



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



ПРИЛОЖЕНИЕ 3.2.

Допринася за постигане на Резултат 4. Анализ на състоянието на интермодалните възли/връзки в трансграничния регион Румъния-България, както и проучване и анализ на добри практики за устойчиво развитие на интермодалния транспорт в рамките на TEN-T мрежата.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3.2. Анализ на състоянието на съществуващите интермодални възли/връзки в трансграничния регион Румъния - България и добри практики

в изпълнение на под-дейност 3.2.

Анализ на данни относно състоянието на съществуващи интермодални възли/връзки в трансграничния район

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 TEN-T 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. СЪЩЕСТВУВАЩИ ИНТЕРМОДАЛНИ ВРЪЗКИ В БЪЛГАРИЯ	5
1.1. Интермодални връзки/възли	5
1.2. Исторически преглед в развитието на интермодалните товарни превози в България.....	6
1.3. Международна и национална нормативна уредба и политики в областта на интермодалните товарни превози	8
1.3.1.Международни и национални политики в областта на интермодалните товарни превози.....	8
1.3.2. Международна и национална нормативна уредба в областта на интермодалните товарни превози	10
1.4. Състояние на интермодалната транспортна система на България	17
1.5. Състояние на пристанищната и наземната интермодална терминална мрежа на България за осъществяване на интермодални превози	18
II. ОБЩА ОЦЕНКА НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ ПРИ СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ ИНТЕРМОДАЛНИ ВЪЗЛИ/ВРЪЗКИ В БЪЛГАРСКАТА ЧАСТ НА ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ - БЪЛГАРИЯ	24
III. ПОТЕНЦИАЛ ЗА РАЗВИТИЕ В БЪЛГАРСКАТА ЧАСТ НА ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН	27
IV. ДОБРИ ПРАКТИКИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПОРТ В РАМКИТЕ НА TEN-T МРЕЖАТА	35
4.1. Добри практики за изграждане и управление на интермодална инфраструктура.....	35
4.2. Добри практики за интермодален транспорт	69
4.3. Добри практики за опазване на околната среда	74
4.4. Добри практики за партньорски проекти	80
4.5. Добри практики за публично - частно партньорство.....	82
4.6. Възможности за прилагане в трансграничния регион	91
V. ИЗВОДИ.....	92



СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ В ТЕКСТА

Таблица 1:	Списък на частни дружества с добри практики за устойчиво развитие на интермодалния транспорт в рамките на TEN-T мрежата
------------	---

СПИСЪК НА СХЕМИТЕ В ТЕКСТА

Схема 1:	Схема на контейнерен терминал в пристанище „Варна - Изток“
Схема 2:	Схема на контейнерен терминал в пристанище „Варна - Запад“
Схема 3:	Схема на контейнерен терминал в пристанище „Бургас“
Схема 4:	Схема на контейнерен терминал в пристанище „Русе - Изток“
Схема 5:	Схема на наземен терминал Стара Загора
Схема 6:	Схема на интермодален терминал гара Яна
Схема 7:	Схема на Интермодален Ro-La терминал „Драгоман“
Схема 8:	Схема на Интермодален терминал „гара Тодор Каблешков“ гр. Пловдив
Схема 9:	Схема на проект за интермодален терминал в гр. Русе
Схема 10:	Транс-европейски транспортен коридор № 6
Схема 11:	Схема на Видящ мост над Висула
Схема 12:	План-схема на пристанище Вуосаари
Схема 13:	Транспортни връзки на пристанище Вуосаари
Схема 14:	Вътрешна транспортна схема на пристанище Вуосаари
Схема 15:	Предназначение на отделните територии на пристанище Солун
Схема 16:	Основни пътни и жп артерии около района на пристанището
Схема 17:	Пътна инфраструктура на пристанището с отбелязани Входи (червена линия - жп, черна линия - път)
Схема 18:	Изглед на пътническият терминал
Схема 19:	Зона за обществен достъп в Солун
Схема 20:	Схема на маршрута на „Ди Би Шенкер Рейл“
Схема 21:	Транссибирска железопътна линия

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ В ТЕКСТА

Фигура 1:	Основи елементи на интермодалния транспорт
Фигура 2:	Модел на собственост и управление на пристанище Хелзинки



ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият документ е изготвен от екип на ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи - предварителни проучвания“ в изпълнение на под-дейност 3.2. **Анализ на данни относно състоянието на съществуващи интермодални възли/връзки в трансграничния район** 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 4. Анализ на състоянието на интермодалните възли/връзки в трансграничния регион Румъния-България, както и проучване и анализ на добри практики за устойчиво развитие на интермодалния транспорт в рамките на ТЕН-Т мрежата.

При изпълнението на тази под-дейност се извърши анализиране на вече събраните данни при изпълнението на дейност 2 и съставляващите я под-дейности. Извършен е паралел между състоянието на отделните видове транспорт от двете страни на р. Дунав - наличие на съоръжения, които да обслужват общите **нужди**, наситеност на съоръженията, съответствие между съществуващите възли/връзки и пазарната необходимост и др., в контекста на възможностите им да функционират като интермодални възли/връзки. Важен компонент от изпълнение на тази под-дейност бе извършването на сравнителен анализ, предхождан от проучвателни работи, на добри практики за устойчиво развитие на интермодалния транспорт. Изследването на текущото състояние на съществуващите интермодални възли/връзки в трансграничния район е от ключово значение за цялостните резултати, които се извеждат в предварителното проучване. Те дават основата на последващите действия и мерки, касаещи вариантите за оптимизиране на ТЕН-Т мрежата в трансграничния регион Румъния-България, тъй като представят реалната картина на състоянието на транспортните мрежи, а от там - мерките за укрепване на интермодалните връзки.



I. СЪЩЕСТВУВАЩИ ИНТЕРМОДАЛНИ ВРЪЗКИ В БЪЛГАРИЯ

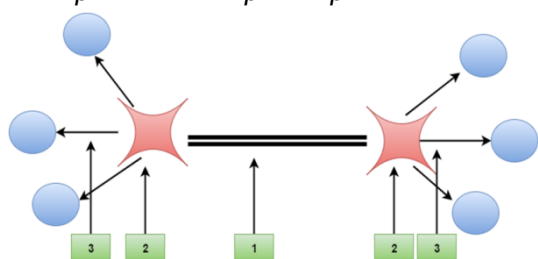
1.1. Интермодални връзки/възли

Интермодалният транспорт е част от транспортната концепцията „интермодализъм“ и представлява превоз на товари от отправния пункт до местоназначението в една и съща товарна единица или пътно превозно средство, при който се използват последователно два или повече вида транспорт. При тях липсва „физическо претоварване“ на стоките в товарната единица или превозното средство и различен превозвач отговаря за превоза по всеки вид транспорт (всеки етап от превоза), при което всеки издава отделен транспортен договор, т.е. има няколко превозвача, всеки от които носи съответната отговорност в зависимост от конкретния етап от движението на стоката, както и няколко независими транспортни договора за един превоз.

Всеки един от отделните видове транспорт, се осъществява в транспортните мрежи, които осигуряват инфраструктурата за целите на икономическите дейности, като част от дадена транспортна система.

Интермодалната транспортна система обединява движението на пътници и товари чрез множество начини на транспорт и различни превозни средства, които извършват самите превози; различни трасета, по които се движат превозните средства; терминали, в които се съхраняват и прехвърлят товарите от едно превозно средство на друго и пр., както и процеси, които протичат или се извършват, по време на превоза.

Фигура 1. Основни елементи на интермодалния транспорт¹



Структурата на интермодалната транспортна система се основава на три основни елемента:

- 1) Система за превоз на товари на дълги разстояния - обикновено с участието на няколко вида транспорт: железопътен, вътрешноводен и морски.
- 2) Транспортни терминали - където се осигурява модален трансфер на товарните единици.
- 3) Събиране и разпространение на товарните потоци от отправните пунктове до съответните местоназначения на интермодалните превози - обикновено се осигурява от автомобилния транспорт.

¹ Източник: Darabann S., Stefanescu P., Crisan R., „Economic benefits of developing intermodal transport in EU“



1.2. Исторически преглед в развитието на интермодалните товарни превози в България

Историческото развитие на интермодалния транспорт започва още през Втората световна война, когато унифицирани транспортни единици са били използвани за снабдяване на американската армия. Оттогава характера и значението на интермодалния транспорт се изменят значително. Освен използването им за мирни цели, интермодалните превози се превръщат в неразделна част от веригата „доставчик - потребител“.

Интермодалният транспорт възниква като нова, непозната до момента система за превоз на товари и пътници от едно място на друго по нов, нетрадиционен начин. През 1970 г. в резултат на широкото внедряване на контейнерната транспортна система в икономически развитите държави се разработва стратегия за внедряването и поетапното развитие на тази система и в България. Така предвид значителните предимства пред другите видове транспорт, след 2000 г., интермодалният транспорт започва да придобива значение на самостоятелна „технология за превоз на товари“.

Развитието на интермодалните превози в България е благоприятствано от възникването и развитието на **Ro-Ro превозите**, чието начало се поставя през 1970 г. от бившия български превозвач СО „МАТ“ (към момента е наследен от три нови компании: „Евротранспорт 2000“ - наследник на вътрешните хладилни превози, „Кар транспортер“ - наследник на транспортирането на автомобили и „КНС - Кериер нетуърк сълюшън“ - наследник на превозите между страните в Западна Европа), който въвежда уникална технология за интермодални превози на камиони с кораби по р. Дунав: **суша - море и река - суша**. Главна цел на нововъведената технология е осигуряване на по-голяма ефективност на превозите, по-високо качество на обслужване на по-конкурентна цена. Освен това чрез новата транспортна технология се пестят пари от гориво и пътни такси, намалява се замърсяването на околната среда, разтоварва се шосейната мрежа. Няколко години по-късно, през 1982 г. е открита линията Видин - Пасау-Видин, а през 1983 г., линията Видин - Линц - Видин. Тези превози се осъществяват с 4 трейлеровоза, полукатамаранен тип, побиращи по 49 камиона. По-късно корабите на СО „МАТ“ се включват за няколко години и в **Ro-Ro линията** Русе - Райн - Русе.

През ноември 1978 г. влиза в редовна експлоатация фериботната линия Варна - Иличовск. Дължината на линията е 550 км и осъществява международна железопътно-фериботна връзка между черноморските пристанища: Варна и Иличовск, Одеска област и Украйна. За обслужване на линията са въведени в експлоатация четири фериботни кораба с дедеуейт 13 084 т всеки. През 1980 г. товарооборотът в двете посоки на направление то значително нараства, благодарение на курсиращите, четири специализирани



двупалубни съда с вместимост 108 вагона или 920 автомобила. За известен период от време, след 1990 г. по линията работят само 2 фериботни кораба, но към настоящия момент нормалния ритъм на линията е възстановен. Освен линията Варна - Иличовск - Варна, курсиращите кораби обслужват и линиите Варна - Иличовск - Потти/Батуми - Иличовск - Варна, както и Варна - Кавказ - Варна.

През 1975 г., започват редовни интермодални превози на голямотонажни контейнери между България и бившата ГДР² по река Дунав от пристанище Русе до Братислава и по нататък по железопътен транспорт до съответните пунктове в бившата ГДР. За тези превози се използват шлепове с вместимост 24 контейнера. През същата година влиза в експлоатация и железопътната контейнерна линия София - Букурещ - Москва.

Развитието на интермодалния транспорт по технологията „шосе - железница“ в Европа и България, може да се разглежда като изключително важен процес. В десетилетията от възникването му през 1970 г. до днес, единствено някои незначителни фактори са оказали влияние върху непрекъснатото развитие на тази технология за превоз. От 1970 г. до настоящия момент обема на превозите с интермодален транспорт по технологията „шосе - железница“ се увеличават с 20 %.

Историята на интермодалния транспорт „шосе - железница“ е тясно свързана с възникването и развитието на транспортните компании, развиващи се в тази област и участващи в Международния съюз за комбиниран транспорт по технологията „шосе-железница“. Развитието на тази интермодална транспортна технология през последните 40 години бележи успех в историята на транспорта като цяло. Стартира със значително малък трафик и пробни операции и достига до увеличение на интермодалната мрежата, движещо се в порядъка от 1700 блок-влака на всеки работен ден.

В рамките на Европа, железопътни компании превозват значителни количества товари чрез тази технология като спестяват движението на значителен брой камиони по пътищата за движение на дълги разстояние всеки ден. В тази връзка, интермодалната технология „шосе - железница“ предоставя нови възможности за развитието на железопътния транспорт в Европа, като създава нови модели за търговска експлоатация и организация в железопътната индустрия. Интермодалният транспорт съдейства за модернизацията на железопътните превози на товари и създава перспективи за превръщането им в ключов елемент в товарния транспорт на Европа.

² ГДР – Германска Демократична Република



1.3. Международна и национална нормативна уредба и политики в областта на интермодалните товарни превози

1.3.1. Международни и национални политики в областта на интермодалните товарни превози

Една от основните инициативи на Европейската комисия в подкрепа и насърчаване на интермодалните превози през последните 20 г. е **Бялата книга** от септември 2001 г., озаглавена „**Европейската транспортна политика до 2010 г.: време за решения**“. Основните цели, които си поставя ЕС по отношение на транспорта в този стратегически документ са насочени към намаляване на задръстванията и развитието на устойчив транспорт. В книгата са направени прогнози за значителното нарастване на обема на товарните и пътнически превози, което ще доведе до увеличаване на натоварването и задръствания, както и до неблагоприятни въздействия върху здравето на хората и върху околната среда. Така главна цел, дефинирана в Бялата книга от 2001 г., е да се намали дела на замърсяващите видове транспорт в общия обем на превозите до равнището от 1998 г. За постигането на тази цел са предложени пакет от 60 мерки, в които се набляга на развитието на интермодалния транспорт като ефективно средство за постигане на балансирана и устойчива транспортна система. Мерките целят по-интензивно използване на железопътния и вътрешноводния транспорт, развитие на морски магистрали и висококачествени интермодални морски превози, както и свързването на инфраструктурите на различните видове транспорт в обща мрежа.

На 15 и 16 юни 2001 г. в Гьотеборг се провежда среща на Европейския съвет, на която се декларира, че промяната на баланса между видовете транспорт е в центъра на стратегията за устойчиво развитие. В тази връзка, програма за финансиране на интермодалния транспорт става централен инструмент за по-нататъшно развитие на този вид транспорт и има за цел да подпомогне изграждането на морски магистрали при осигурено подобрение на икономическата, социалната и териториалната кохезия и на железопътния и вътрешноводния транспорт.

На 28 март 2011 г. е публикувана **нова Бяла книга** за бъдещето на транспорта до 2050 г., озаглавена „**Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство - към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите**“. Основната цел, поставена пред развитието на транспорта от новата бяла книга, е намаляване на емисиите на парникови газове с поне 60 % до 2050 г. спрямо 1990 г., като това не трябва да бъде пречка за развитието на транспорта и да застрашава мобилността. За постигане на тази цел се предвиждат мерки срещу



зависимостта на транспортната система от петрола без това да нарушава ефикасността ѝ, т.е. транспортът трябва да използва енергията по-целесъобразно, а също и да се гарантира по-пълно и равномерно използване възможностите на инфраструктурата, което да съдейства за намаляване на въздействието му върху здравето, околната среда и природните богатства. Предвижда се новите технологии за превозни средства и управление на трафика да бъдат основа за намаляване на транспортните емисии в ЕС, както и останалата част от света.

Във връзка с постигането на целта за 60 % намаление на емисиите от парникови газове са определени десет цели за конкурентоспособна и ефективна транспортна система. Основно място заемат целите свързани с оптимизиране на работата на мултимодалните логистични вериги чрез по-широко използване на видовете транспорт, които се характеризират с по-висока енергийна ефективност, а именно:

- до 2030 г. прехвърляне на 30 % от товарите, превозвани по автомобилен транспорт над 300 км към други видове транспорт, като железопътен или воден и 50 % - до 2050 г. чрез използването на ефективни и екологични товарни коридори;
- внедряване на пълноценно функционираща мултимодална основна мрежа по програма TEM-T в ЕС за 2030 г., както и на висококачествена мрежа с голям капацитет до 2050 г., осигурени със съответните информационни услуги;
- до 2050 г. свързване на всички централни летища с железопътната мрежа, както и осигуряване на връзка между всички централни пристанища със системите за железопътен превоз на товари и където е възможно - с вътрешните водни пътища;
- до 2020 г. създаване на европейска система за информация, управление и плащания за мултимодалните превози;
- пълно прилагане на принципа „ползвателят плаща“ и „замърсителят плаща“.

Бялата книга от 2001 г. става основа за разработването на **Регламент (ЕО) № 1692/2006 на Европейския Парламент и на Съвета от 24.10.2006 г.**, за въвеждане на втората програма „Марко Поло“, за предоставяне на финансова помощ от Общността, за подобряване на екологичните постижения в системата на товарния транспорт („Марко Поло II“) и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1382/2003г.

Програмата „Марко Поло I“ (2003-2006 г.) е една от основните инициативи на Европейската комисия и на Съвета в подкрепа на интермодалния транспорт и представлява важна част от провежданата транспортна политика на ЕС. Тя е създадена за реализацията на целите, дефинирани в Бялата книга за общата транспортна политика и подкрепя



проекти, които целят ограничаването на автомобилните товарни превози и прехвърлянето на товари от автомобилния към другите видове транспорт, които са по-екологични и имат неизползван капацитет като морски, железопътен и вътрешноводен транспорт.

Програмата „Марко Поло“ се отличава с това, че тя е единственият инструмент за финансиране от ЕС, в чиято нормативна уредба е уредено размерът на финансирането да зависи от резултата. Субсидията, която се предоставя, се изчислява въз основа на обема на прехвърлените товарни превози, изразен в милиони тонкилометри към други видове транспорт³. Това прехвърляне има за резултат постигането на ползи за околната среда, ползи за обществото и икономия на време за превози и пътуване, както и в повишаване на ефективността на доставките на товари.

Програмата „Марко Поло II“ (2007-2013 г.) е продължение на програмата „Марко Поло“ (2003-2006 г.) във връзка с породилата се необходимост от нови целенасочени действия, свързани с действително намаляване на международния транспорт по шосе.

Основна цел на програмата „Марко Поло II» е намаляване на задръстванията, подобряване на екологичните параметри на товарните превози и засилване на ролята на интермодалния транспорт, в резултат на което да се допринесе за една ефикасна и устойчива транспортна система, която осигурява на ЕС добавена стойност без да има отрицателно въздействие върху икономическата, социалната и териториалната кохезия.

