ефективно и прозрачно взаимодействие между държавните органи, пристанищните оператори и ползвателите на пристанището. Поради това предприятието си поставя цели за разширяване на обхвата на цифровизацията, за непрекъснато надграждане на изградените организационни, комуникационни и информационни инфраструктури, както и за увеличаване на такива инвестиции в пристанищата, които им осигуряват адаптивност към устойчиво и цифрово бъдеще.

2. Финансова информация.

Съгласно чл. 115е от ЗМПВВППРБ приходите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ се формират от:

1. пристанищните такси по чл. 103в, ал. 1 от ЗМПВВППРБ;
2. приходи от собствена дейност;
3. лихви по депозити на собствени средства и по просрочени плащания;
4. държавния бюджет;
5. дейности, свързани с осъществяването на предмета на дейност по чл. 115м, ал. 1 от ЗМПВВППРБ;
6. безвъзмездно предоставени средства (дарения);
7. безвъзмездно предоставени средства по програми на Европейския съюз.

Средствата посочени по-горе се разходват за осъществяване предмета на дейност на предприятието, осигуряване безопасността на корабоплаването в каналите и акваториите на пристанищата и поддържане на сили и средства за участие в спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи в акваториите на пристанищата и на пристанищните райони в съответствие с Националния план за защита при бедствия, както и за издръжка на предприятието.

ДП „Пристанищна инфраструктура“ приключва осемте месеца на 2020 г. с приходи общо в размер на 23 555 хил.лв. Приходите от пристанищни такси са в размер на 21 220 хил.лв., а приходите от Пристанищни услуги са в размер на 1 591 хил.лв.

Разходите от обичайната дейност на предприятието към 31.08.2020 г. са в размер на 33 569 хил.лв. Предприятието отчита разходи по икономически елементи без амортизации в размер на 13 248 хил.лв., а размера на амортизациите е 20 321 хил.лв.

Балансовата стойност на дълготрайните активи към 31.08.2020 г. е в размер на 1 001 395 хил.лв.

Средносписъчен брой на служителите за периода е 351 брой.

Главното управление на предприятието е администратор на положителната разлика между приходите и разходите от събраните пристанищни такси на клоновете – териториални поделения, която предприятието разходва при спазване на принципа на пропорционалност чрез годишните програми, изготвени от стопанския съвет, приети от управителния съвет и утвърдени от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

При изпълнение на възложените му по закон функции, ДППИ финансира своята дейност чрез таксите за ползване на пристанищната инфраструктура, които са разходоориентирани, следват ясна регламентация, създават условия за равнопоставеност и отчитане на обективни факти и данни. Именно това е от съществено значение за финансовата стабилност на предприятието, осигурява непрекъсваемост на операциите и е гаранция за рационалност, спазване на конкуренцията и избягване изкривяването на пазарните условия.

3. Изпълнение на годишна инвестиционна програма.

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ ежегодно разработва инвестиционна програма в съответствие с основните изисквания на ЗМПВВПРБ и за развитие на пристанищната инфраструктура на сградата като интегрална част от общоевропейската транспортна мрежа. Предприятието управлява имущество - публична и частна държавна собственост, което представлява пристанищната инфраструктура и другите дълготрайни активи на пристанищата за обществен транспорт с национално значение.

В утвърдената инвестиционна програма на ДППИ за 2020 г. са включени общо 196 инвестиционни обекти, обхващащи базовата инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Обекти за ремонт и рехабилитация на кейови стени, вълноломи, настилки, складови площи, изграждане на електро и водопроводни инсталации. От тях 18 броя са обектите, които са предвидени за финансиране със средства от републиканския бюджет за 2020 г. До момента за 63 броя обекти, след проведени процедури по реда на ЗОП, са избрани изпълнители и са сключени договори. Към края на месец август 2020 г. са приключили следните по-значителни инвестиционни обекти:

- „Проектиране и изпълнение на сграда за конгресен, научно-изследователски център за контрол и изследване на Черно море, с прилежащи офис площи, попадащ в обхвата на ПУП-ПРЗ от 1 к.м. до 4 к.м.- Пристанище Бургас“. Обектът е изпълнен и въведен в експлоатация с РП СТ-05-242/13.04.2020г.

