

2013

УТВЪРЖДАВАМ:

**ИВАЙЛО МОСКОВСКИ
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ
И СЪОБЩЕНИЯТА**

ГОДИШНА ПРОГРАМА

на

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение



ДП „Пристанищна инфраструктура“
Министерство на транспорта,
информационните технологии и
съобщенията



СЪДЪРЖАНИЕ	Стр.
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ	
Въведение	4
Статут на ДП “Пристанищна инфраструктура”	4
Предмет на дейност	4
Организация и управление	5
Оценка на състоянието на човешките ресурси	6
Планиране, вътрешен контрол и отчетност	9
Международна дейност	10
Телекомуникационни и информационни системи	13
Дейности, изпълнявани от ДППИ в качеството му на бенефициент по ОП „Транспорт” 2007 – 2013 г	19
АНАЛИЗ НА СРЕДАТА	
Нормативна среда	23
Икономическата среда	25
Глобални пазарни фактори и тенденции	28
Статистически данни за обработените товари в пристанищата за обществен транспорт с национално значение	32
Икономически условия в сектора пристанища	34
ГОДИШНА ПРОГРАМА ЗА ИЗГРАЖДАНЕ, РЕКОНСТРУКЦИЯ, РЕХАБИЛИТАЦИЯ И ПОДДЪРЖАНЕ НА ПРИСТАНИЩАТА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ	
Мисия на ДП “Пристанищна инфраструктура”	36
Стратегически цели за развитието на пристанищата с национално значение	36
Специфични цели	37
Приоритети	37
Основни аспекти на дейността	37
Оценка на състоянието на техническата инфраструктура	43
Инвестиционни дейности за 2013 г	43
Преинвестиционна подготовка за 2014 г.	48
Закупуване на машини и оборудване	50
Технологично развитие	52
Разходи за други дейности	55



Годишна програма на ДП „Пристанищна инфраструктура” за 2013 г.

Разпределение по източник на финансиране	56
ФИНАНСОВ АНАЛИЗ	
Прогноза за постъпленията на Държавно предприятие “Пристанищна инфраструктура” през 2011г	56
Прогноза за приходите от пристанищни такси на ДП „Пристанищна инфраструктура”	56
Прогноза за приходите от вознаграждения за ползване на обектите пристанищна инфраструктура	57
Годишна прогноза за плащанията на ДППИ за 2013 год.	57
Прогноза за общите разходи за дейността на ДППИ през 2013 г.	58
ОСНОВНИ ПРОБЛЕМИ И РИСКОВЕ	60
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	62
ПРИЛОЖЕНИЯ	
<i>Приложение № 1</i> – Прогнозен баланс на ДП „Пристанищна инфраструктура” за 2013 г.	



ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Въведение

Настоящата програма е разработена на основание чл. 115у, ал.2 от ЗМПВВПРБ (Изм. - ДВ, бр. 81 от 2009 г.). Годишната програма се изработва на базата на приоритетите и годишните задачи, включени в Националната програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2006 – 2015 г., Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., Общ генерален план за развитие на транспорта, проекта на Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията и в съответствие с действащото национално законодателство и международните ангажименти на Р България в областта на управление на пристанищната инфраструктура.

Целта на настоящата Годишна програма е да представи основните насоки в дейността на ДП “Пристанищна инфраструктура” за 2013 год., очакваните приходи от пристанищни такси и тяхното разходване за изграждане, поддържане, рехабилитация и реконструкция на пристанищната инфраструктура в пристанищата за обществен транспорт както и управлението на трафика и предоставянето на информационни услуги за корабния трафик.

Съгласно ЗМПВВПРБ Управителният съвет на ДППИ приема годишната програма на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение и я предлага за утвърждаване от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

2. Статут на ДП “Пристанищна инфраструктура”

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” (ДППИ) управлява инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение.

Съгласно чл. 115 от ЗМПВВПРБ Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" е юридическо лице по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, със седалище София и с клонове - териториални поделения.

Държавата предоставя на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" имущество - публична и частна държавна собственост, определено с решение на Министерския съвет, за изпълнение на предмета му на дейност.

Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" управлява пристанищната инфраструктура и другите дълготрайни активи на пристанищата за обществен транспорт с национално значение.

3. Предмет на дейност

Законът за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България е дефиниран в чл. 115 м ал.1 от ЗМПВВПРБ предметът на дейност на Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура”.

Предоставянето на информация за управлението на трафика и информационното обслужване на корабоплаването, разпространяване на морска информация за безопасност и поддържане е обществена услуга от общ интерес. Тази информация е публична, общодостъпна, открита и явна и се предоставя безплатно.



ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ

Структура на ДП „Пристанищна инфраструктура”:

1. главно управление;
2. клонове – териториални поделения.

Клоновете - териториални поделения на предприятието, са, както следва:

- **пристанище Бургас** с район на действие от географския паралел на нос Емине до географския паралел на българо-турската граница със седалище град Бургас;
- **пристанище Варна** с район на действие от географския паралел на българо-румънската граница до географския паралел на нос Емине със седалище град Варна;
- **пристанище Лом** с район на действие от километър 645 до километър 845,650 от българския участък на река Дунав със седалище град Лом;
- **пристанище Русе** с район на действие от километър 374,100 до километър 645 от българския участък на река Дунав със седалище град Русе.



Органи на управление на предприятието са:

1. министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
2. управителният съвет;
3. генералният директор.

Организационна структура:

Главното управление на предприятието осъществява административно-техническо, финансово, информационно и правно осигуряване и контрол на дейността на предприятието.

Главното управление се състои от 5 структурни звена, 5 специализирани дирекции.

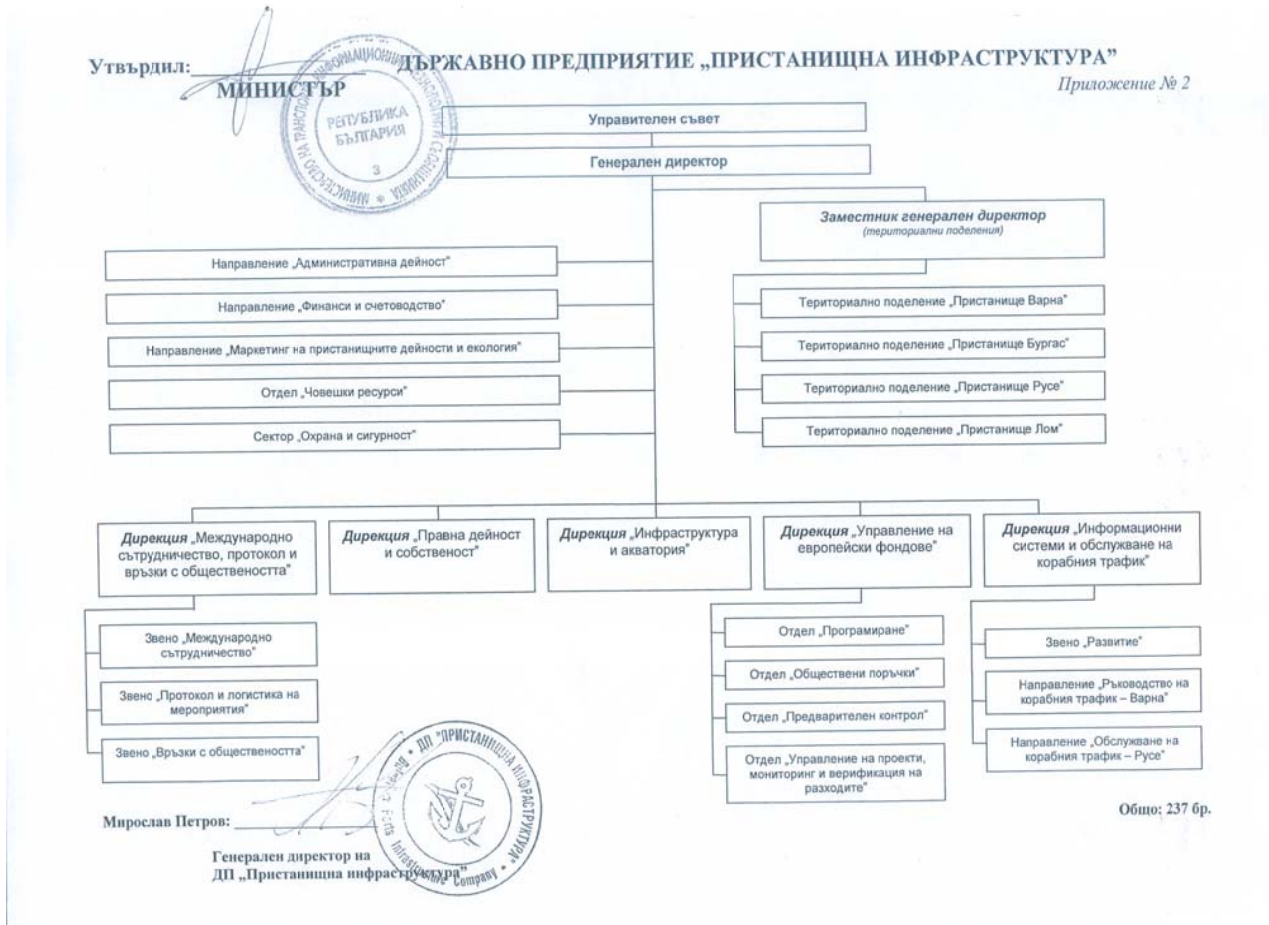
На пряко подчинение на генералния директор на предприятието са:

- направление "Административна дейност";
- направление "Финанси и счетоводство";
- дирекция "Правна дейност и собственост";
- дирекция "Международно сътрудничество, протокол и връзки с обществеността";
- направление "Маркетинг на пристанищните дейности и екология";
- отдел "Човешки ресурси";
- сектор "Охрана и сигурност";
- дирекция "Инфраструктура и акватория";
- дирекция "Управление на европейски фондове";
- дирекция "Информационни системи и обслужване на корабния трафик".

Със Заповед № ПД-177/24.09.2012 г. на министъра на транспорта на информационните технологии и съобщенията е утвърдил следната организационна структура на ДП „Пристанищна инфраструктура”:



Годишна програма на ДП "Пристанищна инфраструктура" за 2013 г.



Оценка на състоянието на човешките ресурси

Средносписъчният брой на работещите в предприятието за 2013 г. се планира на 250. Няма промяна в числеността спрямо предходната година.

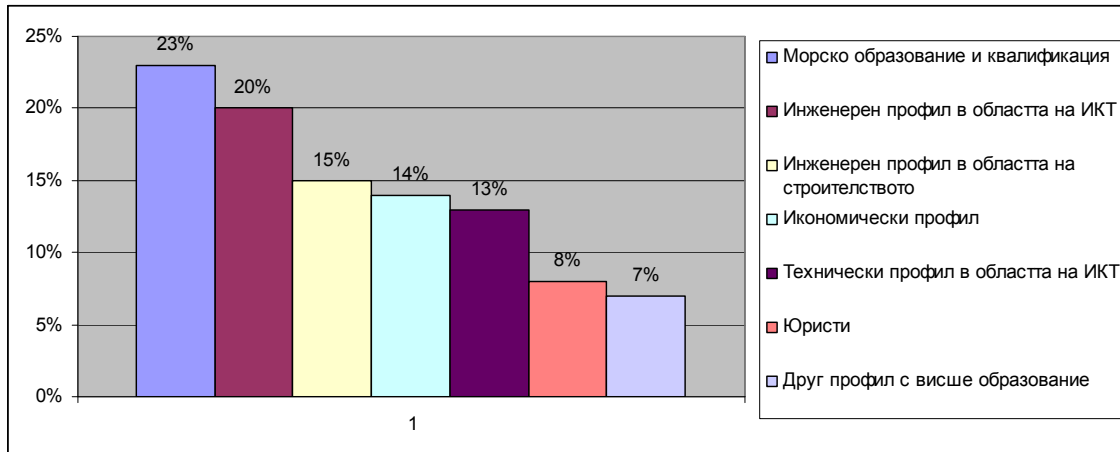
Данни за 2012 г.:

- **Квалификационна структура на персонала:**

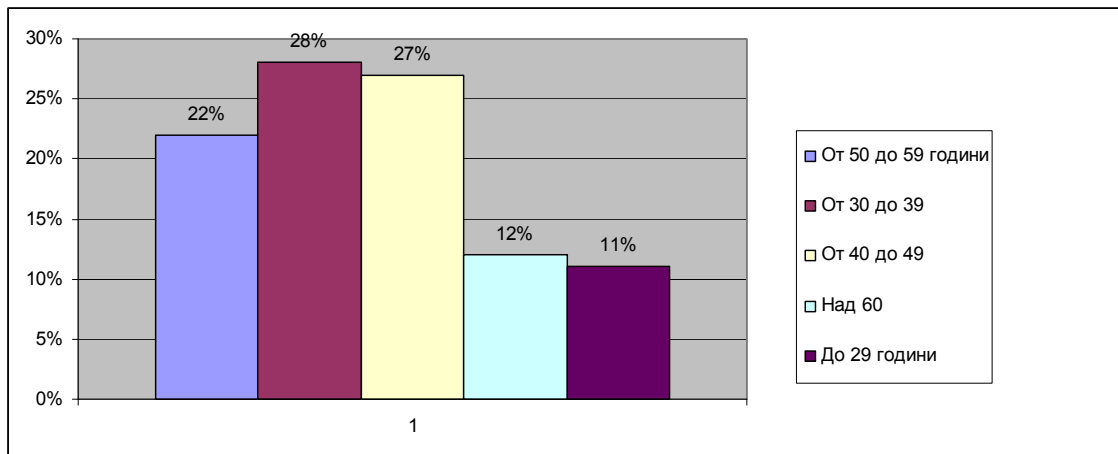




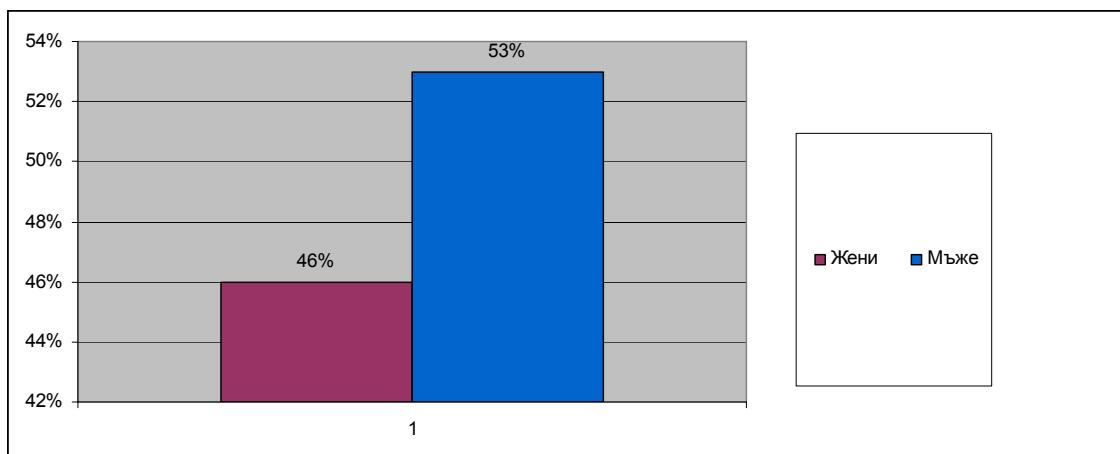
• **Професионална структура на персонала по вид на образованието:**



• **Възрастова структура на персонала:**



• **Пол:**



В предприятието има разработена и утвърдена Концепция за управление на човешките ресурси, обхващаща период до края на 2013 г.

В съответствие с поставените от ръководството цели за по-голяма ефективност и ефикасност в управлението на човешките ресурси в предприятието, както и за по-пълното обслужване на обществения и икономическия интерес във връзка с дейността и статута на



Годишна програма на ДП "Пристанищна инфраструктура" за 2013 г.

предприятието, в Концепцията се формулира реализиране на политики в следните приоритетни области:

- Развитие на дейностите и практиките за набиране, подбор и назначаване на човешките ресурси.
- Информационни системи и измерване на ефективността на дейностите по управление на човешките ресурси.
- Развитие на политиката за управление на висшия и среден мениджмънт на предприятието.
- Усъвършенстване на системата за заплащане и социални придобивки (доколкото позволяват финансово-икономическите условия).
- Обучение и развитие на персонала.

ДП "Пристанищна инфраструктура" за втора поредна година реализира стажантска програма.

Стажантската програма 2012 стартира от 1 април 2012 г. и бе насочена към способни и мотивирани студенти, учещи в областта на: експлоатация на флота и пристанищата, строителство (хидротехническо, сгради и съоръжения, транспортно строителство), информационни технологии, радиокомуникационна техника и технологии, екология и управление на околната среда, финанси и счетоводство, международни отношения, право, европеистика, управление на проекти и управление на човешките ресурси.

На избраните кандидати се предостави възможност за неплатен или платен стаж за придобиване на ценен практически опит и запознаване със специфичните процеси по управление и развитие на пристанищните дейности и инфраструктура, както и в други сфери от дейността на предприятието.

Условия за прием на стажанти

Студенти, завършващи трети курс на обучение в следните области: експлоатация на флота и пристанищата, строителство (хидротехническо, сгради и съоръжения, транспортно строителство), информационни технологии, радиокомуникационна техника и технологии, екология и управление на околната среда, финанси и счетоводство, международни отношения, право, европеистика, управление на проекти и управление на човешките ресурси.

- * Отлична компютърна грамотност.
- * Много добро владение на английски език.
- * Много добри комуникативни и организационни умения.
- * Да проявяват интерес в сферата на пристанищните дейности и инфраструктура, и водния транспорт.
- * Да са инициативни и амбициозни хора, отворени към нови знания и адаптивни към промени.
- * Да имат успех от последния семестър не по-нисък от 4.25.
- * Стажът се провежда след подбор на постъпилите кандидатури.

Вид и продължителност на стажа

Стажът в предприятието е неплатен или платен в зависимост от продължителността, натовареността, спецификата на стажантските дейности и индивидуалните възможности и характеристики на кандидатите.

Продължителността на стажа зависи от задълженията, предвидени в различните направления на предприятието, като обичайната продължителност е от 1 до 3 месеца. Провеждането на стажовете започна от 1 юни 2012 г.



Статистика стажантска програма 2012:

Общо постъпили кандидатури – 15 бр.

Общо приети стажанти – 5 бр.

По структурни звена:

- “Ръководство на корабния трафик – Варна” – 4;
- Главно управление – София – 1.

По ВУЗ:

- ВВМУ “Н. Й. Вапцаров”/Технически университет, гр. Варна – 4;
- ВИАС – гр. София – 1;

По специалност:

- Технология и управление на флота и пристанищата – 4;
- Хидротехническо строителство – 1.

Ежегодно в предприятието се изготвя и утвърждава Годишен план за обучение на работещите въз основа на периодични анализи на потребностите от обучение.

Над 70% от работещите в предприятието са преминали обучение през годината за изграждане и развитие на интегрирани компетентности, включващи:

- Обучения за изграждане и развитие на базови (ключови) компетентности (информационни технологии, нормативна база в областта на водния транспорт, пристанищната инфраструктура, обществените поръчки, управление на европейски проекти и др.)
- Обучения за изграждане и развитие на специфични компетентности – в зависимост от професията и изпълняваната длъжност в предприятието.

През 2013 година в предприятието се планира броят на преминалите обучение служители и работници да запази нивото на обучени през 2012 г., както и провеждане на стажантска програма и приемане млади специалисти по програма „Ново начало – от образование към заетост”, процедура за директно предоставяне на безвъзмездна финансова помощ от ОПРЧР.