1.3.2. Международна и национална нормативна уредба в областта на интермодалните товарни превози

Международното законодателство, уреждащо извършването на интермодалните товарни превози включва редица споразумения, конвенции и директиви. Основните от тях са:

✓ **Директива на Съвета 92/106/ЕИО от 07.12.1992 г. относно изготвянето на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки;**

Директивата поставя целта за намаляване дела на автомобилния транспорт чрез създаване на възможности за извършване на комбинирани превози с участието на железопътен, вътрешноводен и морски транспорт. Тя е утвърдена от Съвета на Европа, в съответствие с **Директива 75/130/ЕИО** от 17 февруари 1975 г., за създаването на общи правила за някои видове комбиниран

³ Въз основа на правилата на Програмата, при която субсидията възлиза на най-ниската стойност, изчислена въз основа на: (1) прехвърлените тонкилометри; (2) натрупаните загуби през периода на финансиране; и (3) 35 % от допустимите разходи (50 % за дейности по обмяна на опит).



пътен/железопътен превоз на товари между държавите-членки. Директива 92/106 е изготвена в съответствие с целите на Общността, насочени главно в следните направления:

- осигуряване на оптимално управление на транспортните ресурси, чрез използването на комбиниран транспорт;
- комбинираният транспорт се явява алтернатива на автомобилния във връзка с разрешаване на някои от глобалните проблеми на транспортния сектор, а именно: засилващата се тенденция за задръствания по пътищата, замърсяване на околната среда и понижаване сигурността на превозите;
- мерки за бъдещото подобряване на транспортните модели на основата на интермодални форми на транспорт, както и покриване на специфичните средства и изисквания на транспортните оператори и ползватели. Тези мерки следва да обхванат комбинираните форми на транспорт, обединявайки автомобилния и другите видове транспорт, като железопътен и воден (морски и речен);
- по-широкото използване на комбиниания транспорт следва да бъде насърчавано чрез освобождаване от габаритните ограничения и чрез премахване на различните административни ограничения, които все още съществуват в областта на автомобилния транспорт;
- улеснен достъп на собствени (ведомствени) превозни средства до комбиниания транспорт.

✓ **Директива 96/53/ЕО на съвета от 25 юли 1996 г., относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик;**

Директивата се прилага относно размерите на моторните превозни средства и на техните ремаркета, масите и някои други характеристики на превозните средства, както и относно сближаването на законодателствата на държавите-членки по отношение на типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета.

✓ **Директива (ЕС) 2015/719 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик;**



Настоящата директива урежда дерогации от максимално допустимата маса и размери на превозни средства и комбинации от превозни средства, установени в Директива 96/53/ЕО.

✓ **Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС;**

С този регламент се определя нова инфраструктурна политика на ЕС, чрез създаването на мощна европейска транспортна мрежа между страните членки в Съюза. Съгласно регламента, структурата на новата трансевропейска транспортна мрежа е съставена на две нива - широкообхватна мрежа и основна мрежа, създадена въз основа на широкообхватната мрежа. Новата мрежа свързва Изтока със Запада и заменя днешните разнородни транспортни мрежи с една **нова основна мрежа**, която трябва да образува транспортния гръбнак на европейския единен пазар. Финансирането на новата основна транспортна мрежа на ЕС, се увеличава три пъти - до 26 млрд. евро за периода 2014 - 2020 г. Новата дефиниция на Трансевропейската транспортна мрежа предвижда, да се отстранят пречките, да се усъвършенства инфраструктурата и да се рационализират трансграничните транспортни операции в интерес на пътниците и предприятията в целия ЕС. Изграждането на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) трябва да бъде продължено, като се създадат 9 главни транспортни коридора, два от които пресичат територията на България (коридорът „Ориент - Източно Средиземноморие“ и „Рейнско - дунавският коридор“). Важно изискване в регламента е всеки един от деветте коридора да обхваща най-малко 3 вида транспорт, 3 държави членки и 2 трансгранични участъка.

Препоръчва се държавите-членки да положат усилия за завършване на изграждането на широкообхватната мрежа до 31 декември 2050 г.

Основната мрежа се състои от онези части от широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите на политиката за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа и отразява нарастващите транспортно търсене и необходимост от мултимодален транспорт. Тя допринася по-специално за справяне с нарастващата мобилност и за осигуряване на висок стандарт на безопасност, както и за развитието на нисковъглеродна транспортна система. Европейската комисията трябва да извърши оценка на изграждането на основната мрежа най-късно до 31 декември 2023 г.

✓ **Конвенцията на ООН за международни мултимодални превози на товари (сключена в Женева, Швейцария на 24.05.1980 г.)**



Конвенцията заема важно място в международната нормативна уредба в областта на интермодалните превози. Тя среща силна съпротива от страна на контейнерните превозвачи в развитите страни, които извършват превози от врата до врата, поради премахването на голяма част от ограниченията на отговорността им, на които те се позовават при изпълнение на договорните си задължения. В резултат на това Конвенцията е ратифицирана едва от 10 държави и до настоящия момент не е успяла да събере необходимия кворум от 30 страни членки, за да влезе в сила. Въпреки този факт, основните раздели на Конвенцията, свързани с извършването на мултимодални превози, са включени в законодателството на редица страни, сред които е и САЩ. Те са обхванати също така и в транспортните договори за осъществяване на мултимодални превози на голям брой мултимодални транспортни оператори.

Прилагането на конвенцията на ООН за международни мултимодални превози не противоречи и не засяга прилагането на други международни конвенции, както и на такива, които на национално ниво са свързани с извършването на мултимодални превози. Тази конвенция не засяга правото на всяка държава да регулира и контролира извършването на мултимодални операции, включително дейности свързани с прилагането на нови технологии и нови услуги, както и взаимодействието между мултимодални транспортни оператори, товародатели и съответните органи на национално ниво, за издаване на разрешителни и други документи, свързани с извършването на мултимодални превози.

В допълнение към Конвенцията на ООН в международното законодателство съществуват няколко международни споразумения, по които България е страна:

✓ **„Европейско съглашение за основните линии на международните комбинирани превози и съответните обекти (AGTC)”, от 1991 г.**

Съгласението е подписано в Женева, с участието на двадесет и една европейски държави, сред които и България. Тази европейска спогодба е изготвена във връзка с осигуряването на международна правна рамка за развитието на международна инфраструктура за комбиниран транспорт и услуги, главно по отношение на технологията - „шосе - железница“, както и насоките за повишаване на ефективността му. AGTC спогодбата определя всички важни европейски железопътни линии, използвани за международен комбиниран транспорт, всички терминали, гранични пунктове и фериботни връзки; определя международно признати инфраструктурни стандарти за всички тези линии и съответното оборудване за извършване на подобни услуги. Тя предписва международно приемливи параметри за влаковете и оборудването за комбиниран транспорт.



✓ ***Протокол за комбинирани превози по вътрешноводни пътища към AGTC, приет в Женева на 17 януари 1997 г.***

Протоколът към AGTC установява еднакви изисквания, на които трябва да отговарят инфраструктурите и услугите за извършване на комбинирани превози по вътрешни водни пътища.

✓ ***Споразумение между Република България и Европейската Общност за установяване на определени условия за превоз на стоки по шосе и за насърчаване на комбинирания транспорт (Обн. ДВ. бр.44 от 08.05.200 г.)***

Целта на това споразумение е да подпомогне сътрудничеството между договарящите се страни при превоза на стоки и най-вече транзитния трафик по шосе, като осигури съгласувано развитие на транспорта между и през техните територии. В обхвата на сътрудничеството е превозът на стоки по шосе и комбинирания транспорт, по-специално: достъпът до пазара на транзитните превози на стоки по шосе; поощрителни законови и административни мерки, включващи търговски, данъчни, социални и технически мерки; сътрудничество при развитието на транспортна система, която същевременно да отговаря и на необходимостта от опазване на околната среда; редовен обмен на информация за развитието на транспортната политика на договарящите се страни.

✓ ***Спогодба за организационните и експлоатационните аспекти на комбинираните превози между Европа и Азия от 4 юни 1997 г.***

Този документ е разработен на основата на Европейската спогодба за най-важните международни линии за комбинирани превози и съответните обекти (AGTC) и има за цел да създаде условия за организация на комбинирани превози между Европа и Азия чрез ефективно свързване на маршрутите. Също така, той има за цел да създаде улеснения за присъединяване на тези страни, които не са подписали Европейската спогодба и за страните от Азия. Спогодбата дава възможност на двете групи страни да установят необходимата договорна основа за партньорство при създаването на мрежата от главните линии на комбинираните превози между Европа и Азия. Чрез нея България влиза в договорни отношения с нови държави, които не са членки на Европейската спогодба. Това позволява нашата страна да се включи по-успешно в по-дълги и ефективни международни маршрути за комбинирани превози от Западна Европа до Далечния Изток, в това число по коридора Европа - Кавказ - Азия.

✓ ***Многостранна спогодба за международен транспорт за развитието на коридора Европа-Кавказ-Азия.***

Разпоредбите на тази спогодба регулират международните товарни и пътнически превози между страните-участници в нея, а също така и



транзитните превози през териториите на страните-участнички. Целта на този регламент е насърчаване развитието на икономическите отношения, търговията и транспорта в регионите на Европа, Черно море, Кавказ, Каспийско море и Азия.

Освен изброените споразумения и спогодби, България е страна по над десет двустранни спогодби за комбинирани превози с повечето страни от Югоизточна Европа, както и с някои от кавказките републики. Съществува и отворена многостранна спогодба между България, Армения и Грузия, към която могат да се присъединят и други заинтересовани страни.

Националната нормативната уредба на България, регламентираща осъществяването и развитието на интермодалния транспорт е разработена в съответствие с изискванията на ЕС, като в нея са определени най-важните изисквания към интермодалните превози в страната.

Към момента в България все още няма закон, който да регулира цялостно интермодалния транспорт. Разработени и утвърдени са закони за осъществяване на превозната дейност по отделните видове транспорт, които отчасти засягат и интермодалните превози. Единствено **Наредба № 53/2003, от 10.02.2003 г. за комбинирани превози на товари** регулира извършването на този вид превози на национално ниво. Съответно при извършване на такива превози в рамките на международния и европейския пазар се прилагат международно приетите конвенции, споразумения, регламенти и директиви

Законът за железопътния транспорт, дава основа за утвърждаването на **Наредба № 53/2003, от 10.02.2003 г. (Обн. ДВ. бр.18 от 25.02. 2003) за комбинирани превози на товари**. Наредбата определя основните изискванията и необходимите документи за извършване на комбиниран превоз на товари.

Освен посочената наредба, изискванията относно осъществяването на интермодалните превози на товари в страната са регламентирани и в следните закони:

✓ **Закон за железопътния транспорт (Обн. ДВ, бр. 97 от 28.11.2000 г.)** - определя условията и реда за изграждане, поддържане, развитие и използване на железопътната инфраструктура, изискванията за достъп до нея, основните правила за движение на влаковете, както и взаимоотношенията между превозвачи и клиенти при предоставяне на превозните услуги в съответствие с международните договори и споразумения, по които Република България е страна;

✓ **Закон за пътищата (Обн. ДВ, бр. 26 от 29.03.2000 г.)** - урежда обществените отношения, свързани със собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на пътищата, както и управлението на безопасността на пътната инфраструктура в Република България;



✓ **Закон за движението по пътищата (Обн. ДВ. бр.20 от 05.03.1999 г.)** - урежда правилата за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, изискванията към пътните превозни средства, както и за правоспособността на водачите на пътните превозни средства, правата и задълженията на участниците в движението и на съответните служби и длъжностни лица, принудителните мерки, които се прилагат и наказанията за нарушаване на разпоредбите;

✓ **Закон за автомобилните превози (Обн. ДВ, бр. 82 от 17.09.1999 г.)**. Законът урежда условията и реда за обществените вътрешни и международни превози на пътници и товари с автомобили, извършвани от български или чуждестранни превозвачи, превозите за собствена сметка, контрола при осъществяване на превозите, както и особените правила при договорите за превоз на пътници и товари;

✓ **Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (Обн. ДВ, бр. 12 от 11.02.2000 г.)** - урежда правния режим на морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Една от политиките на закона е намаляването на разходите и поощряването на морските и речните превози, включително на къси разстояния и комбинирания транспорт;

✓ **Кодекс на търговското корабоплаване (Обн. ДВ, бр. 55 от 14.07.1970 г.)**. Кодексът урежда обществените отношения, които възникват във връзка с търговското корабоплаване и контрола върху него; изискванията за българската принадлежност на корабите; изискванията към корабните и превозните документи; правата и задълженията на капитаните и екипажите; договорите за превоз на товари, пътници и багаж; вещните права върху корабите; договорите за наем на кораби; договорите за застраховка на кораби и товари; авариите на кораби; спасяването по море и река и други отношения, свързани с корабоплаването и неговата безопасност;

✓ **Закон за гражданското въздухоплаване (Обн. ДВ. бр. 94 от 1.12.1972 г.)** - урежда обществените отношения, свързани с гражданското въздухоплаване в Република България и с осигуряването на неговата безопасност и сигурност;

✓ **Наредба № 11 от 31 октомври 2002 г. за международен автомобилен превоз на пътници и товари**. С тази наредба се определят условията и реда за извършване на международен превоз на пътници и товари с автомобили с българска регистрация и за достъпа на автомобили с чуждестранна регистрация до и през територията на Република България.

Хармонизацията на законодателството на страната ни с правото на Европейската общност, както и постигането на пълна степен на съответствие бяха основна предпоставка за приемането и утвърждаването



на България като пълноправен член на Европейския съюз. Към настоящия момент българските нормативни документи са хармонизирани напълно с правото на Общността.

Във връзка с осъществяването на интермодалните превози през територията на страната са необходими допълнителни дейности по отношение на:

- осъществяване на нормативни реформи в посока на регулиране на инвестиционния процес, свързан с изграждането, поддържането и модернизирването на транспортната инфраструктура;
- синхронизиране на българските технически стандарти и изисквания за взаимодействие и експлоатационна/оперативна съвместимост с европейските;
- нормативни реформи в посока на повишаване на нивото на безопасност и сигурност в транспортния сектор, както и във всички други подсектори и т.н.

1.4. Състояние на интермодалната транспортна система на България

През 70-те и 80-те години на миналия век, започва бързо развитие на контейнерната транспортна система на България в резултат на изградените многобройни контейнерни пунктове (терминали). През следващите няколко години следва значителен застой, въпреки благоприятното географско разположение на страната ни. Оказва се, че е необходимо да се положат огромни усилия без сигурна гаранция за успех, за да се развие интермодалната транспортна система на страната.

Основните съоръжения за национален и международен контейнерен товарен транспорт, са изградени през 70-те и 80-те години на миналия век. По това време най-разпространената технология за интермодален транспорт е технологията за превоз на товари с голямотонажни контейнери. Поради това, наличното претоварно оборудване е специализирано основно за работата с такива контейнери.

В началото на 90-те години на миналия век следва спад на контейнерните превози на товари, в резултат на което терминалите спират да се поддържат и използват по подходящия начин. За да бъде възможно извършването на интермодални превози, терминалите трябва да бъдат обезпечени с необходимото оборудване съгласно изискванията за извършване на този вид транспорт, а именно: подемно-транспортни средства (кранове, вилчни високоповдигачи, спредери/пиги бег, ричстакери), складове, платформи за товарене на товарни камиони и вериги камиони и др. Освен това липсват изградени директни оперативни (логистични) връзки между железопътния и морския транспорт.



1.5. Състояние на пристанищната и наземната интермодална терминална мрежа на България за осъществяване на интермодални превози

Интермодалният терминал е най-важният елемент от интермодалната транспортна система, без съществуването на който интермодалният транспорт не би бил възможен. Той представлява, „всяко място, в рамките на интермодалната транспортна система, където се зараждат товарите или се обработват в процеса на транспортиране. Терминалите включват съоръжения, които акумулират широка гама от терминални дейности (билетни, инспекция, поддръжка, време за натоварване/разтоварване на товара в контейнера, съхранение на товарни единици и т.н.) или прости процеси като товарене и разтоварване.

Познати са различни видове интермодални терминали, основните от които са:

- **Наземни центрове за модален трансфер**, които могат да бъдат естествено възникнали или изкуствено създадени, и които се развиват като интермодални терминали. Наземните центрове за модален трансфер, представляват товарни терминали, които се обслужват от железопътен и/или автомобилен транспорт, характеризиращи се с развита мрежа от логистични връзки в инфраструктурно отношение;

- **Сухо пристанище (Dry port)**, наричано още вътрешно пристанище или мултимодален логистичен център - представлява вътрешен терминал, свързан с дадено пристанище чрез железопътен и/или автомобилен транспорт. Основна функция на това пристанище е използването му като точка за претоварване при внос и износ на стоки. Сухото пристанище, нарича се така поради факта, че предлага сходни услуги като тези, които предлага едно морско пристанище с изключение на това, че не е разположено в близост до морето. Основното предназначение на сухото пристанище е да се използва за облекчаване на някое основно морско пристанище в товаро-разтоварната дейност, както и по отношение на допълнителните услуги, които се предлагат в морските пристанища. Сухото пристанище се състои от контейнерни дворове, складове, железопътни коловози, специализирано оборудване за обработка на товари, като предлага и всякакви административни услуги;

- **Товарните селища** представляват зона, на територията на която дейностите, свързани с транспорта, логистиката и дистрибуцията на стоки, както за национален, така и за международен транзит, се извършват от различни оператори. Оператори могат да са както самите собственици, така и наематели на сгради и съоръжения. То може да включва в своята структура следните елементи: складове, логистични и дистрибуционни центрове, както и центрове за разтоварване на кораби, интермодални терминали, офиси,



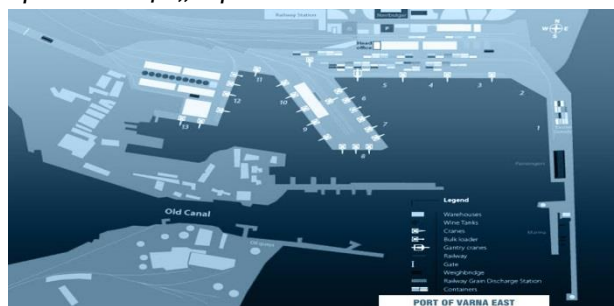
паркинги за автомобили и др. Същностната характеристика на товарното селище е, че то трябва да бъде оборудвано с всички възможни обществени съоръжения и да дава възможен достъп на всички желаещи участници да извършват дейностите, споменати по-горе. Товарното селище трябва да бъде обслужвано от различните видове транспорт и да се управлява от един орган, публичен или частен.

