



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## ПРИЛОЖЕНИЕ 2.5.

Допринася за постигане на Резултат 2.  
Анализ на текущото състояние на транспортната система  
в българската част от трансграничния регион Румъния-България

### ПРИЛОЖЕНИЕ 2.5. Изследване на състоянието на инфраструктурата за воден (речен) транспорт

в изпълнение на под-дейност 2.5.  
Запознаване и изследване на състоянието на водния (речен) транспорт

Изпълнител: ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“  
Договор №34/ 23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на ТЕН-Т мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“



## Съдържание

ВЪВЕДЕНИЕ.....	4
I. СЪСТОЯНИЕ НА ВЪТРЕШНОВОДНИЯ ПЪТ В ТРАНСГРАНИЧНИЯ УЧАСТЪК НА Р. ДУНАВ.....	6
II. СЪСТОЯНИЕ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА ЗА ВОДЕН ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРСКАТА ЧАСТ НА ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН .....	11
2.1. Обща представяне .....	11
2.2. Област Видин .....	17
2.3. Област Монтана .....	22
2.4. Област Враца .....	23
2.5. Област Плевен .....	25
2.6. Област Велико Търново .....	27
2.7. Област Русе .....	29
2.8. Област Силистра .....	33
2.9. Област Добрич.....	37
III. ИНФОРМАЦИОННАТА И КОМУНИКАЦИОННА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА РЕЧНИ ИНФОРМАЦИОННИ УСЛУГИ (РИУ) ЗА ВЪТРЕШНОВОДНИЯ ТРАНСПОРТ .....	38
IV. РЕАРИЗИРАНИ ПРОЕКТИ ЗА РЕЧНАТА ИНФРАСТРУКТУРА .....	44
4.1. Проекти, финансирани по Оперативна програма „Трансгранично сътрудничество Румъния - България 2007-2013 г.“ .....	44
4.2. Проекти, финансирани по Оперативна програма „Транспорт“ 2007 - 2013 г. ....	45
4.3. Проекти, финансирани по Оперативна програма „Транснационално сътрудничество Югоизточна Европа“ 2007 - 2013 г .....	50
V. ПЛАНИРАНИ ПРОЕКТИ ЗА РЕЧНАТА ИНФРАСТРУКТУРА.....	58
VI. ИЗВОДИ.....	60



### СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ В ТЕКСТА

Таблица 1:	Параметри на основните категории речни пътища, подходящи за корабоплаване
Таблица 2:	Пристанищни терминали с национално значение по река Дунав
Таблица 3:	Технически параметри на „Фериботен комплекс Видин“
Таблица 4:	Технически параметри на Пристанищен терминал „Видин-Север“
Таблица 5:	Технически параметри на пристанищен терминал „Видин-Център“
Таблица 6:	Технически параметри на пристанищен терминал „Видин-Център“
Таблица 7:	Технически параметри на Пристанище Лом
Таблица 8:	Технически параметри на Пристанищен терминал Оряхово
Таблица 9:	Технически параметри на Фериботен терминал Никопол
Таблица 10:	Технически параметри на Пристанищен терминал Сомовит
Таблица 11:	Технически параметри на Пристанищен терминал Свищов
Таблица 12:	Технически параметри на Пристанищен терминал Русе-изток
Таблица 13:	Технически параметри на Пристанищен терминал Русе - запад
Таблица 14:	Технически параметри на Пътнически терминал Русе - Център
Таблица 15:	Технически параметри на Пристанищен терминал Тутракан
Таблица 16:	Технически параметри на Пътнически терминал Силистра
Таблица 17:	Технически параметри на Фериботен терминал Силистра
Таблица 18:	Технически параметри на Пристанищен терминал Балчик

### СПИСЪК НА СХЕМИТЕ В ТЕКСТА

Схема 1:	Плавателен път на Река Дунав
Схема 2:	Карта на пристанищен терминал „Фериботен комплекс Видин“
Схема 3:	Карта на пристанищен терминал „Видин-Север“
Схема 4:	Карта на пристанищен терминал „Видин-Център“
Схема 5:	Карта на пристанищен терминал „Видин-Юг“
Схема 6:	Карта на пристанище Лом
Схема 7:	Карта на пристанище Оряхово
Схема 8:	Карта на пристанище Сомовит
Схема 9:	Карта на пристанище Свищов
Схема 10:	Карта на пристанищен терминал Русе-изток
Схема 11:	Карта на пристанищен терминал Русе - запад
Схема 12:	Карта на пътнически терминал Русе - Център
Схема 13:	Карта на пристанище Тутракан
Схема 14:	Карта на пътнически терминал Силистра
Схема 15:	Карта на пристанище Балчик
Схема 16:	Визуализация на корабния трафик

### СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ В ТЕКСТА

Фигура 1:	Обем на превозния полезен товар и дълбочината на фарватера
Фигура 2:	Скорост на движението на плавателните съдове (възела)
Фигура 3:	Образец на известия до корабоплавателите



## ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият документ е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ в изпълнение на под-дейност 2.5. Запознаване и изследване на състоянието на водния (речен) транспорт от Техническото предложение (Приложение №3) към Договор №34/ 23.01.2017 г. с предмет „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния-България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния-България на партниращата организация, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на ТЕН-Т мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“.

*С разработения документ се постига изисквания от Възложителя резултат 2. Анализ на текущото състояние на транспортната система в българската част от трансграничния регион Румъния-България от Техническата спецификация.*

Речният транспорт се определя като вида транспорт, който е енергоспестяващ и екологосъобразен. Пристанищата са важни центрове, които оказват влияние върху транспортния процес и националната икономика като цяло, тъй като през тях преминава по-голямата част от вноса и износа на страната. Изследването е насочено към проучване техническо състояние на пристанищната инфраструктура (диги, кейове, стени и др.) и прилежащите съоръжения, състояние на разполагаемия флот и прилагането на информационните и телекомуникационните технологии. То обхваща основните три взаимосвързани елементи: акватория - водната площ, предназначена за приставане и престояване на корабите; пристанищна територия - определена площ от пристанището, която е оборудвана с необходимите съоръжения за обработка и съхранение на товарите; територия, чрез която се осъществява връзка с пътната и железопътна мрежа на страната. Направено е и обобщение на данните свързани с общия обем на оборотните товари, пътници и др., което с оглед коректността на структурата е включено в анализите на данните относно пътническия и товарния транспорт (под-дейност 3.3. и под-дейност 3.4.). Пристанищата изпълняват ролята на свързващо звено между няколко вида транспорт и представляват гръбнака на транспортните процеси по вътрешноводните пътища, затова изследването се базира на критерии, които са приложими при изготвяне на вариантите за оптимизиране на ТЕН-Т мрежата.

Водният транспорт по транспортен коридор № 7, река Дунав, се обслужва



в пристанищата Видин, Лом и Оряхово, но няма онова значително влияние за икономиката на района, каквото е в състояние да предложи. Главните български дунавски пристанища са: Видин, Лом, Оряхово, Свищов, Русе и Силистра. Те са важни както за товарния транспорт, така и за туристите, пристигащи в Гюргево и Олтеница (за еднодневни посещения в Букурещ, Русе, Свищов, Велико Търново и др.). За целите на предварителното проучване е необходимо да бъде изработен прецизен и конкретен анализ идентифициращ точно нуждите за развитие на пристанищната инфраструктура и подобряване условията за целогодишно корабоплаване.



## І. СЪСТОЯНИЕ НА ВЪТРЕШНОВОДНИЯ ПЪТ В ТРАНСГРАНИЧНИЯ УЧАСТЪК НА Р. ДУНАВ

Речните пристанища се разглеждат като сложни динамични системи, които имат определено предназначение, изпълняват дадени функции, съставени са от комплексни елементи и са свързани с останалите видове транспорт.<sup>1</sup> За да работят успешно тези системи е необходимо техните съставни компоненти да функционират в синергия.

Всяко пристанище изпълнява определени основни и спомагателни функции. Към основните се отнасят приемането, обработването и претоварването на доставените стоки; съхранение и дистрибуция на приетите товари; митнически контрол и наблюдение на процесите; проверка и обработка на транспортната документация, съпътстваща товарите и др. Към спомагателните спадат предоставянето на различни видове услуги, като зареждане на корабите с гориво, вода и провизии (бункеровка), поддържане и ремонт на плавателните съдове и транспортните единици; почистване на корабите (отпадъци, трюмна вода и др.) и др.

Важно условие за качествено изпълнение на функциите на речното пристанище е съставляващите го елементи да отговарят на определени технически, технологични и организационни изисквания. Техническите елементи включват различните видове съоръжения, местата за съхранение на товарите и районите за приставане на корабите. Към тях се отнасят броя на котвените места, дълбочината на бреговата линия, броя на устройствата за товаро-разтоварни операции, размерите на откритите и закрити складови площи и др. Технологичните компоненти определят предназначението и специализацията на пристанището. Значение имат техническите средства за обработка, разтоварване и претоварване на различни видове стоки (насипни, обемни, течни, извънгабаритни товари и контейнери). Организационните елементи са пряко свързани със статута на пристанището - публично държавно предприятие или собственост на частно лице.

### Характеристика на условията на корабоплаване

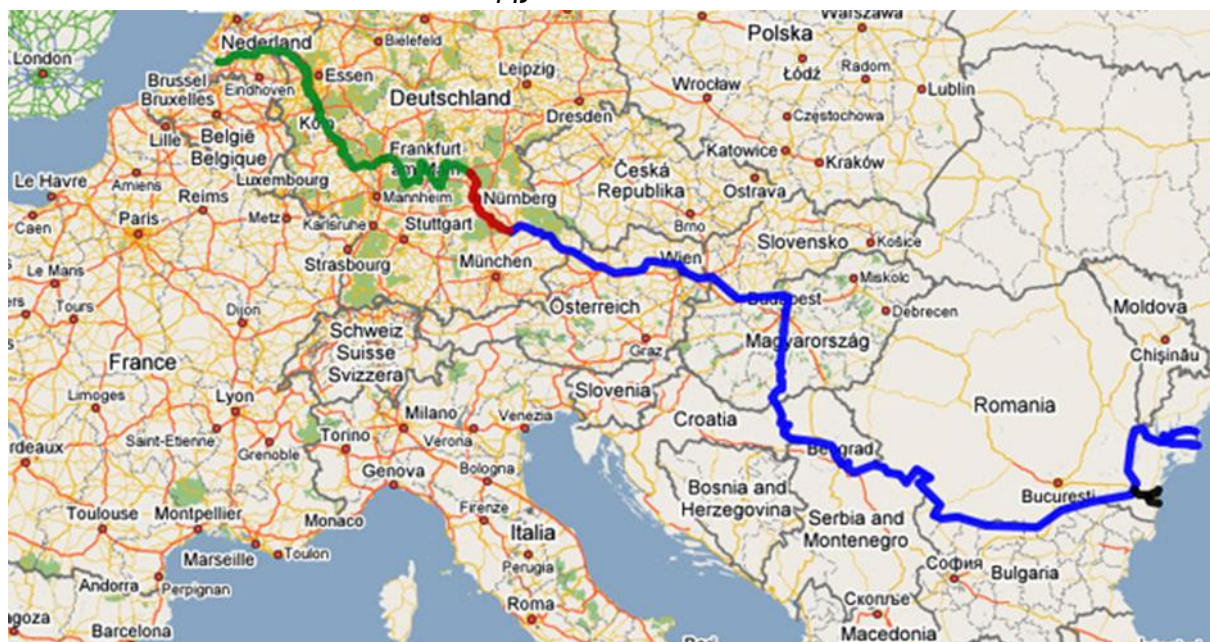
Река Дунав е втората по дължина река (2 845 км) на територията на европейския континент и е от първостепенно значение за държавите, през които преминава: Германия, Австрия, Словакия, Унгария, Румъния, България, Хърватска, Сърбия, Украйна и от части Швейцария, Полша и Молдова. Като част от плавателния канал Рейн - Майн - Дунав, реката улеснява международния стокообмен от Черно до Северно море.

<sup>1</sup> PINE, *Prospects for Inland Navigation within Enlarged Europe*, full final report, 2004, сmp. 150





## Схема 1. Плавателен път на Река Дунав<sup>2</sup>



В зависимост от условията на навигация, река Дунав се разделя на три основни участъка:

**Горен Дунав** - от изворите до Виена - речното корито не е широко, но е достатъчно за корабоплаване. В този участък реката е най-пълноводна между месеците май и август<sup>3</sup>, а най-ниски водни нива се отчитат между октомври и март;

**Среден Дунав** - от Виена до Железни Врата. Реката е най-пълноводна през месеците април и март, а маловодие се наблюдава между август и октомври;

**Долен Дунав** - от Железни Врата до Сулина. Колебания във водното ниво на този участък се наблюдават през същите периоди от годината, които са характерни и за Среден Дунав.

С откриването на плавателния канал Рейн - Майн - Дунав, значението на реката за трансграничния регион нараства, защото страната има възможност за директна връзка по вода с държавите от Западна и Северна Европа. Река Дунав се характеризира със сложен режим на корабоплаване. Правилата за използването ѝ се уреждат чрез специални международни договори, конвенции и съглашения, които гарантират свободното корабоплаване на всички страни при спазване на определени правила за сигурност и безаварийност.

За да се приеме съответен воден участък за плавателен е необходимо той да отговаря на определени изисквания, като дълбочина на фарватера; ширина на речното корито; брой, гъстота и просвет на мостовете; брой на

<sup>2</sup> Източник: Проект „Долен Дунав - Рейн“ - Европейска интеграция

<sup>3</sup> Via-Donau, [http://www.donauschiffahrt.info/daten\\_fakten/verkehrsweg\\_donau/eckdaten/](http://www.donauschiffahrt.info/daten_fakten/verkehrsweg_donau/eckdaten/), 2006,



шлюзовете и др. Въз основа на тези показатели, Европейският Съвет на Министрите на Транспорта е приел решение<sup>4</sup>, съгласно което плавателните вътрешноводни пътища на Европа се класифицират в различни категории с цел да се определи какви видове плавателни съдове (в зависимост от техните технико-експлоатационни параметри) могат да се използват при осъществяването на товарни превози.<sup>5</sup>

Таблица 1. Параметри на основните категории речни пътища, подходящи за корабоплаване<sup>6</sup>

Категория на навигационния вътрешноводен път	Размери на плавателните съдове			Дължина на просвета
	дължина	ширина	дълбочина на газене	
от I- <sup>ва</sup> до III- <sup>та</sup>	до 80 м	до 9 м	1,40 - 2,20 м	4,00 - 5,00 м
IV- <sup>та</sup>	80 - 85 м	9,50 м	2,50 м	5,25 - 7,00 м
V- <sup>та</sup> a	95 - 110 м	11,40 м	2,50 - 2,80 м	7,00 - 9,10 м
V- <sup>та</sup> b	172 - 175 м	11,40 м	2,50 - 2,80 м	7,00 - 9,10 м
VI- <sup>та</sup> a	95 - 110 м	22,80 м	2,50 - 4,50 м	7,00 - 9,10 м
VI- <sup>та</sup> b	185 - 195 м	22,80 м	2,50 - 4,50 м	7,00 - 9,10 м
VI- <sup>та</sup> c	270 - 280 м	22,80 м	2,50 - 4,50 м	9,10 м
	195 - 200 м	33 - 34,20 м	2,50 - 4,50 м	9,10 м
VII- <sup>ма</sup>	285 м	33 - 34,20 м и повече	2,50 - 4,50 м	9,10 м

Съгласно така определените параметри и категоризация на вътрешноводните пътища на Европа, българският участък на река Дунав попада в клас VII. Техническите параметри на водните участъци, попадащи в категории VI и VII могат да осигурят безопасни навигационни условия за придвижване на кораби, превозващи извънгабаритни, тежки и обемни товари, както и контейнери, стифирани на три и четири нива.