Предвидените средства за възнаграждения, осигуровки и други плащания за персонала през 2013 г. са отразени в частта „Разходи за персонала” на настоящата програма.

ПЛАНИРАНЕ, ВЪТРЕШЕН КОНТРОЛ И ОТЧЕТНОСТ

Законът за финансовото управление и контрол в публичния сектор (ЗФУКПС) урежда обхвата и осъществяването на финансовото управление и контрол, както и принципите и изискванията към системите за финансово управление и контрол в организациите от публичния сектор. Съгласно последните изменения в чл. 2, ал. 2, т. 7 от ЗФУКПС, разпоредбите на закона се прилагат в държавните предприятия по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон – организации от публичния сектор, какъвто е и статутът на ДППИ.

Управленската отговорност за изграждането и функционирането на СФУК се отнася до ръководителите на съответната публична организация, които отговарят за постигане целите на организацията, като управляват публичните средства по законосъобразен, икономичен, ефикасен и ефективен начин.

С оглед ефективното прилагане на посочените правни норми е извършен преглед на СФУК в ДППИ (налични вътрешни правила и процедури), който показва необходимост от развитие и усъвършенстване на съществуващите вътрешни регламенти, които в по-голямата си част се нуждаят от осъвременяване, а също така и необходимостта от изграждане на нови основни и несъществуващи в ДППИ компоненти на СФУК като: елементи на контролна среда, управление на риска, предварителен контрол и др.



Предвид изложените обстоятелства и с цел укрепване на управленската отговорност на ДППИ, чрез надграждане на дейностите по изграждане и функциониране на ефективна система за вътрешен контрол в съответствие със законодателството за финансово управление и контрол в организациите от публичния сектор, в ДППИ е изготвен набор от вътрешни правила и процедури, съответстващ на актуалните нормативни изисквания за финансово управление и контрол.

Със Заповед № РД-09-20/20.02.2012 г. и Заповед № РД-09-20-1/20.02.2012 г. на генералния директор на ДППИ са утвърдени Етичен кодекс за поведението на служителите и работниците в ДППИ и Стандартите за професионална етика, определен е и служител по етиката.

Със Заповед № РД-09-15/09.02.2012 г. на генералния директор на ДППИ е утвърдена Стратегия за управлението на риска в ДППИ и със Заповед № РД-09-02/09.02.2012 г. е създадена постоянна група за управление на риска. Със Заповед № РД-09-15-1/09.02.2012 г. на ръководителите на всички структурни звена в Главно управление, директорите на териториалните поделения „Варна”, „Бургас”, „Русе” и „Лом”, ръководителят на направление „Ръководство на корабния трафик – Варна” и ръководителите на структурни звена в направление „Ръководство на корабния трафик – Варна” са регламентирани отговорностите и задълженията по повод на описване на данни в „Таблица на рисковете и оценката им”, в „Таблицата на значимите за предприятието рискове и оценката им” и изготвянето на „Риск-регистър”.

Със Заповед № РД-09-19/16.02.2012 г. на генералния директор на ДППИ са утвърдени Вътрешни правила за реда и начина за осъществяване на предварителен контрол върху документи и действия, свързани с цялостната дейност на ДП „Пристанищна инфраструктура”, които включват: Вътрешни правила за организация на работната заплата, Вътрешни правила за реда и организацията на документооборота, Вътрешни правила за планиране, организация и провеждане на процедури за подбор на служители и работници в ДП „Пристанищна инфраструктура”.

Разработен е проект на нови Вътрешни правила за възлагане на обществени поръчки в съответствие с влезлите в сила изменения на ЗОП.

МЕЖДУНАРОДНА ДЕЙНОСТ

ДП „Пристанищна инфраструктура” е редовен член на:

- Европейската организация на морските пристанища European Sea Ports Organisation (ESPO).
- Международната асоциация на пристанищата - International Association of Ports and Harbours (IAPH)
- Асоциацията на черноморските и азовски пристанища Black and Azov's Sea Ports Association (BASPA).
- Международната асоциация на фаровите служби - International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA).

Експерти на ДППИ участват в заседанията на работни групи и подкомитети на:

- Международната морска организация – IMO
- ITU/IMO -International Telecommunication Union - Международен съюз по далекосъобщенията
- European Maritime Safety Agency (EMSA) - Европейска Агенция за морска безопасност.



Информация за организациите



Международната асоциация на фаровите служби и помощните средства за навигация - International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA).

Националното членство на ДП „Пристанищна инфраструктура” в IALA осигурява достъп до информация (тенденции и очаквани изменения в областта) и документация (ръководства, препоръки, технически данни, изследвания, курсове за обучение на VTS/VTMIS и др.) и възможност за участие и влияние при разработване и вземане на решения в областта на средствата за навигация и VTS/VTMIS.

Членството в Асоциацията е от изключителна полза при провеждане на обучения и квалификационни курсове за операторите на националната VTMIS, във връзка с препоръките на Европейската агенция по морска безопасност (EMSA) за поддържане и повишаване квалификацията на операторския състав на VTMIS.

IALA разработва базовите документи по въпросите на електронната-навигация, управление на корабния трафик, помощните средства за навигация, AIS и др., върху които се работи в Международната морска организация (ИМО). Компетенцията на IALA се използва широко от ЕС при разработване и приемане на регламенти и директиви в областта.



Европейската организация на морските пристанища European Sea Ports Organisation (ESPO).

Мисията на ESPO се заключава в това да влияе върху политиката на ЕС за постигане на сигурен, ефективен и екологично съобразен пристанищен сектор като ключов елемент в транспортния бизнес, където свободните пазарни отношения доминират. ESPO защитава интересите на пристанищните власти на всички страни-членки на ЕС пред Европейската комисия и Парламента на Европа и изпълнява задачи свързани с:

- доказване ролята на пристанищата за икономическия растеж на страните-членки пред структурите на ЕС;
- осигуряване законосъобразността в развитието на пристанищния сектор и ликвидиране на предпоставките за появата на субективни пречки в тази насока;
- създаване на условия за честна и прозрачна конкуренция в бранша;
- осигуряване на максимално възможни стандарти за сигурност и безопасност в европейските морски пристанища;
- поощряване на пристанищните власти да проявяват активност в процеса за опазване на околната среда и др.

ESPO е организатор или съорганизатор на всички по-големи и авторитетни международни форуми в областта на морския транспорт и пристанищното дело. Организацията активно сътрудничи с ЕК при обсъждането, изготвянето и прилагането на директивите и регламентите, касаещи сферата на морския транспорт и развитието на пристанищата.

Пълноправни членове, на принципа на националното представителство, са всички страни-членки на ЕС, които имат морски пристанища.

Ползите от редовното членство на ДП „Пристанищна инфраструктура” в ESPO кореспондират с възможността за директно получаване на актуална информация и



Годишна програма на ДП „Пристанищна инфраструктура” за 2013 г.

почерпване на опит от водещите в бранша в международен аспект, а така също с ролята да станем част от създаването на общата морска и пристанищна политика на ЕС.

Заседанието на Генералната Асамблея на организацията през 2013 г. ще се състои във Варна. Паралелно в дните от 29 до 31 май 2013 г. ще бъдат проведени Международна конференция на морските пристанища и специализиран семинар.



International Association of Ports and Harbours (IAPH).

В IAPH членуват над 230 пристанищни власти, администрации и асоциации от цял свят, а още над 100 структури са със статут на асоциирани членове.

Международната асоциация на пристанищата е най-масовия и авторитетен субект, защитаващ интересите на представляваните повече от 300 пристанища от всички континенти. Мисията на IAPH се заключава и в това да влияе върху политиката в световен мащаб за постигане на сигурен, ефективен и екологично съобразен пристанищен сектор.

Възможността за директно участие в разработването на ключови въпроси и в дискусии, свързани с пристанищната политика в световен мащаб е в унисон с интересите на ДП „Пристанищна инфраструктура”, а също и с приоритетите в сферата на пристанищната инфраструктура, залегнали в основните цели на МТИТС за развитие на транспортна инфраструктура в България.

Асоциацията на черноморските и азовски пристанища Black and Azov’s Sea Ports Association (BASPA).

В BASPA членуват пристанищни оператори и администрации от Новоросийск, Сочи и Туапсе /Русия/, Одеса, Иличовск и Рени /Украйна/, Констанца /Румъния/, Потти и Батуми /Грузия/, както и „Пристанище Варна” ЕАД и „Пристанище Бургас” ЕАД. Водят се преговори за членството на Асоциацията на частните пристанища в Турция. Регионалният характер на BASPA и целите, свързани с развитие на сътрудничеството в Черноморския регион, обуславят и тесните взаимоотношения на Асоциацията с Организацията за черноморско икономическо сътрудничество /ОЧИС/, с пристанищните организации от Европа, Прибалтика, а така също и с Международната асоциация на пристанищата (IAPH). В най-общи линии, целите и задачите на Асоциацията се свеждат до инициране на сътрудничеството в сферата на развитието и модернизацията на пристанищата от черноморския и азовския регион, обмена на информация и оказване на съдействие за развитието на търговията в региона в условията на пазарната икономика. BASPA си поставя за цел и привличането на инвестиции в пристанищата като поддържа делови взаимоотношения с международни инвестиционни фондове, организации и инвестиционни центрове. Основна задача на Асоциацията е защита на интересите на своите членове пред ОЧИС и други международни структури от региона.

BASPA в качеството си на авторитетна регионална организация в бранша, активно участва в изработването на политиката, свързана с развитието на регионалното икономическо сътрудничество, което е и един от важните приоритети пред България като страна съзачредител на ОЧИС. То е в унисон и с интересите на ДП „Пристанищна инфраструктура”, а също и с приоритетите в сферата на пристанищната инфраструктура.

Пълноправното членство на ДП „Пристанищна инфраструктура” в Асоциацията означава по-силно представяне на българските интереси и по-добри възможности за утвърждаване позициите на пристанищата ни в черноморско-азовския регион.



Планирани публични събития с международно участие

Събитие	Време на провеждане	Място на провеждане
Международна конференция и заседание на Генералната асамблея на Европейската асоциация на морските пристанища	29-31.05.2013 г.	Варна
Участие в специализирано международно изложение	2013 г.	В изпълнение на проект TEN Ecorport

ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОННИ И ИНФОРМАЦИОННИ СИСТЕМИ

Информационните системи, обезпечаващи дейността на ДППИ, включително информационните системи на други администрации, данните от които се ползват при оперативната работа на предприятието:

Направление „Административна дейност”

Поддържа Регистър за входяща и изходяща служебна кореспонденция

Програмен продукт: Archimed eProcess 2008

Функционалност: извършва регистрация на документи в деловодството съгласно изискванията на *Единната държавна система за деловодство (ЕДСД)*.

Системата позволява:

- **картотечна регистрация** - записване на отчетно-справочни данни върху регистрационно-контролна карта (РКК), включително индексирание и датирание.
- **регистрация с класиране на документите** - систематизирано подреждане в папки и записване върху документа на индекс, пореден номер и дата на регистрацията.

Програмата дава възможност за автоматично генериране на регистрационен индекс на документа. В регистрационния индекс могат да се включат следните елементи:

- Кореспондентския индекс - от регистрационната схема на кореспондентите.
- Индекс на папка, където се съхраняват документите.
- Индекс за дейност, зависещ от приетата схема на означаване на дейностите.
- Пореден номер на документа в съответния регистър.
- Дата на документа.

Деловодната система позволява бързо намиране на даден документ по кореспондентски индекс, следене на срокове, промяна в неговото състояние и др. Съществува възможност за търсене по различни атрибути от данните на регистрирания документ.

Отдел „Човешки ресурси”

Поддържа: База данни за човешките ресурси в предприятието

Програмен продукт: HRM

Функционалност: дава възможност да се въвежда и съхранява информация за всеки работещ – лични и адресни данни; служебни данни (трудов стаж – общо и по специалността); договори (трудови и граждански, допълнителни споразумения); данни за социално и здравно осигуряване и осигурителните прагове; данни за представените от лицето болнични листове; длъжностна характеристика на лицето; данни за образованието и квалификациите; данни за заеманата длъжност и свързаното му с щатното разписание; следене на полагаем,



ученически, неплатен, ползван и компенсируем отпуски; данни за безкасово разплащане на заплатата и болничните за сметка на НОИ.

Дирекция „Правна дейност и собственост”

Поддържа следните регистри:

Регистър съдържащ данни за пристанищната инфраструктура на пристанищата с национално значение, със следните параметри:

- видове пристанища към основното пристанище с национално значение и видове кейове;
- брой и вид корабни места - местоположението им;
- разстояние от входовете на пристанището, предназначение и оразмерителни данни – дължина и дълбочина на корабните места;
- година на въвеждането им в експлоатация;
- разстояние от ръба на кея до подкрановата релса, ширина на подкрановия път, наличие на жп коловози между подкрановите релси;
- разположение на бреговите вързални устройства и разстояние между тях;
- съществуващо състояние на кейовете и кейовите стени, тип и конструктивни ограничения на кейовата стена;
- допустими натоварвания от концентриран товар в зоните на кея – I,II,III-та буферна и IV-та тилова зона;
- транспортни връзки и подходи до корабните места в кейовете:
 - *пътни връзки*: състояние, година на построяване, проблеми, брой на пътните платна, тип настилка;
 - *жп връзки* – състояние, година на построяване, проблеми, брой на челните коловози, тип релсово скрепление, разстояние до товарната гара;
 - складове в корабните места:
 - *открити* – предназначение, състояние, година на построяване, проблеми, складова вместимост т/макс., размери, настилки,
 - оборудване- наличие, състояние, описание и техн.характеристики;
 - *покрити складове* – състояние, година на построяване, проблеми, етажност, конструкция, размери, складова вместимост т/макс., допустимо натоварване, оборудване – наличие, състояние, описание и техн.характеристика;
 - инженерни мрежи /комуникации /:
 - *електро*- вид, захранващ кабел, напрежение, мощност, източник на захранване,
 - захр.пристанищна механизация, захранване на корабите, осветление - осв.кабелна мрежа,
 - *водопроводна мрежа* – водопровод, снабдяване на корабите с пит.вода, противопожарно осигуряване, канализация, отводнителна мрежа и обща инфраструктура;
 - *отопление, телефон*.

Регистър, съдържащ данни за недвижимите имоти, собственост на предприятието, с изключение на тези в ПОТНЗ – води се на основание чл.36, ал.5 от ПУФД на ДППИ и Заповед № РД-09-73/21.10.2011г. на Ген.директор на ДППИ, със следните данни за Регистър на ДМА-Земя и сгради:

- инвентарен номер;
- идентификатор по КК и КР/кадастрална карта и кадастрален регистър/;
- местоположение;



- наименование – по акт за собственост, по инвентарна книга, по кадастрална карта, реално предназначение;
- документи за собственост – актуален документ за собственост /Акт за държавна собственост/, номер, дата, други документи за собственост;
- характеристики на имота по документ за собственост – земя кв.м. ,% ид.ч., застроена площ на сградата /кв.м./, разгъната застроена площ /кв.м./;
- площ по скица;
- измерено на място;
- забележка;
- предоставени права.

Във връзка със закона за енергийната ефективност се води **Регистър на техническите и енергийни паспорти на сградите, собственост на ДППП**, със следните параметри:

- инвентарен номер;
- акт за държавна собственост - № и дата;
- идентификатор;
- населено място;
- наименование на сградата;
- застроена площ /кв.м./;
- разгъната застроена площ /кв.м./;
- площ по скица;
- площ по техн.паспорт;
- наличие на строителни книжа;
- разрешение за строеж;
- удостоверение за въвеждане /разрешение за ползване;
- № и дата на техн.паспорт;
- № и дата на енергийния паспорт;
- забележка;
- предоставени права;

Дирекция „Информационни системи и обслужване на корабния трафик”

Vessel Traffic Management and Information System (VTMIS) - Система за управление на корабния трафик и информационно обслужване на корабоплаването

Системата VTMIS задоволява както необходимостта по контрол, сигурност и безопасност на корабоплаването, така и информационните потребности на държавни структури и администрации, свързани с корабоплаването.

Системата е разделена на три части, първата от които е свързана с изграждане на телекомуникационна инфраструктура за пренос на информационни потоци и софтуерна обработка и основните подсистеми необходими за безопасното корабоплаване. На втори етап са инсталирани радарни сензори, а на трети се предвижда – обработка на видео изображенията и мониторинг на малките плавателни съдове.

Екологичен контрол на корабите при операции, свързани с опасност от замърсяване на околната среда като: миене на хамбари, баластни операции, сдаване на корабни отпадъци и остатъци от товари, бункеровачни операции, лимбоване други. Разследване на нефтени инциденти, както подпомагане при операции по иквидиране на нефтени разливи. Информацията от системата и наличните комуникационни възможности се ползват от Главно управление „Митници”, от Военноморски сили и други институции, фирми или физически лица, свързани с морския бизнес. От съществено значение е изградената система за



Годишна програма на ДП „Пристанищна инфраструктура” за 2013 г.

повишаване на ефективността при търсене и спасяване. Изградената модерна комуникационна инфраструктура позволява надежна комуникация с корабите търпящи бедствие в зоната за търсене и спасяване, за което е отговорна Р България. Данните от системата се използват за развитие информационната система за ефективно управление на пристанищните операции, подобряване на дейностите при пилотиране на кораби при сложни метео условия.

Система за информационно обслужване на морския транспорт – pcs.vtmis.bg

Съгласно годишната програма за 2009 год. на предприятието ДП „Пристанищна инфраструктура”, се финансира пилотен проект за изграждане на „Център за информационното обслужване на морския транспорт – Варна и Бургас”. Въведен е в експлоатация проекта за «Център за информационно обслужване на морския транспорт във Варна и Бургас». Той е в отговор на възприетата от страните-членки на ЕС концепция за европейско пространство за морски транспорт без бариери и на концепцията за “Single Window”. Проектът се базира на многофункционално използване на съществуващата системата за управление на корабния трафик /VTMIS/, унифицира документите по препоръките на Международната Морска Организация (ИМО) и Конвенцията FAL 65 и е елемент от логистичната верига на мултимодалния транспорт.

Разработката позволява значително да се съкрати времето за вземане на оперативни разрешения между пристанищните оператори, корабните агенти и държавните институции / Пристанищна инфраструктура; Гранична полиция; Митница; Морска администрация; здравен, ветеринарен и фитосанитарен контрол/ съкращава време и разходи за обработка на корабите в пристанищата и доближава обслужването в съответствие на добрите европейски практики и оттам до подобряване икономическа ефективност на пристанищата.

Системата се въведе в тестови период от 03.09.2009год. за срок от 45 дни, като базис за първи етап се използват двете основни процедури - „Свободна практика” и „Разрешение за отплаване”. Достъпът става с парола за всички институции и с електронен подпис за всички корабните агенти, корабособственици или корабоприетатели.

С измененията в нормативната база, а именно Наредба №7/23.05.2001г. (изм. ДВ. бр.44, 11 юни 2010 г.), Чл. 23 - центровете на практика започнаха да изпълняват основното си функционално предназначение по електронна обработка на документите свързани с получаване на „Свободна практика” и „Разрешение за отплаване”(чл.41ал.3 от ПУФД на ДППИ).

Достъпът до системата за държавни институции се осъществява въз основа на съответните права за достъп и чрез електронен подпис за корабните оператори, агенти и собственици.