Текущото състояние на наземната и пристанищната терминална мрежа на България се характеризира с това, че страната почти не разполага със съоръжения, тясно специализирани за обработка и оперативно съхранение на голямотонажни контейнери, с изключение на специализираните контейнерни терминали - „Варна - Изток“ и „Варна - Запад“. Всички претоварни съоръжения, изградени през 70-те и 80-те години на миналия век за развитието на контейнерната транспортна система на България, са в лошо състояние, което не позволява да бъдат използвани по предназначение. Освен това, транспортната система на страната се характеризира с оскъдна сухоземна терминална мрежа. Това се явява едно от най-големите предизвикателства пред развитието на интермодалните товарни превози в България. Към момента претоварните услуги, които са главен елемент в интермодалните превози се извършват на пристанищни терминали, чиято основна функция не е роля на трансбордиращи хъбове.

Основните терминали, разположени на територията на страната и участващи в осъществяването на интермодалната превозна дейност са:

✓ Контейнерен терминал в пристанище „Варна - Изток“

Схема1. Схема на контейнерен терминал в пристанище „Варна - Изток“⁴



Контейнерен терминал в пристанище „Варна - Изток“ е изграден през 1971 г., като временна площадка за складиране и съхранение на контейнери.

Той разполага с едно корабно място (№5) за обработка на голямотонажни контейнери, с максимално допустимо газене 200 м.

Терминалът е съоръжен с два 10 тонни стрелови крана, един контейнерен кран с товароподемност до 30,5 т на възраст 37 г., тилова механизация - четири броя ричстакери и повдигачи за обработване на контейнери, с товароподемност между 28 т и 45 т, на средна възраст 16 години, пет броя вилични повдигачи за контейнеризация и деконтейнеризация с товароподемност от 2,5 т до 8 т, на

⁴ Източник: ДП „Пристанищна инфраструктура“



средна възраст 17 години. Терминалът няма особено големи възможности за разширяване на обхвата си поради невъзможността му за развитие към града.

✓ Контейнерният терминал в пристанище „Варна - Запад“

Схема 2. Схема на контейнерен терминал в пристанище „Варна - Запад“⁵

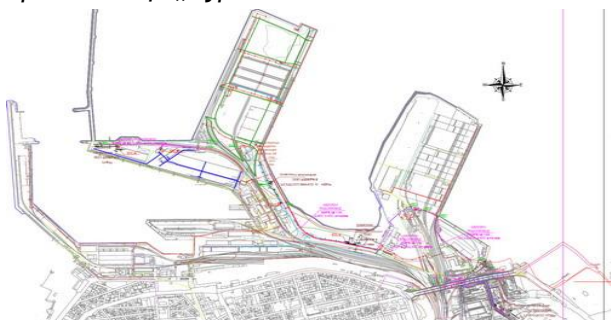


Контейнерен терминал пристанище „Варна - Запад“ е изграден през 1976 г. Той разполага с две корабни места - № 16 и № 17, със съответни дължини - 210 м и 230 м. Капацитетът на терминалът е за разполагане на 70 000 TEU. Контейнерният терминал е съоръжен с два кейови крана с

товароподемност 35 т (на средна възраст 31 години), седем броя ричстакери за обработване на голямотонажни контейнери, с товароподемност 28 т - 45 т (на средна възраст 10 години), два броя вилчни повдигачи за контейнеризация и деконтейнеризация с товароподемност от 2,5 т (на средна възраст 6 години). Контейнерният терминал „Варна - Запад“ е непривлекателен за големи кораби, поради ограничението от височината на Аспаруховия мост (41,72 м) и ограниченията за маневри през нощта за съдове по-дълги от 200 м;

✓ Контейнерен терминал в пристанище „Бургас“

Схема 3. Схема на контейнерен терминал в пристанище „Бургас“⁶



Контейнерен терминал в пристанище Бургас е разположен в района на терминал Бургас - Запад. Притежава две кейови места за обработка на контейнери № 23 и № 24, с максимално допустимото газене 1100 м. Терминалът разполага с 6 хектара складова площ за разполагане на голямотонажни контейнери.

На територията на терминала са монтирани 124 контакта за включване на хладилни контейнери. Преработвателната възможност на контейнерния терминал е около 50000 TEU/год. Контейнерния терминал е съоръжен с контейнерен товарач (ричстакер) за обработване на голямотонажни контейнери, 2 многофункционални 40-тонни портални крана, снабдени с полуавтоматични спредери и един 100-тонен мобилен пристанищен кран. Има изградена директна връзка на терминала с националната шосейна и железопътна мрежа. Кейовите места в контейнерния терминал се използват и

⁵ Източник: ДП „Пристанищна инфраструктура“

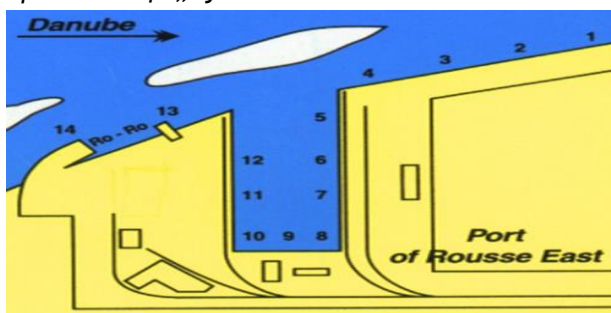
⁶ Източник: <http://globusnews.net/>



за обработване на генерални товари и Ro-Ro трафик, което прави използването на инфраструктурата и съоръженията на терминала неефективно.

✓ Контейнерен терминал в пристанище „Русе - Изток“

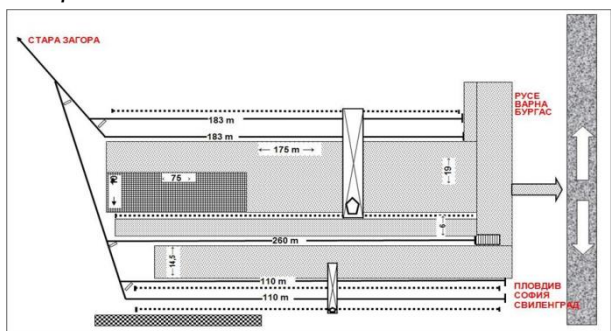
Схема 4. Схема на контейнерен терминал в пристанище „Русе - Изток“⁷



Контейнерен терминал „Русе - Изток“ е изграден на площ от 50000 м². Той е съоръжен с два 32 тонни кейови универсални стрелови крана, за обработка на голямтонажни контейнери. До контейнерния терминал има свободен достъп за товарни автомобили, а също и директна връзка с четири жп линии - две в предната част и две в задната част. В терминала се обработват основно 20 футови контейнери, които се складират на 4-5 реда, след което се претоварват върху вагони или товарни автомобили. Обработват се и 40 футови контейнери, с помощта на два вилични товарача с товароподемност между 10 и 42 т и височина на подреждане 4 - 5 реда. Контейнеризацията и деконтейнеризацията се извършва в склад на 350 - 400 м от пристанището. Двата крана се характеризират с производителност равна на 200 - 250 контейнера на една смяна от 11 часа, според схемата на претоварване (директно или индиректно) и годишна производителност 20000 - 30000 контейнера.

✓ Интермодален терминал „Metalimrex“ в Стара Загора

Схема 5. Схема на наземен терминал Стара Загора



Интермодален терминал „Металимпекс“ в Стара Загора е изграден на площ от 240 декара бетонова площадка, която е напълно осветена. Терминалът предлага възможност за обработване на интермодални товарни единици, включително и голямтонажни контейнери въпреки, че като цяло не е специализиран за подобна дейност.

Интермодален терминал „Металимпекс“ е съоръжен със следната техника - два броя портални крана (1бр. (RTG) и 1 бр. (RMG), с товароподемност 32т.), два броя локомотива, три броя мотокари, 20 броя товарни автомобили, които

⁷ Източник: www.port-ruse-bg.com



притежават лиценз за извършване на вътрешни превози в страната. Капацитетът на интермодалния терминал е 16 000 TEU/годишно. Оператор на терминала е частна компания.

✓ Интермодален Ro-Ro терминал СОМАТ „Видин“

Интермодален Ro-Ro терминал СОМАТ „Видин“ е изграден на площ от 68 000 м² на км 792 700 по река Дунав като терминал за хоризонтално натоварване на товарни автомобили върху кораби. В пристанището могат да се обработват едновременно по два кораба като общата дължина на кея е 130 м. Пристанището притежава Ro-Ro парко места за 2000 единици и обща кейова дължина: 130 м. В близост до пристанището преминава главен път Е79. Оператор на пристанището е частната компания РО-РО СОМАТ „Видин“.

✓ Наземен терминал Димитровград

Наземен контейнерен терминал Димитровград е изграден на площ от 22 000 м², като разполага и със закрита част, разположена на площ от 3000 м². Той е съоръжен с 32 тонен релсов козлови кран. Терминалът е разположен в близост до магистрала “Тракия” и предлага възможност за директно и индиректно претоварване по технологиите: „вагон - вагон“, „вагон-автомобил“ и „автомобил-автомобил“. Оператор на терминала е транспортната компания „Деспред“ АД.

✓ Интермодален многофункционален терминал в София (гара Яна)

Схема 6. Схема на интермодален терминал гара Яна⁸



Терминалът е изграден през 2011 г. и се оперира от транспортната компания „Екологистикс“ ЕООД. Терминалът на гара Яна е проектиран с възможности в него да се обслужват различни видове конвенционални товари и интермодални товарни единици.

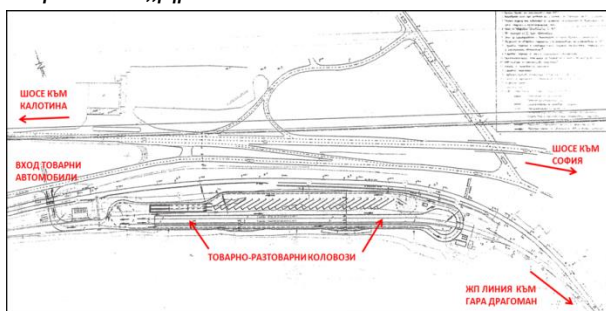
Поради стратегическото си месторазположение (близост до околновръстния път на София, автомагистрала „Хемус“ и националната железопътна мрежа) и фактът, че той предлага удобен достъп на железопътните и автомобилните транспортни средства, както и възможности за обработка на товари с различни характеристики и набор от други допълнителни услуги, терминалът може да бъде обособен като логистичен център от типа „товарно селище“. Въпреки всички възможности, които предлага интермодален терминал на гара Яна, той

⁸ <http://www.ecometal.bg>

преустановява своята дейност едва 2 години след своето изграждане, към средата на 2013 г.

- ✓ Интермодален Ro-La терминал „Драгоман“

Схема 7. Схема на Интермодален Ro-La терминал „Драгоман“

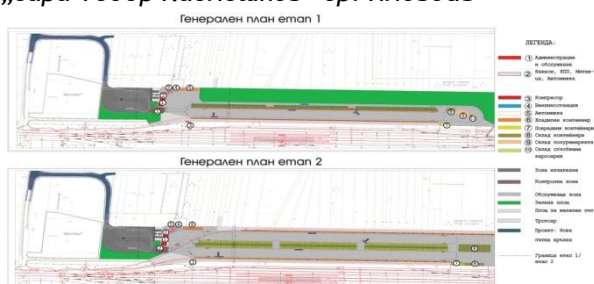


Интермодален Ro-La терминал „Драгоман“ е изграден в непосредствена близост до железопътна гара „Драгоман“, като изграждането му е свързано с идеята за облекчаване на автомобилния трафик по направление „Европа - Сърбия - Калотина - София - Свиленград - Турция“.

Практическото предназначение на терминала е за товарене и разтоварване на цели автокомпозиции върху специализирани железопътни вагони с нисък под за осъществяване на превози по системата Ro-La, по направлението между Драгоман и Свиленград. Ro-La терминалът разполага с два челни коловоза с полезна дължина 300 м, предназначени за товарене и разтоварване на товарните автомобили, като за самите товарно-разтоварни дейности са осигурени ръчноводими подвижни хидравлични рампи. В зоната за изчакване на товарните автомобили в близост до коловозите за товарене и разтоварване са изградени 25 паркинг места. Терминалът има удобна връзка с шосейната транспортна мрежа, а негов собственик е ДП „НКЖИ“. Към настоящия момент интермодален RO-LA терминал „Драгоман“ не функционира.

✓ Интермодален терминал Пловдив

Схема 8. Схема на Интермодален терминал „гара Тодор Каблешков“ гр. Пловдив⁹



В края на 2016 г. приключи проектът за изграждане на интермодален терминал Пловдив, разположен в района на железопътна гара Тодор Каблешков, част от железопътен възел Пловдив. Терминалът е собственост на ДП „НКЖИ“ и е изграден по Оперативна програма

„Транспорт“ (2007 - 2013 г.), като е проектиран да отговаря на съвременните изисквания.

Терминалът се намира на магистралната железопътна линия София - Пловдив, а площадката е разположена от северната страна на гарата. На интермодалния терминал е изграден един коловоз с дължина от 520 м за извършване на

⁹ Списание „Градът медиа груп“



товаро-разтоварна дейност, с опция при необходимост да бъде изграден втори коловоз с присъщите за оператора терминални ограничения. Подходът на автомобилите към терминала се осъществява директно в републиканската пътна мрежа, без преминаване през населени пунктове. Терминалът е със стратегическо и икономическо значение в регионален, национален и общоевропейски аспект. Негова основна цел е подобряване на интермодалността в югоизточния регион на Европейския съюз, като се създадат условия за оптимално взаимодействие между отделните видове транспорт.

В европейската и световната практика са налични многобройни разработки в областта на изграждането и въвеждането в експлоатация на интермодални терминали, като главен елемент за развитието на интермодалните превози. В тази насока, в страната са изготвени редица разработки и проучвания, но повечето от тях или не са внедрени, или са внедрени, но резултатите са незадоволителни. В резултат на това обаче, изградеността на терминалната мрежа на България не бива подобрена.

II. ОБЩА ОЦЕНКА НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ ПРИ СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ ИНТЕРМОДАЛНИ ВЪЗЛИ/ВРЪЗКИ В БЪЛГАРСКАТА ЧАСТ НА ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ - БЪЛГАРИЯ

Националната транспортната мрежа на страната се характеризира с висока степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура по отношение на железопътни линии, шосейни пътища, морски и речни пристанища и летища. Въпреки това, голяма част от елементите ѝ се характеризират с дълъг експлоатационен живот и необходимост от обновяване. С развитието на контейнеризацията в средата на XX век, разглеждането на инфраструктурата започва да се извършва в различна рамка. В тази връзка е необходимо да се създават предпоставки за висока ефективност при реализирането на интермодалните превози.

Състоянието на железопътната инфраструктура на страната, се характеризира с висока степен на изграденост и електрификация, с възможности да задоволи по-високо търсене на железопътни услуги. Като цяло обаче, по отношение на изпълнението на проекти за реконструкция и модернизация на основни железопътни отсечки, както и във връзка с факта, че е налице значително просрочване на изпълнението на ремонтните дейности, състоянието на железопътната инфраструктура е на незадоволително ниво, което от своя страна оказва отрицателно влияние върху допустимите



максимални скорости на движение на влаковете, върху времепътуването и качеството на железопътните услуги, както и върху общите експлоатационни разходи за движението на влаковете. Осигурителните, телекомуникационните и енергозахранващите системи, в по-голямата си част не отговарят на съвременните изисквания за оперативна съвместимост, което може да създаде проблеми, свързани с безопасността и сигурността на превозите. От своя страна, качеството на железопътните услуги е на незадоволително ниво при относително високи инфраструктурни такси за достъп, които целят да покрият липсите по поддръжката на мрежата в резултат от ниския трафик. Голям проблем при осъществяването на интермодалните превози се явяват и ограниченията на железопътната инфраструктура за габаритите на интермодалните влакове (по отношение на дължина и тегло), които налагат за преминаването през определени участъци, влаковете да бъдат разделяни на части. Това поражда допълнителни разходи, забавяне на влаковете и впоследствие неспазване на разписанията и графици за движение на влаковете.

Състоянието на **пътната инфраструктура** се характеризира със сравнително добро ниво на изграденост и свързаност на републиканската пътна мрежа. Гъстотата на пътищата от първи, втори и трети клас е близо до средната за ЕС. Характерна е и добра изграденост на връзките с пътните мрежи на съседните страни на България. Липсват обаче добре изграден вътрешни логистични връзки между железопътната и пътната транспортна мрежа. Проблем се явява и качеството на предлаганите от изпълнителите строителните услуги, които не са на желаното ниво.

Морските пристанища за обществен транспорт с национално значение разполагат с достатъчно мощности за обработка на генерални, насипни, наливни и хладилни товари, контейнери, тежки палети и RO-RO единици. Понастоящем се използва между 70 % и 80 % от капацитета на инфраструктурата при наличната претоварна техника. Недостатъци на пристанищната инфраструктура се явяват най-вече: състоянието на пристанищните съоръжения и претоварната техника, които са остарели и не могат да отговорят на съвременните тенденции в структурата на товарооборота; липсата на дълбоководни терминали и дълбоководни подходни канали към тях; липса на съвременни логистични и информационни системи; остаряла организация на работа, която не може да отговори на съвременните пазарни условия; липсата на актуални генерални планове за развитие на пристанищата за обществен транспорт с национално значение и пр.

Речните пристанища за обществен транспорт 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. Направленията, които не са достатъчно развити и в чиято посока трябва да се работи най-вече са: подобряване на лошото състояние на пристанищните съоръжения и претоварната техника, която не отговаря на съвременните тенденции в структурата на товарооборота; преодоляване на липсата на подходящо оборудване и на специализирани места за обработка и съхранение на скъпи товари; подобряване на незадоволителното състояние на връзките с пътната и железопътната инфраструктура на страната; съставяне на актуални генерални планове за развитие на пристанищата за обществен транспорт с национално значение и др.