Освен изброените технически параметри и количествени показатели, характеризиращи гъстотата и категорията на дунавските вътрешноводни пътища, съществуват и такива фактори, които оказват влияние върху тяхната пропускателна способност, а именно:

- Корабоплаването да се осъществява по всяко време на предвидения навигационен период;
- Навигационният период може да бъде по-кратък от 365 дни в годината само в случаите, когато състоянието на дадения речен участък се влияе от климатичните условия и е възможно образуването на ледоход;

Следователно качествено състоянието на речните пътища и прилежащите им съоръжения има съществено значение за редовното и безопасно осъществяване на товарните превози, тъй като служи за определяне на:

<sup>4</sup> Решение № 92/2 на Европейската Комисия на Министрите на Транспорта, Брюксел, 1992 г.

<sup>5</sup> GIFT TRANSPORT NETWORK PROPOSALS (CORRIDOR VII)

<sup>6</sup> Източник: Blue Book: Inventory of main standards and parameters of the E-waterway network.

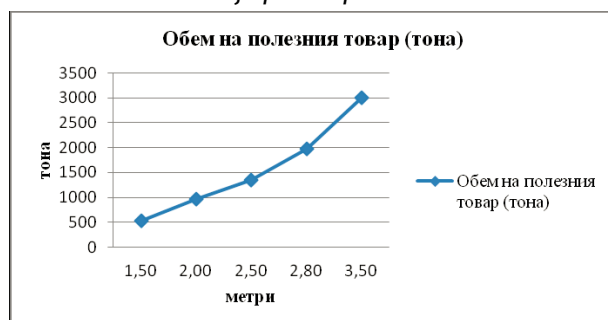




- максимално допустимата скорост на движение и габарити на плавателните съдове;
- допустима дълбочина на газене, която има пряко отношение към вида и обема на превозваните товари;
- допустимата ширина на фарватера, от която зависи безопасността на корабоплаване.

Изследването на зависимостта между състоянието и особеностите на вътрешноводните пътища и наземните съоръжения, и технико-експлоатационните характеристики на плавателните съдове, е важна предпоставка за подобряване на производителността на речния флот. Показателите товароподемност и коефициент на използване на товароподемността оказват пряко влияние върху производителността на транспортните оператори и косвено върху размера на променливите разходи.

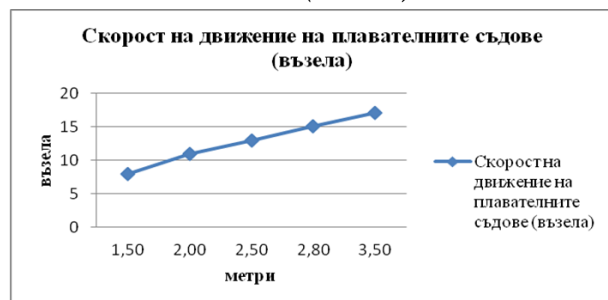
Фигура 1. Обем на превозния полезен товар и дълбочината на фарватера<sup>7</sup>



Наблюдава се правопрпорционална зависимост между обема на превозвания полезен товар и дълбочината на фарватера. Тази зависимост дава основание да се направи извода, че плавателните съдове с по-малък товарен капацитет и дълбочина на газене се използват при неблагоприятни условия на

корабоплаване, тоест при стойности на техническите параметри на фарватера под допустимите. При всяко усъвършенстване на техническите характеристики на речния път и наземните съоръжения се увеличава дълбочината на газене на кораба и се реализира обратнопропорционално въздействие върху общия размер на променливите разходи.

Фигура 2. Скорост на движението на плавателните съдове (възела)<sup>8</sup>



Правопрпорционална зависимост се забелязва и при въздействието на дълбочината на фарватера върху скоростта на движение на корабите. Подобрието в условията на корабоплаване е съпроводено с възможност за реализиране на по-високи скорости на движение на плавателните съдове.

<sup>7</sup> GIFT TRANSPORT NETWORK PROPOSALS (CORRIDOR VII)

<sup>8</sup> Източник: Дунавска Комисия



Увеличаването на скоростта за движение е фактор, който оказва положително влияние върху редовността на превозите и общото време за движение на корабите. Подобряването на тези качествени показатели има важно значение за повишаването на ефективността от осъществяване на товарни превози с речен транспорт.

Върху условията на навигация по дунавските вътрешноводни пътища влияние оказват и сезонните колебания в нивото на реката (пълноводие, маловодие и образуването на ледоход) и наличието на тесни участъци по водния път. Контролирането на тези явления в редица случаи е невъзможно и се отразява отрицателно върху корабоплаването. През определени периоди от годината нивото на река Дунав се колебае в различна степен в отделните участъци, поради характерните особености на климатичните и геоложки условия.

Съществуват значителни колебания в допустимата дълбочина на газене на плавателните съдове в българския участък на река Дунав. Има периоди в които ограниченията в корабоплаването са изключително продължителни, което води до отлив на товаропотоци от и към България и пренасочване осъществяването на товарните превози с други видове транспорт.

Между 12% и 18 % от дните в годината българският участък на река Дунав е неподходящ за осъществяване на безопасно корабоплаване през изследвания десетгодишен период.

Наличието на маловодие през летните месеци на годината в определени места налага необходимостта от претоварване на речните кораби с цел да се намали тяхната дълбочина на газене, а това от своя страна удължава сроковете за доставка на товарите и оскъпява превозните услуги.

Образуването на ледоход е друго явление, което оказва негативно въздействие върху ритмичността и ефективността на товарните превози. Възникването на подобни форсмажорни обстоятелства е съпроводено с увеличаване на размера на променливите разходи на речните оператори и намаляване на потребителското търсене, поради нарастване на цената на транспортните услуги.

Друга слабост на участък на река Дунав в транстраничния регион е наличието на тесни участъци. Тези водни пътища с международно значение, които принадлежат към европейската вътрешноводна система и чиито параметри не отговарят на утвърдените за класифициране в съответната категория се дефинират като тесни участъци<sup>9</sup> (bottlenecks). Наличието на тесни участъци по протежението на река Дунав е признак за незадоволителното качество на водните пътища и затруднено корабоплаване. Недостатъчната дълбочина на фарватера ограничава рационалното използване на

<sup>9</sup> Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network, "Blue Book", second revised edition, UNECE, 2012, сmp. 3



товароподемността на плавателните съдове, поради което са възможни превози само на определени видове товари, а това непосредствено е свързано със загуба на пазарни позиции от вътрешноводния транспорт и намаляване на потребителското търсене.

В областта на речния транспорт текущото поддържане на корабоплавателния път, вкл. навигационно-пътевата обстановка по река Дунав, се осъществява от ИА „Проучване и поддържане на река Дунав” (ИАПД) по правилата на Конвенция за режима на корабоплаването (ДВ бр. 112/1949 г.) и Споразумение между правителствата на Р. България и Румъния от 1955 г. в изпълнение на чл. 39 от конвенцията и съгласно чл. чл. 77, 82 и 83, ал.2 от Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Според конвенцията не се установяват никакви такси за транзит на кораби, като разходите за поддържането се финансират от Републиканския бюджет.

## II. СЪСТОЯНИЕ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА ЗА ВОДЕН ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРСКАТА ЧАСТ НА ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН

### 2.1. *Обща представяне*

Всички речни пристанища в българската част на трансграничния регион Румъния - България са разположени по протежението на българския участък от река Дунав, представляващ северната граница на страната.

Кейовият фронт на Речните пристанища за обществен транспорт с национално значение е с обща дължина от 9 080 м, на който са обособени 44 броя товарни, 5 броя за ро-ро превози, 14 броя пътнически и 3 броя служебни корабни места. Кейовият фронт на Речните пристанища за обществен транспорт с регионално значение е с обща дължина от 4 964 м, на който са обособени 30 броя товарни, 2 броя за ро-ро превози, 3 броя пътнически и 12 броя служебни корабни места.<sup>10</sup>

В българската част на трансграничния регион попада пристанище Балчик, разположено на Черно море.

Основните данни за наличната пристанищна инфраструктура, която е пряко вързана с предоставяните услуги в отделните пристанища по райони са както следва:

<sup>10</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



Interreg



Таблица 2. Пристанищни терминали с национално значение по река Дунав

наименование	предназначение	кейов фронт (м)	Проектна дълбочина	корабни места (брой)			складови съоръжения			кейови претоварни машини (брой)
				товарни	служебни	пътнически	открита площ (кв.м)	закрита площ (кв.м)	ревервоари/сiloзи (куб.м)	
ПРИСТАНИЩНИ ТЕРМИНАЛИ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ В РАЙОН ВИДИН И ЛОМ										
Пристанищен терминал Лом	За генерални и насипни товари	1 422	2,50	13		-	117 921	8 343		16 бр. ел. портални пристанищни крана
Пристанищен терминал Оряхово	За генерални и насипни товари, и пътници	323	2,00	2		1	4 400	962		3 броя ел. портални стрелови крана с товароподемност 5 до 10 тона
Пристанищен терминал Видин-север	За генерални и насипни товари	320	2,40	4			10000	3131		2 бр. ел. портален кран тип „Кировец” с товароподемност 16 - 20 тона и една зърнотоварачна машина с капацитет 200 тона зърно/час
Фериботен комплекс Видин	За Ро Ро товари	50	2,50	1						Ро-Ро рампа, с ширина от 30-50 м.
Пристанищен терминал Видин-юг	За генерални и насипни товари	200	2,50	2			18 000			2 бр. електропортални крана
Пристанищен терминал Видин - Център	За пътници	1440	2,50	-	3	4	18 000			седем понтона за приставане на плавателните съдове
ПРИСТАНИЩА С РЕГИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ В РАЙОН ВИДИН И ЛОМ										
Фериботен комплекс - Оряхово	Предназначено е за обработка на ро-ро товари	30	3,2	1	1		10 000			понтон 75/48
ДДФ ”Дуним” - Козлодуй	за обработка на насипни и генерални товари	158	2,5	1	1		7000			2 броя електрически портални кранове 10-16 тона; 1 бр. понтон
Екопетролиум Видин /Тайфун/	Основната дейност на обекта е	87	2,5	1					7200	1 бр. баржа с помпена инсталация



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



	приемане, съхраняване и експедиране на нефтопродукти									
Ро-Ро СОМАТ - Видин	Предназначено е за обработка на ро-ро товари	130	2,5	1			42 000			
Безмитна зона - Видин	за обработка на нефтопродукти и бункероване на кораби	75	1	1					400	1 бр. понтон с помпена инсталация
ДДФ"Бъдин" - Видин	за обработка на насипни и генерални товари	191	2,5	2	1		6350	0		1 бр. понтон; 2 броя електрически портални кранове 10-16 тона
<b>ПРИСТАНИЩНИ ТЕРМИНАЛИ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ В РАЙОН РУСЕ</b>										
Пристанищен терминал Русе-изток	За генерални, насипни и Ро Ро товари	1 618	2,50	14			190 500	15 800		14 бр. ел. портални пристанищни крана
Русе запад	За генерални, насипни товари	1 518	2,50	11	1		27 600	8 900		9 бр. ел. портални пристанищни крана
Пътнически терминал Русе - Център	За пътници	451	2,60			3				1 бр. понтон - за обслужване на пътнически кораби
Пристанищен терминал Свищов	За генерални и насипни товари, и пътници	922	2,50	8		1	22 800	6 100		11 бр. електрически портални стрелови крана
Пристанищен терминал Сомовит	За генерални и насипни товари, и пътници	354	2,50	2		1	9 700	2 175		4 бр. ел. портални пристанищни кранове с товароподемност 5 тона и 1 бр. зърнотоварачна машина; 1 бр. понтонс преходен мост
Пристанищен терминал Тутракан	За генерални и насипни товари, и пътници	110	2,50	1		1	2 500			1 бр. ел. портален пристанищен кран
Фериботен терминал Никопол	За генерални и насипни товари, и	Ро-Ро рампа,	2,50	1						



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



Interreg



	пътници	114/30								
Фериботен терминал Силистра	За Ро Ро товари	Ро-Ро рампа, 128/30	2,50	1						
Пътнически терминал Силистра	За пътници	300	2,50			3				3 бр. понтони с преходен мост към тях
<b>ПРИСТАНИЩА С РЕГИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ В РАЙОН РУСЕ</b>										
Пристанище „Ист поинт - Силистра“	за пътници	200	4,00			1				Понтон 22/6/1,8м
Пристанище „Силистра - Поларис 8“	обработват насипни и генерални товари	350	5,00	1	1		5 600			три портални крана
Пристанище „Силистра - Лесил“	обработват насипни и генерални товари.	540	-	5			18 000			три портални крана
Пристанище „Русе - нефтоналивен терминал Арбис“	Обработват се танкери с течено гориво.	60	2,6	1					5800	помпена инсталация
Пристанище „Порт Булмаркет - Русе“	за генерални, насипни товари и нефтопродукти, корабно бункероване и снабдяване на корабите с електрическа енергия	650	1	7			15 000	1 440	Силози - 9798 куб.м	три ел. портални крана и един пневматичен агрегат за товарене и разтоварване на зърно
Пристанище „Русе - безмитна зона“	за обработка на наливни товари	100	2	1					40 000	помпена инсталация
Пристанище „Дубъл Ве Ко - Русе“	За обработване на насипни и генерални товари	135	3	1			1 500			2 портални крана Ганц-5 т
Пристанище „Дунавски“	За насипни и генерални товари.	280	2,5	3			10 000			3 портални крана





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



драгажен флот - Русе“										
Пристанище „Пристис“	за обслужване на пътници, престой и снабдяване на кораби и корабно бункероване	1100	2,5		10	1	485		80	10 бр. Понтони 70/11/3; 70/10/5
Пристанищен терминал „ТЕЦ - Свилоза“	за обработка насипни товари - въглища	172	2,5	2			15 250			2 бр. портални крана
Пристанищен терминал „Свилоза“	за обработка генерални и насипни товари	130	2,5	1			7 470			1 бр. портален кран - 10 т
Пристанище „Белене“	за насипни и генерални товари	285	2,5	2			21 200			2 бр. портални крана 16-20 т и 3 бр. мостови кранове
Пристанище „Никопол“	пътническо пристанище	135	4,4			1				Понтон 22/8м
Пристанище „Петрол Сомовит“	за разтоварване и бункероване на нефтопродукти	75,8	2,5	1						плаваща претоварна установка с дължина 75,80 м



Националната пристанищна система в българската част на трансграничния регион разполага с доста наситена мрежа от дунавски пристанища. Независимо от това за голяма част от речните пристанища за обществен транспорт са налице редица фактори, които ограничават тяхната функционалност, а именно:

- Съществуващите характеристики на по-голяма част от пристанищната инфраструктура (кейови и тилови претоварни фронтове и складови съоръжения) не съответстват на характеристиките на отделните транспортни средства, видове товари и изисквания към технологията за тяхната обработка и съхранение.