Достъпът до системата на служители от ДППИ се урежда с писмо- искане за активиране на акаунт и се одобрява от ръководителя направление „РКТ- Варна”. Списъкът на служителите е даден в приложение.

Система за събиране данни на корабоплаването - vts.vtmis.bg

Системата е разработена за следене, архивиране и последваща обработка на дейностите извършвани по обслужване на корабоплаването в VTS зоните. Целта, която се постига с тази система е да се повиши ефективността и контрола на корабоплаването в РБ посредством технически средства за събиране и обработка на информацията от Система за управление на корабния трафик и информационно обслужване на корабоплаването VTMIS. Системата се



Годишна програма на ДП “Пристанищна инфраструктура” за 2013 г.

ползва и от други администрации и контролни органи, свързани с корабоплаването” (чл.41ал.2 от ПУФД на ДППИ).

Достъпът до системата на служители от ДППИ се урежда с писмо- искане за активиране на акаунт и се одобрява от ръководителя на направление „РКТ- Варна”. Списъкът на служителите е даден в приложение.

Система за наблюдение параметрите на морската среда в пристанищните райони и заливи по българското черноморско крайбрежие

Системата за наблюдение параметрите на морската среда в пристанищните райони и заливи по българското черноморско крайбрежие е предназначена за оперативно наблюдение на морската среда в пристанищата от национално значение и заливите пред тях. Задачата и е чрез измерване и следене на определени параметри на морската среда и прилежащата атмосфера да се предоставя оперативна информация, подпомагаща вземането на управленски решения с цел повишаване безопасността на корабоплаването и ефективността на морските дейности.

Системата да обхваща следните пристанищни райони и заливи:

- Пристанище Балчик и Балчишки залив;
- Пристанище Варна и Варненски залив /в т.ч. Варненско и Белославско езеро, канал 1 и 2/;
- Пристанище Бургас и Бургаски залив.

Национален AIS сървър

Съгласно Директива 59/2002 на ЕС, Р. България като страна-членка се задължава да удовлетвори изискванията по отношение следенето на корабния трафик и да поддържа обмен на данни с останалите страни от ЕС до 31.12.2008 г. Основна технология за следене на корабите плаващи във водите на ЕС е Автоматичната Идентификационна Система (AIS). Обменът на AIS информация между страните-членки се извършва посредством Интернет и се координира от проекта SafeSeaNet, чиято разработка е иницирана от EMSA (European Maritime Safety Agency). Поради факта, че в рамките на Черноморския басейн само две държави са членки на ЕС, България декларира своя инициатива за изграждане на регионален Черноморски сървер, който да осигури техническа платформа за обмен на данни между Черноморските държави, базиран на двустранни споразумения. Националният AIS център е предназначен за изпълнението на следните основни задачи: централизиране, обработка и архивиране на информацията събрана от AIS мрежата на системата за управление на корабния трафик, обмен на AIS данни с Европейската SRIT/STIRES система, обмен на данни със средиземноморския регионален AIS сървер, обмен на данни с други Черноморски държави, осигуряване на данни към външни системи за наблюдавани и бъдещата национална SafeSeaNet система. Тези задачи изискват прилагане на технически и организационни средства за тяхното решаване. Техническото ядро на Националният AIS център е Националният AIS сървър.

Информационни системи, обезпечавщи дейността на други администрации

Европейска система за морска безопасност SAFE SEA NET

Съгласно Директива 59/2002 на ЕС, Р. България като страна-членка е задължава да удовлетвори изискванията по отношение следенето на корабите с опасни товари, както и да поддържа обмен на данни с останалите страни от ЕС до 31.12.2008 г. Обменът на информация между страните-членки се извършва посредством Интернет и се координира от проекта SafeSeaNet, чиято разработка е иницирана от EMSA (European Maritime Safety Agency). За да



участва в SafeSeaNet, всяка държава се ангажира да изгради собствена система, която да осигури интерфейса между националния и главния сървър на SafeSeaNet. Изградената система за достъп ще позволи достигане на максимална ефективност при използване на данните от съществуващата VTMISS система, което ще доведе до повишаване на безопасността на корабоплаването в национален и европейски мащаб. Системата ще позволи и подробно наблюдение на плавателните съдове пренасящи опасни товари. Допълнително SafeSeaNet ще даде възможност за решаване на широка гама допълнителни задачи като: взаимодействие с други ведомства - Военноморските сили, Гранична полиция и пр., попълване на необходимите декларации в електронен вид, и др.

Данни за издаване за разрешения за отплаване от Информационни центрове

Издадените разрешителни за отплавания за периода от 01.01.2012г до 15.11.2012 г:

- Варна 2097
- Бургас 1320

Направление «Финанси и счетоводство»

Кореспонденцията между информационните системи за корабния трафик и счетоводните програмни продукти, тя се осъществява чрез продукт Work Flow. Оперативно с отделни параметри на системата работят различни организационни структури. Данните за параметрите на плавателните съдове се генерират от Система за събиране данни на корабоплаването - vts.vtmis.bg, която функционира по международно възприети стандарти, одобрени от Международната морска организация и на база заложените данни за тарифиране в съответствие с действащата наредба, генерират автоматично размера на дължимите суми.

С Work Flow се създава, въвежда, обработва и съхранява информация за първичните и вторичните счетоводни документи и счетоводните операции към тях. От тази информация се ползват записванията по счетоводните сметки. т.е. програмата обработва и съхранява едновременно и основанието документите и резултата - записванията по счетоводните сметки. Work Flow е да създава счетоводните документи - фактура, РКО, ПКО, искане, складова разписка/без да има предварително хартиен носител или да пренася действителността от хартиени носители на екрана на монитора и в твърдият диск и то така, че виртуалният вид на документите да съответствува максимално точно на хартиените носители. От 01.10.2011г., стартира ДППИ издава на своите клиенти „електронна фактура”.

Управлението на инфраструктурата се осъществява от ДП „Пристанищна инфраструктура” по силата на чл. 115 на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Съгласно цитирания текст, в задълженията на ДППИ влизат предоставяне на далекосъобщителни услуги кораб-бряг и бряг-кораб (т. 13. - нова - ДВ, бр. 98 от 2008 г.); предоставяне на услуги по управление на трафика и информационното обслужване на корабоплаването и предоставяне на речни информационни услуги на корабния трафик (т. 14. - нова - ДВ, бр. 71 от 2008г., предишна т. 12, бр. 98 от 2008г.) и предоставяне на хидрометеорологична информация (т.15. - нова - ДВ, бр. 71 от 2008 г., предишна т. 13, бр. 98 от 2008г.).

Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" изгражда и поддържа система за управление на трафика и информационното обслужване на корабоплаването по ред, определен от Министерския съвет, предоставя услуги по управление на трафика и информационното обслужване на корабоплаването и обменя информация с други системи, предвидени в закон или в международен договор, по който Република България е страна.

Изцяло обновена е интернет-страницата на ДППИ. Предстои пускането ѝ в действие.



ДЕЙНОСТИ, ИЗПЪЛНЯВАНИ ОТ ДППИ, В КАЧЕСТВОТО МУ НА БЕНЕФИЦИЕНТ ПО ОП „ТРАНСПОРТ” 2007 – 2013 Г.

В качеството си на конкретен бенефициент по Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013 г. Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” подготвя и изпълнява следните проекти, финансирани и предвидени за финансиране по ОП „Транспорт” 2007 – 2013 г.:

Проекти в процес на изпълнение:

Приоритетна ос 4: „Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешните водни пътища”

- **BG 161 PO 004-4.0.01-0003** „Създаване на речна информационна система в българската част на река Дунав – БУЛРИС”
Стойност на проекта: 35 378 913,72 лв.
- **BG161PO004-4.0.01-0005-C0001** „Изграждане на система за управление на корабния трафик – /VTMIS фаза 3/”
Стойност на проекта: 32 724 313,87 лв.

Приоритетна ос 5: Техническа помощ.

- **BG 161PO004-5.0.01-0059** „Проектиране и внедряване на географска информационна система (ГИС) за управление на пристанищната инфраструктура”
Стойност на проекта: 4 923 000,00 лв.
- **BG 161PO004-5.0.01-0063** „Техническа помощ за проучване възможността за осъществяване на инвестиционен проект Супер Бургас - зона за обществен достъп”
Стойност на проекта: 613 140,00 лв.
- **BG 161PO004-5.0.01-0054** „Повишаване на административния капацитет на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” за изпълнение на проекти по Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г.”
Стойност на проекта: 455 000,00



Внесени са формуляри за кандидатстване по следните проекти:

Приоритетна ос 5: Техническа помощ

Проект: „Подобряване на материално – техническите условия на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”, в качеството му на конкретен бенефициент по Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г.”

Вид на дейностите: СМР

Кратко описание на нуждите/ проблемите:

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” предвижда разработването на проект „Подобряване на материално – техническите условия на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”, в качеството му на конкретен бенефициент по Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г.”

Очакваният дългосрочен ефект от подобряването на цялостния работен процес и процедурите за управление, контрол и наблюдение е ускоряване на процеса на правилно, ефективно и ефикасно използване на средствата по ОПТ, в подобряване на административното обслужване и увеличаване на управленския и административния капацитет на звената, отговорни за управлението и изпълнението на проекти финансирани по ОПТ. Предлаганата структура на звеното е в съответствие с дейностите и отговорностите ѝ за осигуряване на правилното и прозрачно изпълнение, наблюдение и отчитане на проекти финансирани по ОПТ.

Неизменна част от подобряването на работния процес е осигуряването на подходящи условия на труд за служителите, пряко заети в подготовката, изпълнението и управлението на проектите, финансирани от ОПТ, условия за архивиране и съхранение на документацията по проектите.

Предложеният обект за интервенция обхваща част от масивна едноетажна административна сграда - бивша столова, собственост на ДППИ, находяща се на ул. „Шипченски проход” № 69.

Съгласно чл. 137, ал. 1, т.4, б. Б от Закона за устройство на територията и чл. 8 и чл. 9 от Наредба №1 на МРРБ от 30.07.2003г., обектът е от 4-та категория.

Основна цел на проектното предложение е чрез ремонтниране на прилежащо към сградата на ДППИ помещение, да се осигурят адекватни условия за труд на експертите, пряко заети с подготовката, изпълнението и управлението на проекти, финансирани от ОПТ.

Кратко описание на дейностите:

1. Организация и управление на проекта.
2. Предпроектни проучвания
3. Архитектурно заснемане
4. Строително - Ремонтни дейности
5. Доставка на обзавеждане и оборудване (компютри, софтуер, конферентна техника)
6. Дейности по информация и публичност
7. Одит на проекта

Индикативен бюджет : 1 320 390,00 лв.



Проект: Техническа помощ за развитие на българските пристанища.

Вид на дейностите: услуга

Кратко описание на нуждите/ проблемите:

Липса на актуален анализ за икономическия потенциал, пазарните интереси и контакти, база за стратегически избор преди пристъпване към актуализация на Генералните планове на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение, в съответствие с “Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2010 – 2020 г.”

Нужда от актуализация на Генералните планове за развитие на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Актуализацията на генералните планове се разработва от ДП “Пристанищна инфраструктура” в изпълнение на чл. 112 а, ал. 6 от ЗМПВВППРБ и в изпълнение на Общия генерален план за развитие на транспорта и Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2010 – 2020 г.

Кратко описание на дейностите:

Изработване на анализ за оценка на икономическия потенциал, пазарните интереси и контакти. Разработката ще съдържа: Цел, методология, източници на информация, глобален икономически контекст, стратегически анализ на международния пазар, ценови анализи и себестойност, анализ и прогнози за товаропотоци и пътничкопотоци, стандарти в информационните услуги, безопасността и екологията, законодателство и европейски модели, добри практики във финансирането и таксуването. Последващи инвестиционни намерения и стратегии за развитие на пристанищата и свързаната с тях инфраструктура ще бъдат базирани на компетентно експертно проучване, задълбочен анализ и прогнози, базирани на реални факти и нагласи.

Актуализиране 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 съдове по р. Дунав и българските морски пространства, както и за подпомагане процеса на планиране и разработване на инвестиционни проекти в настоящия и реализирането им в следващия програмен период.

Индикативен бюджет: 4 688 640,00 лв

Проект: Техническа помощ за управление на отпадъците в българските пристанища с национално значение

Вид на дейностите: услуга

Кратко описание на нуждите/проблемите :

Предпроектно проучване, изграждане на централизирана база данни и типов план за управление на отпадъците в българските пристанища за обществен транспорт.

Проблеми:

Липса на адекватни пристанищни приемни съоръжения за течни и твърди отпадъци от корабоплаването и пристанищната дейност (в българските участъци на р. Дунав и Черно море)

Недостатъчни и неотговарящи на националното и европейското законодателство съоръжения за обработка на приетите твърди и течни отпадъци от корабоплаването и пристанищната дейност (инсинератори, пречиствателни станции)

Липса на централизирана база данни и типов плана за управление на отпадъците в пристанищата.

Кратко описание на дейностите:

1. Извършване на предпроектно проучване:



Годишна програма на ДП “Пристанищна инфраструктура” за 2013 г.

- актуализиране на нуждите/капацитетите от приемни съоръжения и такива за обработка на отпадъците;
- оптимизиране на разположението им в българските пристанища на р. Дунав и Черно море,
- приоритизиран списък на необходимо оборудване и системи и технически спецификации,
- подготовка на рамков/типов план за управление на отпадъците в пристанище /река и море/, създаване на централна електронна база данни за корабните отпадъци, покриваща всички български пристанища,
- проект на необходимите промени в организацията и нормативната регламентация на свързаните дейности.

Индикативен бюджет: 1 108 300,00 лв.

Проект: Количествена оценка на риска и подобряване ефективността на пристанищата в Р България

Вид на дейността: услуги / проучване и разработване /R&D/

Кратко описание на нуждите / проблемите:

Времето за престой на корабите в пристанищата на Р България е относително високо. Липсва утвърдена методика за оценка на риска / безопасност, околна среда, инфраструктура/суперструктура, ефективност, действия при криза/ и на тази база – предприемане на превантивни мерки и действия / инвестиции, водещи до устойчиво развитие на пристанищата / конкурентоспособност, водеща роля в региона и др./

Кратко описание на дейностите:

Адаптиране на европейски добри практики /MarNIS,D4.1.N-Port Assesment Tool, UK Port Safety Marine Code и др./ за извършване на количествена оценка на риска за българските пристанища за обществен транспорт / например по отношение на безопасност, околната среда, ефективност на пристанищните дейности – обработка, изчакване, административни и логични процедури и др. / вкл. По отношение на морския транспорт на къси разстояния – Short Sea Shipping/, управление на кризисни ситуации – безопасност и сигурност/. На база на резултатите от прилагането на формализирана оценка на риска, приоритизиране на мерките и планиране на подобрения, инвестиции и др. Използване на резултатите при актуализирането на Националната програма за развитие на пристанищата на РБългария.

Индикативен бюджет: 960 200,00 лв.

Проект: „Техническа помощ за развитие на информационните технологии на българските пристанища за обществен транспорт”

Вид на дейностите: услуга

Техническа помощ за изготвяне на ситуационен анализ: технологично състояние на действащите системи, анализ на комуникационната среда, оценка и анализ на бази данни и информационни системи с оглед бъдещо интегриране, оценка капацитет на човешките ресурси и потребности от квалификация, потребности от техническо осигуряване.

Визия за системата: функционалност, конфигуриране на системата, възможности за интегриране, потенциал за разширяване.

Кратко описание на нуждите/ проблемите:

Ниска ефективност на действията при търсене и спасяване на море /SAR/

Остаряла организация и нормативна база за дейността по SAR и противодействие на разливи / нефт и опасни вещества – OPRC/H/



Недостатъчно, морално и физически остаряло оборудване за дейности по SAR и противодействие на разливи

Кратко описание на дейностите:

1. Извършване на предпроектно проучване – SWOT анализ на текущите организация и ресурси, проучване на добри европейски практики, предложения за промени в обрагиназията и законодателството, приоритизиран списък на необходимо оборудване и системи и технически спецификации;
2. Изграждане на подходяща организация и нормативно регулиране на дейностите по търсене и спасяване и противодействие на разливи, адаптиране на съществуващата инфраструктура, обучение на персонала, определяне на места за убежище (places of refuge – Dir.2002/59, IMO res.A.949(23))
3. Спецификация на изискванията за системите, които ще бъдат разработени през следващия програмен период.
4. Проектно – бюджет.

Индикативен бюджет: 2 521 400,00 лв.

АНАЛИЗ НА СРЕДАТА

НОРМАТИВНА СРЕДА

Годишната програма е разработена в съответствие с основните изисквания на правната и икономическа рамка за развитие на водния транспорт в Република България. Възложените със ЗМПВВПРБ и КТК задължения на ДП "Пристанищна инфраструктура" произтичат от следните нормативни актове:

Национално законодателство

- Кодекс на търговското корабоплаване;
- Закон за морските пространства и вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България;
- Закон за държавната собственост;
- Закон за обществените поръчки;
- Закон за концесиите;
- Закон за публично-частното партньорство;
- Закон за опазване на околната среда;
- Закон за управление на отпадъци ;
- Закон за устройство на територията;
- Закон за кадастъра и имотния регистър;
- Търговски закон;
- Наредба № 15 от 28.09.2004 г. за предаване и приемане на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъци от корабни товари;
- Наредба за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на република България, обслужващи кораби от международно плаване;
- Наредба № 7 от 23.05.2001 г. за реда за посещение, маневриране и престой на корабите в пристанищата и рейдовете, за товарене и разтоварване, за качване на кораба и слизване на брега на екипажа, на пътниците или други лица, както и за връзка на кораба;
- Наредба за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Република България



Годишна програма на ДП "Пристанищна инфраструктура" за 2013 г.

- Наредба за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България;
- Наредба № 9 от 29.07.2005 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата;
- Наредба № 19 от 09.12.2004 г. за регистрация на пристанищата на Република България;
- Наредба № 53 от 02.07.2004 г. за условията и реда за постигане на сигурността на корабите и пристанищата;
- Наредба № 919 от 08.12.2000 г. за събиране на статистическа информация за дейността на пристанищните оператори и собствениците на пристанища и пристанищни съоръжения в Република България
- Наредба № 5 от 01.09.2004 г. за корабните документи;
- ТАРИФА за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" одобрена с ПМС № 97 от 3.05.2007 г., обн., ДВ, бр. 38 от 11.05.2007 г.

Стратегически документи

- Националната стратегическа референтна рамка
- Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2010 г.
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията
- Общ генерален план за транспорта
- Оперативна програма „Транспорт 2007 – 2013 г.“
- Проект Националната програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт разработена в изпълнение на чл.103а, ал.2 от Закона ЗМПВВПРБ.

Международни правни норми

Международни договори, по които Република България е страна

- Международна конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS, 1974);
- Международна конвенция за търсене и спасяване на море, 1979г.
- Международен кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването (ISM Code)
- Международната Конвенция за предпазването от замърсяване причинено от кораби, 1973, така изменена от Протокол от 1978г. (Marpol 73/78)

Актове на европейското законодателство

- Интегрираната морска политика за Европейския съюз;
- Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.;
- Съобщение и план за действие с оглед на установяване на европейско пространство за морски транспорт без бариери - концепцията „Морски магистрали“;
- Интегрираната програма за развитие и насърчаване на транспорта по вътрешни водни пътища – NAIADES”, обхващаща периода 2006 – 2013 г.;
- Стратегия на Европейския съюз за развитието на Дунавското пространство;
- Регламент за изпълнение (ЕС) № 689/2012 на Комисията от 27 юли 2012 година за изменение на Регламент (ЕО) № 415/2007 относно техническите спецификации за системи за прихващане и проследяване на корабите, на които се позовава член 5 от Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността;



Годишна програма на ДП "Пристанищна инфраструктура" за 2013 г.