- „Укрепване и рехабилитация на кейова стена в района на 5 к.м., Пристанище Бургас“.

- „СМР за цялостно облагородяване на района около 3-4 к.м., Пристанище Бургас“. Обектът е изпълнен и въведен в експлоатация с РП СТ-05-341/27.05.2020г.

- „Възстановяване на проектите параметри на настилки 5 и 15 к. м., Пристанище Варна Запад“.

- „Възстановяване на проектите параметри на настилки 3 и 4 к. м., Пристанище Варна Запад“.

- „Рехабилитация на вертикална южна кейова стена в пристанищен терминал Русе Изток - 2“.

- „Ремонт на буйове и доставка на оптика за тях в обхвата на действие на Клон – ТП „Пристанище Варна“.

Продължава изпълнението на договорените дейности за следните приоритетни обекти:

- „Инженеринг за възстановяване на пристанищно съоръжение при нос Шабла – „морска естакада“ с островна площадка“ и строителен надзор“. Обектът е преходен и от съществена важност за делимитацията на морските пространства. Договорът е в процес на изпълнение, като достигната дължина на възстановеното съоръжение при нос Шабла е 0+365м.

- „Проектиране и удълбочаване на Канал 1 и Канал 2, Пристанище Варна – инженеринг“. За разрешаване на проблемите за транспортната достъпност една от мерките в интегрираната транспортна стратегия е за удълбочаване на Канал 1 и Канал 2. Целта е цялостно и дългосрочно решение на настоящите проблеми за подход и маневриране на корабите и бъдещите потребности от нови маневрени зони, съобразно инвестиционните проекти на пристанищните оператори на терминалите и пристанищата, разположени в района на пристанище Варна. С удълбочаване на каналите ще се постигне, както съответствие между съществуващите възможности на корабните места в отделните терминали за приставане на съответните разчетни кораби, така и ще бъдат осигурени нужните условия за развитие на всички терминали в съответствие с добрата морска практика по отношение на условията за безопасно корабоплаване.

- „Ремонтно-възстановителни и укрепителни работи по вълнолома на пристанище Варна - II етап“. Вълнолом Варна е изграден през далечната 1906 г. От тогава до днес е претърпял много изменения вследствие на природните условия и ремонти. През 2015 г. ДППИ възложи изработването на технически проект за възстановяването на съоръжението, в който са заложили три етапа на изпълнение на СМР. През 2016 г. беше окончателно завършено изпълнението на първи етап от възстановителните работи.

- „Подобряване условията на корабоплаване в района на кейово място 1А, на Пристанищен терминал „Варна Запад“ и възстановяване на проектните параметри пред кейовите стени в пристанищен терминал „Леспорт“. Обектът е в процес на изпълнение и е предвидено да приключи до края на 2020 г.

- „Портал 3 и пътна връзка, Пристанище Варна Запад“.

- „Основен ремонт на фундаменти, колоните и ригелите на Естакада № 1 на пристанищен терминал Бургас-Запад“. Издадено е строително разрешение и е започнато изпълнението на СМР.

- „Проектиране и строителство на нов склад и слип за база СНО на нов източен вълнолом, Пристанище Бургас“. Стойността на обекта е 397 319 лв.

- „Рехабилитация на пристанищна инфраструктура на 6 км. и пътна връзка, Пристанище Варна Запад“.

- „Проектиране и изграждане на паркинг в Обособена зона „Русе-Изток“. В обхвата на договора се включва проектиране и изграждане на паркинг за изчакване на товарни автомобили с площ около 4000 кв.м. Изпълнено е проектирането и има издадено Разрешение за строеж от 23.04.2020г. влязло в сила на 22.05.2020 г. Строителната площадка е открита на 02.06.2020 г. изпълнението на СМР.