- Дълбочините пред кейовете на много пристанища/терминали са недостатъчни и ограничават газенето/размера на посещаващите пристанището кораби. Удълбочаване пред кей над проектно заложените стойности при съществуващите конструкции на кейовите стени е невъзможно и на практика изисква ново строителство.

- За някои от по-старите пристанища и най-вече за тези с регионално значение параметрите на отделните пристанищни зони - складови, тилови претоварни фронтове и сухопътни връзки и тяхното ситуационно разположение спрямо кейовите и входно изходните зони не са съобразени с големините и маршрутите на товаропотоците, които са характерни за търговските пристанища.

- Построените в началото на миналия век пристанищни терминали в Русе, Свищов, Лом, Оряхово и Тютракан са в чертите на централната част на градовете, което създава определени проблеми, както от екологично естество, така и от архитектурно - строително естество. Намирането на правилна формула и баланс на държавните и общински интереси с обществената нужда за нова и екологична градска среда, налагат преосмисляне на концепцията за формите за използване на тези територии.

- Различната собственост на пристанищната инфраструктура за някои от пристанищните терминали - сградния фонд, складови съоръжение, претоварните и транспортните съоръжения поражда сериозна зависимост на техните функции от интересите на отделните собственици (този извод бе категорично подчертан по време на кръглите маси, проведени със заинтересованите страни в рамките на проекта). От това следва ниската степен на надежност по отношение на изискванията за наличие на модерни и високоефективни пристанища, осигуряващи задоволяване потребностите от пристанищни съоръжения и акватории с параметри съответстващи на тенденциите за увеличаването на големината на корабите, както и ограничаване използването на съществуващата пристанищна инфраструктура от субекти, различни от собственика на пристанищните терминали.



- Пристанищната инфраструктура и другите дълготрайни активи на пристанищата за обществен транспорт с национално значение се управляват от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Съгласно ЗМПВВППРБ 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.

## 2.2. Област Видин

На територията на област Видин функционира пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин.

На територията на област Видин функционират и четири пристанища с регионално значение: Екопетролиум - Видин /Тайфун/ с основна дейност приемане, съхраняване и експедиране на нефтопродукти; Ро-Ро СОМАТ - Видин, предназначен за обработка на ро-ро товари; Безмитна зона - Видин за обработка на нефтопродукти и бункероване на кораби и Държавен драгажен флот „Бъдин“ - Видин за обработка на насипни и генерални товари.

Пристани, които не функционират има и при селата Връв, Ново село и Арчар.

### Пристанище Видин

#### Представяне



Пристанище Видин е определено като възел от основната ТЕН-Т мрежа на територията на Република България.

То разполага с 4 терминала: Видин-север за генерални и насипни товари; Фериботен комплекс Видин за Ро Ро товари; Видин-център за пътници и Видин-юг за генерални и насипни товари. Инфраструктурата и другите дълготрайни активи на пристанище Видин се управляват от Териториално

поделение „Пристанище Лом“, към ДППИ.

Пристанище Видин е разположено на 785 км на река Дунав, като неговата територия е с обща площ от 65 000 м<sup>2</sup> и включва следните пристанищни терминали за обществен транспорт с национално значение:



- **Пристанищен терминал Видин - Север** - сертифициран в приемането и обработването на насипни товари, вторични суровини, палетизирани стоки, МПС и колесна техника и контейнери. Раположен е Фериботен комплекс Видин.
- **Пристанищен терминал Видин - Юг** - специализиран в приемането и обработването на насипни (въглища) и генерални товари.
- **Пристанищен терминал Видин - Център** е пътнически терминал.

## Пристанищна инфраструктура

### Пристанище Видин - Север

Пристанище „Видин-север” е съставен от два пристанищни терминала:

#### **А.1. Пристанищен терминал „Фериботен комплекс Видин“**

Схема 2. Карта на пристанищен терминал „Фериботен комплекс Видин“



Разположен е в северна промишлена зона от км. 792.800 до км. 793.000. Автофериботния терминал разполага с Ро-Ро рампа с ширина 30-50 м, позволяваща приставането на един фериботен кораб за обработка. Максималната пропускателна способност на терминала е 72-75 хил. условни ТИР единици годишно. Съоръженията са стандартни за подобен терминал и отговарят на

изискванията за безопасно приставане и обслужване на корабите.<sup>11</sup>

Таблица 3. Технически параметри на „Фериботен комплекс Видин“

Технически параметри	
Корабни места:	1 бр.
Обща дължина на корабните места (кейов фронт):	50 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,50 м
Открита складова площ:	0 кв. м
Закрита складова площ:	0 кв. м

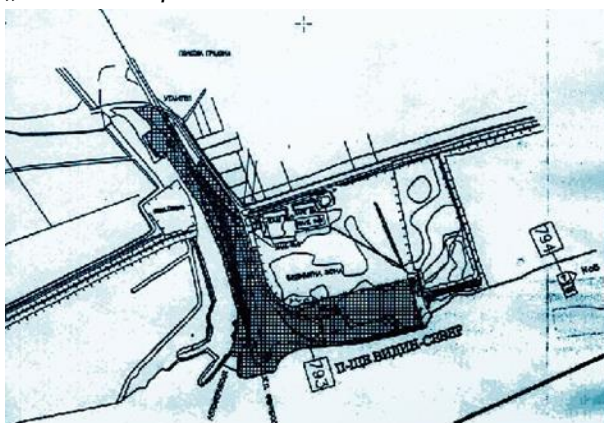
<sup>11</sup> Източник: ДП „Пристанищна Инфраструктура“



## А.2. Пристанищен терминал „Видин-Север“



Схема 3. Карта на пристанищен терминал „Видин-Север“



Разположен е в северната промишлена зона от км 793.600 до км 793.200 на р. Дунав. На терен от 10 000 м<sup>2</sup> - открита складова площ, съгласно българското законодателство, е учреден и работи склад под режим митническо складиране. Терминалът разполага с 4 броя корабни места с обща дължина 350 м и обща дължина на кейовия фронт - 800 м; Закрити складове с обща площ от 1620 кв.м и Открити складове с обща площ от 20 000 кв.м. Пристанищният терминал разполага с необходимата техника, съвременни технологии и квалифициран персонал за извършване на пълния цикъл „пристанищна услуга“ - обработка на кораби, вагони и автотранспорт от приемане на товарите, тяхното съхранение в открити складове и експедиция до крайни получатели.<sup>12</sup>

Таблица 4. Технически параметри на Пристанищен терминал „Видин-Север“

Технически параметри	
Корабни места:	4 бр.
Обща дължина на корабните места:	350 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,40 м
Открита складова площ:	10 000 кв. м
Закрита складова площ:	3 131 кв. м

Пристанищен терминал Видин - Север и Фериботен комплекс Видин се управляват и стопанисват от „Параходство Българско речно плаване“ АД, съгласно концесионен договор от 20.08.2010 г. за срок от 30 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 16 039 000 лева. Генералният план за развитие на пристанището предвижда изграждането на терминал за течни горива.

<sup>12</sup> Източник: ДП „Пристанищна Инфраструктура“

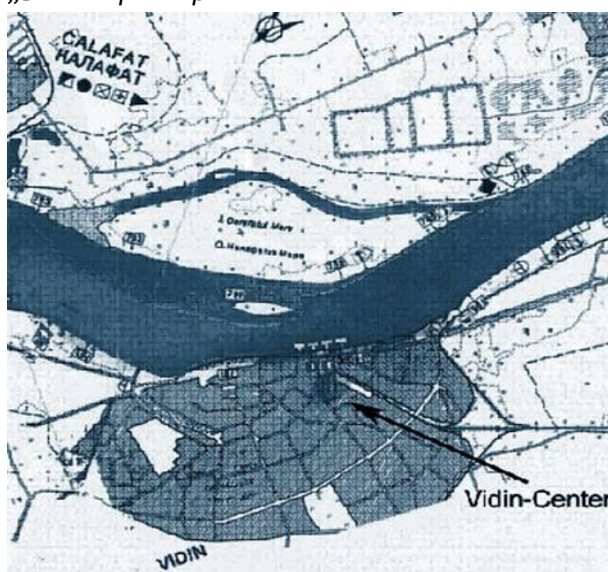




## Б. Пристанищен терминал „Видин-Център“



Схема 4. Карта на пристанищен терминал „Видин-Център“



Пристанищната кейова стена е наклонен тип, насипна с каменна облицовка, с дължина 1440 м и открита площ 18 000 кв. м. Пред нея са монтирани седем понтона за приставане на плавателните съдове, като четири от понтонните съоръжения са за приемане и бункеровка на български и чуждестранни кораби за входни и изходни контроли.

Съществуващата сграда на речна гара, собственост на Община Видин е ситуирана с добра функционалност в комуникационните връзки между трите пътнически транспортни обекта в града, а именно ж.п. гара, автогара и речна гара създавайки удобство за пристигащи и заминаващи пътници, без необходимост от допълнителен транспорт.<sup>13</sup>

Таблица 5. Технически параметри на пристанищен терминал „Видин-Център“

Технически параметри		
Корабни места:	пътнически	4 бр.
	служебни	3 бр.
Обща дължина на корабните места:		1440 м
Максимална дълбочина пред корабните места:		2,50 м
Открита складова площ:		0 кв. м
Закрита складова площ:		0 кв. м

Пристанищен терминал Видин - Център се подготвя се предоставяне на концесия.

<sup>13</sup> Източник: ДП „Пристанищна Инфраструктура“





## В. Пристанищен терминал „Видин-Юг“



Схема 5. Карта на пристанищен терминал „Видин-Юг“



Пристанищен терминал Видин - Юг е разположен в южната промишлена зона в участъка на км 785 до км 785.200 на реката върху площ от 48 дка. Предназначено е за прием и съхранение на насипни и генерални товари, които не изискват специални условия за обработка и съхранение. Пристанищната кейова стена с наклонен тип е с дължина 200 метра. Корабните товаро-разтоварни работи се извършват от наличния ел. портален кран, оборудван с необходимите товаро-захватни устройства. Работи се както по индиректен (през склад), така и по директен вариант. Основния товар са въглища. За осъществяване на основната дейност пристанищния терминал разполага със следното оборудване: 2 броя електропортални крана (електронен портален пристанищен кран „Кировец“ 10 т, извън експлоатация; ел.портален пристанищен кран „Албатрос“ 10-16 т) и челен товарач „Бобкет“.<sup>14</sup>

Таблица 6. Технически параметри на пристанищен терминал „Видин-Център“

Технически параметри	
Корабни места:	2 бр.
Обща дължина на корабните места:	200 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,50 м
Открита складова площ:	18 000 кв. м
Закрита складова площ:	0 кв. м

Пристанищен терминал Видин - Юг е в процедура за предоставяне на концесия.

<sup>14</sup> Източник: ДП „Пристанищна Инфраструктура“



## 2.3. Област Монтана

На територията на област Монтана е разположено пристанище с национално значение Лом, което е второто по големина дунавско пристанище в България, като изградената инфраструктура до него осигурява най-късата директна сухоземна връзка (чрез второкласен път II-81 през Старопланинския проход Петрохан), свързващ пристанище Лом с пристанище Солун, което е най-големият транспортен хъб на Средиземно море.

Пристанище Лом е създадено още през 19 век и става входно-изходна врата от и към Западна и Централна Европа. През цялата си история пристанището има ключова роля в цялостния социално-икономически живот на региона и структуроопределящо значение за икономиката на областта като най-важната транспортна структура.

### Пристанище Лом



Пристанище Лом е определено като възел от разширената TEN-T мрежа на територията на Република България. През 2009-2011 г. Община Лом реализира проект „Укрепване брега на река Дунав в района на градската част на гр. Лом“, финансиран от Междуведомствена комисия за възстановяване към МС.<sup>15</sup>

### Представяне

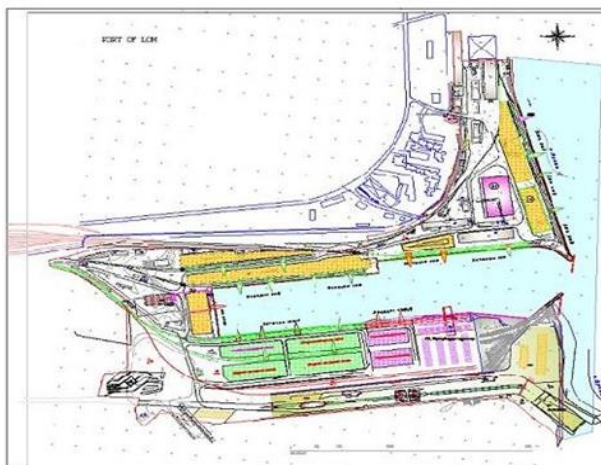
Пристанището е с обща площ 299 380 м<sup>2</sup> и разполага с 13 котвени стоянки. Порт Лом е специализиран в обработване и съхранение на насипни товари (руди и въглища); генерални товари; пакетирани, товари в течно състояние; контейнери, масови и обемни товари. Капацитетът на порта при съществуващия режим на работа е кейова пропускателна способност 3 107 т/г и складова - 5 860 т/г. То е отворено за транзитни превози от Македония и Гърция, а изградената в близост железопътна мрежа съдейства за осъществяване на връзка с пристанище Солун.

<sup>15</sup> Областна стратегия за развитие на област Монтана 2014-2020 г.



## Пристанищна инфраструктура

### Схема 6. Карта на пристанище Лом



Общата дължина на кейовия фронт е 1 422 м, а максималната проектна дълбочина пред корабните места е 1,8 м. За извършване на товаро-разтоварните операции се използват 16 броя електронни портални пристанищни крана, като преобладаващата възрастова структура на претоварните съоръжения е между 58 и 65 г. Пристанището разполага с открити и закрити складови площи с обща

квадратура 121 014 м<sup>2</sup>, както и склад за съхранение на течни товари с общ обем от 188 м<sup>3</sup>.

Пристанище Лом е свързано с железопътната мрежа на страната чрез жп гара Лом. Тази връзка се осъществява посредством единична електрифицирана второстепенна жп отсечка от гара Брусарци към главната железопътна линия Видин - Мездра. По отношение на свързаността на пристанище Лом с пътната инфраструктура на страната, тя се осъществява с помощта на второкласния републикански път № 81 към София. Портът разполага и с добре осигурена подходна инфраструктура и към останалите населени места в община Лом.

Таблица 7. Технически параметри на Пристанище Лом

Технически параметри	
Корабни места:	13 бр.
Кейов фронт:	1 422 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,5 м
Открита складова площ:	117 921 кв. м
Закрита складова площ:	8 343 кв. м

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

## 2.4. Област Враца

В границите на област Враца е разположено Пристанище Оряхово, което е определено като възел от разширената TEN-T мрежа на територията на Република България. Пристанищен терминал Оряхово за генерални и насипни товари, и пътници е с национално значение.



С регионално значение са Фериботен комплекс - Оряхово и ДДФ „Дуним“ - Козлодуй. Фериботен комплекс - Оряхово е предназначен за обработка на ро-ро товари, разполагащ с 2 корабни места (едно товарно и едно служебно), с кейов фронт от 30 м, дълбочина 3,2 м, открита площ 10 000 кв.м, както и с понтон 75/48 м. ДДФ „Дуним“ - Козлодуй е предназначено за обработка на насипни и генерални товари и има регионално значение, разполагащ с 2 корабни места (едно товарно и едно служебно), с кейов фронт от 158 м, дълбочина 2,5 м, открита площ 7 000 кв.м. Пристанището е оборудвано с 2 броя електрически портални кранове 10-16 тона; 1 бр. понтон и се използва за нуждите на АЕЦ „Козлодуй“.