Летищната инфраструктура на страната се характеризира с добра изграденост и развитие. България разполага с пет действащи летища за обществен транспорт, три нефункциониращи летища и около 150 летателни площадки. Тенденциите са за засилване на въздушния трафик към България в резултат от либерализацията и членството на страната в Европейския съюз. Летищната инфраструктура на страната е добре развита, но капацитетът ѝ сочи тенденция на изчерпване. Един от основните недостатъци на тази инфраструктура е липсата на съвременни логистични центрове и карго терминали, както и връзки с такива, за обслужване на товаропотока към и от страната.

При анализирането на инфраструктурите на различните видове транспорт е необходимо да се обърне внимание на някои от характеристиките на транспортната мрежа. Важно значение има наличният капацитет - физическата и оперативна структура на мрежата и обемите, които могат да бъдат поети в зависимост от търсенето, както и експлоатационното ѝ състояние и нейната способност да предоставя надеждни и безопасни транспортни услуги. В тази връзка, състоянието на голяма част от съоръженията на транспортната инфраструктура е незадоволително, а това оказва негативно влияние върху максимално допустимите скорости на движение, времепътуванията и качеството на транспортните услуги. На незадоволително ниво са и развитието на пътните и железопътни връзки със съседните страни. Необходимо е да се изградят непрекъснати и последователни транспортни мрежи с еднакви експлоатационни характеристики, които да осигуряват бързо и безопасно придвижване на по-дълги разстояния вътре в страната, към, от и през България. Инвестициите следва да се концентрират основно върху завършване на приоритетните железопътни и пътни направления и насърчаване на интермодалния транспорт. В тази връзка от особено значение е изграждането на интермодални терминали и подобряването на връзките на пристанищата и летищата с пътната и железопътната мрежа на страната.



III. ПОТЕНЦИАЛ ЗА РАЗВИТИЕ В БЪЛГАРСКАТА ЧАСТ НА ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН

Интермодалният транспорт е изключително важен за постигането на устойчиво развитие на транспортната система като цяло. Той се отличава със значителни преимущества пред другите видове транспорт и предоставя значителни социални, икономически и екологични ефекти при осъществяване на превозите на дълги разстояния. Този вид транспорт предоставя съществени възможности за **предвидимост** и прецизна **планираност**, които от своя страна позволяват получаването на непрекъсната информация за свободния капацитет на складовите площи. Интермодалният транспорт е ефективен при големи товаропотоци и при висока степен на **регулярност на превозите**. Важно изискване за успешната реализация на този вид превози е стоката да е натоварена на време, да е запълнен целия капацитет на превозните средства и доставката на стоката да се осъществи до местоназначението, по точно определено разписание. Интермодалният транспорт се характеризира и с **по-голям превозен капацитет** - при него могат да се превозват над 30 транспортни единици в един блок-вак, при това теглото на товара в интермодалната единица е по-голям от този, който се превозва с унимодален автомобилен транспорт. Не на последно място, интермодалният транспорт предизвиква **по-ниски външни ефекти**, за обществото, т.е. при него се отделят по-малко вредни емисии в околната среда, по-малко шум, броят на пътно-транспортните произшествия намалява и осигурява разтоварване на пътната мрежа.

Развитието на интермодалния товарен транспорт в България е изправено пред големи предизвикателства. Основните от тях са свързани с транспортната **инфраструктура**, която за разлика от тази на страните в Западна Европа, все още не отговаря на изискванията за осъществяване на такъв тип превози. Голям проблем са и ремонтните дейности, които забавят транспортния процес, още повече, че това забавяне не може да се предвиди. Тези дейности се отразяват негативно на предварително предвидените матрици от фирмите, извършващи интермодални товарни превози. Проблем за превозвачите е голямата продължителност и липсата на информация за приключването на ремонтите.

Друго съществено предизвикателство пред повишаването на ефективността на тези превози, са **струпванията на влакове** поради форсмажорни обстоятелства.

Освен това, транспортните услуги при интермодалните доставки са с **два три дена по-бавни** от тези при автомобилния транспорт. Едно от най-големите предизвикателства пред ефективността на този вид услуги е фактът, че към



момента в България няма налични функциониращи интермодални терминали. И не на последно място предизвикателство се явява и фактът, че интермодалните превози са удобни в по-голяма степен за **комплектни товари** и в по-малка степен за **частични товари**.

Развитието на интермодалните превози, преди всичко е свързано с изграждането и осъвършенстването на интермодалната терминална мрежа, без която, този вид транспорт е невъзможен. Терминалната изграденост на страната към настоящия момент, все още е на доста ниско ниво. България разполага със специализираните контейнерни терминали, разположени в морските и речните ни пристанища, един частен наземен терминал разположен в Стара Загора (Металимпекс) и новоизграденият интермодален терминал в Пловдив, който е в етап на отдаване на концесия. Изграден и нефункциониращ е Ro-La интермодален терминал в гр. Драгоман, собственост на НКЖИ. Изграденият интермодален терминал в София на гара Яна, използван от частния оператор Екологистик ЕООД, прекратява своята дейност през 2013 г. Многофункционалният интермодален терминал Яна е изграден с идеята постепенно страната ни да се превърне във важен елемент от европейската и световна интермодална транспортна система. Цел, която за съжаление не се осъществява до момента.

По-важните проекти, свързани с развитието на интермодалните превози на територията на страната в частност проекти, които са свързани с осигуряването на необходимата терминална инфраструктура за осъществяването на интермодалните товарни превози са:

✓ ***Проект за изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране***

Проектът за изграждането на интермодален терминал в град Русе е с важно икономическо значение в национален и общоевропейски план. Поставената основна цел пред проекта е подобряване на интермодалността в югоизточния регион на Европейския съюз, чрез създаване на условия за оптимално взаимодействие и интеграция на различните видове транспорт. Проектът предвижда терминалът да обслужва три вида транспорт - речен, железопътен и автомобилен, съответно чрез железопътната връзка Русе - Варна. Изпълнението на проекта и изграждането на терминала по план трябва да бъде изпълнено през периода 2016 - 2018 г. По Оперативна програма „Транспорт“ е финансирана документалната част за изграждането на терминала, т.е. съставянето на анализ „Разходи - Ползи“ (АРП) и „Оценка на въздействието върху околната среда“ (ОВОС), а изграждането на терминала е предвидено да бъде извършено със средства по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Към момента, проектът за изграждане на интермодален терминал в Русе е спрял за изпълнение поради



сблъсък на интереси относно площадката, на която трябва да се изгради терминалът.

Схема 9. Схема на проект за интермодален терминал в гр. Русе¹⁰



✓ Изграждане на интермодален терминал във Видин

Изграждането на нов интермодален терминал във Видин, който би могъл да обслужва товаропотока между поне три страни: България (Видинска, Монтанска и Врачанска област; Румъния (Крайова - Турну Северин) и Сърбия (Зайчар - Бор - Неготин), представлява добра алтернатива за обслужване на значителен обем регионален товаропоток, както и възможност да се генерира нов, с което пък ще се даде възможност да се осигурят нови работни места и да се развие региона като цяло. Изграждането на такъв терминал край Видин, би се характеризирал със стратегическо месторазположение, както в общата зона на привличане, така и между новия мост Дунав 2, пристанището, сегашния ферибот, Ро-Ро терминала, железопътната линия и шосето. С това ще се създаде възможност за развитие на различни схеми за комбинирани превози - технологиите: „шосе - железница“; „хукепак превози или превози с полуремаркета“, превози на сменяеми надстройки, превози на голямотонажни контейнер, РО-ЛА превози и пр., като ще има тясна връзка с пристанищния комплекс и свободната безмитна зона.

Пристанище Видин се характеризира с добре развита инфраструктура, а също така има свободни капацитети за преминаване на транзитни стоки и товари. Има три специализирани кея за товаро-разтоварна дейност и 8 крана. Пристанището се характеризира с пряка железопътна и шосейна връзка с националните транспортни мрежи.

Наред с това наличието на свободна безмитна зона непосредствено до северния пристанищен комплекс би подпомогнало развитието на складовия бизнес като цяло.

¹⁰ Списание „Градът медиа груп“



Към момента е изготвено проектно задание, а след извършен анализ е избран един от трите предложени терена за изграждането на обекта. Процедурите за изграждането на терминала все още нямат зададен ход. Избраната територия е част от свободната безмитна зона, собственост на Министерство на транспорта - старата Сточна гара, заедно с коловозното развитие, което е между стария ферибот и свободната безмитна зона, както и територията на стария ферибот. Предвижда се интермодалният терминал край Видин да бъде изграден на площ от 340 дка и след завършването му се очаква да бъдат открити между 1500 и 2000 нови работни места в района.

Изграждането на интермодалния терминал, комбиниращ възможности за железопътен, воден и шосеен транспорт, беше включено в пакета предложения, с които България кандидатства за финансиране по механизма „Свързана Европа“ в началото на 2016 г., но проектът не беше одобрен.

Голяма част от съвременните проучвания и изследвания, свързани с възможностите за развитие на интермодалните товарни превози са извършени под формата на проекти и програми, с различни цели и различен обхват. По-долу в разработката накратко са представени по-важните от тях:

✓ Проект „Sea2Sea“ за изграждане на мултимодален коридор подобряващ транспортът в Европейския юг

Проектът за създаването и развитието на мултимодален (комбиниран) транспортен коридор, който свързва района на Черно море с Егейско море и Източното Средиземноморие, е съвместен българо-гръцки проект с европейско финансиране. Проектирано е да се изгради ефективна железопътна връзка между гръцките пристанища Кавала и Александруполис и Егейско море, както и българските пристанища Бургас, Варна и Русе. Проектът е подкрепен от българското и гръцкото Министерство на транспорта. Реализацията на проекта ще способства за значителни положителни промени и по-ефективно свързване на икономическите региони от Източна и Централна Европа. Прогнозите са, че новият коридор ще създаде възможности да се подобри свързването на важни интермодални транспортни възли в Североизточна Европа и Средиземно море и да се направи директна връзка с други транспортни коридори като например коридорът „Ориент - Източно Средиземноморие“, мрежата от морски магистрали и разбира се мрежата ТРАСЕКА. Чрез проектът Sea2Sea се очаква да се увеличи вътрешния пазар и да се укрепи териториалното, икономическото и социалното сближаване;

✓ Проект за международен влак за комбиниран транспорт „Викинг“

Проектът за международен влак за комбинирани превози „Викинг“ стартира през 2003 г. и представлява съвместен проект между железниците на



Литва, Беларус и Украйна. В следствие към проекта последователно се присъединяват и БДЖ „Товарни превози“ ЕООД (през 2012 г.) и Молдовската железница (през 2013 г.). През май 2014 г. към проекта се присъединяват и румънските железници (CFR Marfa), с което се представят нови перспективи за развитието на проекта в посока от и за Турция през територията на България. Главните перспективи пред проектния влак „Викинг“ са свързани с осигуряването на възможности за осъществяване на сухопътна връзка с морските превози в Черно и Балтийско море; предлагане на фиксиран график на превозите и кратко транзитно време; повишаване на безопасността и подобряване на съхранението на товарите по време на превозите; ускорени митнически и гранични процедури и обработка на документи и намаляване на негативното въздействие върху околната среда;

✓ **Проект „eFreight“**

Проектът „eFreight“ е насочен към мултимодалните превози, като в основата на разработването му са интелигентните транспортни системи (ИТС). Основната цел на проекта е създаване на подходяща рамка, която да осигури проследяването на движението на стоките в реално време, да гарантира изпълнението на задълженията на превозвачите и да насърчи използването на екологичен транспорт. Наред с това, проектът трябва да осигурява онлайн информацията относно местоположението и състоянието на превозваните стоки. Очаква се осъществяването на проект eFreight да допринесе за създаването на т.нар. „интелигентни карго“ и за намаляване на хартиения документооборот;

Във връзка с реализирането на основните проекти в областта на интермодалните превози, важно значение имат и съвременните **научно-приложни изследвания и проучвания**, свързани с възможностите за развитие на интермодалните превози. Проектите имащи пряко отношение към интермодалните превози в Европа са представени накратко в изложението по-долу:

✓ **ADB Multiplatform - Adriatic Danube Black Sea Multiplatform**

Основните цели на проекта са свързани с:

- разработване на екологосъобразни мултимодални транспортни решения, свързващи пристанищата по Черно, Егейско и Адриатическо море със съществуващата железопътна мрежа и речна система в Югоизточна Европа;
- хармонизиране на съществуващите практики при превоз на стоки на територията на Югоизточна Европа, чрез използване на мултимодални транспортни решения;
- прехвърляне на превозите на товари от шосейния към железопътния и водния транспорт, с цел намаляване на вредните емисии.



✓ ***Agora project - intermodal terminals***

Проектът има за основни цели:

- подобряване на възможностите за управление на интермодалните терминали от операторите в цяла Европа;
- увеличаване на капацитета на терминалите, с помощта на набор от иновативни, интелигентни и оперативни мерки и с участието на самите потребители;
- осигуряване на информираност за нуждите от разширяване на терминалния капацитет и по-ефективен интермодален транспорт в Европа, чрез подобряване на ноу-хау и споделен опит с всички заинтересовани страни.

✓ ***CREAM - Customer-driven Rail-freight services on an European mega-corridor based on Advanced business and operating Models***

Проектът CREAM е създаден в отговор на нарастващото търсене на железопътно базирани логистични услуги. Главна цел на проекта е разработване на европейски мега-коридор с дължина 3150 км, свързващ Западна и Централна Европа и балканските държави към Турция/Гърция. Проектът предвижда осъществяването на редица технологични, оперативни, изследователски и развойни дейности, базирани предимно върху анализи на коридора и планове за действие, финансирани от Европейската Комисия по 6-та рамкова програма.

✓ ***COSMOS - Intermodal Round Table and Road Map for Bulgaria***

Основна цел на проектът „Cosmos“ е очертаване на предизвикателствата, пред които трябва да бъдат изправени българската интермодална индустрия, както и международните заинтересовани страни, за по-нататъшен растеж и съответните мерки, които ще бъдат необходими, за да се насърчи увеличаването на интермодални железопътни услуги.

✓ ***Central Europe Programme 2020***

Програмата подкрепя транснационално регионалното сътрудничество в девет централни европейски страни: Австрия, Хърватия, Чехия, Германия, Унгария, Италия, Полша, Словакия и Словения. Средствата са на разположение за дейности в областта на иновациите, решенията за ниски въглеродни емисии в околната среда, както и за решения в областта на транспорта.

✓ ***DaHar - Danube Inland Harbor Development***

Проектът има за цел да хармонизира в дългосрочен план логистичното развитие на малките и средните пристанища и градове по река Дунав. Той се базира на концепцията, че дунавските страни имат един общ интерес, който да доведе до оптимална интеграция на водния транспорт на товари, обвързвайки



го в логистична мрежа и също така да осигури хармонизирано функциониране на малките и средни градове и пристанища по реката.

✓ ***FLAVIA - Freight and Logistics Advancement in Central Europe***

Основна цел на проекта е очертаване на логистично ориентиран процес за работа, ориентиран към подобряване на интермодалните товарни потоци, а не изграждане на нова инфраструктура. Във връзка с увеличаване на конкурентоспособността, целта е да се подкрепи развитието на пристанищата от Черно море за развитието на търговията към Централна Европа и насърчаване на интермодалната транспортна инфраструктура за „по-зелена“ логистика.

✓ ***GIFT - Green Intermodal Freight Transport***

Основната цел на проект GIFT е да очертае, анализира и оцени състоянието на транспортния сектор на територията на Югоизточна Европа и да предложи нови политики и стратегии по отношение на инфраструктурата, процесите, ресурсите, информационните и комуникационни инструменти, законодателството, нормите и хармонизацията/стандартизацията, чрез което да насърчи иновативните интермодални товарни транспортни коридори.

✓ ***IMPULSE - Interoperable Modular Pilot Plants Underlying the Logistic Systems in Europe***

Основна цел на проекта е да се определят, въведат и препоръчат технически и логистични решения, които да доведат до повишаване на икономическата, техническата и управленската ефективност на интермодалния транспорт. За да отговори на нуждите на потребителите проекта IMPULSE се фокусира върху железопътния транспорт и връзката му с другите видове транспорт.

✓ ***Intermodal Links - smart ways to intermodal routes***

Онлайн платформа за интермодалните връзки за планиране, съчетаваща времеви графици на оператори в Европа от железопътния, вътрешноводния и морски транспорт на кратки разстояния и показваща най-добрите интермодални връзки.

✓ ***RECORDIT - Real Cost Reduction of Door-to-door Intermodal Transport***

Основната цел на RECORDIT е да се подобри конкурентоспособността на интермодалния товарен транспорт в Европа чрез намаляване на разходите и цените, както и чрез преодоляване на бариерите, които понастоящем възпрепятстват развитието му при спазване на принципа на устойчива мобилност.



✓ ***SEETAC - South East European Transport Axis Cooperation***

Основна цел на проекта е развитието и изграждането в пълна степен на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), което ще улесни пълното интегриране на Югоизточна Европа с останалата част на Европа. По-добрата пространствена интеграция и транспортните връзки, които ще бъдат осигурени означават осигуряването на значителни инвестиции, силна икономика, по-висока заетост и по-големи възможности за обществото като цяло.

✓ ***SETA Corridor - South East Transport Axes***

Проектът за СЕТА-коридор има за цел да осигури ефективна железопътна връзка на съществуващите железопътни линии между Европейските коридори на основната мрежа: към Балтийско-Адриатическия коридор, към Средиземноморския коридор, към Ориент - Източно Средиземноморския и към коридора Рейн - Дунав;

✓ ***TERMINET - Towards a New Generation of Networks and Terminals for Multimodal Freight Transport***

Проектът TERMINET е с основна цел идентифициране на перспективни и иновативни направления за определяне на нови мрежи, терминали от ново поколение и терминални възли за комбиниран, унимодален и интермодален транспорт в Европа;

✓ ***WATERMODE - Promotion of the Water-Ground Multimodal Transport***

Проектът е за насърчаване координацията между частния и публичния сектор в сферата на логистиката и пространственото планиране за постигане на по-ефикасни мултимодални решения с участие на водния транспорт.



IV. ДОБРИ ПРАКТИКИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПРОТ В РАМКИТЕ НА TEN-T МРЕЖАТА

4.1. Добри практики за изграждане и управление на интермодална инфраструктура

Място	ПРИСТАНИЩЕ ГДАНСК, ПОЛША ¹¹
Тема	Модел на финансиране



Пристанище Гданск е голям международен транспортен хъб, разположен в централната част на южния Балтийски бряг. Пристанището е ключова връзка в Трансевропейския коридор № 6, свързващ скандинавските държави с Централна и Източна Европа.