- Регламент (ЕО) № 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 година относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения;
- Регламент на Комисията (ЕИО) № 281/71 от 9 февруари 1971 за определяне съдържанието на списъка на плавателните пътища от морски тип, предвиден в Член 3 (е) на Регламента на Съвета (ЕИО) № 1108/70 от 4 юни 1970 година;
- Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 година относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите-членки и за отмяна на Директива 2002/6/ЕО;
- Директива 2009/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за изменение на Директива 2002/59/ЕО относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация;
- Директива 2005/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 година за повишаване на сигурността на пристанищата;
- Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно хармонизирани речни информационни услуги (RIS) по вътрешните водни пътища на Общността, изменена със Регламент (ЕО) № 219/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 година;
- Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета;
- Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27.11.2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари Директива 2002/84/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 година

Предстоящи нормативни промени

- Закон за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
- Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 15 от 28.09.2004 г. за предаване и приемане на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъци от корабни товари
- Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 9 от 2005 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата
- Наредба за изменение и допълнение на Наредба 39 от 2005 г. за обхвата и съдържанието на генералните планове за развитие на пристанищата за обществен транспорт с национално значение
- Наредба № 53 от 2.07.2004 г. и да уреди условията и реда за постигане на сигурността на корабите и пристанищата
- Тарифа за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура"

ИКОНОМИЧЕСКА СРЕДА

Насоките за развитието на транспортната политика на Република България са определени в Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020



г., приета на заседание на Министерския съвет на 07.04.2010 г. Визията за развитие на транспортния сектор е към 2020 г. България да притежава модерна, безопасна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен и безопасен транспорт.

Основните мерки, предвидени в Стратегията, които кореспондират пряко с функциите и правомощията на ДППИ са:

- по приоритет **Интегрирана морска политика**
 - Продължаване на работата за по-нататъшно развитие на предложенията и инициативите, набелязани в Синята книга за Интегрираната морска политика на ЕС
- по приоритет **Стратегия на Европейския съюз за развитието на Дунавското пространство**
 - работа по набелязаните мерки от Стратегията на Европейския съюз за развитието на Дунавското пространство и включените в комплексни проекти по Общоевропейските транспортни коридори VII, IV, X и IX
 - прилагане на практика на транспонираните в българското законодателство разпоредби на ЕС

Основни транзитни коридори, имащи значение за българските пристанища ще бъдат:

- Европейски транспортен коридор № VII – река Дунав с Видин, Лом, Русе (със сухопътно отклонение за Варна и връзка с ТРАСЕКА) от българските дунавски пристанища към Гърция.
- Европейски транспортен коридор № IV – Дрезден Будапеща-Арад-Крайова-Лом-София с отклонение към Солун.
- Европейски транспортен коридор № VIII - Дурас-Скопие-София-Варна/Бургас
- ТРАСЕКА.

След влизането в експлоатация на Дунав мост-2 се очаква превозите през р. Дунав между Видин-Калафат и Оряхово-Бекет да намалее значително – до 40-50 хил. транспортни единици годишно. Двата ферибота ще останат като алтернативни транспортни възможности на моста с възможност за привличане на товаропоток с конкурентни на моста цени. От друга страна се очаква нарастване на товаропотока между малките румънски и български пристанища, обосновано от облекчаването на митническите формалности след влизането на двете страни в ЕС.

По отношение на ориентацията на българския внос и износ основните изводи се свързват със намаляване на търговския обмен с Русия, Украйна и другите страни от ОНД. Решаваща ще бъде, обаче, структурата на българската икономика – вносът на суровини и износът на метали и полуготова продукция, независимо от направлението, ще продължи да се осъществява по вода.

(Източник на информация: Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020, Проект на Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2006 – 2015 г.)

Влияние на националната икономика

Развитието на българската икономика оказва директно влияние на развитието на българските пристанища чрез промените в обема на вноса и износа на товари. Основните сектори, които оказват влияние върху относителния дял на товарооборота и пътничкопотока са:

- нефтопреработващата промишленост – внос на нефт и износ на нефтопродукти;



Годишна програма на ДП "Пристанищна инфраструктура" за 2013 г.

- металургията – внос на руда, кокс и други изделия на металургичната промишленост и износ на металургическата промишленост и скраб;
- енергетиката – внос на въглища;
- строителството – износ на цимент, вътрешни превози и износ на инертни материали, внос и износ на строителни материали и конструкции;
- селското стопанство – износ и внос на зърнени храни и фуражи;
- химическата промишленост – износ и в по-малка степен внос на торове;
- леката промишленост и др. отрасли на индустрията – внос и износ на различни генерални и контейнеризирани товари;
- развлекателната и туристическата индустрии – предоставяне на услуги за обслужване на пътници и туристи.

Икономически растеж

През второто тримесечие на 2012 г. данните за развитието на българската икономика са по-добри в сравнение с първото тримесечие. Регистрираният растеж на БВП остава слаб и през второто тримесечие на 2012 г., но все пак налице е леко ускоряване. На годишна база растежът на БВП по сезонно неизгладените данни се е увеличил до 1% (от 0.9% за първото тримесечие на 2012 г.), по изгладените данни на годишна база се запазва в същия размер (0.5%), а на база предходното тримесечие растежът е 0.3% след нулев за първото тримесечие на 2012 г. Добавената стойност сега се движи в една посока с БВП по несинхронизираните данни - тя също расте (с 0.6% на годишна база след спад с 0.9 % за първото тримесечие). По синхронизираните данни обаче БДС намалява на годишна база, но въпреки това разнопосочие с динамиката на БВП, добър знак е, че след три поредни тримесечия на спад на тримесечна база, през второто тримесечие БДС отбелязва растеж.

Въз основа на оценката ни на наличните данни на НСИ¹ се очаква **за третото тримесечие² растежът на БВП да е малко над 1%³, т.е. леко по-висок от този, който беше регистриран в първите две тримесечия. **За годината също е възможно да се реализира растеж в размер малко над 1 %**, за формирането на който се очакват както по-добри икономически резултати, така и по-активно вътрешно потребление през второто полугодие.**

Външната среда като цяло остава несигурна, като очакванията за подобряването ѝ се изместват общо взето към втората половина на 2013 г. На този фон институции като МВФ повишават прогнозите си за растежа у нас през 2012 г. на 1% годишен ръст на БВП (запазва се очакването за 1.5% за 2013 г. от 10 май т.г., когато МВФ очакваше 0.8 % растеж за 2012 г. у нас). Очакванията на анализаторите от БНБ за 2012 година през юли стават по-позитивни в сравнение с тези от май. Към октомври⁴ 2012 г. няма по-актуална от Пролетната прогноза на ЕК, публикувана на 11 май т.г., която предвиждаше за България 0.5% растеж за текущата година и 1.9% през 2013 г. Последната актуална официална прогноза е тази в Доклада към проекта на закон за държавния бюджет на България за 2013 г., с която се предвижда 1.2% ръст на икономиката за 2012 г. и ускоряване до 1.9% за 2013 г.

¹ Тримесечните данни на националните сметки за БВП и неговите компоненти до средата на годината, допълнени с картината от месечните данни от краткосрочната бизнес статистика и бизнес наблюденията за първите 8-9 месеца на 2012 г., т.е. данни налични към октомври 2012 г.

² Според [Календара за публикуване](#) на НСИ експресните оценки за БВП за третото тримесечие на 2012 г. ще бъдат оповестени на 15 ноември 2012 г., а предварителните - на 6 декември 2012 г.

³ За формиране на очакванията си за тримесечната и годишната динамика ние продължаваме да ползваме сезонно неизгладените данни, тъй като те, за разлика от изгладените, са обвързани с годишните данни. За по-пълна картина и открояване на тенденциите коментираме и сезонно изгладените данни.

⁴ От есента на 2012 г., ГД "Икономически и финансови въпроси" ще адаптира календара на своите икономически прогнози: досегашният график (две редовни плюс две междинни прогнози) ще бъде заменен с [нов график](#) с три прогнози, състоящ се от обичайните пролетно и есенно издания и - в допълнение – зимна прогноза. Предстоящата есенна Европейска икономическа прогноза ще бъде публикувана на 7 ноември 2012 г. Зимната Европейска икономическа прогноза е насрочена за 7 февруари 2013 г..



От страна на производството на БВП се очаква, че само три⁵ от десетте сектора ще имат спад за 2012 г., за останалите очакваме слаби растежи. Само за един от секторите очакваме да премине от растеж през 2011 г. към спад през 2012 г. Динамиката в промишлеността засега⁶ изглежда положителна, но не е достатъчно убедителна. Както спадовете, така и растежите, ще са по-свити по размер в сравнение с предходната година.

Сред трите сектора, които според годишните данни за 2011 г. се представат най-добре тогава (т.е. секторите които имаха растеж: „промишленост“⁷, „професионални дейности“⁸ и „информация“⁹ за 2011 г., и които заедно са създали близо 31% от БВП за миналата година), вероятно само два ще имат растеж и през 2012 г. и то по-слаб. За третото тримесечие растеж на годишна база може да се очаква в промишлеността и в „професионалните дейности“.

През 2011 г. най-добре развиващият се отрасъл в икономиката беше *промишлеността* - добавената ѝ стойност имаше най-бърз годишен ръст (9.1%) и най-голям дял в БВП (21.2%). От второто тримесечие на м.г., обаче, растежът на добавената стойност в промишлеността започна да се влошава на годишна база и това продължава вече пето поредно тримесечие (Фиг.3). През второто тримесечие на тази година е налице вече дори спад (с 0.6% по неизгладените данни). На тримесечна база динамиката продължава да е колеблива, но за второто тримесечие все пак можем да отбележим като благоприятен фактът, че се ускорява. Обезпокоително е обаче, че по текущи цени стойностният обем на добавената стойност на промишлеността вече трето поредно тримесечие е под нивото си спрямо година назад.

Засега месечните данни не ни дават ясни индикации, че за третото тримесечие на 2012 г. ще се отчете по-добра динамика на добавената стойност в промишлеността. Наличните за юли и август данни на НСИ за реалния растеж на промишленото производство на годишна база са колебливи, за разлика от второто тримесечие, когато и в трите месеца растежите бяха положителни. Нивата на показателя за бизнес климата в промишлеността през месеците на третото тримесечие са общо взето около тези за предходните три месеца. Тези два реда месечни данни за промишлеността ни карат да очакваме, че за третото тримесечие динамиката на добавената ѝ стойност ще е сходна с тази за второто тримесечие. За цялата 2012 г. очакваме, че ще има растеж на добавената стойност в промишлеността, но той едва ли ще надхвърли 1.5%.

ГЛОБАЛНИ ПАЗАРНИ ФАКТОРИ И ТЕНДЕНЦИИ

По предварителни данни на НСИ през второто тримесечие на 2012 г. *превозените товари от сухопътния и водния транспорт* на базата на сезонно изгладени данни се увеличават с 10.8 % в сравнение с първото тримесечие, а извършената работа, която е резултат от действителното разстояние, на което са превозени товарите, намалява с 1.6 %. *Превозените пътници* от сухопътния, водния и градския електротранспорт се увеличават с 2.4 %, а извършената работа - с 0.3 % спрямо предходното тримесечие на 2012 г.

През второто тримесечие на 2012 г. *превозените товари от сухопътния транспорт* нарастват с 6.9 % спрямо съответното тримесечие на 2011 година. Наблюдава се увеличение както при вътрешните, така и при международните превози - съответно с 4.8 и 12.0 %. *Извършената работа* също отбелязва ръст от 15.2 %. Това основно се дължи на по-голямото

⁵ Това са секторите „Създаване и разпространение на информация и творчески продукти; далекосъобщения“, „Държавно управление; образование; хуманно здравеопазване и социална работа“ и „Култура, спорт и развлечения; други дейности; дейности на домакинства като работодатели; недиференцирани дейности на домакинства по производство на стоки и услуги за собствено потребление; дейности на екстериториални организации и служби“.

⁶ По данни за месеците до септември 2012 г.

⁷ Сектор „Добивна промишленост; преработваща промишленост; производство и разпределение на електрическа и топлинна енергия и на газообразни горива; доставяне на води; канализационни услуги, управление на отпадъци и възстановяване“.

⁸ Сектор „Професионални дейности и научни изследвания; административни и спомагателни дейности“.

⁹ Сектор „Създаване и разпространение на информация и творчески продукти; далекосъобщения“.



средно превозно разстояние при международните превози. Увеличението на извършената работа при международните превози е с 30.7 %, докато при вътрешните превози тя намалява с 21.6 %.

През второто тримесечие на 2012 г броят на *превозените пътници* от железопътния и автобусния транспорт спада с 2.8 % в сравнение със същия период на предходната година. Намалението на превозените пътници от железопътния транспорт е с 11.6%, а от автобусния транспорт - с 2.3 %, и се дължи главно на вътрешните превози. В същото време *извършената работа* е със 7.1% по-малко в сравнение с второто тримесечие на 2011 година. Намалението отново е в резултат на спада при вътрешните превози, като в железопътния транспорт той е 11.3 %, а в автобусния транспорт - 9.3 %.

При *превозените товари* от **водния транспорт** през второто тримесечие на 2012 г. се наблюдава спад от 13.6 % спрямо съответното тримесечие на 2011 г. При морския транспорт, който през текущото тримесечие е извършвал само международни превози, намалението на превозените товари е с 30.3 %, докато при речния транспорт е регистриран ръст от 2.4 %. *Извършената работа*, измерена в тонкилометри, също отбелязва спад от 42.7 % в сравнение с второто тримесечие на 2011 г. При морския транспорт намалението е с 46.8 %. Това е в резултат не само на по-малкото количество превозени товари, но и на по-малкото средно превозно разстояние. Броят на *превозените пътници* от водния транспорт през разглеждания период се увеличава спрямо второто тримесечие на 2011 година с 16.3 %, което се дължи както на морския, така и на речния транспорт. Същевременно *извършената работа* се увеличава с 65.9 % в сравнение с периода април - юни 2011 г., но това е в резултат на по-дългото средно превозно разстояние на превозените пътници от морския транспорт.

Състоянието на инфраструктурата на една страна и особено на **транспортната инфраструктура** е един от основните фактори (стълбове), които влияят върху нейната конкурентоспособност и е важно условие за устойчив икономически растеж. В най-новия доклад за Глобалната конкурентоспособност, 2012 – 2013 на Световния икономически форум в Давос, публикуван през септември т.г. по този фактор България се придвижва с 11 позиции напред от 87-мо през 2011 г. до 76- то място сега от общо 144 страни, включени в изследването. Все още обаче не са добри резултатите по повечето от отделните показатели, формиращи този стълб. Така например по „качество на пътища“ заемаме непрестижното 129-то място, макар да се наблюдава подобрение със 7 места в сравнение с 136 място през м.г. Същевременно се влошават резултатите по индикаторите „качество на пристанищна инфраструктура“ от 93-то през м.г до 100-но сега и при „инфраструктура за въздушен транспорт“ - от 89-то място на 101-во място. Сравнително по-напред сме по отношение на „качеството на жп инфраструктура“ – 56-то място, въпреки, че и тук има спад с три места.

«Налага се изводът, че трябва да продължи с още по-големи темпове усилената работа за подобряване на транспортната инфраструктура, за да бъде в максимална степен преодолено изоставането на страната. В това отношение от важно значение е пълноценно да се използват възможностите, които предоставя и финансирането в рамките на европейските фондове. Не трябва да изостава и подготовката на качествени проекти, които трябва да бъдат реализирани през следващия програмен период 2014- 2020 г.» - са част от препоръките на експерти от Доклада за състоянието на българската икономика, октомври 2012 г., Център за икономически анализи.

Строителство на големи инфраструктурни обекти

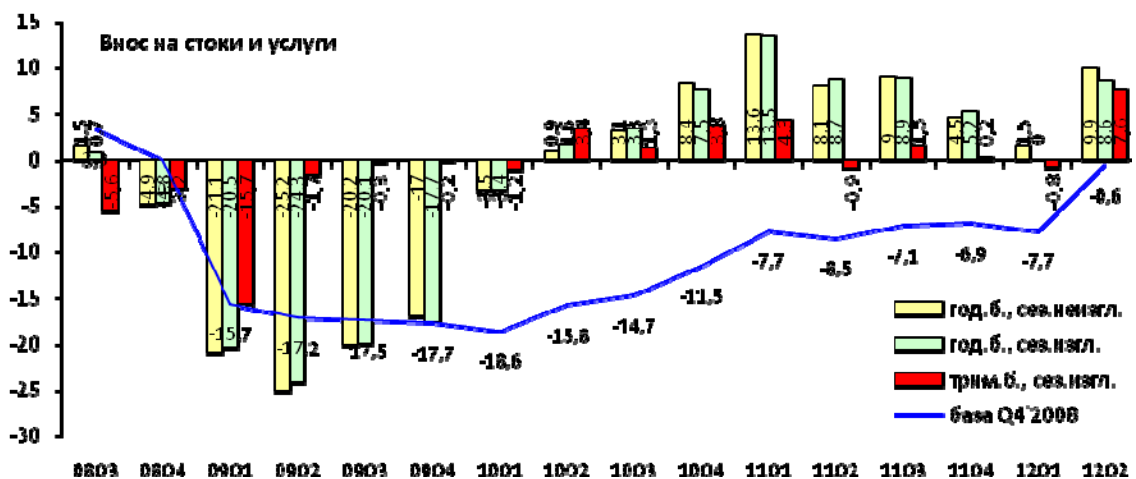
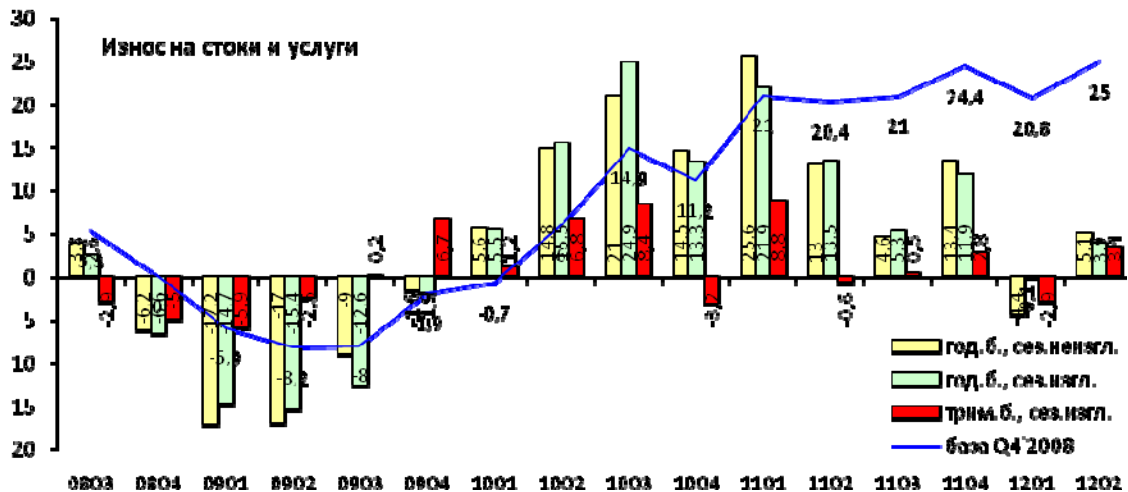
АМ „Тракия“. След като през юли бяха пуснати в експлоатация Лот 2 „Стара Загора - Нова Загора и Лот 3 „Нова Загора – Ямбол“ с обща дължина 67.5 км. в края на август беше официално открит за движение и Лот 4.1. с дължина от 14,8 км, отсечката от пътен възел Ямбол до п.в. Зимница. Оставащите 34 км от Лот 4 от п.в. Зимница до Карнобат се очаква да бъдат завършени през първите месеци на 2013 г.