## Пристанищен терминал Оряхово

### Представяне

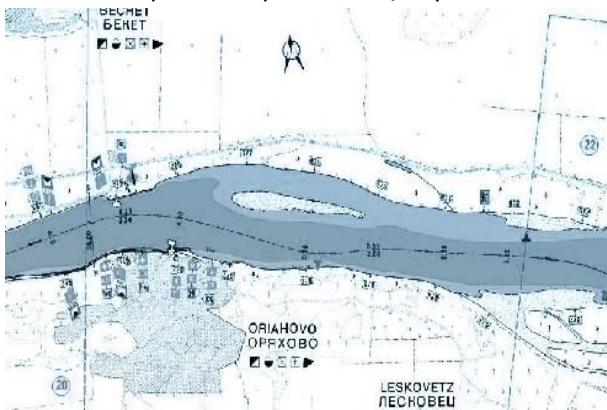


Пристанищен терминал Оряхово е предназначен за генерални и насипни товари и пътници. Пристанището е специализирано в обработването на насипни, тежки, обемни, течни товари, суров петрол, рафинирани петролни продукти и Ро-Ро. Количеството товари, което може да бъде обработено по протежението на пристана на терминала за година е 307 000 тона.

Пристанищния терминал Оряхово е предоставен на концесия на „Слънчев дар“ АД, Варна. Договорът е сключен на 04.07.2007 г. за срок от 25 години и е в сила от 23.06.2008 г. Размерът на планираните инвестиции е 2 400 000 лв.

### Пристанищна инфраструктура

#### Схема 7. Карта на пристанище Оряхово



Пристанище Оряхово е с обща площ от 19 806 м<sup>2</sup> и разполага с три корабни места, от които две за обработване на товарни кораби и едно за обслужване на пътници. То е оборудвано с 3 броя електрически портални стрелови крана с товароподемност 5 до 10 тона. На територията на порта са изградени открити (4 400 м<sup>2</sup>) и закрити (962 м<sup>2</sup>) складови площи.





През територията на порта преминава теснолинейната железопътна линия Червен бряг - Оряхово, която от 2002 г. е закрыта и не функционира.

Таблица 8. Технически параметри на Пристанищен терминал Оряхово

Технически параметри		
Корабни места:	товарни	2 бр.
	пътнически	1 бр.
Кейов фронт:		323 м
Максимална дълбочина пред корабните места:		1,80 м
Открита складова площ:		4 400 кв. м
Закрита складова площ:		962 кв. м

## 2.5. Област Плевен

На територията на област Плевен функционират два пристанищни терминала с национално значение: Фериботен терминал Никопол и Пристанище „Петрол - Сомовит“. И двете пристанища не попадат в обхвата на основната и разширената ТЕН-Т мрежа на територията на Република България, но представлява важна връзка в националната транспортна система.

С регионално значение е пристанище „Никопол“, което разполага с 1 място за пътнически кораби. Кейовият фронт е 135 м, а проектната дълбочина достига 4,4 и понтон с габарите 22/8 м. Регионално значение има и Пристанище „Петрол - Сомовит“, предназначено за разтоварване и бункероване на нефтопродукти, което разполага с 1 крабно място за товари. Кейовият фронт е 75,8 м, а проектната дълбочина достига 2,5 и е снабдено с плаваща претоварна установка с дължина 75,80 м.

В областта функционират пристанища, които имат предимно местно значение. Пристанището в село Байкал, община Долна Митрополия има основно туристическо предназначение. Пристанищните съоръжения са остарели и имат нужда от реконструкция и модернизация. Те имат основно туристическо предназначение.<sup>16</sup> Пристанището с.Загражден, община Гулянци не функционира, но има желанието на местната общност е то да бъде възстановено с туристически цели.<sup>17</sup>

### Фериботен терминал Никопол

#### Представяне

Пристанищен терминал Никопол е разположен на южния (десен) бряг на река Дунав, в западната част на гр. Никопол от км 597,900 до км 597,550, от устието на реката. Свързан е с сухопътната транспортна мрежа на страната.

<sup>16</sup> Общински план за развитие на община Долна Митрополия за периода 2014-2020 г.

<sup>17</sup> Общински план за развитие на община Гулянци за 2014-2020 г.



На територията на пристанището са изградени административни, обслужващи и битови сгради. Основното предназначение на терминала е да предоставя място за приставане на кораби тип „Ро-Ро“ с хоризонтално товарене за превоз на хора, автомобили, селскостопанска и друга колесна техника, работещи между българския и румънския бряг

на р. Дунав, по фериботната линия Никопол - Турну Мъгуреле. За обслужване на Ро-Ро кораби Пристанищният терминал разполага Ро-Ро рампа, с параметри 114/30, както и с необходимата техника, съвременни технологии и квалифициран персонал за извършване на пълния цикъл пристанищни услуги по обработка на наливни и насипни товари и в частност натоварване на зърнени храни на кораби, включително приемане на товарите и експедиция до крайни получатели. На територията на пристанищния терминал се осъществява паспортно-визов, митнически, санитарен, ветеринарен и фитосанитарен контрол.

### *Пристанищна инфраструктура*

Територията на пристанищен терминал Никопол е 17 642 кв.м, на която са изградени кула контрол на навигацията, административна сграда, хале за покрита дезинфекция, хале за щателна митническа проверка, офиси. Ро-Ро рампата е с ширина 114/30 м и позволява приставането на два Ро-Ро кораба за едновременна обработка. Терминалът е свързан с първостепенния път Никопол - Плевен, а с гр. Свищов посредством второстепенен път Никопол - Свищов. Асфалтовият път Никопол - Плевен е коригиран и ремонтиран през последните няколко години и е в много добро състояние. Чрез него в посока гр. Плевен се излиза на път Е 83 и Е 72.

*Таблица 9. Технически параметри на Фериботен терминал Никопол*

Технически параметри	
Корабни места:	1 бр.
Обща дължина на корабните места:	30 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,50 м
Открита складова площ:	0 кв. м
Закрита складова площ:	0 кв. м

Концесионер на терминала е „Параходство Българско речно плаване“ АД за период от 35 години. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 22 437 000 лева.

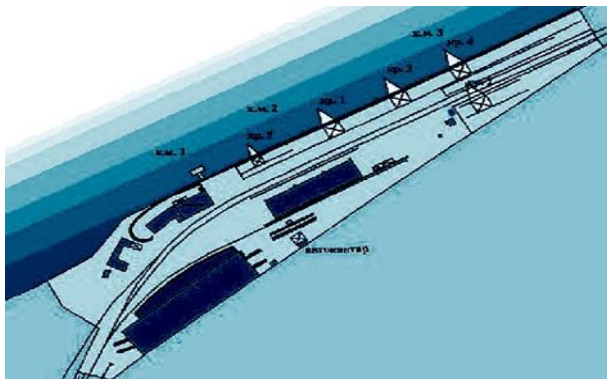




## Пристанищен терминал Сомовит

### Представяне

#### Схема 8. Карта на пристанище Сомовит



Пристанищен терминал „Сомовит“ е с национално значение и се използва за обработка на генерални и насипни товари.

Пристанищен терминал Сомовит е част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе.

### Пристанищна инфраструктура

Портът е специализирано в приемането, обработването и складирането на насипни и генерални товари (метали, зърно, целулоза, въглища). Разполага с помещения (открити и закрити) за съхранение на съответните продукти с обща площ от 13 075 м<sup>2</sup>, а претоварните операции се осъществяват със специални съоръжения - 11 портални крана с капацитет 20 т. и 4 повдигача с капацитет 3-5 т.

Таблица 10. Технически параметри на Пристанищен терминал Сомовит

Технически параметри		
Корабни места:	Товарни	2 бр.
	Пътнически	1 бр.
Кейов фронт:		354 м
Максимална дълбочина пред корабните места:		2,50 м
Открита складова площ:		9 700 кв. м
Закрита складова площ:		3 375 кв. м

Концесионер на пристанищен терминал „Сомовит“ е „Октопод - С“ ООД. Договорът е сключен на 28.05.2009 г. за срок от 22 години и е в сила от 01.08.2009 г. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 6 445 000 лв.

## 2.6. Област Велико Търново

В област Велико Търново се намира пристанищен терминал Свищов, чрез който се осъществява най-късият път от река Дунав до старопланинските проходи, а от там за Турция, Гърция и Близкия Изток.



## Пристанище Свищов

### Представяне

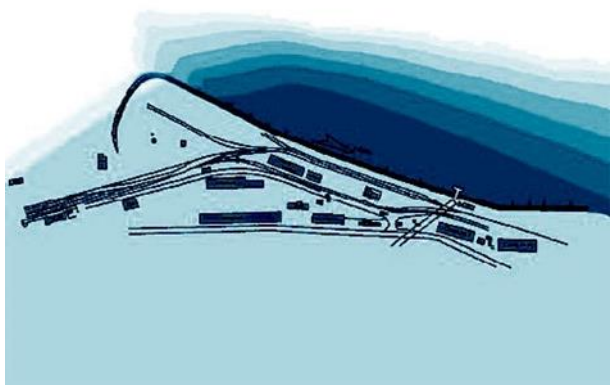


Пристанище Свищов е определено като възел от разширената TEN-T мрежа на територията на Република България. Пристанище Свищов е разположено на 554 км от устието на река Дунав. Неговата територия е с обща площ от 300 000 м<sup>2</sup> и позволява акостиране и престояване на 19 кораба. Порт Свищов е специализиран в обработването и

съхранението на контейнери, които постъпват и се изпращат от и до Азия, Северна и Южна Америка, Африка и Австралия. Пристанището осъществява връзка с вътрешността на страната посредством железопътни линии през гара Левски и пътношосейната мрежа на страната до Пловдив, Хасково, Велико Търново, София и Стара Загора.

### Пристанищна инфраструктура

Схема 9. Карта на пристанище Свищов



Пристанището е разделено условно на 3 района - западен, централен и източен. Обособени са 9 корабни места - 8 товаро-разтоварни и 1 пътническо. Разполага с 11 бр. портални крана с товароподемност от 5 до 20 т; 1 бр. дизелов ел. кран разположен на дозировъчната площадка; 1 бр. колесен трактор; 4 бр. вилкови повдигача; 3 бр. кофъчни товарача и 2 бр. автокантари.

Таблица 11. Технически параметри на Пристанищен терминал Свищов

	Технически параметри	
	Товарни	Пътнически
Корабни места:	8 бр.	1 бр.
Кейов фронт:	922 м	
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,50 м	
Открита складова площ:	22 800 кв. м	
Закрита складова площ:	6 100 кв.м	

Пристанищен терминал Свищов, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе е предоставен на концесия на „Драгажен флот - Истър“ АД. Договорът е сключен на 15.02.2007 г. за срок от



31 години и е в сила от 21.04.2007 г. Размерът на инвестициите е 19 227 000 лв. Основните направления на инвестициите ще са за рехабилитация и преустройство на складове, открити площи, междурелсови пространства, изграждане на силозно стопанство с елеваторна кула, изграждане на бетонова естакада, мероприятия по опазване на околната среда, нова кейова и тилова техника и други.

## 2.7. Област Русе

На територията на област Русе функционират следните пристанища, които са с национално значение: пристанищен терминал Русе-изток за генерални, насипни и Ро Ро товари; Русе - запад за генерални, насипни товари и пътнически терминал Русе - Център за пътници. Пристанищен комплекс Русе е най-голямото пристанище в българския участък на р. Дунав. То е и най-голямото пристанище в пристанищния комплекс и заема ключова позиция в Пан-Европейските транспортни коридори. Пристанището е развит мултимодален център, в който се осъществява връзка между три основни вида транспорт - воден, автомобилен и железопътен. На територията му са разположени пътни връзки с централната пътна мрежа на България и жп коловози, които го свързват с жп мрежата на страната.

**Пристанище Русе е определено като възел от основната TEN-T мрежа на територията на Република България.**

С регионално значение са следните пристанища:

- Пристанище „Русе - нефтоналивен терминал Арбис“ за обработка на танкери с течено гориво, което разполага с 1 корабно място за обработка на товари. Кейовият фронт е 60 м, а дълбочината 2,6 м, оборудвано е с помпена инсталация.
- Пристанище „Порт Булмаркет - Русе“ за генерални, насипни товари и нефтопродукти, корабно бункероване и снабдяване на корабите с електрическа енергия, което разполага със 7 корабни места за обработка на товари. Кейовият фронт е 650 м, а дълбочината 1 м. Пристанището разполага със складови съоръжения с открита площ 15 000 кв.м и открита площ 1 440 кв.м, както и със силози - 9798 куб.м. Оборудвано е с три електрически портални крана и един пневматичен агрегат за товарене и разтоварване на зърно.
- Пристанище „Русе - безмитна зона“ за обработка на наливни товари, разполага 1 корабно място. Кейовият фронт е 100 м, а дълбочината 2 м. Разполага с помпена инсталация и резервоари - 40 000 куб.м.
- Пристанище „Дубъл Ве Ко - Русе“ за обработване на насипни и генерални товари има 1 корабно място. Кейовият фронт е 135 м, а дълбочината 3 м. Разполага с открита складова площ от 1 500 м и 2 портални крана Ганц-5 т.



- Пристанище „Дунавски драгажен флот - Русе“ за насипни и генерални товари, с 3 корабни места. Кейовият фронт е 280 м, а дълбочината 2,5 м. Откритата складова площ е 10 000 кв.м. Оборудвано е с 3 портални крана.
- Пристанище „Пристис“, за обслужване на пътници, престой и снабдяване на кораби и корабно бункероване, разполага с 10 служебни корабни места и 1 за пътнически кораби. Кейовият фронт е 100 м, а дълбочината 2,5 м. Откритата складова площ е 485 кв.м, а резервоарите са с обем 80 куб.м. Разполага с 10 бр. Понтони 70/11/3; 70/10/5.
- Пристанищен терминал „ТЕЦ - Свилоза“ за обработка насипни товари - въглища, разполага с 1 корабно място. Кейовият фронт е 172 м, а дълбочината 2,5 м. Откритата складова площ е 15 250 кв.м, оборудвано е с 2 бр. портални крана.
- Пристанищен терминал „Свилоза“ за обработка генерални и насипни товари, с 1 корабно място. Кейовият фронт е 130 м, а дълбочината 2,5 м. Откритата складова площ е 7470 кв.м, оборудвано е с 1 бр. портален кран 10 т.
- Пристанище „Белене“ за насипни и генерални товари, разполага с 2 корабни места. Кейовият фронт е 285 м, а дълбочината 2,5 м. Откритите складови площи са 21 200 кв.м., оборудвано е с 2 бр. портални крана 16-20 т и 3 бр. мостови кранове.

## Пристанище Русе

### Представяне



Пристанище Русе е определено като възел от основната TEN-T мрежа на територията на Република България. Пристанищен комплекс Русе е най-големият транспортен център в българския участък на река Дунав с обща площ от 920 000 кв.м. Основен елемент от тази логистична схема е железопътната отсечка Варна - Русе,

която е сегмент от транспортен Коридор VII и скъсява пътя на товарите по линията Рейн - Майн - Дунав - Черно море.