- „Изграждане на планетариум на територията на пристанище Бургас, терминал Изток“. Обектът се реализира в продължение на развитието на „Зона за обществен достъп“ и обособяването на южната част на Пристанище Бургас в зона за спорт и за културно-образователни мероприятия за жителите и гостите на град Бургас.

За останалите обекти, включени в годишната инвестиционна програма на ДП „Пристанищна инфраструктура“ за изграждането, реконструкцията, поддържането и развитието на инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение за 2020г. се подготвят документации, съгласно изискванията на ЗОП за избор на изпълнители.

4. Проекти с европейско финансиране.

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ в качеството си на конкретен бенефициент по ОП „Транспорт“ 2007 – 2013 г. и ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. реализира редица стратегически инфраструктурни проекти.

По ОП „Транспорт“ 2007 – 2013 г. ДП „Пристанищна инфраструктура“ успешно изпълни 8 проекта на обща стойност 83 млн. лева, от които 66 млн. лева БФП. По-важните от тях и имащи национално значение са:

- „Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав – БУЛРИС“ и
- „Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове (VTMIS) – фаза 3“.

Посредством тези изградени от ДППИ системи се осъществява цялостното информационно обслужване на корабоплаването в българските морски и речни пристанища.

По ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. ДП „Пристанищна инфраструктура“ успешно изпълни 4 проекта и в момента изпълнява още 5 проекта. Общата стойност на проектите по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. е 47 млн. лева, от които 35,5 млн. лева БФП.

Проектите в процес на изпълнение са, както следва:

- По Приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“:

- „Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) – Фаза 4“;

- Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“;

- Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение.

- По Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“:

- Специализирани обучения за повишаване капацитета на служителите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) в качеството му на бенефициент по ОППТИ 2014 – 2020 г.;

- Осигуряване на техническа помощ за подготовка на проекти за следващия програмен период 2021 - 2027 г.

Освен проектите, финансирани по ОП „Транспорт“ 2007 – 2013 г. и ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г., ДП „Пристанищна инфраструктура“ успешно участва и изпълнява проекти, финансирани от други източници като: Механизъм за свързване на Европа, Програма „Транснационално сътрудничество „Балкани – Средиземно море“ 2014-2020, Програма за транснационално сътрудничество „Дунав“ 2014-2020, Европейски фонд за морско дело и рибарство, Норвежки Финансов Механизъм 2009-2014, ОП „Югоизточна Европа“ 2007-2013.

III. Стратегия, цели и предизвикателства:

Транспортът е стратегически сектор на икономиката на ЕС, който засяга пряко ежедневието на всички граждани на ЕС, а транспортните услуги осигуряват приблизително 11 млн. работни места. Той е област на споделена компетентност в ЕС, което означава, че държавите членки може да упражняват собствените си правомощия, ако ЕС не е формулирал общи транспортни политики и стратегии.

Основната отговорност за разработването, финансирането и изграждането на транспортна инфраструктура е на държавите членки. Финансирането от ЕС, чрез което трябва да се постига

европейска добавена стойност, може да бъде само катализатор и да покрива част от общите нужди. Редица финансови инструменти на ЕС на обща стойност около 193 млрд. евро за периода 2007 – 2020 г. предоставят подкрепа за транспортната политика.

За развитието на транспортната инфраструктура на ЕС са необходими значителни финансови средства. Комисията изчислява, че общите нужди от инвестиции в тази област възлизат на около 130 млрд. евро годишно, като за поддръжката са необходими допълнителни големи инвестиции. Само основната мрежа TEN-T ще струва близо 500 млрд. евро за периода 2021 – 2030 г.; ако бъдат включени широкообхватната мрежа и другите транспортни инвестиции, тази сума се увеличава до около 1,5 трлн. евро.

Стратегията на ЕС е основана на принципа да се избягва ненужната намеса в пристанищата, които функционират добре, и да се помага на изоставашите пристанища да прилагат добри практики и подходящи управленски подходи при пълно зачитане на многообразието и на специфичните обстоятелства. Успехът на стратегията е обусловен от комбиниране на използване на новите инструменти за планиране на TEN-T и осигуряване на достъп до целево финансиране.