Годишна програма на ДП "Пристанищна инфраструктура" за 2013 г.

Обектът е свързан с развитието на транспорта и износа по море по посока запаз – изток и по този начин би могъл да окаже влияние върху анализите за развитие на пристанище Бургас.

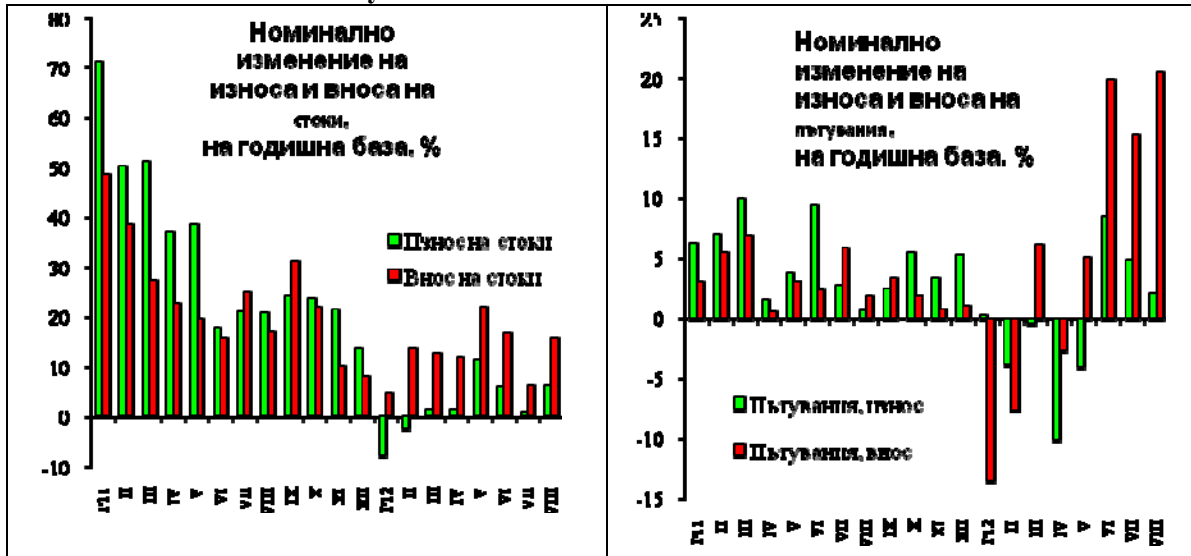
Дунав мост II. През октомври завърши изграждането на този важен инфраструктурен обект. Официалното му пускане в експлоатация ще зависи от конкретните договорки между България и Румъния. Седалището на бъдещата компания, която ще управлява Дунав мост 2, ще бъде в София. Също така се предвижда митническата обработка за преминаващите автомобили да бъде в Румъния, а в България да се обмитява жп транспорта. Очакванията са още през първата година от откриването на Втория мост над река Дунав трафикът да е над 100 хил. превозни средства.



Източник на информация: Център за икономическо развитие



Внос износ на стоки / пътувания



Източник на информация: Министерство на икономиката, енергетиката и туризма

Външна търговия

През първите осем месеца на годината *стокообменът* бележи нарастване от 8 на сто като по-голям принос в този растеж има вноса. *Износът (FOB)* нараства с 2.3 на сто до 13.6 млрд. евро при 13.3 млрд. една година по-рано. Основната причина е в свиването на европейските пазари и намаляването на изнасяната за тях продукция с 2.2 на сто. Така дялът им пада от 62 на 59 на сто за сметка на дела на пазарите на страни извън ЕС, износът за които расте с 9.4 на сто. В същото време *вноса (CIF)* се увеличава с 13 на сто до 16.9 млрд. евро (при 14.95 млрд. за същия период на 2011 г.) като темповете на нарастване при двете групи страни са близки (12 – 14 на сто) и относителният им дял се запазва почти на равнището от 2011 година. Формираният *дефицит в търговското салдо* от 3.3 млрд. евро (два пъти по-висок от този година по-рано) се дължи на тройното нарастване на дефицита в търговията със страните от ЕС.

Общата картина дава основание да се направят два важни извода. Първо, българските износители активно търсят и намират възможности за преориентиране на продажбите си към нови пазари (основно в Близкия Изток и Азия), за компенсиране на намалените продажби по основни дестинации като Германия, Румъния, Италия. Сравнително добрите позиции на България в сегашната ситуация се дължат и на структурата на износа, предлагащ предимно евтини масови продукти. Така това, което при други условия се смяташе за недостиг на българската икономика, при продължаващите трудности на повечето пазари може да се превърне в предимство. Второ, увеличаването на вноса може да е знак за нараснало вътрешно потребление и икономическа активност, тъй като инвестиционният внос расте с изпреварващи темпове. В подкрепа на тази теза идват и данните за привлечените чужди инвестиции. Не трябва да се забравя обаче, че нарастването на инвестиционният внос тръгва от много ниска база.

Настъпилите промени на световните пазари доведоха до промяна в *географската структура* на търговията. Германия остава основен търговски партньор с първо място в износа и второ във вноса, но в останалите позиции се наблюдават съществени промени. Въпреки намаления обем на износа за Турция с 3 на сто, страната запазва второто си място в общата класация на износа ни по страни. Гърция губи позиции, изпадайки на пето място, но износът за тази страна в задълбочаваща се криза започва постепенно да се възстановява. Сред



страните извън ЕС също има размествания – двукратното увеличаване на износа ни за Китай нарежда страната на второ място след Турция, която е първа сред тези страни. Русия вече измества Сърбия и Македония, износът за които бележи намаление, и се нарежда на трето място. При вноса разместванията не са толкова големи – Русия е основен доставчик на горива и суровини с една пета от целия внос, Германия задоволява голяма част от производственото и частното потребление, Китай започва все по-осезаемо да се намества в тази ниша, измествайки Италия.

Стагниращата европейска икономика промени *стоковата структура* на износа – обемът на изнесените суровини и инвестиционни стоки намалява (макар и незначително) за сметка на потребителските стоки и енергийните ресурси. Най-засегнати са производства като химия, металургия, текстил, облекло, чийто износ намалява. При вноса най-значимата промяна е изпреварващото нарастване на вноса на инвестиционни стоки (с 28 на сто), чийто дял вече достига близо 24 на сто от общия импорт.

Предположенията на експертите са, че несигурността в световната икономика и стагнирането на производството в еврозоната ще продължи през следващите месеци, а това означава по-нататъшно задържане на търсенето и намаляване на потенциала за растеж на българския износ. При това положение не може да се очаква съществено изменение в темпа на нарастване на износа, докато вносът ще продължи да расте с изпреварващи износа темпове. Търсенето на нови пазари и заемането на нови пазарни ниши, демонстрирането на гъвкавост и адаптивност към постоянно променящата се външна среда ще бъдат сред основните предизвикателства пред експортноориентираните фирми. И все пак, ако тенденцията на забавяне на износа към ЕС продължи, разширяването на продажбите на други пазари няма да може да компенсира загубата за икономиката, защото на европейския пазар българските износители се явяват част от производствени вериги, докато на трети пазари се доставят главно суровини и стоки с ниска степен на преработка.

**Общо тонаж
(януари-декември 2011 г.)
във всички пристанища за обществен транспорт
(включително регионални пристанища)**

С изключение на контейнери

Видове товари	Пристигащи	Заминаващи	Общо
Общи	982 002	1 424 536	2 406 538 (вкл. транзитни и вътрешни)
Насипни	4 582 907	5 604 370	10 187 277 (вкл. транзитни и вътрешни)
Течни	6 545 782	3 953 314	10 499 096 (вкл. транзитни и вътрешни)
Ро-Ро(тона)	53 548	65 634	119 182 (вкл. транзитни и вътрешни)
Общо	12 164 239	11 047 854	23 212 093(вкл. транзитни и вътрешни)
Ро-Ро (терминали)	2 321	4 209	6 530

**Контейнери
(включително празни палети)
(януари-декември 2011 г)**

Items	Пристигащи	Заминаващи	Общо
TEU	71 305	75 773	147 078 (вкл. транзитни и вътрешни)
Тона	737 297	910 829	1 348 126 (вкл. транзитни и вътрешни)



Речни пристанища

Видове товари	Пристигащи	Заминаващи	Общо
Общи	185 266	127 364	312 630 (вкл. транзитни и вътрешни)
Насипни	1 497 679	503 171	2 000 850 (вкл. транзитни и вътрешни)
Течни	21 605	NA	21 605 (вкл. транзитни и вътрешни)
Ро-Ро (тона)	3 356 880	2 915 812	6 272 692 (вкл. транзитни и вътрешни)
Total	5 061 430	3 546 347	8 607 777 (вкл. транзитни и вътрешни)
Ро-Ро (терминали)	183 476	142 515	325 991

Контейнери (включително празни палети) (януари-декември 2011 г.)

Items	Пристигащи	Заминаващи	Общо
TEU	NA	NA	NA (вкл. транзитни и вътрешни)
Тона	NA	NA	NA (вкл. транзитни и вътрешни)

Обработени товари в главното българско пристанище – Пристанище Варна (Варна-Изток и Варна-Запад) (януари-декември 2011 г.)

с изключение на контейнери

Видове товари	Пристигащи	Заминаващи	Общо
Общи	40 645	551 018	591 663(вкл. транзитни и вътрешни)
Насипни	2 011 328	3 570 892	5 582 220 (вкл. транзитни и вътрешни)
Течни	42 998	759 070	802 068 (вкл. транзитни и вътрешни)
Ро-Ро (тона)	NA	194	194 (вкл. транзитни и вътрешни)
Общо	2 094 971	4 881 174	6 976 145 (вкл. транзитни и вътрешни)
Ро-Ро (терминали)	NA	12	12

Контейнери (включително празни палети) в главното българско пристанище – Пристанище Варна (януари-декември 2011 г.)

Видове товари	Пристигащи	Заминаващи	Общо
TEU	56 820	60 934	117 754 (вкл. транзитни и вътрешни)
Тона	555 026	750 093	1 305 119(вкл. транзитни и вътрешни)

(Източник на информация: ИА „Морска администрация“)



ИКОНОМИЧЕСКИ УСЛОВИЯ В СЕКТОРА ПРИСТАНИЩА

Политика на концесиониране

Стратегията за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията определя привличането на частните инвеститори в процеса на развитие на транспортната инфраструктура, с цел оптимизиране на транспортните услуги и осигуряване на допълнителни финансови средства чрез споделяне на риска и използване на ресурс и експертни знания от частния сектор като един от водещите приоритети на транспортната политика в сектор „пристанища”.

Като част от Стратегията на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, правителството взе решение за откриване на концесионна процедура за услуга за **терминал от пристанище за обществен транспорт с национално значение „Несебър“**. Срокът на концесията е 35 години. Концесионерът се задължава да направи инвестиции в размер на не по-малко от 680 000 лв. без ДДС за първите 10 години на концесионния договор, а общо за целия период на концесията инвестициите трябва да бъдат не по-малко от 2 180 000 лв.

С Решение на правителството отново беше открита процедура за концесиониране на **терминал от пристанище за обществен транспорт с национално значение „Лом“**. Срокът на концесията е 35 години. Задълженията на концесионера за инвестиции в първите четири години от договора са в размер на не по-малко от 6 375 000 лв., включително и разходите за закупуване на техника и активи на „Пристанищен комплекс Лом“ ЕАД. Задълженията за инвестиции от петата година до края на договора възлизат на не по-малко от 16 062 000 лв.

Министерският съвет на Република България взе Решение за откриване на концесия за услуга за терминал от **пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин - „Видин –юг“**. Максималният срок на концесията е 35 години. От бъдещия концесионер се изискват задължителни инвестиции в размер не по-малко от 6 110 000 лв. без ДДС за срока на концесията, като поне 5 060 000 лв. трябва да са вложенията през първите десет години.

Министерският съвет откри процедура по отдаването на **пристанище за обществен транспорт с национално значение - Русе-Запад** на концесия за срок от 35 години.

Правителството откри и процедура за предоставяне на концесия за услуга върху **Пристанищен терминал Русе-център**, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе, за максимален срок от 35 години. Задължителните инвестиции за първите шест години от срока на концесията трябва да са в размер не по-малък от 766 000 лв. без ДДС, а за срока на концесията – поне 1 648 500 лв. без ДДС.

Министерският съвет откри процедура по отдаването на концесия на **пристанищен терминал Тутракан**, който е част от „Пристанищен комплекс Русе“. Концесията се предоставя за срок от 35 години. Концесионерът ще трябва да направи задължителни инвестиции през първите седем години на концесията в размер не по-малък от 1 158 500 лв. без ДДС. Общият размер на инвестициите за целия срок на концесията е в размер на 1 797 000 лв. без ДДС. Допълнителният предмет на концесията предвижда частично разширение, реконструкция рехабилитация или ремонт на обекта в съответствие с действащото законодателство.



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

№ по ред	Обект и вид на концесия	Концесионер	Срок на концесия (год.)	РМС за определяне на концесионер	Дата на договора за концесия
					Дата на влизане в сила на договора
1	Пристанищен терминал Леспорт - концесия за услуга	"Пристанище Леспорт" АД	30	448/17.05.2005	сключен на 08.06.2005
					в сила от 30.5.2006
2	Пристанищен терминал Балчик- концесия за услуга	"Порт Балчик" АД	25	868/07.11.2005	сключен на 14.12.2005
					в сила от 25.05.2006
3	Пристанищен терминал Ферибот Силистра - концесия за строителство	"Дунавски индустриален парк" АД	35	944/12.05.2005	сключен на 03.02.2006
					в сила от 23.02.2006
Пристанищен терминал Ферибот Силистра - концесия за строителство – РМС № 353/04.05.2012 г. за едностранно прекратяване на договора за концесия на основание чл. 78, ал.1 от Закона за концесите.					
4	Пристанищен терминал Свищов - концесия за строителство	"Драгажен флот - Истър" АД	31	866/07.11.2005	сключен на 15.02.2007
					в сила от 21.04.2007
5	Пристанищен терминал Оряхово- концесия за услуга	"Слънчев дар" АД	25	343/16.05.2007	сключен на 04.07.2007
					в сила от 23.06.2008
6	Пристанищен терминал Сомовит - концесия за услуга	"Октопод - С" ООД	22	233/06.04.2009	сключен на 28.05.2008
					в сила от 01.08.2009
7	Пристанищен терминал Видин - север пристанищен терминал Фериботен комплекс Видин - концесия за услуга	"Параходство Българско речно плаване" АД	30	375/04.06.2010	сключен на 20.08.2010
					в сила от 20.10.2010
8	Пристанищен терминал Росенец - концесия за услуга	„Лукойл Нефтохим Бургас” АД	35	172/22.03.2011	сключен на 12.05.2011
					в сила от 30.07.2011
9	Пристанищен терминал Бургас-изток-2 - концесия за услуга	"БМФ порт Бургас" ЕАД	35	421/13.06.2011	сключен на 08.09.2011
					в сила от 01.01.2012

В процес на подготовка за концесиониране е и частта от „Пристанищен комплекс Русе“ – пристанището в Никопол.

С оглед визията за приоритетно развитие на формите на ПЧП в областта на управление на собствеността и експлоатация на пристанищата, ДППИ е предложило и съответните структурни промени, които да подпомогнат МТИТС в дейностите по концесиониране. В структурата на предложения ресор „Собственост, инфраструктура, акватория и концесионни договори” е обособен самостоятелен отдел „Концесионни договори”, който ще подпомага осъществяване на концесионната политика и дейността по предоставяне на концесии върху цели или технологично обособени части от пристанища за обществен транспорт с национално значение, като ще координира дейностите в предприятието, ще изготвя становища и ще взема участие в процедурите при предоставянето на концесии.

Съгласно чл.117а, ал. 5 от ЗМПВВПРБ „Не може да бъде предмет на договори по чл. 116а, ал. 3 и чл. 117б, ал. 1, както и на концесия, общата техническа инфраструктура на



пристанището, която се ползва от всички пристанищни оператори и други правоимащи лица при еднакви условия, като никой не може да възпрепятства свободния достъп до нея.”

С предоставянето на концесия на отделни терминали от пристанищата за обществен транспорт с национално значение (приключена концесионна процедура за терминал Бургас Изток 2 и предстояща за пристанищните терминали Бургас – Запад, Варна – Запад и Варна – Изток, респ. терминал за опасни товари във Варна) ще се обособи обща техническа инфраструктура, за поддържането на която действащият закон не предвижда възможности за финансиране, доколкото концесионните възнаграждения не постъпват в предприятието и в същото време няма законово основание за промяна в Тарифата за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” (приета с ПМС № 97 от 2007, обн. ДВ, бр. 38 от 2007, посл. изм. ДВ, бр. 38 от 2010 г.), която определя размера на таксите, които се събират от предприятието, но от корабите, а не от пристанищните оператори. Наложителна е промяна в специалния закон, който да даде подходяща регламентация на тези отношения.

ГОДИШНА ПРОГРАМА ЗА ИЗГРАЖДАНЕ, РЕКОНСТРУКЦИЯ, РЕХАБИЛИТАЦИЯ И ПОДДЪРЖАНЕ НА ПРИСТАНИЩАТА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ

Мисията на ДП “Пристанищна инфраструктура” е предоставяне на надеждна пристанищна инфраструктура чрез качествено и ефективно:

- поддържане и ремонт на пристанищната инфраструктура необходима за постигане на съответствие с изискванията към предлаганите пристанищни услуги;
- управление капацитета на инфраструктурата;
- управление на собствеността;
- поддържане на висока сигурност и качество на услугите за удовлетворяване на изискванията на клиентите и заинтересованите страни;
- управление на персонала за осигуряване на нужната компетентност на базата на обучение, умения и опит;
- финансов мениджмънт и инвестиционна политика;
- спазване на екологични норми, при минимални обществено необходими разходи;
- осигуряване на безопасността на корабоплаването в каналите и акваториите на пристанищата за обществен транспорт и тяхното поддържане до постигане на проектните параметри;
- проектиране, изграждане, развитие, поддръжка и рехабилитация на пристанищната инфраструктура, вълнозащитните и брегоукрепителни съоръжения;
- осигуряване на информационно обслужване на корабния трафик по море и река;
- осигуряване на хидрометеорологична информация;
- отговорност за наличието, изпълнението и поддържането на плановете за сигурност на пристанищата за обществен транспорт с национално значение.

Стратегически цели за развитието на пристанищата с национално значение

1. Създаване на условия и инфраструктура, стимулиращи развитието на интермодалните превози.
2. Постигане на хармонично и балансирано развитие и взаимодействие между пристанищните райони и градските зони.



Годишна програма на ДП “Пристанищна инфраструктура” за 2013 г.

3. Увеличаване на пропускателната способност на пристанищата чрез модернизация и реконструкция на съществуващата транспортна инфраструктура и изграждане на нова такава.
4. Внедряване на модерни телекомуникационни и информационни технологии и обезпечаване на необходимите условия за изграждане на съответните автоматизирани системи управление, оптимизиращи взаимодействието на компетентните структури на национално, регионално и международно ниво.