Пренасочвайки трафика от Сулина към железопътната отсечка Русе - Варна се създават възможности за привличане на по-голям брой товародатели, поради съкращаване на разстоянието и времето за пътуване. Най-краткият път за търговия на Централна Европа с Близкия Изток е този, който преминава през Русе на р. Дунав и Варна на Черно море. Пристанищен комплекс Русе ЕАД осъществява връзка с пристанище Варна посредством железопътната отсечка Русе - Варна, която би могла да осигури добри възможности за привличане на





транзитни товаропотоци и осъществяването на мултимодални превози по направленията Европа - Близък и Среден Изток и Кавказ.

Железопътната отсечка Русе - Варна е електрифицирана и е с дължина 232 км. Състои се от два участъка: Русе-Каспичан - железопътна линия първа категория - 97 км и Каспичан - Варна - 135 км, двупътна, част от магистрална жп линия № 2. Текущото състояние на инфраструктурните съоръжения създават затруднения за регионалната и национална транспортна система. Среднопретеглената скорост на движение на товарните влакове е 62 км/ч.

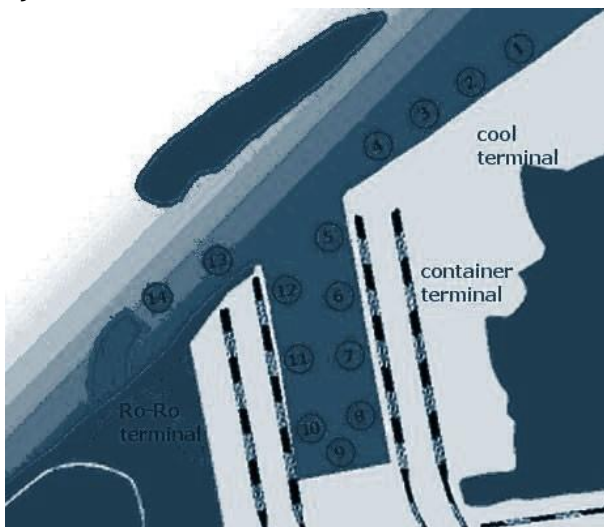
По отношение на железопътните връзки, пристанищен комплекс Русе попада и в обхвата на граничния преход с Република Румъния през Русе-Гюргево север с обща гранична гара за товарни влакове Русе разпределителна и за пътнически влакове Русе и с гранична гара Гюргево север.

*Пристанищна инфраструктура*

#### А. Пристанищен терминал Русе-изток



Схема 10. Карта на пристанищен терминал Русе-изток



Пристанищен терминал Русе-Изток е с обща площ от 825 533 м<sup>2</sup>, като има възможност за разширяване и развитие. Към момента е усвоена около 470 000 м<sup>2</sup> от цялата площ. В терминала се обработват предимно насипни товари, контейнери, Ро-Ро и течни товари. Терминалът разполага с 14 броя корабни места, както и Ро-Ро терминал за обработване на леки и товарни автомобили. Пристанището е съоръжено с 14 броя електрически портални пристанищни крана с капацитет 32 тона, повдигачи и пневматични устройства, които са на средна възраст между 30 и 40 години. На територията на пристанищен терминал Русе-Изток са изградени открити (190 500 м<sup>2</sup>) и закрити (15 800 м<sup>2</sup>) складови площи. Терминалът е съоръжен със собствена железопътна линия с обща дължина 4,7 км, а разстоянието до най-близкия автомобилен път е 2 км.



То разполага с изкуствен лиман с вертикална кейова стена, улесняваща товаро-разтоварната дейност при ниски води на река Дунав. Към момента оператор е ДП „Пристанищна инфраструктура“. Пристанищен терминал Русе-изток е подготвян за предоставяне на концесия в два обекта:

- Пристанищен терминал Русе-изток - 1“, (включващ корабни места от № 1 до № 8) част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе;
- Пристанищен терминал Русе-изток - 2“, (включващ корабни места от № 9 до № 14) част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе;

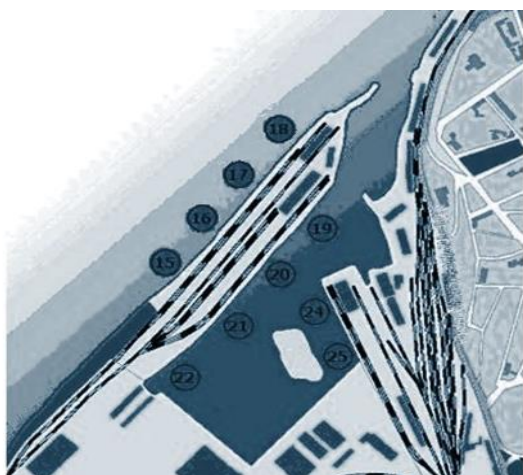
Таблица 12. Технически параметри на Пристанищен терминал Русе-изток

Технически параметри	
Корабни места:	14 бр.
Кейов фронт:	1618 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,50 м
Открита складова площ:	190 500 кв. м
Закрита складова площ:	15 800 кв.м

## Б. Пристанищен терминал Русе - запад



Схема 11. Карта на пристанищен терминал Русе - запад



Пристанищен терминал Русе-Запад е с обща площ от 117 000 м<sup>2</sup>, като е специализиран в обработването и складирането на насипни и рафинирани петролни продукти. Разполага с открити (27 600 м<sup>2</sup>) и закрити (8 900 м<sup>2</sup>) складови площи. Претоварната техника се състои от 9 броя електрически претоварни карна с общ товароподемност между 5 и 10 тона. Порт Русе-Запад е съоръжено и със собствена железопътна линия, а предвиденото количество товари, което може да бъде обработено за година е 491 000 т товари.

Към момента оператор е ДП „Пристанищна инфраструктура“. Пристанищен терминал Русе-запад е подготвян за предоставяне на концесия.





Таблица 13. Технически параметри на Пристанищен терминал Русе - запад

Технически параметри		
Корабни места:	Товарни	11 бр.
	Служебни	1 бр.
Кейов фронт:		1518 м
Максимална дълбочина пред корабните места:		2,50 м
Открита складова площ:		27 600 кв. м
Закрита складова площ:		8 900 кв.м

## В. Пътнически терминал Русе - Център



Схема 12. Карта на пътнически терминал Русе - Център



Пристанищен терминал Русе-Център е с обща площ от 11 799 м<sup>2</sup>. Разположен в западната част на гр. Русе и се намира на около 600 м от централния градски площад „Свобода“ и на около 400 м от Стария градски център.

Разполага с 3 броя корабни места, като само едно от тях се експлоатира и е предназначено за акустриране на пътнически кораби; 1 понтон - за обслужване на пътнически кораби. За туристически цели (за пасажера и туриста) връзката между терминала и центъра на града (туристическата и търговската част) е развита и към него водят два булеварда и няколко улици.

Таблица 14. Технически параметри на Пътнически терминал Русе - Център

Технически параметри	
Корабни места:	3 бр.
Кейов фронт:	451 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,60 м
Открита складова площ:	0 кв. м
Закрита складова площ:	0 кв.м

## 2.8. Област Силистра

В област Силистра се намират 3 пристанищи терминала с национално значение. Това са Пристанищен терминал Тутракан за генерални и насипни товари, и пътници; Фериботен терминал Силистра за Ро Ро товари и Пътнически терминал Силистра за пътници. Пристанищата Силистра и Тутракан осигуряват връзките на сухоземната транспортна инфраструктура от областта с



р. Дунав (Трансевропейски транспортен коридор № 7), с всички възможности, които интегрирането на сухоземен и воден транспорт предоставя.

Пристанище Силистра е определено като възел от разширената TEN-T мрежа на територията на Република България.

В област Силистра функционират и няколко пристанища с регионално значение:

- Пристанище „Ист поинт - Силистра“ за пътници, което разполага с 1 корабно място и понтон 22/6/1,8 м. Кейовият фронт е 200 м, а дълбочината 4 м.
- Пристанище „Силистра - Поларис 8“ обработва насипни и генерални товари, разполага с 2 корабни места (1 за товари и 1 служебно), три портални крана. Кейовият фронт е 350 м, а дълбочината 5 м. Откритите складови площи са 5 600 кв.м.
- Пристанище „Силистра - Лесил“ обработва насипни и генерални товари. Разполага с 5 корабни места, като кейовият фронт е 540 м. Откритите складови площи са 18 000 кв.м. Оборудвано е с три портални крана.

## Пристанищен терминал Тутракан

### Представяне



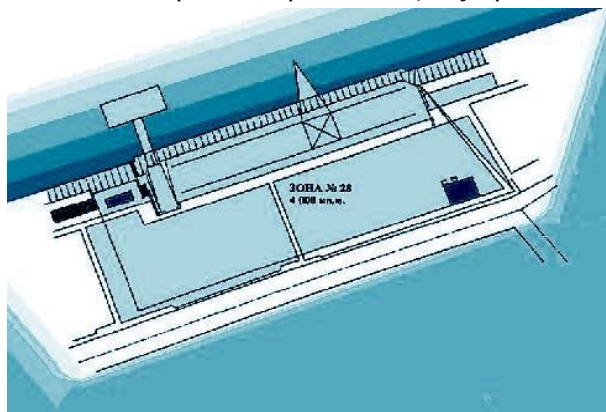
Пристанищен терминал Тутракан, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе. Наличните устройствени характеристики като съвкупност от територия, инфраструктура и съоръжения позволяват на Пристанищен терминал Тутракан да обработва насипни и генерални товари и да обслужва пътници.

### Пристанищна инфраструктура

На територията на терминала няма закрити складове за съхранение на товари, а открити складове са с площ 2 500 кв.м, предназначени за насипни и генерални товари, които позволяват временно съхранение на открито. Няма складове за течни товари и няма други специализирани складове. Терминалът разполага с 1 ел.портален пристанищен кран.



Схема 13. Карта на пристанище Тутракан



Плаващият понтон за обслужване на пътници и кораби с размери 22 x 8 м за швартоване на речни кораби (година на производство 1962 г.). Пристанищен терминал Тутракан няма железопътно коловозно развитие и не е свързан с националната железопътна мрежа. На територията на Пристанищен терминал Тутракан има действащ

подходен път, който е с ширина 7 м с асфалтова настилка. С модернизацията и разширението на пристанищния терминал се очаква да се създадат предпоставки за повишаване ръста на икономиката на страната и региона, както и до развитие на водния транспорт, като най-евтин и екологично чест транспорт.

Таблица 15. Технически параметри на Пристанищен терминал Тутракан

Технически параметри		
Корабни места:	Товарни	1 бр.
	Пътнически	1 бр.
Кейов фронт:		110 м
Максимална дълбочина пред корабните места:		2,50 м
Открита складова площ:		2 500 кв. м
Закрита складова площ:		0 кв.м

Оператор на Пристанищен терминал Тутракан е „Пристанищен комплекс Русе” ЕАД.

## Пристанище Силистра



### Представяне

Пристанище Силистра е разположено на 75 км от канала Черна вода - Констанца и на 200 км от голямото украинско пристанище Рени. Пристанището е за обществен транспорт с национално значение за обслужване на пътници и корабно бункероване. Оборудвано е с необходимите специализирани съоръжения и транспортна техника

за обслужване на кораби и вагони с насипни, палетизирани и контейнеризирани товари. То е единственото в българският участък на река Дунав, което е в



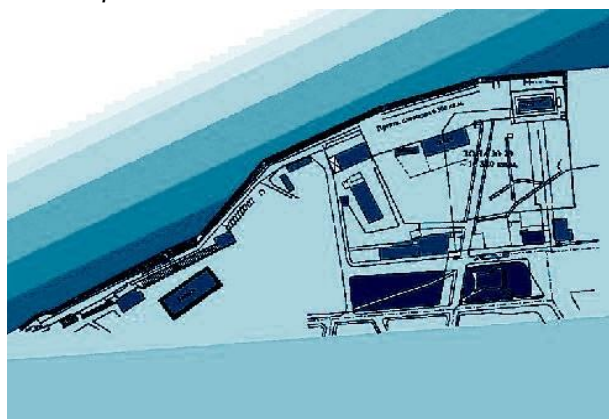
състояние да обработва бункерови речни, речно-морски и морски кораби с товароподемност до 5000 тона. Поддържало е целогодишно регулярна линия Силистра - Рени - Измаил - Силистра.

Като елемент на Приоритетна ос № 18 (р. Дунав / на Трансевропейската транспортна мрежа TEN-T), Пристанище Силистра вече е включено в основната TEN-T мрежа, което прави неговата модернизация както задължителна, така и по- лесно реализуема.

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

## Пътнически терминал Силистра

Схема 14. Карта на пътнически терминал Силистра



## Пристанищна инфраструктура

Пътническият терминал е предназначен за корабно бункероване и превоз на пътници и е с пропускателна способност до 30 000 пътника годишно. Кейовата му стена е с дължина 300 метра. Пристанището разполага с площ от 16 320 кв.м, паркинг от 900 кв.м, разполага с 3 бр. понтони с преходен мост към тях и връзка с автотранспортна мрежа на България.

Таблица 16. Технически параметри на Пътнически терминал Силистра

Технически параметри	
Корабни места:	3 бр.
Кейов фронт:	300 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,50 м
Открита складова площ:	0 кв. м
Закрита складова площ:	0 кв.м

## Фериботен терминал Силистра

### Пристанищна инфраструктура

Фериботният терминал е предназначен за обработка на ро-ро товари и поща, пътнически услуги и морско-технически услуги. Площта му е 65 189 кв.м. Съоръжен и със собствена железопътна линия, която позволява връзка с републиканската железопътна мрежа на страната. Прилежащата инфраструктура на позволява акустирането на речно-морски кораби с товароподемност до 5000 тона. Фериботен терминал Силистра-Кълъраш не функционира от 2010 г.





Таблица 17. Технически параметри на Фериботен терминал Силистра

Технически параметри	
Корабни места:	1 бр.
Кейов фронт:	300 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2,00 м
Открита складова площ:	0 кв.м
Закрита складова площ:	0 кв.м

## 2.9. Област Добрич

Единственото черноморско пристанище, попадащо в българската част на трансграничния регион е Пристанищен терминал Балчик.

### Пристанищен терминал Балчик

#### Представяне

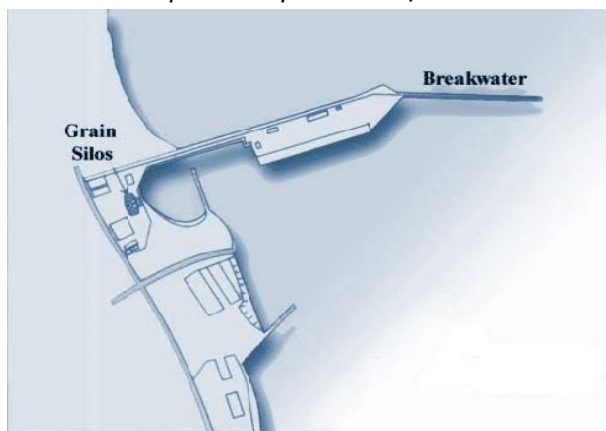


Пристанищен терминал Балчик е специализиран е за обработка на генерални, насипни, растителни наливни товари и поща с непрекъснат режим на работа. Основна характеристикта на пристанището е обработка на насипни товари, предимно зърнени. Терминалът е териториално обособена зона от пристанище за обществен транспорт

с национално значение Варна. Пристанището е дадено на концесия през 2005 г. на „Порт - Балчик“ АД, за срок от 25 години и е в сила от 25.05.2006 г. Размерът на инвестициите за срока на концесия е 3 474 800 лв.