Пристанището се състои от две части, осъществяващи различни пристанищни функции: вътрешно пристанище и външно пристанище. Вътрешното пристанище разполага с редица терминали и съоръжения, предназначени за обработка на контейнери с товари, пътнически плавателни съдове и ро-ро фериботи. През вътрешното пристанище минават пътници и стоки като цитрусови плодове, жито, медна руда, сяра, фосфорити, изкуствени торове и др. Кейовете разполагат с подвижно оборудване и съоръжения за подпомагане обработката на товари, включително извънгабаритни товари. Външното пристанище се състои от кейове и терминали за обработка на товари и има директно изложение към залива Гданск. То разполага със сгради и съоръжения за обработка на различни видове стоки, включително течни горива, въглища и втечнен газ.

Интермодален транспорт и свързаност

Гданск е забележителен град с вековна история, уникално архитектурно наследство, развитието на който е неразривно свързано с морето. Градът привлича многобройни туристи, за обслужването на които е изградена и поддържана модерна инфраструктура, в това число транспортна. Пристанището е разположено на кратки разстояния от различните транспортни мрежи - на 5 км от железопътната линия и на 12 км от летище Гданск, което прави пристанището удобна транспортна връзка за пътници.

¹¹ Източник: Проучване на добри практики, ОПТ 2007 -2013, ДППИ

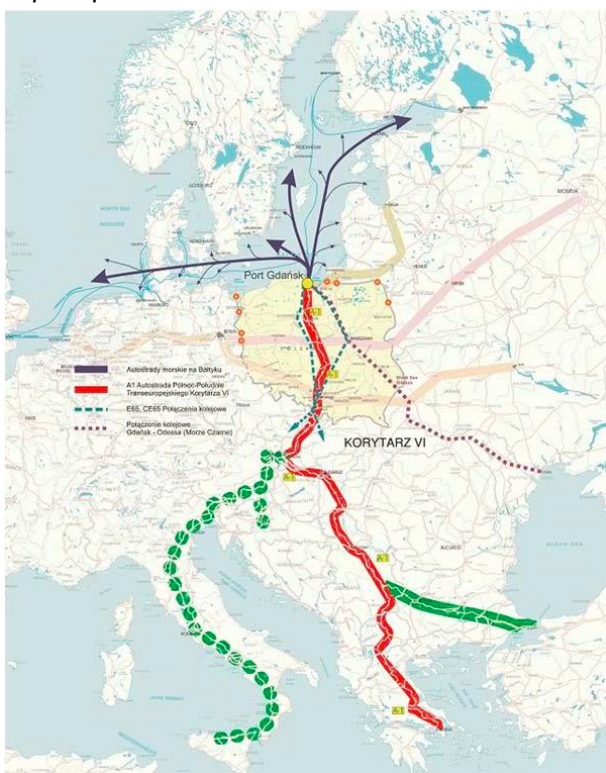


Предвид развитието на туризма в района, пристанището е предпочитана дестинация за редица пътнически кораби. Фериботният терминал е снабден с административни площи, митнически и паспортен контрол, като разполага със закрити пътища за пътници и възможности за превоз на лични автомобили.

Терминалът е директно свързан с националната и международна пътна мрежа. Новият терминал Уестърплат, който предоставя места за престой и на круизни кораби, разполага с директни транспортни връзки до центъра на града.

Транс-европейски транспортен коридор № 6

Схема 10. Транс-европейски транспортен коридор № 6



Транспортната стратегия на Европейския съюз отрежда на пристанище Гданск да бъде ключова връзка в транс-европейския транспортен коридор № 6. Благодарение на географското си местоположение, пристанището ще има и за в бъдеще основно значение при транспортното обслужване на района на Балтийско море от една страна и на държавите от Централна и Източна Европа от друга. При разглеждането на значението на пристанище Гданск като част от коридор № 6 трябва да се има предвид и тенденциите на европейския пазар от последните години, които показват скок на транспорта с контейнери, разширяване на значението на ро-

ро транспорта и преминаване от пътен към морски транспорт поради все по-претоварения трафик по европейските пътища. Заради трансевропейската роля на пристанището, „Пристанищни власти Гданск“ АД инвестират значителни средства в инфраструктурата му, включително чрез използване на финансови средства от фондовете на ЕС.



Транспортна инфраструктура

Схема 11. Схема на Видящ мост над Вистула



Висящият мост над Вистула представлява съществена транспортна връзка към пристанището и националната и международна пътна мрежа, като чрез него се избягва натоварване на тежкотоварния трафик из града.

Проектът за изграждане на моста е осъществен чрез финансиране от държавния бюджет и заем от Световната банка.

Мостът е с идеалните параметри: Дължина 230 м; Брой ленти 2/2; Ширина 20.31 м; Пилон 99.8 м; Широчина 1,200 м на лентите; Капацитет 50 тона. Цената е около 150 000 000 полски злоти приблизително 36 479 472.28 Евро)

Пристанище Гданск разполага с изключително добре изградена мрежа от железопътни връзки към вътрешността на страната. От град Гданск се реализира железопътния пътнически и товарен транспорт във всички посоки. Две железопътни линии свързват гр. Гданск с южна Полша (Лодз, Варшава, Катовице, Краков). Пристанището е също така свързано с Познан и Вроцлав чрез две електрифицирани железопътни връзки и с Сцецин и Калининград чрез една електрифицирана железопътна връзка.

Към транспортните връзки на пристанище Гданск може да се причисли и летище Гданск, което е разположено на 15 км от него. От летището се осъществяват редовни пътнически полети, както до други големи градове в Полша, така и из цяла Европа.

Пътнически удобства

С цел осигуряване сигурността на морския транспорт, на Пристанище Гданск се прилага интегрирана система за управление на сигурността. За осигуряване комфорта на пътниците, фериботите, осъществяващи редовна морска връзка до Норвегия, разполагат с ресторанти, кафенета, кино, сауна, магазини.

Бъдещо развитие

„Пристанищни власти Гданск” АД предвижда изграждането на още едно корабно място за осигуряване дейността по транспорт на газ с цел обезпечаване доставките на газ за Полша. Предвиждат се също развитие на съоръженията за обработка на товари и разширение на един от терминалите за превоз на контейнери. Плановете ще се реализират преди всичко с външно финансиране. Най-голямата и значима инвестиция, която ще се отрази на дейността на пристанището в бъдеще е изграждането на дълбоководен терминал за контейнери. Инвеститорът - DCT Gdansk SA е полско дружество с



мажоритарен собственик Global Infrastructure Fund, управлявано от the Macquaire Bank Group, Австралия. За реализацията на проекта инвеститорът е сключил дългосрочен договор за наем с „Пристанищни власти Гданск“ АД.



Терминалът ще бъде изграден в голяма част върху изкуствено насипана земя и ще заема площ с дължина 650 м. и 315 м. широчина. Крановете имат обхват на 52 м над водата, което позволява работа с плавателни съдове с до 19 реда контейнери на борда. Капацитетът на терминала се очаква да достигне 4 милиона TEU (единици равни на 20 фута).

Допълнително разширение на пристанището се очертава с оглед изпълнението на път Сучарскиего, който включва тунел под пристанищния канал на Мъртва Вистула и изграждането на нов железопътен мост като част от железопътна линия от външното пристанище до основната железопътна линия, свързваща Гданск с южна Полша. Тези два проекта са в процедура на одобряване за финансиране по Оперативна програма „Инфраструктура и Развитие” на ЕС.

В отговор на увеличения товаро-поток в кей Przemyslowe и поради натоварването на близкостоящия жилищен квартал с тежкотоварни превозни средства, „Пристанищни Власти Гданск“ АД предприе проект за изграждане на нов транспортен възел, който да свързва кея с основната транспортна система в източната част на пристанището. Проектът е на стойност PLN 14,349,073.16.

Частни Инвестиции в Пристанище Гданск

„Пристанищни власти Гданск“ АД се стреми към привличане на частни инвеститори за реализация на нови проекти на територията на пристанището. Дружеството има правомощието да отдава под наем складове, офиси, както и земя за реализиране на инвестиционни намерения, свързани с пристанището. Обектите се отдават под наем чрез публичен търг. Наемът е ограничен със срок до 10 години, като договорът за наем подлежи на одобрение от министъра на националното богатство. Наетите площи и сгради на територията на пристанище Гданск се управляват от частните инвеститори, които извличат печалбата от това.

„Пристанищни власти Гданск“ АД имат правомощие да канят производител в определен сектор да локализира продукцията си на територията на пристанището срещу преференциални условия. На инвеститорите се предлагат следните предимства:



- а/ съдействие при получаване на необходимите лицензи и разрешения;
- б/ преференциални наемни цени по време на строителство и първоначален период на дейността
- в/ Достъп до инфраструктурата на пристанището
- г/ Свързване на новия проект с транспортната мрежа на пристанището д/ Свързване и доставка на консумативи, необходими на проектния обект.

Европейски инвестиции в пристанище Гданск

През 2012 г. Европейската комисия одобрява проект за изготвяне на документация за модернизация на кейовете и драгиране в района на вътрешното пристанище на Гданск. Проектът е на стойност 1.12 милиона евро а бенефициент по проекта е „Пристанищни власти Гданск“ АД. Финансирането е в размер на 560 хиляди евро и е от фонда за транс- европейската транспортна мрежа (TEN-T). След приключване на проекта, т.е. след края на търговете и конкурсите по него, се предвижда TEN-T фонда да финансира реализацията на дейностите по модернизация и драгиране в рамките на финансовия период 2014-2020 г.

Заклучение

Пристанище Гданск Еуспешен модел на пристанище, осигуряващо връзка с различните видове транспорт, предвид:

- директната връзка с основни пътища от националната пътна мрежа, както и с международни сухопътни линии;
- възможността за бърза връзка на пътниците и на превозвачите с железопътния, пътния и въздушния транспорт;
- моделът на управление, осигуряващ единство и приемственост в развитието на пристанището;
- инвестициите, насочени към утвърждаване интермодалността на пристанището;
- успешно интегриране на пристанищната дейност в градската среда, включително чрез използване на водния транспорт за привличане на туристически поток.

Пристанище Гданск е добра практика за усвояване на средства от фондовете на ЕС и успешно привличане на частни инвестиции в развитието на пристанищната територия. тази практика може да бъде използвана като модел за реализирането на проекти и в обхвата на настоящото предварително проучване, тъй като съчетава възможностите за развитие на проекта със средства на пристанищната власт, в това число чрез европейско финансиране, и средствата на частните партньори. Очевидно е, че насърчаването на инвестициите в публичните обекти е възможно само при добре осигурен баланс



на публичния и частния интерес. Осигуряването на преференции на инвеститорите по подобие на осигуряваните от „Пристанищни власти Гданск“ АД със сигурност ще допринесе до привличане на частни капитали и реализиране на обществено значими проекти в трансграничния регион.

Ползите на държавата и обществото не следва да се оценяват само чрез преки приходи в хазната (концесионно плащане, наем и др.), а чрез създаването на условия за развитие на бизнеса, пряка последица от което ще бъде развитие и модернизация на пристанищни терминали и крайбрежната/крайречната градска зона.

Място	ПРИСТАНИЩЕ ВУОСААРИ, ФИНЛАНДИЯ ¹²
Тема	Инвестиции в пристанищна инфраструктура



Пристанище Вуосаари е изградено в периода 2003-2008 г. на мястото на нефункционираща корабостроителница - държавна и общинска собственост, разположена в индустриалната зона на квартал Вуосаари (с население около 35 000 жители), част от град Хелзинки. Проектът е най-голямата инвестиция в пристанищна инфраструктура, като

стратегическата цел е да бъдат изнесени товарните операции извън пристанищните зони в центъра на Хелзинки, като бъде обособено специализирано пристанище, което да разполага със всички необходими транспортни връзки и техническа инфраструктура, за да поеме контейнерния и ро-ро трафика на пристанище Хелзинки. На практика пристанището представлява обособено звено на общинското търговско дружество Пристанище Хелзинки (Port of Helsinki), което е изцяло собственост на община Хелзинки.

Пристанището е разположено на площ от 150 хектара (1,500,000 кв.м.), е най-значимият пристанищен проект във финландската история. При завършването му през 2008 г. то поема значителна част от товарните операции на Пристанище Хелзинки, като предлага голямо многообразие от услуги по обработката на товари и логистични услуги.

Заедно с мащабното пристанищно строителство, проектът включва и изграждането на нови пътнотранспортни и жп връзки. Пристанищната жп линия и пътна връзка свързват Вуосаари с ключовите пътни артерии около Хелзинки, с подходящи за натоварен трафик от до 3600 камиона на ден пътища.

¹² Източник: Проучване на добри практики, ОПТ 2007 -2013, ДППИ



Пристанището е многофункционален логистичен център за контейнери, товарни камиони и ремаркета с висококачествено оборудване за обработка на товари и отлични връзки с други големи пристанища в Европа.

Територия на пристанището

Пристанище Вуосаари е специализирано карго и ро-ро пристанище и служи за превоз на контейнерни и ро-ро товари, като има капацитет и за обслужване на насипни товари. Също така на територията му е разположен и терминал за пасажерски услуги (пътнически превози и круизи). Обособени са следните терминали: Два мултифункционални терминала за контейнери и ро-ро операции; Логистична зона; Депо за контейнери; Пасажерски терминал.

Пристанище Вуосаари е най-съвременното пристанище на Балтийско море, с 24/7 работен цикъл. Процесите в пристанището са напълно автоматизирани, като всички дейности се управляват чрез единна унифицирана софтуерна платформа, която позволява безпроблемен обмен на данни между операторите на отделните терминали и пристанищната администрация

Капацитетът му е между 15 и 20 кораба според размера и товара. Корабите акостират на кей с дължина 3600 м., който разполага с 18 корабни места и 7 места за акостирание на превозващи контейнери плавателни съдове.

Наред с това има 11 места за акостирание на ро-ро плавателни съдове, снабдени с най-модерната технология, включително мобилни кранове, за да бъде обработван разположения на горната палуба товар. Максималния годишен капацитет на пристанището е 1.2 милиона TEU и 800 000 товарни камиони.

Пристанище Вуосаари има допълнителна логистична зона и бизнес парк с площ 75 хектара. Логистичният комплекс, покриващ 50 хектара, разполага с поточни терминали, модерни складове и голям брой зони и маршрути за транспорт, за да бъде обработен товарът, свален от плавателните съдове чрез пристанищните машини. Дизайнът на логистичната зона позволява бъдещото ѝ развитие и възможности за други дейности.

Бизнес парк

Схема 12. План-схема на пристанище Вуосаари



Допълнение към логистичния център на Вуосаари е Meriportti Business Park, разположен на 25 хектара (25,000 кв.м.) съвременен бизнес център, граничещ с живописно голф игрище и парк. Паркът има две обособени части - Distripark, който ще е индустриална, складова и разпределителна зона, и Морски бизнес парк, който включва офиси за търговските и транспортни фирми.



Сред големите фирми, които имат запазено място, са Арктическият център за навигационно проучване (Arctic Navigation Research Centre) и ABB Marine.

Пътнически терминал

Макар пристанището да е ориентирано основно като специализирано карго пристанище, на територията му е разположени и пътнически терминал (Hansa terminal) с площ около 2 000 кв.м и годишна натовареност около 500 000 пътници, идващи главно от фериботни линии и по-малки круизни кораби.

На територията на терминала е разположен паркинг, предназначен специално за пасажерите.



Терминалът е свързан с Бизнес парка посредством пешеходна връзка, а с жилищната част на Вуосаари, Хелзинското метро и жп гарата във Вуосаари - чрез автобусна линия (A78) и таксите. Терминалът се оперира от специализираното дружество за пасажерски превози Finnlines.¹³

Транспортни връзки

Пристанище Вуосаари е напълно интегрирано с пътната и жп мрежа на Финландия посредством директна връзка с Ring Road III и E79 и собствена жп линия с дължина 19 км, която стига до самите терминали.

Схема 13. Транспортни връзки на пристанище Вуосаари



Пътнотранспортните маршрути до пристанището са проектирани и изградени на възможно най-голяма отдалеченост от близките жилищни зони, за да минимизира нивата на шума, и предимно преминават през серия комплексни тунели. Входовете на пристанището разполагат с най-съвременните охранителни и митнически системи, за да осигурят

безпроблемно и ефективно обслужване и поток на трафика.

Сигурността на пристанище Вуосаари е строга, като се изискват пропуски за достъп до участъците с ограничен достъп. Входовете за автомобили разполагат със система за автоматично разпознаване (Recognition Plate System), като разрешителното е проверявано автоматично след преминаването на

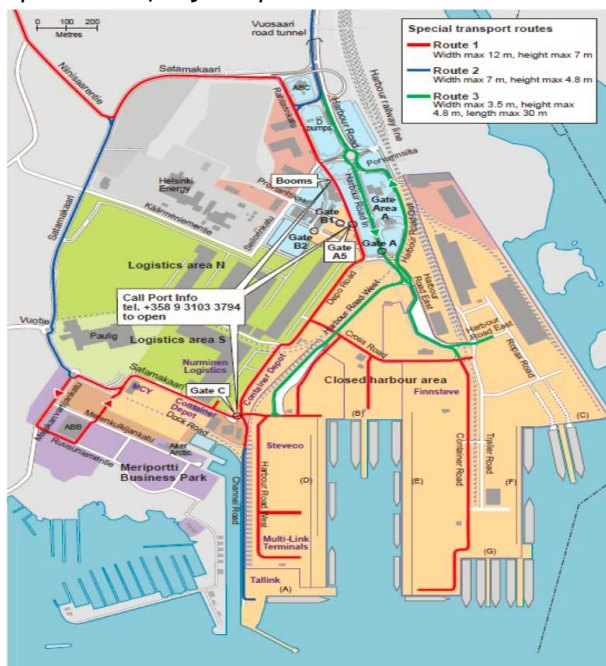
¹³ (<http://www.finnlines.com/>).



транспортния автомобил през устройство за снимково разпознаване. Модерната система за разпознаване проверява идентификационните данни на автомобила и на превозвания товар и позволява товарът да влиза в пристанищната зона без спиране, ако всичко е изрядно.

Вътрешна транспортна схема

Схема 14. Вътрешна транспортна схема на пристанище Вуосаари



На територията на пристанище Вуосаари за изградени три отделни специални транспортни маршрута, които се използват от операторите на терминалите, работещите в пристанището и посетителите. Връзката с пътническият терминал е осигурена посредством редовна автобуса линия (A78), която свързва пристанището директно с линията на Хелзинското метро. Също така има обособени няколко пешеходни зони, като частта от пристанището, в която се извършват товаро-разтоварни дейности е с ограничен достъп за външни лица посредством електронната пристанищна система.