Специфични цели:

- повишаване нивото на безопасност в транспортния отрасъл;
- ограничаване вредното въздействие на транспорта върху околната среда;
- приваждане на инфраструктурата по направлението на Общоевропейските транспортни коридори към европейските стандарти;
- развитие на пристанищните райони с използване възможностите на съвременните комуникации, включително за он-лайн заявки и извършване на плащания за транспортни услуги.
- повишаване на вътрешната сигурност в ЕС като цяло, чрез подпомагане на предотвратяването на трансграничната престъпност.

Приоритети:

1. Развитие и модернизация на пристанищната инфраструктура.
2. Създаване на условия за специализация на пристанищните терминали.
3. Повишаване на ефективността на работата на пристанищата.
4. Създаване на условия за приваждане на българските пристанища в съответствие с изискванията на ЕС по отношение на опазването на околната среда.
5. Повишаване на нивото на сигурност и безопасност в пристанищата.

ОСНОВНИ АСПЕКТИ НА ДЕЙНОСТТА

Пристанищната инфраструктура

Националната пристанищна система разполага с кейов фронт с обща дължина 13076 м в морските пристанища и 7862 м в речните пристанища. Тези данни не са окончателни, а се променят непрекъснато с реализирането на нови обществени и частни инициативи, заложи в Националната програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт разработена в изпълнение на чл.103а, ал.2 от Закона ЗМПВВПРБ.

Основната инфраструктура на българските пристанища е строена преди 40 – 50 години, а за някои основни части от пристанищата Бургас и Варна - преди 100 години. Разбира се има и изключение като Терминал 2А в пристанище Бургас и някои други по-малки обекти.

Морските пристанища на България с 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, която обработва товари на стойност около 30-35 млн. тона на море.

Речните пристанища на България с 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, която обработва около 10 млн. тона на река Дунав.



Този факт говори за наличие на свободен капацитет в пристанищата, което е основание за системни инвестиции за поддържането им. Изводът, който се налага е, че прилагайки съвременни решения при обработка на товарите, капацитетът на българските пристанища може да бъде увеличен за задоволяване на настоящите потребности, до създаване на нови необходими инфраструктурни мощности.

С присъединяването на страната ни към ЕС се създават условия за ново преразпределение на товаропотоците, изразяващо се в:

- Засилване на икономическите връзки на България с Европейския съюз и превръщането и в негова външна граница. Съвсем естествено е превръщането на България в логистичен център за страните от Средна Азия и Кавказ, което предполага развитието на транзитните превози.
- Увеличаване на товаропотока и пътничопотока, основно фериботен и пътнически с Румъния.
- Значително нарастване на товаропотока и пътничопотока от и за Централна Европа по река Дунав – на първо място пътнически, ро-ро и комбинирани превози.

ЗМПВВПРБ определя отговорностите по поддържането на пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. За целта досега се отделят до 25 % от таксите за достъп, събрани от корабите.

Анализът на състоянието на пристанищната инфраструктура в пристанищата за обществен транспорт с национално значение я определя като експлоатационно годна и безопасна за експлоатация, но неотговаряща на изискванията за модерно и високоефективно пристанище, осигуряващо екологични и безопасни условия за труд.

Инвестициите в модернизацията и развитието на пристанищата през последните години са значително намалени и състоянието на пристанищата не отговаря на съвременните изисквания.

От създаването си през 2000 г., като структура, като през годините е претърпяла редица институционални трансформации, ДППИ насочва средствата, които управлява основно за поддръжка на съществуващата инфраструктура.

По приблизителна оценка, от създаването си до момента, ДППИ е вложило в пристанищата повече от 180 милиона лева. Цитираната сума не е малка, но разпределена за пристанищната инфраструктура във всички пристанища не е достатъчна. Опитът до момента показва, че има необходимост от увеличаване на размера на инвестициите, както от бюджета, така и частни инвестиции за поддръжка и модернизация. В този смисъл дейността на ДППИ следва да бъде разглеждана като елемент от цялостна система, в която равнопоставени партньори са операторите на пристанищата и настоящите и бъдещи концесионери.

ЗМПВВПРБ определя отговорностите по поддържането на пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, а именно „...изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходящи 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;”. В цитирания текст предметът и задълженията на ДППИ, произтичащи от закона, са обединени по отношение на тематиката на конференцията. По принцип в пристанищата брегоукрепителните мероприятия са сведени до минимум, освен когато самите пристанищни хидротехнически съоръжения изпълняват ролята на такива. Със значителен принос към брегоукрепителната система могат да се посочат вълноломите на пристанищата Балчик, Варна и Бургас, както и кейовите стени в дунавските пристанища. Но те си остават основни пристанищни съоръжения, които гарантират безопасна експлоатация на пристанищата.

В тази връзка основната дейност на предприятието е съсредоточена върху



рехабилитация и поддържане на съществуващата инфраструктура, която обхваща:

- кейови стени
- вълноломи
- отбивни съоръжения
- плавателни канали
- настилки
- подкранови пътища
- пътни и железопътни връзки
- техническа инфраструктура: трафопостове, електро и ВиК мрежи
- комуникационни системи
- и други.

Кейови стени

В българските пристанища основно са изградени гравитачни конструкции на кейовите стени. Това е обусловено от природните и икономическите условия в Република България през годините, както и от технологичните възможности на фирмите изпълнители. Независимо от това, тези конструкции са с доказани много добри експлоатационни показатели.

Пример за лошо състояние на инфраструктурата (тук не трябва да се разбира занижена експлоатационна годност и намалена безопасност), може да бъде пристанище Лом, където няма нито една права кейова стена, с изключение на новозградения Южен кей.

Към момента ресурсите на ДППИ са насочени за поддръжката на надводната част на конструкцията на кейовите стени. В това направление се търсят решения за подобрения и модернизация на надстройките на кейовите стени и отбивните съоръжения.

Отбивни съоръжения

С изключение на Терминал 2А в пристанище Бургас и частично в нефтопристанище Росенец, всички отбивни съоръжения в пристанищата за обществен транспорт с национално значение са с остаряла конструкция и изискват непрекъсната поддръжка. Подмяната им с нови съвременни съоръжения е свързана със проучване на съществуващите конструкции на надстройките на кейовите стени и инженерна оценка за избор на подходящия тип решения.

През 2011 г. бе извършен експертен оглед на състоянието на всички отбивни съоръжения. Търсят се решения за закупуването на необходимите фендери, отбивачи и други с донорски средства.

Средства за навигация

Съгласно чл. 115м, ал.1, т.5 от ЗМПВВПРБ в предмета на дейност на ДП"ПИ" е включено осъществяване на навигационното осигуряване на корабоплаването във вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата.

Настилки на територията

За да може едно пристанище да отговори на повишеното търсене на пристанищните услуги е необходимо да разполага с достатъчно и годни за експлоатация складови площи и особено за обработка на контейнери. За повишаване на ефективността на работата и увеличаване на производителността е необходимо тези площи да отговарят на изискванията за експлоатационна годност.

Настилките в терминалите на нашите пристанища са построени през седемдесетте години на миналия век и все повече се налага извършване на значителен обем ремонтни



работи. В процеса на експлоатация елементите на настилката са подложени на различни въздействия, вследствие на които настъпват конструктивни изменения и деформации.

До сега основният използван тип настилка в пристанищата за обществен транспорт с национално значение е асфалтобетон и стоманебетон. За първи път през 2009 в пристанище Варна - Запад е изпълнена паважна настилка. В момента около 120 декара от територията на терминала е от бетонов паваж. Експлоатационните показатели на тази настилка са много добри.

Вълноломи

През 2006 г. завършиха ремонтните работи по вълнолома на пристанище Балчик, а през 2009 г. завърши II-ри етап от проекта за укрепване вълнолома гр. Варна. В момента се изпълняват ремонтни работи в пристанище Несебър, включително и вълнолома. Планират се ремонтно-възстановителни работи и за вълнолома на пристанище Бургас.

За контрол на състоянието и стабилността на пристанищните хидротехнически съоръжения, ДП „Пристанищна инфраструктура” извършва мониторинг. В пристанищата Варна, Бургас, Русе и Лом имаме изградена контролна реперна мрежа. По линиите на кордона по кейовите стени, както и по основното тяло на вълноломите са монтирани неподвижни репери и наблюдателни станции. Периодично се извършва геодезическо заснемане на реперите и при сравняване с предишните резултати се получава обща картина на деформациите. Това е т.н. Мониторинг за деформациите и индикатор за стабилността на конструкциите. Това има смисъл да се извършва в една няколкогодишна поредица поне на най-конфликтните точки.

ДППИ отдава необходимото значение на проектната готовност, т.к. предварителното разработване на проекти дава предимство в няколко направления: избор на добри и приложими проекти и максимално изяснени обхват и стойност на планираните работи. Не е за пренебрегване и предимството при кандидатстване за външно финансиране при наличие на проектна готовност в напреднал стадий.

Връзката на пристанищата с градовете

Повечето пристанища са построени в началото на миналия век. Пристанищните съоръжения във Варна (пристанищен терминал Варна Изток), Бургас (пристанищен терминал Бургас- Изток), Русе, Балчик, както и Несебър са вече в чертите на централната част на градовете, което създава определени проблеми от екологично, транспортно, социално и урбанистично естество.

За решаването на тези проблеми е необходимо поетапно предприемане на действия за изместване на пристанищните терминали.

Вече се правят стъпки в това направление. Това са градоустройствените решения за Варна, Бургас, Русе център и Лом.

Големите общини – Варна, Бургас и Русе в момента изпълняват проекти, финансирани по Оперативна програма „Регионално развитие 2007 – 2013” за разработване на интегрирани планове за градско развитие. Предвиждането на подобни релокации на пристанищата в интегрираните планове за развитие ще даде сериозен трасък за реализиране на идеите за извеждане на пристанищните дейности от централните градски части. До края на годината МРРБ ще отпусне и средства за проектиране на заложените в интегрираните планове дейности. Затова от особена важност е да се прилага интегрирания подход и партньорството на държавните институции и организации като ДППИ и местните власти за постигане на реален ефект.

Това предполага следните направления на инвестициите за развитие на пристанищата с които следва да се съобрази ДП ПИ:



Годишна програма на ДП „Пристанищна инфраструктура” за 2013 г.

- изместване на пристанищните съоръжения за обработка на насипни, наливни и други генериращи екологични проблеми дейности извън широкия център на градовете.
- преустройство на пристанищните съоръжения, ситуирани в широкия център на градовете, преди всичко в пристанища за обслужване на пътници, спортно-рекреативни и бизнес зони.
- С
- създаване на възможност за приемане на кораби с по-голяма товароподемност чрез удълбочаване на акваториите и подходите, осигуряване на достатъчен надводен просвет и акватория за маневриране.
- възстановяване и укрепване на пристанищни съоръжения – кейови стени, вълноломи и пристанищна територия и други елементи на пристанищната инфраструктура.
- специализация на пристанищни терминали, модернизация на товаро– разтоварната техника и усъвършенстване на организация на работа.
- модернизация на системите за охрана и безопасност на пристанищата.
- привеждане на пристанищните съоръжения и системи в съответствие с международните и националните изисквания за опазване на околната среда.
- осигуряване на приемни съоръжения за събиране и третиране на отпадъците от корабите и пристанищната дейност.

Развитие на пристанищата

Част от задълженията на ДП „Пристанищна инфраструктура”, са създаване на условия за развитие на пристанищата. Важен елемент за подобряване състоянието и развитието на пристанищата са **генералните планове**. С генералните планове на пристанищата за обществен транспорт с национално значение се определят концепциите за дългосрочно развитие на съответната територия, обосновани с технологични и финансово-икономически изводи, и взаимовръзката на тези концепции с общите устройствени планове. Актуализирането на Генералните планове на Пристанищата е от съществено значение за идентифицирането и одобрението на проектите за развитие на пристанищната инфраструктура. Интервенциите засягат проекти, предвидени за реализация за следващия програмен период 2014-2020 г.

С изключение на Варна, макар и не окончателно процедуриран, генералните планове на останалите пристанища трябва да бъдат актуализирани. Това е свързано с отчитане на съвременните транспортни потоци и характера на новите товари. Но по-важна е необходимостта за резервиране на свободни терени за бъдещо развитие на пристанищата, отразени в генералните планове.

Хармонизирането на Генералните Планове и Стратегии на Пристанищата с националните изискванията, както и със стратегическите документи на международно и национално ниво ще дадат възможност за планиране и структуриране на необходимото инвестиционно и оперативно финансиране от:

- Кохезионния Фонд и Европейския фонд за Регионални Развитие чрез Оперативна Програма Транспорт
- Национално съфинансиране
- Заеми от ЕИБ и други международни институции
- Публично Частни Партньорства
- Други съвместни проекти с частни и публични институции, които осигуряват развитие



Депата за изхвърляне на драгираните земни маси

Практиката в последните години е сведена до определяне от страна на МОСВ на зони за изхвърляне на драгажни маси извън 12-милната брегова зона. Това значително оскъпява драгажните работи. Ефективното управление на отпадъците включва и различни възможности драгирания материал да бъде използван успешно за строителство на съоръжения и основно за брегозащита. Все още съществуват ограничения за реализирането на подобни дейности. Въпросът за координация на различни проекти от общината или Басейновата дирекция за черноморски район (където протича процесът на съгласуване и одобрение на проектите) е също сред факторите, формиращи проблеми за решаването на въпроса.

Проблемът с депата в района на гр. Варна не е решен и в бъдеще ще продължава да се задълбочава. Този въпрос е поставян за обсъждане на различни нива през определени етапи от време, особено след изграждането на пристанище Варна Запад.

В близките години ще бъдат изчерпани възможностите за изхвърляне на драгираните маси от утаителя на р. Провадийска, който е основно съоръжение за предпазване на Канал 2 и района на пристанище Варна – Запад от наноси и утайки и поддържане на плавателни дълбочини.

За достигане на проектните дълбочини в акваторията на Пристанище Бургас – Запад и КРЗ Бургас, е необходимо извършване на ограничен брой драгажни работи, с обем около 2000 куб. м. земна маса годишно (формирана е от наносите на канала „Море – езеро Вая” и хидродинамичното действие на морските вълни в тази част на залива). Поради минималният обем използването на подводният район определен за депониране на отпадните маси от разширението на Пристанище Бургас, е икономически нецелесъобразно.

В тази връзка е наложително да се преразгледат някои законови разпоредби, което би довело по-гъвкаво решаване на проблемите с изхвърлянето на драгираните земни маси, при спазване на разпоредбите за опазване на околната среда.

ОЦЕНКА НА СЪСТОЯНИЕТО НА ТЕХНИЧЕСКАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Основната инфраструктура на българските пристанища е строена преди повече от 50 години, с изключение на пристанище “Варна-Запад”, Фериботен комплекс – Варна, Бургас – Изток 2, “Ро-Ро” терминалите в Оряхово и Русе и някои други по-малки обекти. Независимо от това, мощностите за обработка на товари се оценяват на около 30-35 млн. тона на море и около 10 млн. тона на река Дунав при настоящата им съоръженост с товаро - разтоварна техника. Инвестициите в поддържането и развитието на пристанищата през последните години, са значително намалени и състоянието на пристанищата не отговаря на съвременните изисквания в някои основни направления, които имат необходимост от преситуиране на разположението на основните пристанищни мощности. Построените в началото на миналия век пристанищни съоръжения във Варна (пристанищен терминал Варна Изток), Бургас (пристанищен терминал Бургас Изток, но и цялото пристанище), Русе, Свищов, както и Несебър, Созопол, Поморие, Царево и Ахтопол, са вече в чертите на централната част на градовете, което създава определени проблеми както от екологично естество така и от архитектурно – строително естество. Това предполага следните направления на инвестициите за развитие на пристанищата с които следва да се съобрази настоящата програма :

- изместване на пристанищните съоръжения за обработка на насипни, наливни и други генериращи екологични проблеми дейности извън широкия център на градовете.
- преустройство на пристанищните съоръжения, ситуирани в широкия център на градовете, преди всичко в пристанища за обслужване на пътници, спортно-рекреативни и бизнес зони.



Годишна програма на ДП “Пристанищна инфраструктура” за 2013 г.

- създаване на възможност за приемане на кораби с по-голяма товароподемност чрез удълбочаване на акваториите и подходите, осигуряване на достатъчен надводен просвет и акватория за маневриране.
- възстановяване и укрепване на пристанищни съоръжения – кейови стени, вълноломи и пристанищна територия и други елементи на пристанищната инфраструктура.
- специализация на пристанищни терминали, модернизация на товаро– разтоварната техника и усъвършенстване на организация на работа.
- модернизация на системите за охрана и безопасност на пристанищата.
- привеждане на пристанищните съоръжения и системи в съответствие с международните и националните изисквания за опазване на околната среда.
- осигуряване на приемни съоръжения за събиране и третиране на отпадъците от корабите и пристанищната дейност.

ИНВЕСТИЦИОННА ДЕЙНОСТ

В съответствие с предмета на дейността на предприятието, а именно предоставяне на надеждна пристанищна инфраструктура, ДП “Пристанищна инфраструктура” разработва инвестиционна програма, включваща обекти за ремонт, рехабилитация и реконструкция на пристанищната инфраструктура на територията на пристанищата за обществен транспорт с национално значение за 2013 г. Програмата включва всички обекти, на чиято територия са предвидени неотложни работи, като е съобразена с размера на очакваното финансиране и свободните собствени средства.

1. ИНВЕСТИЦИОННИ ДЕЙНОСТИ ЗА 2013 Г.

общ размер на разходите: 22 978 062,00 лв.

1.1. ОБЕКТИ, ИЗПЪЛНЯВАНИ СЪС СРЕДСТВА ОТ КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР

общ размер на разходите: 12 000 000,00 лв.

Таблица № 1

№	обект	обосновка	прогнозна стойност в лв. без ДДС
1.	Пристанищно съоръжение при нос Шабла – „морска естакада” с островна площадка.	Решение на Министерския съвет № 814/10.10.2012 г.	4 500 000,00
2.	Стабилизиране петата на наклонена кейова стена – пристанищен терминал Видин - Център	Преходен обект 2012 / 2013 г.	1 988 000,00
3.	Изготвяне на технически паспорти на съществуващи сгради и съоръжения	Постигане на съответствие със Закон за устройство на територията - чл. 176б, чл. 176в - четири обособени позиции за всяко от пристанищата за обществен транспорт с	1 612 000,00



Годишна програма на ДП "Пристанищна инфраструктура" за 2013 г.

		национално значение.	
4.	Канал 1 и 2, Пристанище Варна	Поддържане на проектните дълбочини на канал 1 и 2, Пристанище Варна	2 000 000,00
5.	Пристанищен терминал Свищов	Поддържане на проектните дълбочини	400 000,00
6.	Пристанище Варна-запад	Рехабилитация на подова настилка на магазина 5 и възстановяване настилките на 13-14 кейови места за създаване на нормални експлоатационни условия.	1 000 000,00
7.	Ремонт и рехабилитация на част от хидроизолацията на покрива на склад за вносно-износни товари в пристанищен терминал Русе-изток	От температурните разлики и ветрови въздействия голяма част от покривната конструкция е компрометирана. Поради състоянието на конструкцията и течовете значителна част от складовата площ е неизползваема. Тези обстоятелства налагат предприемането на ремонтни дейности.	200 000,00
8.	Рехабилитация на рампен жп коловоз в пристанищен терминал Русе-изток	Западната страна на склада за вносно-износни товари в пристанищен терминал русе-изток представлява покрита жп рампа, подходяща и за механизирана обработка на товари, превозвани с автотранспорт. За ефективното използване на съоръжението е наложителен ремонт на рампения жп коловоз по цялата му дължина и на бетоновата настилка.	170 000,00
9.	Рехабилитация на площадка в пристанищен терминал русе-изток за обособяването ѝ в открит склад за метали	Повишеният товарооборот на пристанищен терминал Русе-изток доведе до недостиг на открити складови площи. В момента поради тази причина като открит складов площ се използва площадка на ро-ро терминала, въпреки отдалечеността и високите производствени разходи. Съществува необходимост от рехабилитация на площадка в непосредствена близост до склада за вносно-износни товари. С рехабилитацията на площадката ще бъде парването отвеждане на повърхностните води от района.	130 000,00



1.2. ОБЕКТИ, ИЗПЪЛНЯВАНИ СЪС СРЕДСТВА НА ЕС

общ размер на разходите: 11 469 142,00 лв.