#### Пристанищна инфраструктура

Схема 15. Карта на пристанище Балчик



Пристанищен терминал Балчик разполага с две товарни места с обща дължина 164 м, като могат да се обработват едновременно два плавателни съда. Мястото на Пристанищния терминал е обособено при кейова стена, изградена при уширение на вълнозащитния мол. На същото уширение, свързващо мола с брега, са разположени и откритите складови площи, товаро-разтоварното





оборудване и обслужващите сгради на пристанището. Разполага с 2 бр. електрически портални крана - 10 тона; 1 бр. коработоварна машина за зърно 300 тона/час.

Таблица 18. Технически параметри на Пристанищен терминал Балчик

Технически параметри	
Корабни места:	2 бр.
Кейов фронт:	164 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	7,3 м
Открита складова площ:	3 700 кв.м
Закрита складова площ:	0 кв.м

### III. ИНФОРМАЦИОННАТА И КОМУНИКАЦИОННА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА РЕЧНИ ИНФОРМАЦИОННИ УСЛУГИ (РИУ) ЗА ВЪТРЕШНОВОДНИЯ ТРАНСПОРТ

Приложението на информационните и комуникационни технологии може да се разглежда като предпоставка за подобряване на общото състояние на вътрешноводния транспорт и повишаване на ефективността на товарните превози. Предлагаането на информационно обезпечени транспортни услуги създава възможност за подобряване на оптималното управление на транспортните процеси. По тази причина ИКТ инфраструктурата за предоставяне на Речни Информационни Услуги е неразделна част от инфраструктурата за вътрешноводен транспорт.<sup>18</sup>

Организацията на съвременните транспортни процеси е съпроводена с непрекъснат обмен на надеждна информация между участниците, пряко ангажирани с извършването на товарните превози. Информационната и комуникационна осигуреност на предлаганите превозни услуги с речен транспорт се постига чрез така наречените **Речни информационни услуги (РИУ)**. Те представляват хармонизирани информационни услуги, които улесняват управлението на движението и организацията на транспортната дейност по вътрешноводните пътища на Европа и създават възможност за взаимодействие с останалите видове транспорт.<sup>19</sup> Тези услуги ускоряват обмена на информация между товародателите и товарополучателите, участващи в процеса на транспортиране, чрез използването на хармонизирани и стандартизирани информационни и комуникационни приложения.

Речните информационни услуги са приложими и се използват по вътрешноводни пътища, които попадат в клас IV и по-висок, включително и в пристанищата и прилежащата им инфраструктура.

<sup>18</sup> GIFT TRANSPORT NETWORK PROPOSALS (CORRIDOR VII), DELIVERABLE 4.2.1, стр. 27

<sup>19</sup> Съгласно чл. 3 от Директива 2005/44/ЕС на Европейския Парламент и Съвета относно въвеждането на хармонизирана система от речни информационни услуги на територията на Европейския Съюз, 2005 г., Брюксел



За да изпълняват своите функции, речните информационни услуги трябва да бъдат хармонизирани, стандартизирани и оперативно съвместими с други интелигентни транспортни системи, приложими в останалите видове транспорт. Това се постига чрез комуникационните технологии, с които следва да се оборудват речните кораби и пристанищата с цел да осигурят обмена на надеждна информация между заинтересованите субекти, ангажирани с извършването на товарните превози. Предоставянето на речни информационни услуги в реално време е важно условие за намаляване на рисковете при преминаване на плавателни съдове през критични участъци по река Дунав и по този начин - за повишаване на нивото на безопасност за корабоплаването.

### Речни Информационни Системи<sup>20</sup>

Речните информационни системи (РИС) са навигационни системи, обслужващи кораби и институции, отговорни за управление на трафика, поддържане на плавателния път, сигурността на корабоплаването, опазване на околната среда и др. Традиционната досегашна комуникация между корабите и различните брегови служби, обслужващи корабоплаването се е осъществявала чрез радиовръзка, телефония, зрительно наблюдение и други традиционни методи. РИС е среда, в която може да бъде осъществявана съвременна електронна навигация, което е практика в морския транспорт. Предвид разгледаните комуникационни приложения, чрез които функционира системата от речни информационни услуги, може да се определи, че те имат съществено значение както за екипажите на корабите, изразяващо се в безопасно извършване на превозите, така и за транспортните и пристанищни оператори, при които важността се свежда до намаляване на размера на променливите разходи и подобряване на преработвателната и пропускателна способност на пристанищата.

### Системата БУЛРИС<sup>21</sup>

Системите за наблюдение на трафика, които се интегрират в БУЛРИС, предоставят в реално време информация както на бреговите служби, така и необходимите данни за безопасно плаване на самите кораби: АИС данни, радарна картина и видео наблюдение с опция за термо картина.

- актуални данни за фарватера (водния път) - вътрешни електронни навигационни карти, интернет приложения за известия до корабните водачи, радарни системи по маршрута, планиране на плаванията;
- информация за действащото законодателство - режим на корабоплаване на територията на всяка от страните;
- опасности по водния път/сигнали за бедствия;

<sup>20</sup> <http://www.bulris.bg/project-bulris/system-bulris>,

<sup>21</sup> <http://www.bulris.bg/project-bulris/system-bulris>,



- информация за транспорт и логистика дата на пристигане, вид на товар, свободни обеми на плавателното средство и пр.;
- трафик контрол - гарантира безопасност и сигурност на плаването и доставките. Осигурява електронни доклади от корабите, наблюдение и проследяване на корабите, автоматично разпознаване (AIS).

С Наредбата за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Република България (изменена през 2014 г.) в българското законодателство се транспонират изискванията на Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. за хармонизиране на речни информационни услуги (RIS) по вътрешните водни пътища на общността.

Директива 2005/44/ЕО определя задължението за внедряване на четири основни РИС ключови технологии:

- Визуализация на електронни карти - Inland ECDIS
- Електронно корабно докладване - ERI
- Съобщения до корабоплавателите - NtS
- Система за локализиране и проследяване на кораби - VTT
- Специални елементи на системата са Hull Data Base и RIS Index.

В допълнение в Директивата се посочва, че държавите-членки трябва да отговарят на набор от изисквания за минимално количество данни, т.е всички данни относно навигацията и планирането на пътуването по вътрешните водни пътища. Тези данни се предоставят в достъпен електронен формат, и съдържат най-малко:

- ос на фарватера с индикация на километрите;
- ограничения за корабите или съставите от гледна точка на дължина, широчина, водоизместимост и височина;
- работно време на ограничителните структури, по-специално на шлюзовете и мостовете;
- местоположение на пристанищата и претоварните площадки;
- референтни данни за датчиците за ниво на водата, свързани с корабоплаването.

#### *Елементи на системата*

Всички елементи на БУЛРИС са напълно съвместими с аналогичните системи в другите страни по река Дунав в изпълнение на Директива 2005/44/ЕС.

#### *Известия до корабоплавателите (Notices to Skippers -NtSNtS)*

Известия до корабоплавателите са ключова РИС технология, която е стандартизирана и се предоставя на 12 различни езика. Предоставяните



съобщения са свързани с известия от отговорните институции във връзка със забрани, ограничения и особености за реката или участък от нея, поддържане на фарватера, информация за трафика, хирдографска информация, атмосферни условия, ниво на водата, ледоход. Автоматичното събиране на информация от пегели и метеостанции спестява време, човешки труд и грешки.

Известия до корабоплавателите е част от системата БУЛРИС.

Фигура 3. Образец на известия до корабоплавателите<sup>22</sup>

Тази подсистема предоставя функционалността за публикуване на Известия до корабоплавателите, Съобщения във връзка с водата, Съобщение във връзка с леда (ледоход), Съобщения във връзка с метеорологичните условия публикувани за българската част на река Дунав. Визуализира се карта на градовете за конкретен резултат от търсене. Потребителите на системата също могат да се абонират автоматично да получават всички съобщения по e-mail.

Подсистемата „Известията до корабоплавателите“ е свързана с подобни системи в други държави и предоставя търсене и показване на съобщения за съответните части на Дунав и други речни канали. Адресът на подсистемата <http://nts.bulris.bg>

### Електронно Докладване (ERI)

Друга ключова технология за РИС услугите е Електронното докладване - ERI. Чрез него се получава стратегическа информация за трафика, управление на трафика, съдействие за предотвратяване на бедствени ситуации, статистически данни, такси свързани с водните пътища и пристанищни такси, логистика.

БУЛРИС поддържа:

- уеб базирано приложение за въвеждане на Електронни доклади за регистрирани потребители;
- интерфейси към външни приложения за ERI;

Тези доклади могат да се попълват и изпращат както от капитана, така и от агентираща фирма.

<sup>22</sup> ДП „Пристанищна инфраструктура“, БУЛРИС



Разпоредбите на Наредбата за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Република България създават съответствие с изискванията на Регламент за изпълнение - (ЕС) No.689 / 2012 и Регламент за изпълнение (ЕС) No.909 / 2013. Капитаните и екипажът трябва преди да навлязат в акваторията на дадено пристанище и при спазване на процедурата, предвидена в чл.14, ал.1 и 2, да информират инспекторите на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ за своите намерения чрез електронен доклад (ERI) или чрез радио-телефонна връзка на обявения канал за информация и навигация, като съобщят името, флага на кораба, брой кораби, размера и максималното газене на състава, скоростта и посоката на плаване и за наличие на опасни товари - също видът, класът и количествата им.

ERI системата е достъпна през интернет на следния адрес: <http://eri.bulris.bg> и съдържа следните услуги и стандарти за работа:

- международния обмен на данни трансгранично;
- Уеб услуги R2D2;
- ERINOT XML базирани ERINOT XSD, версия 1.2g.

#### *Визуализация на Корабния Трафик (VTT)*

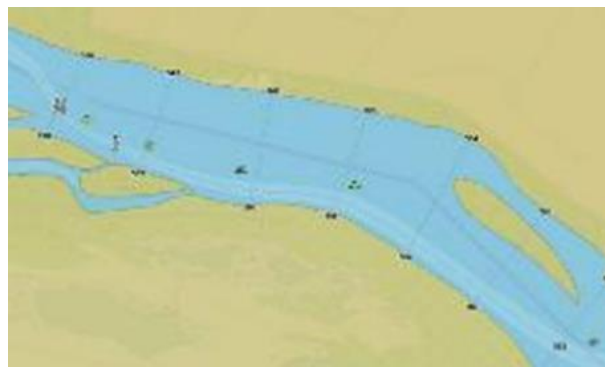
Във връзка с изискванията на Директива 2005/44/ЕС за разгръщане и прилагане на хармонизирани речни информационни услуги и системи, визуализацията на корабния трафик се осъществява посредством интернет-базирания софтуер <http://vtt.bulris.bg>, който предоставя следната информация и услуги за корабоплаването:

- актуални данни за фарватера (водния път);
- разположение на речни и брегови знаци;
- опасности по водния път,
- сигнали за бедствия;
- информация за транспорта и логистиката

*Схема 16. Визуализация на корабния трафик*



VTT km 487 - 499



VTT km 562-568





Web графичния потребителски интерфейс е интерфейс на потребителите на АИС подсистемата. AIS Web сървър е разработен да доставя на потребителя данните налични в АИС подсистемата. Картите използвани във AIS Web сървъра отговарят на стандарта S-57 Inland ENC и могат да бъдат актуализирани.

Програмата предлага обединение на данните от множество сензори и ги наслагва и изобразява върху електронни карти по стандарт S-57. Източниците на информация са радари, AIS базови станции, CCTV камери, УКВ радио станции).

### Национална система за управление на референтни данни (NRDMS)<sup>23</sup>

РИС индекс на всяка държава описва обектите по водните пътища, като шлюзове, мостове, корабни стоянки и др.

Референтни данни необходими за създаването на известия до корабните водачи (NtS), съгласно Standard Notices to Skippers Standard Edition 2.0. Данните са интегрирани с ERDMS, като се осигуряват функции за създаване на нови, промяна на съществуващи данни, получаване на променени данни в съответствие с процедурите описани в документа „European RIS Data Management Services” по проекта PLATINA.

За България РИС индекс се издава от ИА "Проучване и поддържане на река Дунав", като задължение от Наредбата за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Република България и е общодостъпен за всички.

Системата БУЛРИС предоставя актуален национален РИС индекс на българската част от река Дунав. Потребителите ще могат да го изтеглят във формат на Excel.

Националният РИС портал е интегриран с Националната система за управление на референтни данни - NRDMS, от която се получава актуалната версия на РИС индекс. NRDMS е достъпна на <http://nrdms.bulris.bg>

### Национална система за електронна обработка на документи (Single Window)<sup>24</sup>

ДП „Пристанищна инфраструктура“ въведе в експлоатация от 15 март 2017 г. системата за електронна обработка на документи при пристигане и отплаване на кораби в/от речните ни пристанища.

Системата „Single Window“ или „Обслужване на едно гише“ позволява стандартизирана информация и документи да се подават електронно, а не на хартиен носител, в една единствена входяща точка. Системата е в

<sup>23</sup> [http://www.bulris.bg/river-information-services/national-reference-data-management-system-\(nrdms\)](http://www.bulris.bg/river-information-services/national-reference-data-management-system-(nrdms)), достъпена на 07.07.2017 г.

<sup>24</sup> [http://www.bulris.bg/river-information-services/sistema-za-elektronna-obrabotka-na-dokumenti-na-reka-\(single-window\)](http://www.bulris.bg/river-information-services/sistema-za-elektronna-obrabotka-na-dokumenti-na-reka-(single-window)), достъпена на 07.07.2017 г.



съответствие с Директива 2010/65/ЕС на ЕП и на Съвета от 20.10.2010 г. относно даване на сведения за кораби, пристигащи и напускащи пристанищата на държавите-членки, на Постановление № 242 от 4.08.2014 г. за изменение и допълнение на Наредбата за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Р. България, приета с Постановление № 329 на Министерския съвет от 2007 г. (ДВ, бр. 3 от 2008 г.), чл. 9, ал. 1 и на Наредбата.