Правна уредба и собственост на пристанищата във Финландия. Пристанище Хелзинки

Правна уредба на пристанищата и модели на развитие

Във Финландия са приети два нормативни акта за пристанищата: единият засяга общинските пристанищни заповеди и транспортни такси (955/1976 г.), а другият - частните търговски пристанища (1156/1994 г.), като и двата закона са с ограничено съдържание. Министерството на транспорта и комуникациите започна да модернизират финландските закони за пристанищата през 2008 г., с оглед уреждане на следните въпроси:

- създаване на частни обществени пристанища, подлежащи на лицензиране;
- обособяване на властническите операции;
- пристанища като общински предприятия;
- чуждестранни собственици и осъществяване на подкрепа при поддръжката;



- такси и принципи на ценообразуване;
- юрисдикция на пристанищните власти.

Пристанищата във Финландия по принцип са собственост на и се управляват от общините. Моделите на собственост върху финландските пристанища могат да бъдат класифицирани в четири основни категории:

- традиционния общински модел;
- модел на общинско предприятие;
- модел на общинско дружество;
- частен модел.

Независимо от титуляра на правото на собственост, пристанището трябва да изпълнява най-малко три функции:

- пристанището управлява и развива пристанищната територия (функция на собственика на терена). Това обхваща управление и развитие на пристанищните имоти, разработване и имплементиране на пристанищни политики и стратегии, надзор на мащабни инженерно-строителни работи, координация на пристанищния маркетинг и промоционални дейности, предоставяне и поддържане на фарватери, кейове и др. и предоставяне или осигуряване на пътен или железопътен достъп до пристанищните съоръжения.

- Втората функция включва превоза на стоки и пътници между сушата и водата.

- Регулаторната функция на пристанището покрива поддържането на контролната функция, управление трафика на плавателните съдове, налагане спазването на приложимите закони и подзаконови актове, разрешаване на пристанищните работи, защита интересите на потребителите срещу риска от образуване на монополи и контрол на естествените монополи.

Традиционен общински модел

Най-често срещаният модел на собственост върху финландските пристанища, особено върху сравнително малки вътрешни пристанища, все още е традиционният, при който пристанището е част от общината като неперсонифицирана бюджетна структура.

Към 2010 г. във Финландия съществуват около 30 традиционни общински пристанища, повечето от които са разположени на бреговете на финландските вътрешни езера. Има и няколко изключения като пристанището на Наантали, което е третото по големина морско пристанище във Финландия. Друг различен пример е Торньо, където градът е отдал под наем пристанищните операции като цяло на компанията „Оутокумпу“. Принципно традиционния модел на пристанище във Финландия е общинска собственост.

Модел на общинско предприятие



Моделът на общинското предприятие (ОП) се появява през 90-те, когато приватизацията започва да се разпростира до държавната и общинска собственост. Моделът на ОП цели да донесе ефективност, разходна отчетност и концепции на бизнес предприемачеството в публичните организации. Друг мотив е да се редуцира правителствената администрация и да се даде възможност за участие на частния сектор първо в предоставянето на услуги, а по-късно и във финансирането.

ОП е типичен модел на собственост за финландските морски пристанища и е начин да се организират общинските бизнес дейности. Той е самостоятелна част от общинската администрация и финанси. Пристанищата, които следват т. нар. „модел на общинско предприятие“ са самостоятелни единици от счетоводна гледна точка, на която общинският съвет е предоставил по-независим бюджетен статут от този на останалите функционални общински единици (като традиционните пристанища).

Модел на общинско търговско дружество

Моделът на общинско търговско дружество се разглежда като следваща фаза на развитие на ОП. Много от държавните предприятия са реструктурирани в държавни дружества в резултат на развитието и законодателството на ЕС. Това решение оказва ефект върху ОП, които са преобразувани в ОД, когато ОП има потенциал за добра възвръщаемост на инвестициите и е подготвено и компетентно да се конкурира с вътрешните частни играчи на пазара или на международно ниво.

ОД действат в съответствие с закон за ООД на Финландия (Limited Liability Companies Act) като всяко дружество с ограничена отговорност. Те осъществяват дейност като търговски предприятия и нямат обществени задължения като ОП и не получават правителствена или общинска финансова подкрепа, тъй като реализират печалба и осигуряват разумна възвръщаемост на записания капитал. Бизнес насоките, в които ОД оперират, обикновено са регулирани, но в същото време пазарите са отворени за конкуренция. ОД могат да развиват бизнес дейностите си, да вземат решения относно предлаганото от тях и ценообразуването, както и да избират своите клиенти според пазарната конюнктура. Някои ОД попадат под регулационен режим със специален акт, тъй като обикновено имат социално или национално значима роля, която изисква правителствен надзор.

Модел на частно пристанище

Във Финландия съществуват около 10 пристанища, които са собственост на частни компании и индустрии, най-големите от които са пристанището на Несте Ойл в Скьолдвик, Порвоо и Инкоо Шипинг ООД.

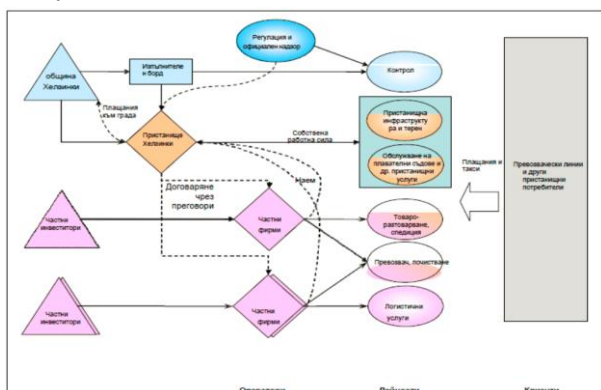


Пристанище Хелзинки

Пристанище Хелзинки функционира по модела на собствено общинско пристанище с отдаване под наем (landlord), което означава, че Пристанище Хелзинки носи отговорността за администрирането, координирането и оперативната насока на пристанищните дейности, а частните оператори предоставят товаро-разтоварни и логистични услуги.

Отношенията с операторите са уредени чрез дългосрочни договори за наем, които гарантират, че операторът ще вложи необходимите средства за закупуване на съоръженията и машините за извършване на пристанищните услуги. Силна страна на модела с предоставяне под наем се състои в това, че операторът изцяло контролира целия процес по обработката на товара, включително свързаната с това логистика и услуги.

Фигура 2. Модел на собственост и управление на пристанище Хелзинки



Моделът предоставя на операторите по-гъвкави възможности за развитие на товарообработката по начин, който да бъде в крак с развитието на конкуренцията и логистиката в полза на клиентите, тъй като те имат оперативната възможност да решават по какъв начин да поддържат и обновяват собствеността си, но в същото време са отговорни да поддържат определен капацитет и

качество, за да могат да извършват възложените им пристанищни услуги с необходимото качество съгласно уговореното в договора с пристанище Вуосаари.

Пристанище Вуосаари като част от пристанище Хелзинки

Пристанище Вуосаари е самостоятелна единица към Пристанище Хелзинки със следния модел на действие:

- Собствениците на кораби могат да възлагат предоставянето на услуги въз основа на конкурентно офериране, независимо от Пристанище Хелзинки.
- Пристанище Хелзинки действа като администратор на принципа на наемодателя, което налага пристанището да инвестира в инфраструктурата, да поддържа пристанищната територия и да администрира и отдава под наем терени на частни оператори.
- Усилията на частните оператори са концентрирани върху пристанищните съоръжения като кранове, терминали, машини, оборудване за обработка на товари и информационни системи, като пристанищните оператори са



собственици на значителна част от специализираната апаратура за извършване на пристанищните услуги (кранове, машини и др.).

Изграждане на пристанището

Основната рамка на сътрудничество за изграждането на пристанище Вуосаари е между финландската държава и община Хелзинки като собственик на Пристанище Хелзинки. Двете страни подписват договор за сътрудничество, в който определят задълженията на отделните участници в изграждането на пристанището и прилежащата му инфраструктура. Поради своята комплексност, общината и държавата постигат споразумение дейностите по изграждането на пристанище Вуосаари са разделени на два отделни проекта:

- Проект Vuoli, чрез който се изграждат транспортните връзки между пристанището и близката суша, както и между пристанището и останалите част на Пристанище Хелзинки. В осъществяването на този проект участие вземат държавните Автомобилна и ЖП компании и държавната Агенция за морска администрация, които поемат 50% от разходите. Останалите 50% се осигуряват от Пристанище Хелзинки посредством заем от Европейската инвестиционна банка.

- Проект VUOSA, чрез който се изгражда самата територия на пристанището и логистичната зона. Проектът се финансира изцяло от Пристанище Хелзинки.

С координационна цел е създаден специален Мониторингов комитет, който координира изпълнението на двата проекта, тъй като по тях се изпълняват и няколко общи дейности: осигуряване на комуникационна свързаност; оценка на въздействието върху околната среда; транспортиране на земни маси; временни пътища.





Изпълнението на двата големи проекта е възложено с близо 70 различни договора по реда на обществените поръчки, като повече от половината процедури са спечелени от държавни/общински предприятия и търговски дружества. Първоначалният графика за изпълнение е спазен и не е допуснато общо забавяне, макар част от дейностите да са изпълнени с малка забава.

Преди започване на строителството, края на 2002 г.



След приключване на строителните дейности, края на 2008 г.



Инвестиция

Общата стойност на дейностите по изграждането, въвеждането в експлоатация и функционална готовност пристанището по данни от 2009 г. се изчисляват на 700 милиона евро (400 от тях са осигурени от Пристанище Хелсинки, 200 милиона от Европейската инвестиционна банка под формата на държавен и общински заем и 100 милиона от държавните власти). Отделно, в изграждането на Бизнес парка и прилежащата му инфраструктура са инвестирани около 400 милиона евро частни средства.

Стопанска дейност на пристанище Хелсинки

Пристанище Хелсинки е основното пристанище за международна търговия и най-натовареното пътническо пристанище във Финландия. Пристанището е специализирано в предоставянето на карго услуги на финландски компании, занимаващи се с международна търговия. Силните страни на Хелсинкското пристанище са редовният и постоянен корабен трафик, комбинирани с ефективни товаро-разтоварни операции. Най-важните партньори са превозваческите линии и пристанищните оператори, превозвачите и спедитори, както и различни власти.

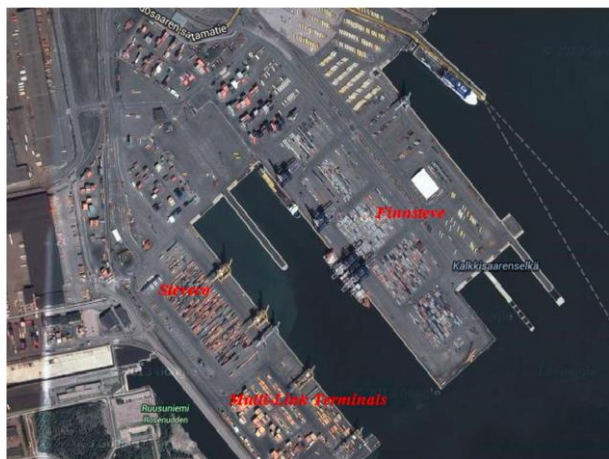
Трафикът на товари в пристанище Хелсинки се състои основно от финландски външнотърговски внос и износ. Ядрото на трафика на товари са стоки, транспортирани в контейнери, тирове, ремаркета и други подобни.



Стойността на трафика на товари на Хелзинкското пристанище представлява около една трета от стойността на цялата финландска външна търговия и две пети от финландски външна търговия по вода. Пристанище Хелзинки има положителна оперативна печалба и нетен резултат за всички разглеждани години, въпреки големите инвестиции, направени в пристанище Вуосаари. Хелзинки получи компенсация от общината за всички години, което оказва влияние върху нетния резултат на пристанището. За периода на строителство на пристанище Вуосаари размерът на инвестициите надхвърля този на нетните продажби, но нетният резултат остава позитивен дори през периода на спрени инвестиции.

Пристанищни оператори

Още в процеса на планиране на капацитета на пристанището, съобразно избраната концепция са проведени преговори с най-големите скандинавски пристанищни оператори. В резултат на преговорите са постигнати споразумения за дългосрочен наем с три компании, които да получат ексклузивни права да оперират новите мощности във Вуосаари - Finnsteve Oy, Stevesco Oy и Multi-Link Terminals Oy, като всеки оператор експлоатира свой собствени терминал. Всяка една от компаниите поема задължения да направи значителни инвестиции в закупуването на товарно оборудване, сгради и системи съобразно изискванията на високотехнологичните пристанищни услуги, планирани да бъдат предоставяни във Вуосаари.



Така например Finnsteve Oy прави първоначална инвестиция от близо 100 милиона евро, основно в различна кранова техника и друго оборудване, както и в системите за сигурност на пристанището, IT системата за обмен на данни и други т.нар superstructures. Пристанище Хелзинки осигурява основната инфраструктура - кейове, складова площ, пътища, комуникации и др.

Перспективи за развитие

През 2012 г. Пристанище Хелзинки приема Стратегия за развитие до 2022 г. със следните основни цели:

- оценка на ръста на бъдещите обеми трафик и преценка на бъдещите нужди на клиентите;
- определяне на възможностите за развитието на различни пристанищни територии. Изследването обхваща терминалите, местата за паркиране, местата



за акостиране (корабни места), корабен маршрут и пътнотранспортни връзки в сътрудничество с Отдела по градско планиране (City Planning Department);

- изготвяне на план и предложение за местата, където ще се обработва трафикът, и за начина им на развитие, без това да налага ограничения на растежа, който да предоставя на всички превозвачи еднакви възможности за развитие на бизнес операциите им формулиране на приблизителен инвестиционен план за десетгодишен период (развитие на западното пристанище);

- определяне необходимостта от външни партньори (като Отдела по градско планиране, корабни линии, пътна мрежа, друга външна инфраструктура);

- формулиране на насоки и условия, в рамките на които корабните линии могат да развият свои собствени дейности.

Предвижданията на стратегията за пристанище Вуосаари за пътническия терминал са следните:

- осем кораба посещават пристанището на ден, със средно 1 200 пътника; към края на 2012 г. пристанището приема годишно около 500,000 пътника, т.е. около 5% от обема трафик на пристанище Хелзинки;

- капацитетът за пътнически трафик почти изцяло се оползотворява. Причините за това са капацитетът на терминала и затрудненият достъп през пристанищната територия, доминирана от товарен трафик;

- преобразуването на пристанище Вуосаари в пътническо пристанище ще изисква значителни инвестиции и редуциране капацитета за товарен трафик. За момента подобна трансформация не е наложителна, като преоценка ще бъде направена след 2016 г.

По мнението на Консултанта изграждането и оперирането на пристанище Вуосаари представлява успешен модел, относим към дейностите по Проекта с оглед на следните обстоятелства:

- пристанището е изцяло реализирано от публичните власти върху имот - публична собственост (landlord модел), който е бил сериозно замърсен и нефункциониращ за повече от 30 години, като е намерен начин държавните и общинските органи да обединят своите усилия за изграждането не само на пристанищната територия, но и на цялата инфраструктура, която свързва пристанищния комплекс с градската територия на квартал Вуосаари (самостоятелна жп линия, собствена пътна артерия, свързана с главната пътна мрежа, свързаност с останалите пристанища в района на Хелзинки);

- макар пристанището да е за извършване на карго дейности, е реализиран и пътнически терминал, сравним по площ с морската гара в Бургас, който успява да обслужва около 500 000 пътници годишно.



- Терминалът е свързан с градската част посредством автобусна линия и предлага удобни връзки с метрото, жп, автомобилния и въздушния транспорт на град Хелзинки;
- реализиран е модел, при който е намерен начин стратегически частни инвеститори (дружества с дългогодишен опит в пристанищните карго услуги) да направят дългосрочни инвестиции на значителна стойност в оборудване и механизация, необходими за осъществяването на пристанищните услуги, без да е необходимо да получат вещни права или концесия върху територията, като пристанището предоставя само основната инфраструктура - кейове, логистични площи, транспортни връзки, свързаност с техническата инфраструктура и електронната система за сигурност и управление на процесите в пристанището, която гарантира свободния обмен на данни и възможността пристанищната администрация да извършва мониторинг върху извършваните пристанищни услуги;
- пристанищните услуги се извършват изцяло от частни оператори под надзора на общинското дружество Пристанище Хелзинки и държавната морска администрация. Предоставянето на услугите и тяхното качество се гарантира от сключените дългосрочни договори за наем между пристанище Вуосаари (като самостоятелна стопанска структура към Пристанище Хелзинки) и пристанищните оператори;
- пристанище Вуосаари е изцяло интегрирано с градската среда, като е изграден бизнес парк и зелени площи, които на практика служат като своеобразна буферна зона и не позволяват дейността на пристанището да оказва съществено негативно въздействие върху природата и градската среда.

Място	ПРИСТАНИЩЕ СОЛУН, ГЪРЦИЯ ¹⁴
Тема	Развитие на пристанище Солун



Пристанище Солун е многофункционално пристанище за обществен транспорт с международно значение. Пристанището е изградено в сегашния си вид основно в началото на 20-ти век като пристанище за превоз на товари и пътници. Пристанището е естественият излаз на икономическа дейност за страните

¹⁴ Източник: Проучване на добри практики, ОПТ 2007 -2013, ДППИ



от региона и Северна Гърция и обслужва растящите нужди на тези страни за износ и внос на суровини, продукти за потребителите и оборудване.

Територия на пристанището Пристанище Солун служи за превоз на всякакъв вид товари (генерален, течен или насипен товар, контейнери) и пътници (пътнически превози и круизи). На територията на пристанище Солун са разположени следните основни зони:

- Зона на пътнически превози, обществен достъп, офис и търговски сгради (Пирс 1 и Пирс 2);
- Зона за контейнери (Пирс 3 и Пирс 4);
- Зона за насипни товари (Пирс 5 и Пирс 6), част от Свободната зона (Free zone);
- Терминал за нефт и газ (Пирс 5 и Пирс 6), част от Свободната зона.

Сухоземната пристанищна зона на пристанище Солун обхваща терен от около 1,550,000 кв.м и се разпростира на дължина от около 3,500 м, разполага с общо 6,200 м. 6 кея, кейови места с нетна дълбочина до 12 м, административни и технически сгради, складове, депа, специално оборудване и други инсталации.