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. е одобрена с Решение № 336/23.06.2017 г. на Министерския съвет. Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. е разработена при спазване на принципите на последователност, приемственост и синергия с националните и европейски стратегически документи.

Наличието на такъв документ е задължително условие за изпълнението на **Предварителните условия на Европейската комисия за Европейските структурни и инвестиционни фондове в периода 2014 – 2020 г. в сектор „Транспорт“** и е в съответствие със **Споразумението за партньорство на Република България.**

В документа са определени 3 стратегически цели, които обхващат 9 стратегически приоритети.

Стратегическите цели на транспортната политика до 2030 г. са:

- Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор
- Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)
- Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор.

Стратегическите приоритети в развитието на транспорта са:

- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура
- Подобряване на управлението на транспортната система
- Развитие на интермодален транспорт
- Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар
- Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта

- Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство
- Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната
- Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората
- Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система.

Бързото разпространение на коронавируса в началото на 2020 г. оказва голямо влияние върху световния фрахтов пазар. Свидетели сме на глобална криза във всички сектори включително корабоплавателния. Респесията е неизбежна. Ще има ли вирусът по-дълготраен ефект върху пристанищната и корабоплавателната индустрия? На този въпрос е трудно да се отговори, но често идеята за възстановяване от кризата и връщането на „нормалното“ се оказва погрешна.

Конкретните цели на ДШИ по отношение на българските пристанища са:

- Да гарантира по-ефективно управление на морските и речните пристанища от национално значение при обезпечаване на националните интереси за сигурност в максимална степен. Пристанищното управление трябва напълно да отговаря на изискванията на ЕС;
- Да преодолее технологичните различия, които съществуват в момента между пристанищата в България и тези в ЕС; да модернизира пристанищните активи и да създаде условия за оптимизиране на пристанищните операции;
- Да подобри цялостно дейността, както и безопасността и сигурността за пътниците и товарните превозите чрез въвеждането и спазването на всички изисквания, заложи в директивите и регламентите на Европейския съюз и международните конвенции;
- Да увеличи товаро и пътничкопотоците, както и да привлече транзитни товари;
- Да създаде условия за развитието на черноморски и речен каботаж, превоз на къси разстояния (по море), подобряване на пристанищните услуги;
- Увеличаване обхвата на цифровизацията
- Да намали вредното въздействие от корабоплаването и пристанищните дейности върху околната среда. Изграждане на яхтени марини.

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2017/352 на Европейския Парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставяне на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата влезе в сила на 24 март 2017 г. и вече се прилага пряко в своята цялост във всички държави членки от 24 март 2019 г. В тази връзка Законопроект за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България е посъгил в Народното събрание на РБ на 15/05/2020 за обсъждане и приемане, към момента гласуван на първо четене.

Основните проблеми, които си поставя за цел да разреши Регламента и които имат отношение към Генералните планове за Пристанище Варна и Пристанище Бургас са:

- преодоляване на разликите в ефективността на пристанищата и връзките с хинтерланда, в т. ч. проблемите, свързани с претоварването на връзките;

- относно функционирането на вътрешния пазар – преодоляване на ограниченията и уточняване на обхвата за прилагане на хоризонталните инструменти, включително и транспортната политика на ЕС в областта на вътрешния пазар и правилата за конкуренция.

За разлика от другите европейски транспортни сектори, с изключение на пристанищните съоръжения за приемане на отпадъци и остатъци от корабни товари до приемането на Регламент 2017/357 не съществуваше законодателство на ЕС в европейския пристанищен сектор, относно достъпа до пазара на пристанищни услуги, финансовата прозрачност или таксуването за ползване на инфраструктурата.