## IV. РЕАРИЗИРАНИ ПРОЕКТИ ЗА РЕЧНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

### 4.1. Проекти, финансирани по Оперативна програма „Трансгранично сътрудничество Румъния - България 2007-2013 г.“

ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „ПРОУЧВАНЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА РЕКА ДУНАВ“	
Наименование на проекта	WATER - Интегрирано управление на водите на река Дунав
Източник на финансиране	Оперативна програма „Трансгранично сътрудничество Румъния - България 2007-2013 г.“, приоритетна ос 2
Стойност	13 700 000 €
Бенефициент	Партньор - Агенция за проучване и поддържане на река Дунав Партньори: Министерство на околната среда и горите, Национална администрация „Румънски води“, Политехнически университет - Букурещ, Технически университет по строителство - Букурещ, Национален институт по хидрология и управление на водите, Национална агенция по защита на околната среда, Институт за ядрени изследвания - Румъния; Министерство на околната среда и водите, Изпълнителна агенция по околна среда, Национален институт по метеорология и хидрология при Българска академия на науките, Институт по ядрени изследвания и ядрена енергетика при Българска академия на науките, ИАПД - България
Място на изпълнение	Река Дунав
Информация за проекта	Целта на проекта бе създаването на система за общо управление, количествен и качествен мониторинг на водите на р. Дунав от Румъния и България в специфични (екстремни) екологични условия - наводнения, засушаване, инцидентно замърсяване от химически и



	<p>радиоактивни елементи и др., включително предоставяне на механизъм за разпространение на данни и информация, необходими за развитието на регионите в граничния участък.</p> <p>Извършени са геодезични измервания на ориентири и установяване на стандарти за конверсия;</p> <p>За целите на проекта са доставени: 1 брой лодка за хидроложки измервания; 1 брой автомобил – пикап с повишена проходимост за превоз на специализирана работна група и мобилно оборудване за извършване на хидроложки измервания в общия българо-румънски участък на р. Дунав за изучаване на хидроморфоложкия режим на р. Дунав, включително транспортиране с твърда връзка на лодка с колесар; 1 брой колесар за превоз на лодката; 1 брой DGPS система за очертаване на бреговата линия на р. Дунав от лодка и от суша.</p>
--	--

#### 4.2. Проекти, финансирани по Оперативна програма „Транспорт“ 2007 - 2013 г

ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩА ИНФРАСТРУКТУРА“	
Наименование на проекта	Проектиране и внедряване на географска информационна система (ГИС) за управление на пристанищната инфраструктура (2011-2013 г.)
Източник на финансиране	ОПТ 2007-2013 г., по приоритетна ос „Техническа помощ“
Стойност	4 703 728, 60 лв.
Бенефициент	Държавно предприятие „Пристанища инфраструктура“
Място на изпълнение	Република България;
Информация за проекта	Изградена геоинформационна система, в която се поддържат актуални данни за състоянието на пристанищната инфраструктура, площи, сгради, съоръжения, както и пътни и железопътни терминали, складове, прилежаща акватория и пр. ГИС технологията дава възможност натрупаните данни и информация да се използват за специфични изследвания, за управление на ресурси, за регионално и териториално планиране, както и за икономическо моделиране на процеси. Изградената система осигурява възможност за създаване и



		<p>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.</p> <p>С изпълнението на проекта са създадени условия за оптимизиране на управлението на държавните активи в пристанищната инфраструктура, както и по-ефективното разходване на средства за поддръжка и модернизация на българските пристанища като част от транспортната мрежа на Европейския съюз.</p> <p>Ползватели на ГИС: служителите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”; държавната администрация и публични институции; специализирани институции, ползващи подобен род информация;</p> <p>Крайни бенефициенти: участници в пътническия и товарния трафик в морските и речните пристанища и по вътрешно-водния транспорт; превозвачи на товари в морските и речните пристанища; транзитно преминаващи пътници и превозни средства през българските териториални води на Черно море и през българската част на р. Дунав; осигурителни служби за пътници при вътрешно-водните пътища от и към страните на Европейския съюз; икономически активни субекти в региона; инвеститори и концесионери.</p>
Наименование на проекта		<b>„Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав - БУЛРИС</b>
Източник на финансиране	на	Оперативна програма „Транспорт 2007 - 2013 г.”, приоритетна ос 4 „Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешните водни пътища”
Стойност		37 427 697,90 лв.
Бенефициент		Държавно предприятие „Пристанища инфраструктура” (ДППИ)
Място изпълнение	на	България - Северозападен регион, Северен централен, Североизточен;
Информация за проекта	за	БУЛРИС е мащабен и комплексен проект, включващ проектиране и строителни дейности, доставка на хардуер и софтуер за обслужване на комуникационни, радиорелейни, радиотелефонни, радарни системи и система за наблюдение и визуализация на корабния



трафик. Реализирането на проекта „Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав - БУЛРИС” е обособено в две фази: Първа фаза (2007 - 2013 год.) - Създаване на речна информационна система. Втора фаза (2012 - 2015 год.) Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав - БУЛРИС - разширение на обхвата на системата и услугите, разделена на три лота: **Лот 1:** Изграждане на Речно информационен център Русе и строителен надзор; **Лот 2:** Разширение на обхвата на системата и услугите; **Лот 3:** Внедряване на система за мониторинг и заснемане на състоянието на речното дъно.

**Основна цел на проекта** е хармонизиране на информационните услуги за поддържане на управлението на трафика и транспорта по вътрешните водни пътища в изпълнение на Директива 2005/44/ЕС. Като страна членка на Европейския съюз България има задължението да изгради RIS система, която представлява част от трансевропейска мрежа, в съответствие с техническите насоки при планирането, въвеждането и оперативното използване на речните информационни услуги (RIS) с цел осигуряване на ефективно и безопасно корабоплаване по вътрешните водни пътища.

**Специфични цели на проекта:** Изграждане на телекомуникационна инфраструктура на речната информационна система в българската част на река Дунав - БУЛРИС, която да осъществи пълен и непрекъснат пренос на всички данни по протежението на целия български участък без липса на покритие, с обща точка сградата на БУЛРИС в Русе;

Създаване на условия за взаимодействие с информационните системи, обслужващи останалите видове транспорт;

Изграждане на съвременна модерна сграда на център за речно-информационни услуги в България;

Предоставянето на речни информационни услуги в реално време е важно условие за намаляване на рисковете при преминаване на плавателни съдове през критични участъци по река Дунав и по този начин - за повишаване на нивото на безопасност за корабоплаването. Системата





създава условия и за повишаване на ефективността на превозите по вътрешните водни пътища. БУЛРИС е важен елемент от комплекса от мерки за контрол и предотвратяване на замърсяванията по най-голямата европейска река. Използването на информационни технологии в управлението на логистични и транспортни процеси е основен елемент от съвременните транспортни вериги.

Речните информационни системи (РИС) са навигационни системи, обслужващи кораби и институции, отговорни за управление на трафика, поддържане на плавателния път, сигурността на корабоплаването, опазване на околната среда и др. Традиционната досегашна комуникация между корабите и различните брегови служби, обслужващи корабоплаването се е осъществявала чрез радиовръзка, телефония, зрительно наблюдение и други традиционни методи. РИС е среда, в която може да бъде осъществявана съвременна електронна навигация, което е практика в морския транспорт. Системите за наблюдение на трафика, които се интегрират в БУЛРИС, предоставят в реално време информация както на бреговите служби, така и необходимите данни за безопасно плаване на самите кораби: АИС данни, радарна картина и видео наблюдение с опция за термо картина.

актуални данни за фарватера (водния път) - вътрешни електронни навигационни карти, интернет приложения за известия до корабните водачи, радарни системи по маршрута, планиране на плаванията;

информация за действащото законодателство - режим на корабоплаване на територията на всяка от страните;

опасности по водния път/сигнали за бедствия;

информация за транспорт и логистика дата на пристигане, вид на товар, свободни обеми на плавателното средство и пр.;

трафик контрол - гарантира безопасност и сигурност на плаването и доставките. Осигурява електронни доклади от корабите, наблюдение и проследяване на корабите, автоматично разпознаване (AIS).

**ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „ПРОУЧВАНЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА РЕКА ДУНАВ“**



Наименование на проекта	„Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав“
Източник на финансиране	ОПТ 2007-2013 г., Приоритетна ос „Подобряване на условията на корабоплаването по вътрешно-водните пътища“
Стойност	6 146 508,00 лева
Бенефициент	ИАППД
Място на изпълнение	Град Русе
Информация за проекта	<p>Проектът цели осигуряване на безопасността и подобряване на условията за корабоплаването в общия българо-румънски участък на р. Дунав, чрез: Подобряване на системите за навигация, представляващи важна съставна част в осигуряване на безопасно корабоплаване по р. Дунав. Осъвременяване и актуализиране на мрежите за мониторинг и методите за събиране, обработване и анализиране на данни за количествена и качествена оценка на водите на река Дунав в съответствие с изискванията, определени от Световната метеорологична организация (WMO), Конвенцията за защита на р. Дунав, Рамковата директива за водите (WFD) и Международната комисия за защита на река Дунав (ICPDR).</p> <p>Достигане на международните стандарти за извършване на топографски (геодезически) измервания, съчетани с хидрографни и хидроложки дейности, необходими за изучаване на промените по вътрешните водни пътища (р. Дунав), визирани в чл. 70 от Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Р. България.</p> <p>Унифициране на качеството в обозначението на навигационно-пътевата обстановка в общия българо-румънски участък на р. Дунав.</p> <p>Намаляване на времето за предоставяне на информация на граждани и юридически лица (които имат дейности по реката) като вид услуги за състоянието на водите на р. Дунав и корабоплавателния път.</p> <p>Възстановяване и подобряване на базисната инфраструктура, представляваща опорната геодезична мрежа по поречието на р. Дунав.</p> <p>Компонент 1: „Създаване на опорна GPS геодезична мрежа</p>



	<p>по българския бряг на р. Дунав и свързването ѝ с EUREF” - предвижда се изграждане на 89 основни геодезични точки и 109 бр. ориентирни точки с подземен център, репераж на 267 бр. точки, обозначаването им, измерване с ГНСС методи, нивелачни измервания на 9 бр. от основните точки в основните хидрометрични постове по българския бряг, канцеларска работа и отчитане на дейностите.</p> <p>Компонент 2: „Модернизация на системата за навигация в българския участък на р. Дунав” - включва покупка на плаващи и брегови навигационни знаци по р. Дунав - 160 бр. плаващи навигационни знаци (буйове), 980 бр. брегови навигационни знаци, 20 бр. брегови фарове, внедряване на система за мониторинг на местоположението на плаващи знаци и фарове в реално време.</p> <p>Компонент 3: „Доставка на оборудване“ в т.ч.: „Покупка и инсталиране на автоматични хидрометрични и метеорологични станции” - включва доставка на 9 бр. автоматични хидрометрични станции, 9 бр. електронни информационни табла, 9 бр. автоматични метеорологични станции, софтуер за обработка и визуализация на получените данни, преносим компютър. Станциите и таблата са монтирани в с. Ново село - Видинско, градовете Видин, Лом, Оряхово, Никопол, Свищов, Русе, Тутракан и Силистра.</p> <p><a href="http://appd-bg.org/projects/opt">http://appd-bg.org/projects/opt</a></p>
--	---

#### 4.3. Проекти, финансирани по Оперативна програма „Транснационално сътрудничество Югоизточна Европа“ 2007 - 2013 г

ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „ПРОУЧВАНЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА РЕКА ДУНАВ“		
Наименование на проекта	NEWADA	Network of Danube Waterway Administrations - data & user orientation (2009 - 2012 г.)
Източник на финансиране	на	Оперативна програма „Транснационално сътрудничество Югоизточна Европа“
Стойност		Обща стойност на проекта: 2 864 546 € Бюджет на ИАППД в проекта: 346 000 €
Бенефициент		ИАППД - партньор
Информация за проекта	за	NEWADA е първият проект, свързващ водните администрации от всички придунавски държави.



	<p>В рамките на този проект различните институции, отговорни за управлението и поддържането на плавателния път на р. Дунав, установиха мрежа (система), целта на която е да се хармонизират техните дейности, планове за действие, да се обменя опит и най-добри практики и да се инициират определени общи действия.</p> <p>В съответствие с Европейската транспортна политика (напр. NAIADES) проектът предвижда и предоставянето на платформа за обмен и разпространяване на знания, свързани с подходящия за реката речен инженеринг и нейното поддържане, както и с опазването и възстановяването на околната среда в съответствие с Европейската Рамкова Директива за Водите.</p>
Наименование на проекта	<p><b>NEWADA duo</b> <b>Network of Danube Waterway Administrations - data &amp; user orientation (212-2014 г.)</b></p>
Източник на финансиране	Оперативна програма „Транснационално сътрудничество Югоизточна Европа“
Стойност	<p>Обща стойност на проекта: 2 239 287 € Бюджет на ИАПД в проекта: 154 158 €</p>
Бенефициент	ИАПД - партньор
Информация за проекта	<p><i>Цели на проекта:</i></p> <p>Проектът NEWADA duo засилва сътрудничеството между администрациите, отговорни за поддържането на плавателния път на р. Дунав. Главната цел на NEWADA duo е да осигури безпрепятствено корабоплаване по цялото протежение на река Дунав. Това е постигнато чрез прилагането на два различни подхода. На първо място, администрациите, отговорни за поддържането на река Дунав, положиха повече усилия по отношение на съвместното координиране на техните дейности, като по този начин се предостави възможност за уеднаквяване нивото на услугите, предоставяни във връзка с инфраструктурата по р. Дунав. На второ място, са осъществени повече преки контакти с ползвателите на плавателния път, за да може занапред услугите да бъдат адаптирани в съответствие с техните специфични нужди.</p> <p><i>Значение и трансгранично влияние</i></p> <p>Участието в транснационален проект, събиращ придунавските страни, е предпоставка от изключителна</p>



важност за успешното управление на плавателния път, тъй като е платформа за хармонизиране на методите и процесите с останалите администрации, отговорни за поддържането на фарватера.

#### *Описание на проекта*

Придунавските администрации са отговорни за поддържането на съответните национални участъци от р. Дунав. Отчитайки силно динамичния характер на реката по цялото нейно протежение, изпълнението на тази задача се оказва трудно предизвикателство. Въпреки това, могат да бъдат намерени краткосрочни решения, което е от полза както за потребителите, така и за администрациите. На първо място, съществува необходимост от хармонизиране на основната информация за плавателния път, която е база за изпълнение на ключовите дейности на националните органи (проучвания, драгиране, предоставяне на информация). Така администрациите, отговорни за поддържането на плавателния път, имат възможността лесно да обменят данни и опит, като същевременно потребителите се ползват от стандартизирано качество, съответно и ниво на услугите, свързани с плавателния път. Услугите се изпълняват за потребителите на плавателния път, което им позволява да получават най-актуална информация за състоянието на фарватера, като обзорни карти за плитките участъци в електронен или хартиен формат, информация за възможностите за закотвяне или обзор на настоящата навигационно-пътева обстановка. Предприети са и дейности със стратегическо значение. Ръководството на администрациите, отговорни за поддържането на плавателния път, определиха общи индикатори за изпълнение на дейностите, за да може да се направи съпоставка между предприетите мерки по Дунава и наличието на съответните услуги. Изпълнени са пилотни дейности, при които се използваха съществуващи технологии и услуги, с оглед подпомагане на ежедневната работа. На последно място, се идентифицираха последващи дейности, които да могат да бъдат финансирани чрез различни финансови инструменти, позволяващи големи инвестиции за инфраструктурата и





	<p>необходимото оборудване за проучвания и поддържане на плавателния път.</p> <p><i>Резултати от проекта</i></p> <p>Ориентацията към потребителите на плавателния път на река Дунав е подобрена чрез директното комуникиране с тях. Те бяха привлечени в разработването на нови услуги, както и в подобряването на съществуващите такива. Чрез вече съществуващите технологии се предостави най-актуална информация във възможно най-кратки срокове. Хармонизиране на основната информация е постигнато чрез определяне на общи критерии за качество, които ще бъдат използвани занапред. По този начин излишната работа е намалена и базата за предоставяне на вътрешни и външни услуги - особено в трансграничните участъци - е подобрена. Изпълнени са пилотни дейности в избрани участъци от реката и са разработени концепции, предоставящи основата за последващи дейности, които ще бъдат предложени за финансиране от различни европейски инструменти, позволяващи големи инвестиции в инфраструктурата и в оборудването за проучване и поддържане на реката.</p> <p>Консорциумът се състои от всички придунавски организации, отговорни за поддържането на плавателния път (9 партньора от 7 държави), като се постигна и координация с други организации, които имат отношение. Изпълнените дейности в рамките на проекта и сътрудничеството с останалите организации предоставиха възможност Агенцията да сподели и обмени професионален опит в определени специализирани сфери. Това от своя страна допринесе за подобряване на работния процес.</p>
Наименование на проекта	<b>WANDA (2009 - 2012 г.)</b>
Източник на финансиране	Оперативна програма „Транснационално сътрудничество Югоизточна Европа“
Стойност	1 667 240 € Бюджет на ИАППД: 50 000 €
Бенефициент	ИАППД - партньор
Място на изпълнение	Град Русе