Терминал за контейнери

Терминалът за контейнери на пристанището разполага със складови площи от 350,000 кв.м. и складов капацитет за 4,696 TEU в наземни слотове. Заради стратегическото си разположение пристанището се рекламира както като транзитно, така и като крайно пристанище. Функцията му като транзитно пристанище се подпомага от отличните пътни и железопътни връзки, чрез които ефикасно могат да се предоставят услуги „от врата до врата“ в по-широк регион, обхващащ Бяло море, Балканския полуостров, Черно море и дестинации в Турция.

Понастоящем пристанище Солун е второто по капацитет в Гърция пристанище за обработка на контейнери и се очаква значимостта му да нараства съществено през следващите десет години, наред с бързата икономическа експанзия в Черно море. Поради ясно изразения международен профил на пристанището бъдещото инфраструктурно планиране със сигурност ще има положителен резултат.

Сградата на терминала за контейнери е най-новия обект на ThPA SA. Проектирана е и оперира според най-съвременните технологии и оборудване за обработка на контейнери. Разположена е на 6-ти Кей, кейово място 26, има дължина от 600 м и може да приема акостиращи кораби с газене до 12 м. Вътрешното работно пространство се разпростира на над 200,000 кв.м, конфигурирано по начин, позволяващ обработката на получаваните и доставяни контейнери.



Частта на пристанището извън терминала за контейнери е предназначена за конвенционални товари, обслужвана е от кейове № 1-24 и покрива терен от около 1,070,000 кв.м. и общо 5 кея. Пристанището за конвенционални товари е разделено на Свободна зона (кейове от № 15 до № 24), през която се осъществява трансферът на товари от трети страни, и останалата част (кейове от № 1 до № 14), която обслужва товари от страни- членки на ЕС. Паралелно до и в границите на пристанището за конвенционални товари, както и извън границите на Свободната зона, акостират пътническите кораби, обслужващи пътническия трафик, преминаващ през пристанище „Солун“.

Товарен терминал

Товарният терминал разполага с обща складова площ от 1,000,000 кв.м и е специализиран в обработката на широк кръг товари - метални изделия, руди, химически продукти (хлороформ, асфалт, химикали, минерални масла), генерални товари, дърво, наливни и насипни товари и хранителни продукти. Терминалът служи и като основен център за претоварване в региона на Бяло море и Черно море и се използва от други страни на Балканския полуостров като Сърбия, Македония, Албания и Черна гора.

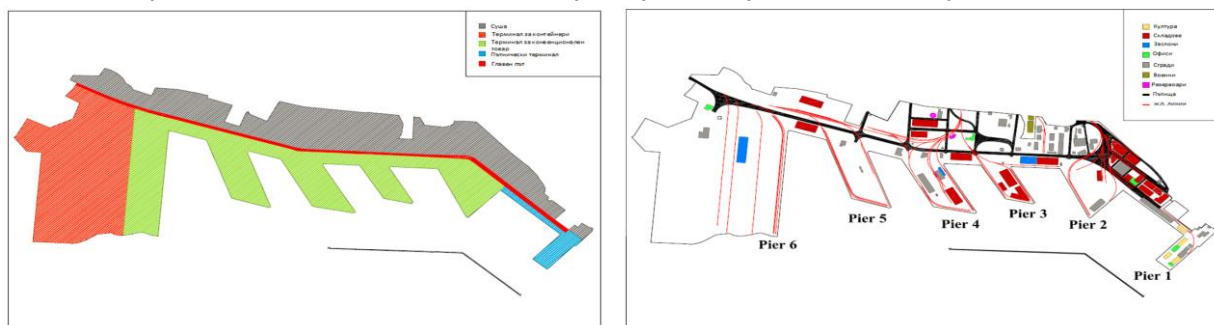
Терминал за нефт и газ

Терминалът за нефт и газ има общ капацитет за складиране от 500,000 т3 и през него преминава годишен трафик от 9,000,000 тона.

Пътнически терминал

Пристанище Солун има един от най-големите пътнически терминали в басейна на Бяло море. През 2007 г. е обработил около 162,731 пътника и наскоро е подобрен, тъй като Солун се превръща в голямо туристическо пристанище за круизи в Източното Средиземноморие.

Схема 15. Предназначение на отделните територии на пристанище Солун



Транспортна свързаност

Предимство на пристанището е разположението му в зона на пресичане на сухоземни транспортни мрежи:



- Юг-запад чрез Егнация Одос (автомагистрала А2), свързващ Турция с южното крайбрежие на Гърция на Адриатическо море;
- Север-юг чрез автомагистрала РАТНЕ;
- Достъп до Паневропейски коридори IV и X.

Освен това пристанище Солун се намира на 16 км от международното летище „Македония“ и на 1 км от жп гарата.

Привлекателността на пристанище Солун за инвеститорите рязко се е повишила след приключването на работите по Егнация Одос през 2009 г. - автомагистрала, преминаваща през Северна Гърция и предоставяща стратегическа 670 километрова пътна връзка с Адриатическо море и Западна Европа.

Схема 16. Основни пътни и жп артерии около района на пристанището



Автомагистрала А2 установява първокласни директни връзки между три от четирите пристанища в Северна Гърция и е достъпно от пристанище Волос през основната автомагистрала на Северна/Южна Гърция. Всички съседни държави ще извлекат полза, като най-облагодетелствани ще бъдат Турция, България и Македония.

Ползите за Македония имат повече или по-малко вътрешен характер, България и Турция имат много по-широк пазарен обхват благодарение на добрия си достъп до близката суша.

Пристанище Солун е свързано с транспортната инфраструктура в района посредством следните транспортни връзки: две независими връзки с националната пътна мрежа (през Вход 11 посредством път и Вход 16 посредством мост); връзка с железопътната инфраструктура посредством изградена жп връзка.

Състояние на вътрешната пътна и жп инфраструктура

Пътна инфраструктура

Централния път на пристанището, който започва от Кей 1 на изток от пътническият терминал и продължава на запад успоредно с крайбрежието до Вход 16 при разширението на Кей 6. Пътят е с голяма ширина, достигаща в някои точки до 20 м. Перпендикулярно на централния път има няколко други потесни пътища с достатъчна ширина за съответния трафик, водещи до входовете. Паралелно на централния път и от страната на града има и други по-малки обслужващи пътища за прилежащите сгради и складове.



Железопътна инфраструктура

Железопътната мрежа обхваща всички Кейове. Това е типичен пример за изложение на пристанище от стар стил. Линиите са много стари (изградени са в началото на века) и части от тях вече не се използват (части на Кей 1 и зад пътническия терминал). Използват се връзките с Кейове 3, 4 и 6, Кей 2 също има жп връзка, която на практика не се използва. Състоянието на жп мрежата не е много добро, тъй като за поддръжката на линиите отговаря OSE (еквивалентно на НКЖИ държавно предприятие), което е в тежко финансово положение през последните 10 години. Това положение е присъщо за остарялата концепция за пристанището, при която всеки Кей е трябвало да бъде свързан с жп линия. По данни от отчетите на пристанището остарялата жп мрежа и прекалената ѝ разпръснатост из цялото пристанище създават проблеми и се обмисля вариантите поддръжката да бъде прехвърлена на Пристанищната власт и част от линиите да бъдат закрити и демонтирани.

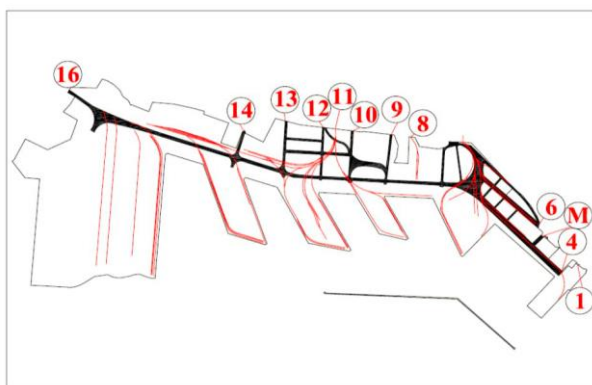
Входове на пристанището

Входовете на пристанището са разположени по цялото му протежение. Съществуващите към момента входове са Централният вход (М), Входове 1, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, и 16.

В момента основно използваните външни входове са само 4 входа:

Вход 1 се използва от пешеходци или коли и обслужва основно културните услуги, предоставяни на Кей 1, основните офиси на ThPA SA, офиса на капитана на пристанището и пътническия терминал.

Схема 17. Пътна инфраструктура на пристанището с отбелязани Входове (червена линия - жп, черна линия - път)



Вход 6 се намира до централния вход и основно обслужва паркингът, разположен непосредствено до оградата на пристанището между складове 14 и 11.

Вход 11 е напълно „търговски“. Той има стратегическо място в пристанището, тъй като е разположен в неговата средна част и непосредствено до Свободната зона. Той обслужва пътния и жп трафик и има ширина от около 12 м.

Вход 16 е най-западният вход на пристанището и е с важно значение, тъй като свързва чрез мост пристанището с националната пътна мрежа и с околновръстния път на Солун. Използва се най-вече за транспорт на товари и е много ефективен. Мостът, който свързва Терминал 16 с Националния път и с



Околновръстният път на Солун все още не е напълно изграден. Първоначалният план е да се изгради мост-близнак, паралелен на съществуващия, за да се осигури двулентов трафик и в двете посоки. В момента е налице само първата част от моста (еднолентов трафик и в двете посоки) и то не в пълната си дължина.

Пътнически терминал

Пътническият терминал е разположен в източната част на пристанището. Сградата, в която се помещава пътническият терминал е най-характерната за пристанището и е построена от известния архитект Модiano. Сградата е в непосредствена близост до кейови места 4, 5 и 6.

Схема 18. Изглед на пътническия терминал



Всички тези кейове плюс кей 9 се използват за акостирането на големи круизни кораби и на по-малки, превозващи пътници до близките острови и Халкидики. Буксировъчни лодки също акостират в този район, защитен от вълните посредством вълнолом. Кейови места 1, 2 и 3 се използват за акостирането на по-малки пътнически плавателни съдове.

Пътна мрежа

Целият район на пътническия терминал е асфалтиран. Достъпът до пътническия терминал от града е лесен и се осъществява през вход 1. В долния край на Пирс 1 и на север от главната сграда (сграда 4) са разположени два паркинга.

ЖП мрежа

Въпреки че пътническият терминал е снабден с железопътна връзка, тя не се използва. Разположена е в задната част на сградата на пътническия терминал, успоредно на Пирс 1 и стига до Пирс 2.

Зона за обществен достъп в рамките на пътническия терминал

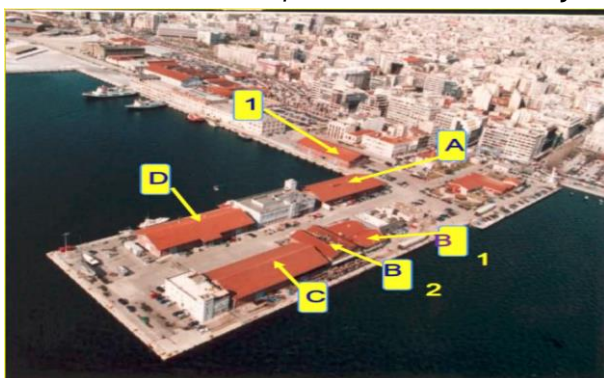
Зоната за обществен достъп на пристанище Солун е разположена в най-старата част от пристанището - Пирс 1, Док А. Първоначално Док А е използван главно за административни цели, но в края на 90-те след предоставянето на исторически сгради-складове на културни институции и музеи, същият се превръща в зона за културни и рекреационни нужди, запазвайки спомени и



сведения за извършваните в миналото дейности в тези сгради (напр. старата помпена станция).

Док А се отличава с група сгради, смятани за ценно културно наследство, традиционни постройки, характерни за различни епохи и архитектурни стилове, неразривно свързани една с друга, но основно представляващи част от историята на града.

Схема 19. Зона за обществен достъп в Солун



Док А е определен за исторически обект със Закон 7779/1994 г., Закон 4589/1996 г. и Закон 6405/2001 г., а сградите на Складове 1, А, В, С и D са обявени със същите закони за защитени чрез въвеждането на определени условия и ограничения за дейностите, които могат да се извършват в тях.

Понастоящем функциите на сградите са следните:

- Склад А (първи етаж) - Музей на киното
- Склад А (втори етаж) - Музей на фотографията
- Склад В1 - Музей на съвременното изкуство
- Сграда В2 - бар и ресторант
- Сграда С - мултифункционална зала за културни събития
- Сграда D - 2 амфитеатъра с по 260 места
- Сграда 1 - 2 амфитеатъра с по 245 места всеки

Реконструкцията на Док А започва през 2011 г. въз основа на изготвена концепция, одобрена от гръцката държава и ThPA S.A. като Пристанищна власт. Строителните дейности за разделени на два етапа и общо отнемат около 12 месеца.

Територията преди реконструкцията (2010)



След реконструкцията (2011)





Реновираните сгради се използват целогодишно за разнообразни местни и международни културни събития, като привличат голям брой посетители и туристи. Сградите се управляват и стопанисват от ThPA S.A. съвместно с община Солун, Министерството на културата и редица неправителствени културни организации.

Модел на управление и оперативна дейност

Пристанищна власт

Пристанище Солун се експлоатира и управлява от публичното акционерно дружество ThPA S.A., което изпълнява функциите на типична пристанищна власт (Port Authority) като едновременно поддържа пристанищната инфраструктура и използва същата за извършване на пристанищни услуги и други стопански дейности. Правата на дружеството се простират върху цялата територия, като единствено част от съоръженията в Свободната зона за товаро-разтоварни дейности на нефт и нефтопродукти са частна собственост.

ThPA S.A. е административно и икономически независимо акционерно дружество в обществен интерес, упражняващо дейността си съобразно изискванията на конкурентния пазар на пристанищни услуги. Създадено е през 1999 г. чрез преобразуването на публичноправния субект „Пристанищни власти Солун“ в акционерно дружество. Дружеството е под надзора на Министерството на икономиката, конкуренцията и морските въпроси.

Капитал и акционерно участие

Акционерният капитал на ThPA SA възлиза на 30,240,000 милиона евро, разделен на 10,080,000 номинални акции, всяка от които на стойност 3 евро. В акционерния капитал няма акции, които да не представляват активи на Дружеството или права за придобиване на облигации. С решение на Общото събрание на акционерите от 22.06.2001 г. акциите на ThPA SA на листвани на Основния пазар на Атинската фондова борса. От общия брой на дружествените акции са продадени чрез публично предлагане 2,520,000 акции на гръцката държава (25% от всички активи), 120,000 акции от които са прехвърлени с непублично предлагане на служители/работници на Дружеството.

През 2012 г. процентът на дела на гръцката държава от капитала на Дружеството е консолидиран в държавното дружество Hellenic Republic Asset Development Fund с цел бъдещата приватизация на държавното участие. Така настоящото разпределение на акционерното участие е следното: Гръцката държава чрез Hellenic Republic Asset Development Fund (HRADF SA) - 74.26%; Частни инвеститори - 25.74%.



Управителни органи

Дружеството се управлява от Съвет на директорите и от изпълнителен директор, който представлява дружеството пред трети лица. Съветът на директорите се състои от 11 члена, чийто мандат е 5 г. Общото събрание на акционерите избира седем от 11-те члена, сред които и главния изпълнителен директор, а останалите 4, които дори ако не са акционери, имат право да назначават членове на Борда на директорите, се определят по следния начин:

- двама члена могат да бъдат назначени като представители от наетите в дружеството лица. Тези представители идват от двата основни работнически синдикати - на служителите и на докерите;
- един член се назначава от Икономическата и социална комисия към дружеството и идва от органи, свързани с дейностите на Дружеството;
- един член представлява община Солун.

Предмет на дейност

Предоставяне на пристанищни услуги по акостиране на кораби и обработката на пристигащи или заминаващи товари и пътници; изграждане, организация и експлоатация на цялата пристанищна инфраструктура; поемането на всяка свързана с пристанищната работа дейност, както и на всяка друга търговска, индустриална, петролна и бизнес дейност, включително най-вече туризма, културни и риболовни мероприятия, както и планирането и организацията на пристанищни услуги; всяко друго правомощие, предоставено на ThPA SA.

Права върху територията: Предоставена концесия

Активи, основен бизнес и клиенти на ThPA SA

ThPA е разработило една от най-модерните мрежи за дигитална комуникация чрез инсталирането на оптичен кабел за създаването на „гръбнак“. Общата дължина на оптичния кабел е над 75 км. Използваните специални софтуерни приложения на обща стойност покриват голяма част от пристанищните дейности, особено при финансовите услуги, обработката на статистически данни, управлението на човешки ресурси, поддръжката, организацията и управлението на документи и управлението на терминала за контейнери. Основните стопански дейности на ThPA SA са: предоставяне на пристанищни услуги - акостиране на кораби, товарене и разтоварване, обработка и складиране на товар, предоставяне на други пристанищни услуги (вода, електричество, телефонни връзки, приемане и обработване на отпадъци и т.н.), обслужването на пътническия трафик (до брега и круизен) и експлоатацията на територии за културни и други функции. Дружеството има активна дейност в сектора на съпътстващите и свързаните с транспортирането



дейности и дейностите на туристическите агенции. Естеството на неговата дейност е такова, че тя е ограничена само на територията на Гърция, независимо от това, че неговата клиентела включва международни компании, като същевременно дружеството не извършва друга търговска или индустриална дейност извън предоставянето на услуги на територията на пристанище Солун.

Клиенти на пристанище Солун

Основните клиенти на Дружеството са индустрии, превозвачи, фирми за трансфер на контейнери и спедитори, а продажбите се насърчават:

- чрез система от сътрудничащи си превозвачи, представляващи трети лица (фирми, занимаващи се с трансфера на контейнери, търговия със зърнени култури, минерали, стоманени индустрии и т.н.)
- чрез директен контакт и преговори между представителите на клиентите и ThPA SA.

Обслужваната от пристанище „Солун“ понастоящем географска територия обхваща:

- гръцките административно-териториални области Македония, Тракия и част от Тесалия;
- Бивша Югославска Република Македония, Югозападна България и Южна Сърбия;
- черноморските страни от бившия СССР.