Таблица № 2

№	обект	обосновка	прогнозна стойност в лв. без ДДС
1.	Подобряване на материално – техническите условия на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”, в качеството му на конкретен бенефициент по Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г.	Предложеният обект за интервенция обхваща част от масивна едноетажна административна сграда - бивша столова, собственост на ДППИ, находяща се на ул. „Шипченски проход” № 69. Съгласно чл. 137, ал. 1, т.4, б. Б от Закона за устройство на територията и чл. 8 и чл. 9 от Наредба №1 на МРРБ от 30.07.2003г., обектът е от 4-та категория. Основна цел на проектното предложение е чрез ремонтиране на прилежащо към сградата на ДППИ помещение, да се осигурят адекватни условия за труд на експертите, пряко заети с подготовката, изпълнението и управлението на проекти, финансирани от ОПТ.	1 320 390,00
2.	Изграждане на Речно информационен център Русе – Фаза 2, Лот 1, БУЛРИС (финансиране със средства на ЕС чрез ОПТ)	За първи път в България ще се изгражда подобна сграда - Речен информационен център. За да бъдат изпълнени изискванията на Директива 2005/44/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, е необходимо създаването на „център за речни информационни услуги“, което според определението на директивата „...означава мястото за управление на услугите от оператори”. ДП „Пристанищна инфраструктура” няма подходяща собствена сграда, в непосредствена близост до реката. Той ще бъде изграден в град Русе. В него ще се разложат съоръженията и персонала за осъществяване на речните информационни услуги. Изграждането на Рис Центъра, оборудван със сървъри, работни станции и друга контролно-измервателна апаратура, е необходимо за правилното функциониране на системата и предоставяне в достъпен електронен формат на следните услуги: информация за фарватера; информация за трафика по реката; информация за управление на трафика; информация за оказване на помощ при бедствени ситуации; информация за	3 850 000.00



Годишна програма на ДП "Пристанищна инфраструктура" за 2013 г.

		транспортната логистика; информация за действащите нормативни актове; статистическа информация; информация за пристанищните и други такси, събирани от корабите.	
3.	Изграждане на постоянна организация на движението и ж.п. прелез към улица "Пристанищна" - Фаза 2, Лот 1, БУЛРИС (финансиране със средства на ЕС чрез ОПТ)	Съгласно изискванията на Наредба № 53/02.07.2004 г. за условията и реда за постигане на сигурността на корабите и пристанищата след ж.п. прелеза, се предвижда изграждане на КПП и поставяне на охранителна бариера. Интензивността на ж.п. прелез ще е многократно под 420 Вч.	220 000,00
4.	Проектиране и изграждане (инженеринг) и обзавеждане на сгради за брегови центрове за управление и информационно обслужване на корабоплаването – гр. Варна и гр. Бургас, VTМIS (финансиране със средства на ЕС чрез ОПТ)	Дейност 1 – Проектиране и изграждане (инженеринг) и обзавеждане на сграда за брегови център за управление и информационно обслужване на корабоплаването Бургас"; Дейност 2 - Проектиране и изграждане (инженеринг) и обзавеждане на сграда за брегови център за управление и информационно обслужване на корабоплаването Варна";	3 787 672,00
5.	Реконструкция на съществуваща кейова стена на входа на пристанищен терминал Русе-Запад - Фаза 2, Лот 1, БУЛРИС (финансиране със средства на ЕС чрез ОПТ)	Съществуващата кейова стена на входа на пристанищен терминал Русе – Запад е с разрушена, амортизирана облицовка, което се влошава в посока надолу към реката и не позволява изпълнение на предназначението и. Отделни места от облицовката са с големи фуги и може да се счита, че са разрушени. Разрушените "петна" са с приблизителни размери 1.5x1.5 м. По видимата откосна част на стената се наблюдава частична тревна растителност и много големи площи с млада дървесна растителност с корени във фугите между отделните блокове. На места в основата на стената се наблюдават отделни едри корени с млади израстъци. Стената по същество представлява брегоукрепително съоръжение и, тъй като е пред сградата на РИС център Русе, е изключително необходимо да се реконструира с цел заздравяване и спиране на рушенето. Това ще позволи изграждането на сградата на РИС център Русе като ще предотврати евентуално свличане на брега към реката и подкопаване основите на сградата.	1 800 000,00



6.	IRIS Europe 3 (съфинансиране със средства на ЕС чрез TEN-T)	<p>Изследователски проект, продължение на проекта IRIS Europe за развитие на речните информационни услуги и системи (РИС). Проектът IRIS Europe 3 е третият проект в рамките на тази инициатива, след IRIS Europe I (2006-2008 г.) и IRIS Europe II (2009-2011 г.), която се фокусира върху разширяване и усъвършенстване на речните информационни услуги целящо повишаване на безопасността, ефективността и опазване на околната среда на корабоплаването по вътрешните водни пътища.</p> <p>Предвижда се проучване и пилотно разработване речните информационни услуги върху мобилна платформа (iOS, Android), разработване и прилагане качествени критерии за речните информационни услуги, реализиране на национален (с административни потребители) и международен (с европейските и други национални РИС) обмен на данни и подпомагане въвеждането на речните информационни услуги чрез обучения на персонала и анализ за внасяне на изменения в действащата правна база.</p>	291 080,00
7.	Проект AnNA (Advanced National Networks for Administrations) (съфинансиране със средства на ЕС чрез TEN-T)	<p>Основните цели пред проекта са да осигури сътрудничество при изпълнение и въвеждане на националните системи за докладване на формалности от корабите „едно гише“ съответствие с Директива 2010/65/ЕС, обмен на опит и експертиза, демонстриране и оценяване на пилотни реализации и осигуряване на поддръжка при преминаване от пилотен проект към пълноценна експлоатация.</p> <p>Разработване на Мастер-план за периода до 1.6.2015 г. - извършване на анализ на организационните и технически взаимовръзки между участниците в системата, оценка на националната структура и правната и техническа база за изграждане на «едно гише», функционални и технически изисквания, план за изграждане.</p> <p>Разработване на Мастер-план за периода след 2015 г. – включва анализ и разработване на план за разширяване на предлаганите услуги от системата и отваряне към логистичните потребители и връзка с другите видове транспорт.</p> <p>Консултативен панел – осъществява връзка с други инициативи и по-специално работата на</p>	200 000,00



		eMS работна група към DG MOVE и Европейската агенция за морска безопасност (EMSA) при разработването на функционалните и технически изисквания за изпълнение системите за докладване на формалности. Връзката се осъществява на национално, европейско или регионално ниво и на ниво браншови организации.	
--	--	--	--

В рамките на 2013 г. ще продължи изпълнението на инвестиционни проекти, за реализацията на които са сключени договори за изпълнение и са обезпечени финансово в рамките на бюджета за 2012 г.

Нов пътнически терминал от 1-во до 4-то корабни места на пристанищен терминал Бургас – Изток - инженеринг за изграждане на международна морска гара.

В изпълнение на своите задължения за развитие на пристанищата на Р.България и създаване на условия за разширяване на обществените дейности, свързани с морския бизнес и регионалното развитие на гр. Бургас, ДП „Пристанищна инфраструктура” възложи изготвянето на проект „Обемно устройствено проучване на част от територията на пристанище Бургас”, който се разглежда като елемент от градската среда, успоредно с Общия устройствен план на гр. Бургас и е съобразен с него. С проекта се осъществява градоустройствена и комуникационна връзка на централната градска част с предгаровия площад и част от пристанищната територия, освободена от товаро – разтоварна дейност и определена като територия за обществено ползване и се изгражда изцяло нова инфраструктурна мрежа в района от 1-во до 4-то корабни места, преди надземното строителство.

Извършване на драгажни работи за оформяне входа към пристанищни терминали Русе-Изток и Русе-Запад до кота + 9.00 по БС

Обектът се изгражда във връзка с прилагане на изискването на Дунавската комисия за осигуряване на дълбочина 2,50 м, при условно ниво 0 на съответния речен участък, както и проектните коти на пристанището. Проектът включва драгаж за уширяване и удълбочаване входа на лимана.

Рехабилитация на настилките на част от зоната за обработка на контейнери на пристанищен терминал Бургас – изток.

Общата площ на терена е 10 000 кв.м.. строежът е I категория.
Обектът се намира на територията на Пристанище Бургас – терминал запад и обслужва оперирането на контейнерния терминал. Изжгражданата вертикалната планировка позволява нормалната експлоатация на терминала по предназначение. Настилката на обекта е съобразена с натоварванията, които са необходими за ефективната работа на терминала.

2. ПРЕДИНВЕСТИЦИОННА ПОДГОТОВКА ЗА 2014 г.

В годишната програма за Прединвестиционна подготовка са включени задачи свързани с подготовка на средносрочните инвестиционни намерения (обекти) на предприятието, само след изпълнението на които има условия за включване на отделните обекти в следващите годишни Инвестиционни програми.



общ размер на разходите: 6 757 140,00 лв.

Таблица № 3

№	обект	обосновка	прогнозна стойност в лв. без ДДС
1.	Техническа помощ за управление на отпадъците в българските пристанища с национално значение <i>(предвиден за финансиране със средства на ЕС чрез ОПТ)</i>	Изготвяне на анализ, който да показва необходимостта и параметрите на системата за приемане и обработка на отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност по река Дунав	1 108 300,00
2.	Техническа помощ за развитие на българските пристанища <i>(предвиден за финансиране със средства на ЕС чрез ОПТ)</i>	Липса на актуален анализ за икономическия потенциал, пазарните интереси и контакти, база за стратегически избор преди пристъпване към актуализация на Генералните планове на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение, в съответствие с проекта на „Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2010 – 2020 г.“ Изработване на анализ за оценка на икономическия потенциал, пазарните интереси и контакти. Разработката ще съдържа: Цел, методология, източници на информация, глобален икономически контекст, стратегически анализ на международния пазар, ценови анализи и себестойност, анализ и прогнози за товаропотоци и пътничкопотоци, стандарти в информационните услуги, безопасността и екологията, законодателство и европейски модели, добри практики във финансирането и таксуването. Последващи инвестиционни намерения и стратегии за развитие на пристанищата и свързаната с тях инфраструктура ще бъдат базирани на компетентно експертно проучване, задълбочен анализ и прогнози, базирани на реални факти и нагласи.	4 688 640,00
3.	Количествена оценка на риска и подобряване ефективността на пристанищата в Р България <i>(предвиден за финансиране със средства на ЕС чрез ОПТ)</i>	Липсва утвърдена методика за оценка на риска / безопасност, околна среда, инфраструктура/суперструктура, ефективност, действия при криза / и на тази база – предприемане на превантивни мерки и действия / инвестиции, водещи до устойчиво развитие на пристанищата / конкурентоспособност, водеща роля в региона	960 200,00



	и др./. Адаптиране на европейски добри практики /MarNIS,D4.1.H-Port Assesment Tool, UK Port Safety Marine Code и др./ за извършване на количествена оценка на риска за българските пристанища за обществен транспорт (например по отношение на безопасност, околната среда, ефективност на пристанищните дейности – обработка, изчакване, административни и логични процедури и др.) вкл. По отношение на морския транспорт на къси разстояния – Short Sea Shipping, управление на кризисни ситуации – безопасност и сигурност. На база на резултатите от прилагането на формализирана оценка на риска, приоритизиране на мерките и планиране на подобрения, инвестиции и др. Използване на резултатите при актуализирането на Националната програма за развитие на пристанищата на РБългария.	
--	---	--

3. ЗАКУПУВАНЕ НА МАШИНИ И ОБОРУДВАНЕ (закупуване на машини и оборудване, представляващи функционално самостоятелни ДМА, които не са предназначени за влагане в обекти)

общ размер на разходите: 30 762 824,00 лв.

Таблица № 4

№	обект	обосновка	прогнозна стойност в лв. без ДДС
1.	Внедряване на система за мониторинг и заснемане на състоянието на речното дъно – Фаза 2, Лот 3, БУЛРИС (финансиране със средства на ЕС чрез ОПТ)	Необходимо за математическо моделиране на водното ниво на базата на цифрови модели на речното легло/ напречни сечения/ цифров модел на терена (DTM) с необходимата вертикална и хоризонтална резолюция. До скоро информация за построяване на батиметрични карти се получаваше само по профили чрез конвенционални, еднолъчеви ехолоти. При този подход, колкото и гъста да е профилната мрежа, остават неизследвани, „слепи” зони между отделните профили, за които се налага интерполиране на данните. В същото време вече съществуват нови, цифрови техники и технологии за картиране на ивици от морското дъно с определена ширина (swath bathymetric mapping)	2 933 745,00



		<p>покривайки цялостно района на изследване. Това са така наречените многолъчеви ехолоти (multibeam echosounders), даващи комплексна картина на речното дъно, като освен дълбочините, от получените данни може да се извлече разнообразна информация за типа на дънните седименти и неговата динамика, градиентите на наклона му, процеси на масопренос, както и за различни обекти на повърхността на дъното от изкуствен и естествен произход и редица други явления оставащи непознати при предишни изследвания с конвенционални ехолоти. С тези си качества многолъчевите ехолоти придобиха първостепенно и решаващо значение в почти всички сфери на съвременните изследвания на морското и речно дъно. Като се започне от навигационното дело, хидротехническото строителство и поддържането на пристанищните акватории и проливите, премина се през геоморфоложките и геоложки изследвания, търсенето и картирането на потънали обекти и се достигне до картирането на дънни хабитати за нуждите на морската биология и рибна индустрия.</p>	
4.	<p>Доставка и монтаж на оборудване и изпълнение на СМР за проект „Информационна система за управление на трафика на плавателните съдове» (VTMIS, фаза 3), (финансирание със средства на ЕС чрез ОПТ)</p>	<p>Изпълнението на поръчката включва следните дейности :</p> <p>ДЕЙНОСТ 1. „Разширяване на обхвата и функциите на системата за управление на корабния трафик /VTS/" - Проектиране и изпълнение на строителни и монтажни дейности, доставка, демонтаж на съществуващо оборудване и монтаж на ново оборудване за обекти №№ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 15</p> <p>ДЕЙНОСТ 2. „Създаване на национален център за електронен документооборот в морския транспорт („едно гише") - НЦЕДМТ и доставка и монтаж на ново оборудване за НЦЕДМТ.</p> <p>ДЕЙНОСТ 3. „Надграждане и разширение на преносната среда (РРЛ) и технологично обновление на радиокомуникационната система GMDSS"- Проектиране и изпълнение строителни и монтажни дейности по РРЛ за обекти от №1 до №11 и №№ 14, 15 и 18;</p>	27 829 079,00



		<p>по GMDSS за обекти от № 1, 3, 8, 9, 11 и 14, надграждане и разширение на преносната среда (РРЛ), включващо обекти от №1 до №11 и №№ 14, 15 и 18; проектиране, доставки, демонтаж на съществуващо оборудване и монтаж на ново оборудване и технологично обновление (Проектиране, доставки, демонтаж на съществуващо оборудване и монтаж на ново оборудване на радиокомуникационната система (GMDSS), включващо обекти № 1, 3, 8, 9, 11 и 14.</p> <p>ДЕЙНОСТ 4 : Доставка и монтаж на ново оборудване в сграда за брегови център за управление и информационно обслужване на корабоплаването Бургас.</p> <p>ДЕЙНОСТ 5 : Доставка и монтаж на ново оборудване в сграда за брегови център за управление и информационно обслужване на корабоплаването Варна.</p> <p>ДЕЙНОСТ 6 : Информация и публичност", по проект: „Информационна система за управление трафика на плавателни съдове (VTMIS) – фаза 3”, финансиран по Приоритетна ос 4 „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешните водни пътища” на Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г., с конкретен бенефициент Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”</p>	
--	--	--	--

4. ТЕХНОЛОГИЧНО РАЗВИТИЕ

общ размер на разходите: 18 135 472,00 лв

4.1. Изграждане и внедряване

общ размер на разходите: 17 855 472,00 лв.

Таблица № 5

№	обект	обосновка	прогнозна стойност в лв. без ддс
1.	Изграждане на информационна система за електронно управление	Създаване на единна база данни и оптимизиране на процеса за тарифиране, координиране на работата на отделните	250 000,00



Годишна програма на ДП "Пристанищна инфраструктура" за 2013 г.

	на заплащаните корабни такси	звена в предприятието събиращи и ползващи информация, свързана с посещенията на плавателни съдове в пристанища за обществен транспорт с национално значение. Основна цел - облекчаване и унифициране на процедурите и създаване на условия за по-ефективна отчетност при тарифиране и управление на публичните средства, чрез изграждане на единна електронна система за обработка на информацията.	
2.	Модернизация на компютърната и офис техника, приложния софтуер и системата за управление на документи	Подмяна на част от персоналните компютри на предприятието, осъвременяване на MS Office пакетите до последната актуална версия, внедряване на ситема за колаборация, внедряване на система за ефективно управление на документния цикъл. Внедряване на система за управление на бизнес процесите.	1 000 000,00
3.	Внедряване на виртуална Десктоп инфраструктура	Внедряване на „гънки клиенти” на до 250 работни места в поделенията на ДППИ на територията на страната със съответното обезпечаване със сървърни системи. Въвеждането на системата ще доведе до оптимизиране на оперативните разходи.	1 000 000,00
4.	Разширение на обхвата на системата и услугите – Фаза 2, Лот 2, БУЛРИС (финансиране със средства на ЕС чрез ОПТ)	Описание на дейността: <ul style="list-style-type: none">▪ Внедряване на актуалните технически стандарти за РИС в системата (софтуерен и/или хардуерен update/upgrade);▪ Осигуряване на безжичен достъп до речните информационни услуги за корабоплавателите (технология, топология, покритие, обхват и др.) и интегриране в системата;▪ Система за предоставяне на информация за водното ниво на базата на математически модели. За целта ще бъде изградена система за автоматично измерване на водното ниво в критични за корабоплаването участъци от реката и система за сканиране цифрово моделиране на напречните профили на речното корито (лот 3).▪ Система за автоматично събиране и предоставяне на метеорологична	9 583 567,00



		<p>информация.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Възможност за излъчване на допълнителни съобщения, свързани с безопасността чрез АИС подсистемата;▪ Добавяне и интегриране на нови сензори в системата (например видеонаблюдение, термовизия и др.);▪ Изграждане на национални Hull Database и Reference Database, Position Information Service и др. и интеграцията им с европейските бази данни (European Hull Database, European Reference Data Management System, European Position Information Service и др.), както и интеграция с наличните речни информационни услуги.▪ Приложение обмен на данни (вкл. и с европейските бази данни) за предотвратяване и управление на кризи чрез свързването на системата и обмен на данни с ГИС (например на българските пристанища по р. Дунав);▪ Предоставяне на речните информационни услуги чрез национален РИС портал;	
5.	Проектиране и внедряване на географска информационна система (ГИС) за нуждите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” (финансиране със средства на ЕС чрез ОПТ)	Целта на проекта е да бъде изградена геоинформационна система, в която да се поддържат актуални данни за състоянието на пристанищната инфраструктура, площи, сгради, съоръжения, както и пътни и железопътни терминали, складове, прилежаща акватория и пр. Системата ще осигурява възможност за създаване и поддържане на база данни, както и за анализ на информация за пристанищата с национално значение. Предвижда се ГИС-системата на пристанищната инфраструктура да поддържа обмен на данни с други информационни системи.	3 500 505,00
6.	Техническа помощ за развитие на информационните технологии на българските пристанища за обществен транспорт (финансиране със	Техническа помощ за изготвяне на <u>ситуационен анализ</u> : технологично състояние на действащите системи, анализ на комуникационната среда, оценка и анализ на бази данни и информационни системи с оглед бъдещо интегриране, оценка капацитет на	2 521 400,00



Годишна програма на ДП "Пристанищна инфраструктура" за 2013 г.