Водената от страна на ДП "Пристанищна инфраструктура" политика по опазване на околната среда има за цел подобряване качеството на пристанищата с подходящи инструменти за управление на опазването на околната среда формулирайки общ стратегически подход, включващ съответните действия с цел превенция от замърсяване на морската вода, въздуха и почвата, както и запазване на всички природни ресурси в пристанищните зони и прилежащите крайбрежни райони чрез тясно сътрудничество на научноизследователските центрове и местните пристанищни власти. Внедряването на организация и съоръжения за опазване на околната среда на територията на пристанищата, включваща приемане и обработване на отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност е едно от преките задължения на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ)

Опазването на морската околна среда се постига чрез:

- изготвяне на обща политика на пристанищата за намаляване вредното въздействие от пристанищните дейности;
- осигуряване на съоръжения за приемане на отпадъци и остатъци от товари с произход от нормалната експлоатация на корабите;
- осигуряване на съоръжения за мониторинг на параметрите на околната среда /въздух и вода/;
- осигуряване на съоръжения за борба с разливи и замърсяване на акваторията;
- осигуряване на пристанищни приемни съоръжения за приемане на замърсени баластни води;
- проучване и осигуряване на съоръжения за снабдяване на корабите с електросенергия при престая им на кей.

Опазването на речната околна среда по отношение на българските речни пристанища се постига чрез прилагане на „Препоръките на Дунавската комисия по организация на събирането на отпадъци от корабите, плаващи по р. Дунав, 2011 г.“ и добрите европейски практики в областта.

ДППИ планира до две години да разшири още обхвата на цифровизацията, като включи и обработката на товарите в пристанищата, т.е. изграждане на Система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System - PCS). Така ще се обхване цялата логистична верига и ще се създадат благоприятни условия за по-нататъшното развитие на

мултимодалния транспорт. Системата ще позволи електронен обмен между публичните органи и терминалните оператори, пилотските станции, влекачите, корабните агенти, спедиторите и т. н. Световният опит показва, че това съкращава времето за обработка на товарите и финансовите разходи до 35 - 40%. За България се очаква този процент да бъде дори по-висок. Предвид това, че времето е изключително ценен ресурс, смятам, че ползите от PCS за социалното и икономическо развитие на черноморския регион ще бъдат безпрецедентни.

Може да се заключи, че основната задача на ДППИ е да осигури модерна пристанищна инфраструктура, която улеснява пристанищните операции, в съответствие със стандартите на ЕС. Това не означава непременно, че ДППИ трябва самостоятелно да осигури тази инфраструктура.

Концесионирането се е доказало като привлекателна алтернатива и в осигуряването на инфраструктура. ДППИ трябва да създаде съответните предпоставки за оказване на съдействие за успешно реализиране на инвестиционните планове на концесионерите. Това означава, наред с всичко останало, правилно разпределение на задачите, отговорностите, рисковете и таксите между ДППИ и частния сектор. Необходимо условие са също и прозрачните и честни процедури по отдаване на концесия.

През следващия програмен период 2021 – 2027 г. Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ ще бъде конкретен бенефициент по ОП „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г. На база натрупания опит и успешно изпълнените проекти през предходните програмни периоди предприятието си е поставило за цел да подготви и изпълни нови стратегически проекти като: „Изграждане и внедряване на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System PCS)“ (съответно за река и за море); „Осигуряване на устойчиво развитие, безопасност и сигурност на мултимодалните операции по основната и широкообхватна TEN-T мрежа, чрез внедряване на високотехнологични пристанищни съоръжения за безопасно и екологосъобразно извършване (осъществяване) на баластни операции в морските пристанища, и информационна система за контрол“; както и редица проекти, свързани с развитие и подобряване на инфраструктурата в пристанищата по река Дунав.

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ отново ще работи и по проекти финансирани от други програми, а по някои програми ДППИ ще бъде бенефициент за първи път. Такава е програмата LIFE, по която ще се съфинансира проект за изграждане на зелена инфраструктура като win-win решение за биоразнообразието във Варненското езеро. (LIFE for Lake Varna). Съществена роля за изпълнението им ще играе натрупаният опит от успешно изпълнените разнообразни проекти, финансирани от различни програми през програмните периоди 2007 - 2013 г. и 2014 - 2020 г.