Информация за проекта	<p><b>Цели на проекта</b></p> <p>Основната цел на проекта WANDA беше хармонизиране на международните правила и практики в областта на управление на отпадъците от корабоплаване в придунавските държави в югоизточна Европа. В близко бъдеще ограниченията наложени от държавните граници ще отпаднат чрез създаване на устойчива система за управление на отпадъците от корабоплаването по протежение на р. Дунав от идейна, оперативна и финансова гледна точка.</p> <p><b>Значение и трансгранично влияние</b></p> <p>Хармонизиране на управлението на отпадъците от корабоплаване в придунавските държави в югоизточна Европа.</p> <p><b>Описание на проекта</b></p> <p>С дължина от 2845 км река Дунав е не само ценна екосистема, но и важен международен воден път, свързващ 10 държави. На борда на корабите, плаващи по този воден път, се генерират различни видове отпадъци, от експлоатацията и поддържането на плавателните съдове, от екипажа или пътниците. В същото време липсата на добре развита система за приемане на отпадъците от корабоплаването в държавите по поречието на реката може съществено да увеличи риска от нерегламентираното им изхвърляне.</p> <p>Във връзка с това придунавските държави обединиха усилията си за създаването на модерно, ефективно и достъпно за потребителите управление на отпадъците от корабоплаване: Проектът WANDA „Управление на отпадъците от корабоплаване по р. Дунав“ има трансграничен характер и цели създаване на устойчива, екологосъобразна система за управление на отпадъците от корабоплавателната дейност по р. Дунав.</p>
Наименование на проекта	<p><b>Co-Wanda</b></p> <p><b>Convention on waste management for inland navigation on the Danube (2012 - 2014 г.)</b></p>
Източник на финансиране	Оперативна програма „Транснационално сътрудничество Югоизточна Европа“
Стойност	<p>Обща стойност на проекта: 1 719 870 €</p> <p>Бюджет на ИАПД в проекта: 69 802 €</p>



Бенефициент	via donau - Austrian Waterway Company, ИАПД - партньор
Място на изпълнение	
Информация за проекта	<p><b>Цели на проекта:</b></p> <p>Корабоплаването по вътрешните водни пътища е надежден и щадящ околната среда транспорт. Тъй като превозването на стоки и пътници се осъществява предимно извън националните граници, съществуващите международни конвенции гарантират безпроблемното корабоплаване и унифицират националните законодателства в тази насока.</p> <p>Освен въпросите, свързани с корабоплавателния път, техническите изисквания за плавателните съдове и правилата за транспортиране на опасни товари, управлението на отпадъците от корабоплаване също трябва да следва хармонизирани и съвременни процедури. Международна конвенция за отпадъците от корабоплаване по река Дунав обаче все още не съществува. Въз основа на констатациите, направени по време на предходния проект WANDA (<a href="http://www.wandaproject.eu">www.wandaproject.eu</a>), основна задача на CO-WANDA е да стартира инициативата за разработването на документ, който да предостави ясни правила и насоки за управлението на отпадъците от корабоплаване. Подкрепата на националните и международни органи, както и на заинтересованите лица е от изключително значение за успешното изпълнение на дейностите, свързани с международното сътрудничество. Хармонизирането и подобряването на сега действащите системи за управление на отпадъците от корабоплаване действително ще намали риска от незаконно изхвърляне на тези отпадъци, като по този начин ще спомогне за опазването на ценните екосистеми и средствата за препитание на бъдещите поколения в Дунавския регион.</p> <p><i>Значение и трансгранично влияние</i></p> <p>CO-WANDA допринася за устойчивото развитие чрез стимулиране на дейностите, свързани с опазването на околната среда, намаляването на емисиите и сътрудничеството с пристанища и компании от сектора на вътрешния воден транспорт. Чрез подобряване на</p>



екологичните показатели на сектора проектът CO-WANDA спомага за повишаване на съревнователната позиция на вътрешния воден транспорт в Дунавския регион.

#### *Описание на проекта*

Всички дейности и мерки, заложи в проекта, са насочени към разработването на Международна конвенция за отпадъците от корабоплаване по р. Дунав, чрез която се хармонизира управлението на тези отпадъци по цялото поречие на реката. Партньори от страни членки на ЕС, както и от страни извън ЕС продължат своето тясно сътрудничество, което е дори разширено и с привличането на нови партньори. Международни организации от сферата на корабоплаването по вътрешните водни пътища, опазването на околната среда, както и заинтересовани лица, администрации и изследователски институти в качеството си на наблюдатели подкрепиха разработването и постигането на общо споразумение относно предаването и приемането на отпадъците от корабоплавателна дейност.

Предложените решения се фокусират основно върху предоставянето на ясни правила и насоки за управлението на отпадъците от корабоплаване. Непрекъснатият обмен на информация с експерти, компании от сектора на вътрешния воден транспорт и отговорните власти, както и резултатите от WANDA предоставиха основата за едни добре обосновани и насочени към потребителя решения, които наблягат върху практическото приложение на дейностите, свързани със събирането на отпадъци от корабоплаване. Подобряването на услугите за приемане и предаване на отпадъци, изпълнението на принципа „замърсителя плаща“ и създаването на контролни механизми са процеси, които ще бъдат изпълнени стъпка по стъпка в участващите страни. В действителност, цялостното изпълнение на тези дейности се простира извън границите на проекта. Нуждата от щадящи околната среда видове транспорт ще нараства в бъдеще. От тук се поражда и необходимостта от установяването на надеждни системи за управление на отпадъците от корабоплаване по вътрешните водни пътища. Веднъж стартирали, дейностите ще подобряват екологичните показатели на



вътрешния воден транспорт, ще стимулират модернизирването на корабните състави и ще бъдат движеща сила за създаването на международни партньорства. Освен това, дейностите, свързани с международното сътрудничество насърчават устойчивите решения за опазване на околната среда и постигането на икономически просперитет.

Партньорите в проекта са 11 от 9 държави (AT, SK, HU, HR, RS, RO, BG, UA, MD). Наблюдатели са Дунавска комисия, Централна комисия за корабоплаване по р. Рейн, Международна комисия за басейна на р. Сава, Международна комисия за опазване на р. Дунав, Германия.

#### *Резултати от проекта*

Подобряване на действащите към момента системи за управление на отпадъците от корабоплаване. В сътрудничество с компаниите от сектора се разработиха общи стратегии за превенция на отпадъците, отпадъците от товари и отпадъците от пасажерски кораби, които допринасят за спестяването на ресурси, повишават осведомеността на корабните екипажи и спомогнат за намаляване на количествата генерирани отпадъци. Създаването на всеобхватна, лесна за експлоатация и съвременна мрежа от приемни съоръжения за отпадъците от корабоплаване опазва реката от нерегламентирано изхвърляне на отпадъците в нея. Част от концептуалния подход за разработването на Международната конвенция за отпадъците от корабоплаване по р. Дунав са и въпросите, свързани с уеднаквяването на процедурите по заплащане на услугите за 2/5 предаване на отпадъците, а така също и използването на РИС (Речни информационни услуги) за комуникация между плавателните съдове, тези които предоставят услугата и контролните органи.

Изпълнение на практически тестове и пилотни дейности. Изпълнението на практически тестове и пилотни дейности подкрепи разработените технически концепции и спомогна за събирането на информация. Поради това те се изпълняват по цялото поречие на реката, обхващайки регионите на Горен, Среден и Долен Дунав. Дейностите се състояха в тестване на финансовия модел за маслени и





мазни отпадъци, разработен в рамките на проект WANDA, тестване на карти за отпадъците, предназначени за плавателните съдове и интегриране на РИС в услугите за приемане и предаване на отпадъците от корабоплаване. Събраната информация и направените открития представляват емпиричната основа за подготовката на Международната конвенция за отпадъците от корабоплаване по р. Дунав.

Разработване на Международна конвенция за отпадъците от корабоплаване по р. Дунав. Създаването на една обвързваща международна конвенция за отпадъците от корабоплаване хармонизира и координира развитието на системите за управление на отпадъците по цялото поречие на р. Дунав. Иницирането и изпълнението на подготвителните дейности е осъществено в тясно сътрудничество с експерти от сферата на корабоплаването по вътрешните водни пътища, националните администрации и в съответствие с международното публично право. Съществуващи инициативи като препоръките на Дунавската комисия за управление на отпадъците от корабоплаване служат като опорни точки. „Международен борд за изпълнение“, съставен от експерти и сформиран по време на проекта насърчиха изпълнението на Международната конвенция за отпадъците от корабоплаване по р. Дунав.

В проекта участие взеха 11 партньора от 9 държави (AT, SK, HU, HR, RS, RO, BG, UA, MD).

Наблюдатели бяха Дунавска комисия, Централна комисия за корабоплаване по р. Рейн, Международна комисия за басейна на р. Сава, Международна комисия за опазване на р. Дунав, Германия.

## V. ПЛАНИРАНИ ПРОЕКТИ ЗА РЕЧНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

### Проекти с бенефициент ДППИ

Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 г. (ОПТТИ) предвижда завършване на основни национални и Общоевропейски транспортни направления на територията на страната. Основните инвестиции са насочени по направления с напреднала степен на



изпълнение, които са били финансирани по ОПТ 2007-2013 г., като се цели тяхното приключване.

## Проекти с бенефициент ИА ППД

### Модернизация и оптимизация на дейностите по рехабилитация на корабоплавателния път в общия българо-румънски участък на р. Дунав

#### Проектен обхват:

- Осигуряване на дълбочини в райони на корабоплаване в българския участък за поддържане от ркм 610 до ркм 375 на река Дунав съгласно Конвенция за режима на корабоплаване по река Дунав от 1949 г, Споразумение между Р. България и Румъния относно поддържането и подобряването на фарватера в българо-румънския участък на р. Дунав от 1955 г. и Рекомендациите на Дунавската комисия.

- Удълбочаване на пристанищни акватории, естествени или изкуствено оформени лимани и зимовници, както и подходи към всички изброени по-горе.

- Проектният обхват на работа за поддържащото драгиране по критични участъци се основава на данни от провежданите предварителни проучвания по ИСПА-Румъния, който може да бъде проследен в картни листове за местоположение на критични участъци в общия българо-румънски участък. Проектното предложение е с прогнозен бюджет от 9 080 780.53 лв., разпределен в периода 2016-2018 г.

#### Очаквани резултати:

- Създаване на условия за изпълнение на международните договорености за подобряване на условията за корабоплаване в българския участък на р. Дунав в контекста на Конвенция за режима на корабоплаване по Дунава - 1948 г., Споразумение между правителствата на Р. България и Румъния относно поддържането и подобряването на фарватера в българо-румънския участък на р. Дунав от 1956 г., Меморандум за разбирателство за развитието на общоевропейски транспортен коридор VII /река Дунав - 2002 г. и ЗМПВВПРБ.

- Намаляване броя на критичните участъци с дълбочини под 25 dm.

- Увеличаване процента на обезпечаване на корабоплавателния път (на многогодишна база) съобразно препоръките на Дунавската комисия.

- Намаления брой критични участъци с лимитиращи дълбочини ще допринесе до нормален трафик на товари, пътници и поща по вода и тенденции за увеличаването им.

### Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав - фаза 2



Проектът е фаза от изпълнението на проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав“, финансиран по ОП „Транспорт“ 2007 - 2013 г.

Проектно предложение №: BG16M1OP001-4.001. Одобрено за финансиране на 02.03.2016 г.

Планиран период за изпълнение на проекта (общо 16 месеца): 01.03.2016 - 31.07.2017

*Проектен обхват:* Покупка на специализиран плавателен съд за хидрографни проучвания

*Очаквани резултати:*

С новия кораб се цели пълноценно да се извършват на хидрографски измервания в общия българо-румънски участък на р. Дунав, необходими за изучаване на хидроморфоложкия режим на р. Дунав. Чрез събираната информация ще се актуализират електронно навигационните карти и ще се осъществява прогнозиране на промени на фарватера.

## VI. ИЗВОДИ

Гъстотата на съществуващата пристанищна инфраструктура е висока и е наличен свободен пристанищен капацитет. Повечето от българските пристанища обаче са построени в началото на миналия век, което влияе отрицателно върху тяхното техническо състояние. Основните проблеми за развитието на пристанища са свързани с липсата на достатъчно инвестиции за поддържане и развитие на пристанищната инфраструктура в предходните години, остарели основни механични съоръжения и съоръжения за трансбордиране, лошо състояние на кейовете.

Тенденцията за развитие на обществените речни пристанища от национално значение е свързана с тяхното концесиониране и либерализацията на пристанищните услуги при отчитане на нуждите за подобрене на техническите условия на пристанищните инфраструктури и акватории.

През последните години се изграждат модерни логистични, навигационни и информационни системи за река Дунав, което допринася за подобряване на условията за корабоплаване и намалява риска от инциденти.

По ОПТ 2007-2013 г. се финансира и проект „Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав“ (БУЛРИС), посредством която ще се събират и предоставят необходимите данни за информационно обезпечаване на корабоплавателите и безопасно корабоплаване по българския участък на р. Дунав. За гарантиране приемственост и устойчивост на постигнатите резултати е необходимо да се осигури последващо развитие и надграждане на системите за управление на корабоплването.



Основните рискове за плаването по река Дунав са незадоволителните параметри на корабоплавателния път, лошите навигационни условия (мъгла, ниските водни нива и други препятствия), неспазване на ограниченията за корабоплаване, наложени поради ниски водни стоежи или други причини. Проблемите са свързани с ерозия на брегове и острови и оплитняване на определени участъци на реката, което води до намаляване на дълбочините. Подобряването на дълбочината в критичните участъци ще намали вероятността за възникване на инциденти от подобен характер. При тези обстоятелства е необходимо предприемане на мерки за подобряване на параметрите на корабоплавателния път и съпътстващото за постигане на тази цел укрепване на брегове и острови.

Съществуващите хидроложки и климатични условия по протежение на единствения вътрешен воден път на страната - р. Дунав налагат предприемането на мерки за подобряване на навигационните условия и осигуряване на минимална дълбочина от 2,5 м през цялата или по-голямата част от годината, необходима за кораби до 3 000 т.

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. Слабите страни на пристанищата са:

- Незадоволителното състояние на пристанищните съоръжения (кейове) и претоварна техника, която не отговаря на съвременните тенденции в структурата на товарооборота;
- Липсата на подходящо оборудване за обработка и съхранение на зърно;
- Незадоволителното състояние на връзките с пътната и железопътната инфраструктура на страната;
- Недостигът на съвременни логистични и информационни системи на пристанищата
- Слабо развитите съоръжения за контрол върху замърсяването.