средства на ЕС чрез ОПТ)	човешките ресурси и потребности от квалификация, потребности от техническо осигуряване. Визия за системата: функционалност, конфигуриране на системата, възможности за интегриране, потенциал за разширяване.	
--------------------------	--	--

4.2. Поддръжка и развитие общ размер на разходите: 280 00,00 лв.

Таблица № 6

№	обект	обосновка	прогнозна стойност в лв. без ДДС
1.	Разходи за колокация	Годишна сума на разходите за колокация по договор с "НУРТС България" АД в обектите на системите „БУЛРИС” и VTМIS	145 000,00 лв.
2.	Разходи за лицензи	Годишна сума на разходите за ползване на индивидуално определен ограничен ресурс - радиочестотен спектър към КРС	135 000,00 лв.

5. РАЗХОДИ ЗА ДРУГИ ДЕЙНОСТИ

5.1. Управление и развитие общ размер на разходите: 150 000,00 лв.

Таблица № 7

№	обект	обосновка	прогнозна стойност в лв. без ДДС
1.	Годишен план за обучение на работниците и служителите за 2013 г.	Към обща част "разходи за управление" в годишната програма. Годишният план за обучение се разработва в съответствие със законовите задължения, които работодателят има за повишаване на професионалната квалификация на работещите в предприятието и е неделима част от Системата за управление на качеството.	60 000,00 лв.
2.	Подобряване на политиките по управление на човешките ресурси (атестиране, възнаграждения, управление на таланти и др.).	Към обща част "разходи за управление" в годишната програма. Необходимост от осъвременяване на системата за атестиране и кариерно развитие на персонала. Усъвършенстване на системата на заплащане спрямо новите тенденции при възнагражденията и	60 000,00 лв.



		мотивацията.	
3.	Медийно осигуряване на публичните комуникации	В интерес на ефективното прилагане на принципите на прозрачност при управлението на публични средства за одобрените дейности от Програмата ще бъде изготвен комуникационен план с цел информиране на широката общественост и заинтересованите страни.	30 000,00 лв.

РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ

Таблица № 8

Капиталов трансфер и собствени приходи	Средства на ЕС и национално съфинансиране чрез ОПТ и TEN-T
17 480 000,00 лв.	64 594 578,00 лв.

ФИНАНСОВ АНАЛИЗ

1. Прогноза за постъпленията на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” през 2013г.

1.1. Прогноза за приходите от пристанищни такси на ДП „Пристанищна инфраструктура”.

Съгласно чл. 115с, ал.1 от ЗМПВВПРБ приходите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” през 2011 год. се формират от:

1. пристанищните такси по чл. 103в, ал.1, в това число: канални такси, тонажни корабни такси, линейни кейови такси, светлинни такси, такси за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност;
2. възнагражденията по договорите за извършване на пристанищни услуги по чл. 116, ал.3, т. 1 и от договорите за извършване на дейности по чл. 116а, ал. 3 от ЗМПВВПРБ;
3. приходи от собствена дейност;
4. лихви по депозити на собствени средства и по просрочени плащания;
5. републиканския бюджет;
6. дейности, свързани с осъществяването на предмета на дейност по чл. 115м, ал. 1.

Министерският съвет по предложение на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя размера на таксите, реда и случаите, при които те се събират. Приходите от дейността през 2012 год. ще бъдат основно от такси по Тарифа за пристанищните такси, които Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” събира от чуждестранни и български кораби при посещението им в български пристанища, одобрена от Министерски съвет. Посещението на кораби в пристанищата и обема на товарооборота не са фактори върху които предприятието може да въздейства. В голяма степен посещенията са функция на дейността на пристанищните оператори по привличане на товари и икономическото развитие на страната. По отношение на приходите от пристанищни такси е заложено на очаквано стабилизиране на



Годишна програма на ДП "Пристанищна инфраструктура" за 2013 г.

икономиката, като са заложили приходи от пристанищни такси от 24 500 хил.лв. на база отчетени реалните приходи през 2012 година.

Таблица № 9

Месец	Сума (лв.)	%
Януари	1 800 000	7,35
Февруари	1 700 000	6,94
Март	1 900 000	7,76
Април	2 000 000	8,16
Май	2 100 000	8,57
Юни	2 150 000	8,78
Юли	2 200 000	8,98
Август	2 300 000	9,39
Септември	2 200 000	8,98
Октомври	2 150 000	8,78
Ноември	2 100 000	8,57
Декември	1 900 000	7,76
Общо:	24 500 000	100,00

1.2. Прогноза за приходите от възнаграждения за ползване на обектите пристанищна инфраструктура

На основание сключените договори с пристанищните оператори по § 74, ал. 3 от Преходните и заключителни разпоредби на ЗМПВВПРБ, очакваното възнаграждение за ползването на обектите пристанищна инфраструктура, срещу което държавните пристанищни оператори следва да извършат ремонтни и рехабилитационни работи за поддръжка на пристанищната инфраструктура. Ползването на публичната държавна собственост от държавните оператори е възмездно, като съгласно сключени договори за предоставяне на пристанищна инфраструктура по реда на § 74 от ЗМПВВПРБ операторите трябва да поддържат пристанищната инфраструктура и извършват ремонтно-възстановителни дейности в годишен размер от 0,20 евроцента на обработен тон товари и 0,15 евроцента на преминал пътник за операторите по морето и 0,15 евроцента на обработен тон товари и 0,10 евроцента на преминал пътник за операторите по реката. Приходите по § 74 са равни на обема от дейностите по поддръжане на пристанищната инфраструктура извършвани от пристанищните оператори. Заложено е, че пристанищните оператори ще изпълнят в пълен обем задължението си включително натрупаната забава от преходни периоди. Предвиждат се приходи от 3 000 000 лв., като се отчита предоставените на концесия пристанищни терминали и съответно намалението на терминалите на които оперират държавните пристанищни оператори.

2. Годишна прогноза за плащанията на ДП „Пристанищна инфраструктура“ за 2013 год.

2.1. Прогноза за разходите за обслужване на кредит по споразумение ВГ-Р4 с Японската банка JBIC усвоен за изграждането на терминал за насипни товари в



Годишна програма на ДП „Пристанищна инфраструктура” за 2013 г.

пристанище за обществен транспорт Бургас - до 15 000 000 лева. Разчетът е направен на база фиксинг на БНБ за японска йена към 31.10.2012 г.

2.2. Прогноза за разходите за обслужване на кредит по споразумение BG-P6 с Японската банка JBIC и консултански договор по проекта

ДП „Пристанищна инфраструктура” е страна по подзаемно споразумение за обслужване на заем BG-P6 от 29.08.2009 г. между Japan Bank for International Cooperation (JBIC) и Република България за проект „Изграждане и развитие на нови контейнерни терминали на пристанищата Варна и Бургас”. С РМС 783 от 24.09.2012 год. на ДППИ е разпоредено да извърши действия за прекратяване и уреждане на последиците от прекратяването на Договора за консултански услуги (технически проект и строителен надзор) за проект „Изграждане и развитие на нови контейнерни терминали на пристанищата Варна и Бургас. Към датата на изготвяне на настоящата програма са в процес на уточняване конкретните претенции на консултанта, но на база предварителна информация ДППИ предвижда около 1 800 000 лв. за окончателното уреждане прекратяването на този договор.

Подробностите са изложени в раздел „Ангажименти към финансови споразумения” в програмата.

2.3. Прогноза за общите разходи за дейността на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” през 2013г.

Таблица № 10

Видове разходи	Стойност (хил.лв.)	Таблица
Разходи за материали	685	№ 12
Разходи за външни услуги	4 550	№ 13
Разходи за персонала	3 860	№ 14
Разходи за социални осигуровки и плащания	1 782	№ 14
Други разходи	941	№ 15
Общо разходи:		11 818

Структурата на планираните разходи за материали е представена в следващата таблица:

Таблица № 11

Разходи за материали	Стойност(лв.)
Гориво и смазочни материали	150 000
Ел.енергия, топлоенергия и вода	260 000
Канцеларски материали	40 000
Консумативи и резервни части	60 000
Други материали (санитарни и др.)	50 000
Работно облекло и предпазни средства	50 000
Инвентар, нямащ характер на ДА	75 000
Общо разходи за материали:	685 000



Структурата на разходите за външни услуги е представена в следващата таблица:

Таблица № 12

Разходи за външни услуги	Стойност(лв.)
Охрана	140 000
Транспорт	120 000
Консултантски услуги и одит	2 000 000
Застраховки	60 000
Текущ ремонт и поддръжка	150 000
Пощенски и телекомуникационни услуги	180 000
Колокация и годишни лицензи	280 000
Обучение, курсове, семинари на персонала	120 000
Други	50 000
Разходи по управление на отпадъци	1 450 000
Общо разходи за външни услуги:	4 550 000

При определяне прогнозните стойности на разходите за външни услуги са предвидени плащанията по Договора за консултантски услуги (технически проект и строителен надзор) за проект „Изграждане и развитие на нови контейнерни терминали на пристанищата Варна и Бургас с Moffatt & Nichol and Oriental Consultants Joint Venture. Взети са предвид разходите извършвани за предходни периоди, числеността на персонала, необходимостта от допълнително обучение на персонала във връзка с работата по нови проекти, както и състоянието на активите и необходимостта от ремонти. Отчетени са разходите за съобщителни услуги, свързани с информационното обслужване на морския и речен транспорт.

Структурата на „Разходите на персонала” е представена в следващата таблица:

Таблица № 13

Разходи за персонала	Стойност(лв.)
Възнаграждения	3 860 000
Осигуровки	752 000
Социални плащания	1 030 000
Общо разходи персонал:	5 642 000

В статията „Разходи за заплати” се съдържат разходите за трудови възнаграждения на служителите на предприятието, като прогнозата е направена при средносписъчен брой на персонала 250 работници и служители и съобразно средствата за работна заплата от предходната година. Средносписъчният състав е определен на база предстоящо укрепване на капацитета на предприятието за въвеждане в експлоатационна фаза на проекта за изграждане на речна информационна система в българската част на р. Дунав, което налага оперативно обезпечаване с човешки ресурси на всички дейности по използване на единната информационна система.



Годишна програма на ДП „Пристанищна инфраструктура” за 2013 г.

В състава на предприятието е включен и броя на членовете на управителния съвет, както и на членовете на одитния комитет на предприятието. В сумата са включени също така:

- възнагражденията на членовете на Управителния съвет на предприятието;
- възнагражденията на членовете на Одитния комитет на предприятието;
- клас за прослужено време в размер на 1 % за всяка година трудов стаж – при промяна в нормативните регламенти и последващо въвеждане на нов модел на заплащане в ДППИ тази добавка ще бъде включена в основната заплата на работещите;
 - 30% от размера на основната заплата за всеки служител предвидени за допълнително материално стимулиране.

Статията „Разходи за социални осигуровки и социални плащания” съдържа осигурителните вноски за сметка на държавното предприятие в т.ч.:

- осигурителни вноски за Държавното обществено осигуряване (ДОО);
- здравно-осигурителни вноски;
- вноски за допълнително задължително осигуряване;
- предвидени са социални плащания, включващи разходи за храна средства за облекло, суми за социално подпомагане при продължително заболяване и др.

Структурата на статията „Други разходи” е представена в следващата таблица:

Таблица № 14

Други разходи	Стойност(лв.)
Разходи за данъци и такси вкл. по ЗМДТ	545 600
Командировки в страната и в чужбина	170 000
Членски внос за участие в международни асоциации	105 400
Представителни разходи	45 000
Разходи за публични събития	75 000
Общо други разходи:	941 000

При определяне прогнозният размер на разходите за командировки е отчетено задължителното участие на предприятието в международните форуми, териториалната отдалеченост на пристанищните терминали и обектите, както и броя персонала на предприятието. В сумата на представителните разходи са включени, както разходите за организация на тържества по случай определени празници и участие в мероприятия организирани от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията така и разходи свързани с организиране на работни срещи по европейските програми по които предприятието е бенефициент.

В годишната програма е предвидено и закупуване на дълготрайни материални активи в размер 535 хил.лв.

ОСНОВНИ ПРОБЛЕМИ И РИСКОВЕ

Ангажменти към финансови споразумения

Ангажменти по Споразумение за заем за проект „Разширяване на пристанище Бургас” BG-P4 от 1998 г. Споразумението е сключено със Задграничния фонд за икономическо сътрудничество, по-късно наречен Японска банка за международно сътрудничество с цел изграждане на пристанищна инфраструктура в Република България. Общият размер на



договорения кредит е 14 312 000 000 японски йени. За изпълнителна агенция по заема е определено „Пристанище Бургас” ЕАД. На 29.12.2008 г. между Правителството на Р България, „Пристанище Бургас” ЕАД и ДП „Пристанищна инфраструктура” е подписано Подзаемно споразумение за обслужване на заема от страна на ДППИ, като предприятието поема задължение в размер на 9 716 274 485 японски йени за частта от заема, използвана за изграждане на инфраструктура и в размер на 904 237 144 японски йени за частта от заема, използвана за заплащане на консултантски услуги. С подписването на 30.12.2011 г. на Споразумение за изменение и допълнение на подзаемното споразумение за обслужване на заема, сключено на 29.12.2008 г. задължението на предприятието нарастна на 12 857 306 615 японски йени за частта от заема, използвана за изграждане на инфраструктура и в размер на 1 407 380 598 японски йени за частта от заема, използвана за заплащане на консултантски услуги. Оставащият размер на задължението за периода от 2013 до 2038 година е 10 502 524 550 японски йени, като ДППИ разходва значителен финансов ресурс за покриване на вноските над 50% от приходите на предприятието от пристанищни такси за 2012 г. са насочени само за покриване на вноската по заема.

С Решение № 2 от 05.01.2007 г. МС въз основа на Стратегията за развитие на транспортната структура на Р България до 2015 г. и проекта на Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2006 – 2015 г., одобрява финансирането на проект „Изграждане на контейнерни терминали на пристанища Варна и Бургас” със заем от Японската банка за международно сътрудничество по линия на официалната помощ за развитие.

Основни параметри на споразумението: индикативна стойност на проекта – 54 617 000 000 японски йени, от които 36 932 000 000 японски йени са заемни средства, а останалите – национално съфинансиране.

ДП „Пристанищна инфраструктура” е страна по подзаемно споразумение за обслужване на заем BG-P6 от 29.08.2009 г. между Japan Bank for International Cooperation (JBIC) и Република България. Задължението по заема, формирано от такси ангажимент и лихви върху тях е в размер на 146 145 000 японски йени, като не са известни финансовите последици за държавата от прекратяване на доковора.

С РМС 783 от 24.09.2012 год. е одобрен доклада на заместник министър-председателя и министър на финансите, министъра на транспорта, информационните технологии и министъра на външните работи за предприемане на действия за прекратяване на споразумението за заем. В РМС 783 т. 5 е заложено министърът на финансите да осигури необходимите средства за изплащане на задълженията на българската страна във връзка с прекратяването на Споразумението за заем. ДП „Пристанищна инфраструктура” не предвижда в годишната си програма за 2013 година средства за плащане по заем BG-P6.

Ангажименти към осигуряване на системите за управление на корабния трафик

За осъществяване на оперативната дейност, експлоатацията и поддръжката на техническите системи, се разходват финансови ресурси за:

- Поддържане на сгради, инсталации, конструкции и техническата инфраструктура (38 обекта по черноморското крайбрежие и 16 край р. Дунав).
- Такси, застраховки, охрана и др. свързани с тези 54 обекта.
- Разходни материали, ремонти и резервни части за оборудването.
- Лицензии, разрешителни, сертификати и др. подобни.
- Транспортни средства (автомобили и плавателни средства).
- Елзахранване и ГСМ.
- Наеми за ползване на помещения и желязо-решетъчни конструкции.
- Доставка на прибори за техническите системи, чийто срок е изтекъл или са се износили.



Годишна програма на ДП "Пристанищна инфраструктура" за 2013 г.

- Ползване на честотен ресурс.
- Документация, свързана с експлоатацията и техническото поддържане.
- Човешките ресурси (заплати, осигуровки, обучение).
- Транспорт и командировки, свързани с поддържането.
- Средства за безопасност.

В изпълнение на функциите по контрол и събиране на информация за корабоплаването са създадени условия за гарантиране на непрекъснат режим на работа и експлоатация на:

- Трафик-кули във Варна и Бургас - за управление на корабния трафик.
- Брегова станция, с два центъра (един за оперативна работа и радиоприемане, и втори - за радиопредаване), която осъществява предаването и обработката на данни за трафика, за морска безопасност, непрекъснат мониторинг на сигнали, повиквания, съобщения и трафик за бедствия и спешни случаи.
- Технически съоръжения, на които са разположени апаратурите и сензорите на системите за обслужване на корабния трафик, от Световната морска система за бедствие и безопасност и преносните средства на трафика.

Посочените дейности, свързани с експлоатацията и поддръжката на системите, генерират сериозни оперативни разходи за предприятието.

Финансово изпълнение на проекти, финансирани със средства на ЕС

Предвид индикативните общите бюджети на проектите, управлявани от ДППИ в качеството му на бенефициент по Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г. риска от неверифициране и сертифициране на 100% от разходите за изпълнени дейности е реален.

Изпълнението на значителен обем от дейностите от подизпълнители, при неспазване на изискванията от страна на ОРТ към тях относно документиране на изпълнението, архивиране и отчитане, съществува риск от налагане на финансови корекции.

И двата риска имат пряко финансово въздействие върху бюджета на ДППИ за 2013 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Годишната програма е разработена в съответствие с изискванията на Чл. 115у (Нов - ДВ, бр. 104 от 2005 г., в сила от 27.12.2005 г.), ал. (2) от ЗМПВВППРБ.

Годишната програма съдържа подробна информация за приходите, разходите, инвестициите и финансиранията, съгласно изискванията на закона.

Годишната програма на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение е обсъдена и приета от Управителния съвет на предприятието на заседание на 17.12.2012 г. (Протокол № 21)

Управителният съвет на ДППИ предлага Годишната програма на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение за утвърждаване от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията на основание чл. 115о от ЗМПВВППРБ.

Годишната програма е динамична система, която в хода на реализацията си може да претърпи ревизия и промени.

Мирослав Петров

*Член на УС и Генерален директор
ДП „Пристанищна инфраструктура“*