Възможността за привличане на товарите, които в момента се обработват от пристанищата на Александруполис, Кавала, Ставрос, Северна Мудания и Волос е ограничена, докато конкуренцията при групирането на контейнери е слаба, тъй като нито едно друго пристанище в Северна Гърция няма на разположение средствата, необходими за обработката на контейнери. Предвижда се пристанищата на Александруполис и Кавала да заемат малък пазарен дял след реализацията на техните планове. Включването в зоната на влияние на пристанище Солун на територии от Северна България, Централна Сърбия, Румъния и Албания се счита за трудно постижимо с оглед настоящата оперативна форма на ThPA SA (регулаторна рамка граничеща по същество с тази на публичния сектор), както и поради по-нататъшно бързо развитие на местни пристанища в тези територии чрез използването на частно финансиране.

Цели и стратегии за бъдещо развитие

Стратегията на ThPA има за цел да увеличи активите на акционерите си наред с изпълнението на задълженията си като дружество в обществен интерес:



- запазване значимостта (доминиращата позиция) на пристанището в неговия регион и определянето му като основно пристанище за Балканския полуостров;

- налагане ролята му в Източно Средиземно море като център за комбиниран транспорт и еволюцията му в транзитна точка и важен регионален пристанищен портал за югоизточните европейски пазари, за които обработката на контейнери при транзита ще заема основен дял.

За постигането им дружеството се стреми:

- да подсили конкурентната си позиция чрез подобряване ефективността си и приемането на атрактивна ценова политика;

- да увеличи приходната част чрез подобряване на оперативния марж, привличането на товари, намаляване на разходите и предоставяне на нови интегрирани пристанищни логистични услуги, ориентирани към логистични услуги за трети страни (3PL);

- да подобри качеството на предоставяните услуги чрез инвестиционната си програма, както и модернизирането и разширяването на пристанищната инфраструктура и пристанищните съоръжения, квалификацията на персонала и подобряване и разширяване на технологичната инфраструктура, използвайки съвременни софтуерни пакети и разработвайки специализирани компютърни приложения;

- да продължи да развива терминала за контейнери.

Пристанище Солун представява успешен модел на балканско пристанище, относим към Проекта тъй като:

- пристанището се стопанисва от типична port authority (под формата на акционерното дружество ThPA), която комбинира функциите на ДППИ и Пристанищния оператор и се контролира от държавен инвестиционен фонд;

- намерен е модел дружеството да получи дългосрочни права върху територията на пристанището (концесия за 50 г.) и в същото време собствеността да остане публична държавна, като бъдат привлечени и частни инвеститори чрез листване на миноритарен пакет акции (25%) на фондовата борса за свободна търговия;

- пристанището се е развило като мултифункционално, като паралелно са развивани както неговата карго функция и свободна зона, така и терминал за пасажерски транспорт с възможност за обслужване на около 400 000 хиляди пътници годишно (редовни каботажни и круизни линии);

- поради характера на собствеността и регулациите върху дейността на ThPA, пристанищната инфраструктура не се намира в много добро функционално състояние, като въпросът се усложнява и от тежкото икономическо положение на гръцката държава през последните години.



Въпреки това ThPA е приело инвестиционна програма за подобряване на състоянието, която ще се реализира както със собствени средства, така и с привлечено дългово финансиране;

- независимо от тежките икономически условия, е намерен начин за превръщането на нефункциониращите стари складове, разположени на територията на пътническия терминал, в модерна зона за обществен достъп с културно-битови функции (музей, кино, амфитеатри, изложбени зали, ресторант и др.) и съпътстващо облагородяване (озеленяване, осветлени и др.). За целта ThPA е обединило своите усилия с държавните и общинските власти, както и редица неправителствени организации, като изградените модерни сгради се стопанисват от ThPA, но се ползват от държавата, общината и други публични и частни субекти за организиране на целогодишни културни мероприятия, които привличат голям брой жители и туристи.

Място	ПРИСТАНИЩЕ ХЕЛЗИНБОРГ, ШВЕЦИЯ ¹⁵
Тема	Проект за интермодален терминал



Пристанище Хелзинборг е второто по големина пристанище за контейнери в Швеция и трето по претоварене в страната с оглед обработваното количество стоки. Също така е от важно значение за превоза на малотрайни хранителни продукти към южна Швеция и областта около Стокхолм.

Пристанището отбелязва високи темпове на растеж и в скоро време ще достигне обемите отпреди пускането на моста Öresund. Поради редовната фериботна връзка с Хелзингбор в Дания, както и връзката с автомагистрала Е4 и Е6, Хелзинборг се е превърнал в средище на логистични и транспортни компании. DHL, Schenker и TNT имат офиси в района наред с други компании. Превозването и обработването на контейнери в пристанище Хелзинборг оказва значително влияние върху конкурентоспособността на област Хелзинборг като логистичен възел. Между 2000 и 2008 г. обработването на контейнери е нараснало с около 60% и това превръща Хелзинборг в трето по големина пристанище за контейнери в Скандинавия, след Гьотеборг и Аархус (последното е в Дания).

През 2005 г. пристанище Хелзинборг изгради интермодален терминал с 35 влака тип шатъл, отпътуващи седмично към различни точки в Швеция,

¹⁵ Източник: Проучване на добри практики, ОПТ 2007 -2013, ДППИ



Норвегия и Европа. Други компании планират да открият свои терминал за интермодален превоз в Хелзинборг. Целта е терминалът да се превърне в терминал с портални кранове с капацитет от 100.000 единици на година.

Допълнително ще бъдат изградени 8000 м² естакади (cross-dock) за осигуряване по-добри транспортни възможности за устойчиви и ефективни товарни превози.

Към момента Хелзинборг се явява логистичен възел за стоки до и от южна и източна Европа и Скандинавия. Пристанището е голям център за претоварване на контейнери за Хамбург, Бремерхафен, Антверпен, Ротердам и Британските острови. Престой имат и съдове от Балтийските републики, Полша и Русия. От интермодалния терминал пътуват редовни пътнически влакове за Стокхолм, Gävle, Luleå, Umeå, Göteborg, Älmhult, Borlänge, Norrköping, Södertälje, Skellefteå и Nässjö. Седмично от и за Хелзинборг пристигат и заминават общо 52 товарни влакове.

Проект за интермодален терминал

През 1980 г. е прието решение за създаване на централен терминал за всички видове обществен транспорт в Хелзинборг, непосредствено до пристанището. 'Knutpunkten' (Възелът) улеснява бързите и директни връзки между фериботите и останалите средства за обществен транспорт. Възелът се намира само на 4 км от град Хелзингбор, от другата страна на пролива Öresund. С откриването на моста над Öresund през 2000г., движението на фериботи бележи спад до 2 милиона пътници на година, като тенденцията се запазва и с пускането в действие на тунела при град Малмьо през декември 2010г.

По-рано различните фериботни компании са използвали различни кейове в близост до Възела, което затруднява придвижването на пътници до фериботите. Железопътният транспорт е бил усложнен предвид съществуването на две жп гари в съседство една до друга. Гарата до ферибота обслужва вътрешно регионалните влакове от Стокхолм и Гьотенбург, пристигащи до фериботите за Дания, а старата железопътна гара обслужва трафика в региона на южната част на Skåne.

Централният пътнически възел на Хелзинборг е построен през 1991 г. и служи за връзка между фериботи, национални, регионални влакови и вътрешни автобусни линии - национални, регионални и местни, в центъра на Хелзинборг, като предлага и богат избор от магазини, ресторанти, офиси и хотел, привличайки хиляди хора ежедневно. Железопътната гара до ферибота и фериботният терминал за влакове са преместени през 2000 г. след пускането на моста Öresund.

Ползването на обществен транспорт отбелязва значителен ръст с откриването на Възела, като очакванията са за удвояване до 2020 г. Железопътният превоз измества фериботния, като се е увеличил три пъти от



пускането на Възела и продължава да нараства с около 200,000 пътници годишно. Автобусният превоз бележи ръст от около 50% от 1995 до 2009 г., когато около 15,000 пътници пристигат или заминават с местни и регионални автобуси, а по тези от националната мрежа пътниците са 30,000. Централният обществен транспорт на Хелзинборг е твърде комплексен. Влаковите линии са под земята, местните, регионални и национални автобуси тръгват от наземно ниво, а паркингите за автомобили са разположени на нива две и три. Заминаващите пътници тръгват от третия етаж. Местата за паркиране на велосипеди са разположени непосредствено пред главния вход на Възела. Разписанието на заминаващите линии се изписва на екрани в цялата сграда. Навигацията вътре в сградата е лесна и логична поради откритите и видими места край главната ос и системата от упътвания. Прехвърлянето по етажи и различни видове транспорт се осъществява чрез ескалатори и асансьори.

Реализацията на проекта за интермодален терминал Възела (Knutpunkten) е резултат от сътрудничеството между редица заинтересовани страни:

- Градска Община Хелзинборг
- Banverket (отговорният орган за железопътния трафик в Швеция)
- Region Skane (отговарящ за регионалното развитие на район Skane)
- Skanetrafiken (Регионално дружество за обществен транспорт в Skane)
- Пристанище Хелзинборг АВ (управляващо пристанището)
- Scandlines and HH Ferries (фериботни дружества)
- Nordic Land (собственик и управляващ търговските площи, а също и собственик на 8% от обществените паркоместа в Knutpunkten)
- Wihlborgs Fastigheter AB (собственик на имоти и останалата част от обществените съоръжения за паркиране, както и на две трети от паркинга в автобусния терминал)
- Fastighets AB Ankaret (собственик на бизнес сградата в терминал 3 и паркоместата в автобусния терминал)

Възелът Knutpunkten показва, че поэтапното планиране, сътрудничество и непрестанно внимание могат да променят предпочитания избор на транспортни средства и изискванията за модерни съоръжения.

Фактори на успеха

Успехът на проекта за интермодален терминал се дължи на комбинация от следните фактори:

- Съдружие на добра воля между частни и публични заинтересовани страни;
- Съдружие на добра воля между двата оператора на фериботи;
- Промяна на маршрута на жп трасето до новия терминал;



- Промяна на маршрута на националните, регионални и местни автобусни линии до новия терминал;
- Велосипедни съоръжения на терминала;
- Паркинг за автомобили на терминала;
- Пътнически ескалатори и асансьори при различните видове превоз;
- Открити пространства и ясно видими коридори из целия терминал, ефективно улесняващи навигацията;
- Тактилни системи за упътване на лица със зрителни увреждания;
- Указания с изобразени пиктограми;
- Храни и търговско обслужване за пътниците

Изводи

Пристанище Хелзингборг е много добър пример за постигне на оптимална интермодалност на пътническия транспорт чрез функционалното обвързване на пристанищна, железопътна и пътна инфраструктура. При реализацията на проекта е реализирана висока степен на координация между множество публично-правни и частноправни субекти с разнопосочни интереси.

Изградените модели на взаимодействие могат да послужат за успешното осъществяване на ЗОДБ, където също са необходими общи политически, технически и правни усилия на заинтересованите лица.

Място	ПРИСТАНИЩЕ ТАЛИН, ЕСТОНИЯ ¹⁶
Тема	Интермодален транспорт и свързаност



Пристанище Талин е най-голямата пристанищна администрация в Естония и предвид превоза както на пасажери, така и на товари, се явява и най-голямо пристанище на Балтийско море. То е и сред водещите по отношение трафик на пътници в света. Около седем милиона пътници годишно преминават през терминалите на

пристанище Талин, като основният дял се полага на пристанището в Стария град. Разположено е точно до входа на средновековния Стар град. С четирите модерни пътнически терминала пристанището предоставя корабни места на

¹⁶ Източник: Проучване на добри практики, ОПТ 2007 -2013, ДППИ



пътнически фериботи и круизни кораби, а през лятото и на високоскоростни плавателни съдове.

С цел да се впише успешно в конкурентната среда, пристанище Талин е изцяло преустроено и модернизирано в средата на 90-те години, като се превръща от обслужващо пристанище в пристанище „модел на собственика“. През 1999 г. и последните товарни дейности преминават в ръцете на частни дружества. Днес пристанище Талин функционира под формата „модел на собственика“, без да извършва дейности на собствени товари. Като правна форма пристанище Талин е еднолично акционерно дружество, чийто капитал е изцяло собственост на държавата. Пристанище Талин функционира съгласно търговските закони, приложими и за частните дружества в Естония: не получава държавни субсидии, а вместо това заплаща годишен дивидент на държавата като акционер. Неговата финансовата самостоятелност е почти пълна. Практиката показва, че политическият сектор запазва позициите си спрямо функциите на пристанището, тъй като Надзорният съвет на дружеството е съставен от осем членове, четири от които назначени от Министъра на съобщенията и икономическите връзки, а останалите четирима от Министъра на финансите. Макар и това да не означава, че всички членове на Надзорния съвет са служители от министерства или политици, действащата нормативна уредба предполага достатъчно влияние в процеса на вземане на решения.

Пристанищните органи носят съвместна отговорност с държавните и общински власти за развитието на основната пристанищна инфраструктура и съоръжения: фарватери, корабни места за акостиране, кейови стени и пристанищни транспортни съоръжения за обществено ползване. Разходите за изграждане и поддръжка на порта са единствено за сметка на пристанищните власти. Държавата отговарят за голяма част от изграждането на основни и мащабни обществени съоръжения и структури. Разходите на пристанищната администрация се одобряват годишно от Министерството на съобщенията и икономическите връзки на Естония. Това дава по-голяма гъвкавост и финансова самостоятелност на пристанището да посрещат адекватно пазарните условия и нуждите на пристанищните ползватели.

Територията на пристанището е държавна собственост, а пристанищната администрация има право да я отдава под наем за целите на пристанищни дейности.

Пристанище Талин е съставено от пет под-пристанища, като всяко от тях е плавателно през цялата година, подходът е лесен и достъпен, с дълбочина до 18 метра, което позволява акостиране на всички съдове, преминаващи Датските проливи.



Инфраструктура

Повечето пътници заминават и потеглят от пристанището на Стария град. Пристанището на Стария град се състои от четири терминала (А, Б, В и Г), всички оборудвани със закрити пътеки, водещи от терминала до корабите.

Терминал А е на две нива, като вътре се влиза от по-ниското ниво. Пред входа има стоянка за таксито. На наземното ниво са разположени заведения за ежедневно ползване и консумация, санитарни помещения и гишета на операторите Vikingline и Eckeröline. Ръкавите към корабите се намират на горното ниво и са достъпни по стълбище, ескалатор и асансьор. На това ниво се извършват проверките за сигурност и паспортния контрол. Оттам достъпът към корабите е свободен, а пътеките са предпазени от лошо време.

За терминал Б се влиза от наземното ниво. Стълбище и асансьор водят оттам до горното ниво, където се извършват процедурите по качването на борда. След паспортния контрол достъпът до корабите е свободен, по коридори, защитени срещу лошо време. Терминал В е на едно ниво, пригоден едновременно за обработване на заминаващи и пристигащи пътници. До главния му вход се намира паркинг за велосипеди. Наред с останалите удобства, сградата на терминал В разполага с бизнес салон и гишета на операторите Vikingline и Eckeröline. Ръкавите към корабите са на наземно ниво, без ограничен достъп и са защитени срещу лошо време.

Терминал Г е на три нива. За ръкавите към корабите се минава през горния етаж. Тук са гишетата за паспортен контрол и проверка на сигурността. На това ниво са и магазини, барче, бюро информация и други. До всяко ниво се достига по стълби, ескалатори и асансьори. Всички терминали са компактно разположени и напомнят на летищни терминали.

Интермодален транспорт и свързаност

До Старото пристанище има удобен обществен транспорт. В близост до терминалите има автобусни спирки. На няколко метра от терминалите минават и трамвайни линии. И автобусите, и трамваите се движат редовно от 6 часа сутрин до 11 часа вечер. Билети могат да се закупят от будките в терминала. Притежателите на валидна карта ISIC/ITIC могат да закупят билети на по-ниска цена. Притежателите на Tallin карта ползват безплатно и неограничено обществен транспорт. Карта Tallin може да се купи от гишетата за туристическа информация в пътнически терминал А. Автобусна линия №2 се движи между пристанището и летището, като минава през центъра.

До терминалите се достига удобно и с личен автомобил или такси. На територията на пристанището до терминал В и Г са разположени два платени охранявани паркинга за по-кратък и по-дълъг престой. До сградите на пътническите терминали има стоянки за таксито. Велосипедните таксито



предоставят развлекателна и екологична възможност за обикаляне из централната и пристанищната част. Те функционират от март до октомври.

Пътнически удобства

Терминалите, където няма ограничителен достъп, разполагат с информационни центрове, бюра за обмяна на валута, автомати за теглене на пари, застрахователни офиси, бюро за съхраняване на багаж, барове и магазини. В зоната на пристанището има три хотела. В Старото пристанище в терминали А, В и Г е възможно да се остави на съхранение ръчен багаж. Касетите за багаж се заплащат с монети от 1 евро или 50 евроцента. Стойността за по-голяма касета е 2 евро/24 часа, за по-малка - 1 евро/24 часа. Всички помещения в пристанището разполагат с планове за сигурност, одобрени от държавната Морска агенция, в съответствие с изискванията на Организацията за международни услуги за охрана и сигурност.

Информация за пътниците



Информацията се предоставя на роден и на английски език. Пристанищната и туристическа информация се предлагат както на електронни табла, така и на информационни гишета. Разписанията могат да се намерят и в интернет страницата (www.portoftallinn.com).

Утвърдени добри практики

С оглед резултатите от задоволяване на клиентските нужди и проучванията за степента на конкурентоспособност, може да бъде направен извод, че прилагането на процесите и моделът на управление, фокусиран върху клиента, е осигурил по-добро качество на клиентското обслужване и повишена конкурентоспособност на пристанището.

В последните години пристанище Талин влага усилия в планирането (изработване на устройствен план), предпроектни проучвания и анализ на потребителските нужди. Пристанището застава твърдо зад стандартите на най-високо качество, съобразени с опазването на околната среда, с цел осигуряване благосъстояние на всички заинтересовани страни. Пристанището е разположено непосредствено до входа за централната част на Талин и предлага удобен достъп с обществен транспорт.



Изводи

Пристанище Талин е един от малкото добри примери, при които е постигната интермодалност на пътническия транспорт чрез интегрирането му в цялостната система на транспортно обслужване на града. Става въпрос за целенасочено търсен ефект, който е резултат на преустройство след изключително сериозно проектно планиране. Резултатите от въвеждане на интермодалността са устойчиви и икономически обосновани. Доколкото системата на управление на пристанищната инфраструктура и отношенията по повод собствеността имат изключително много сходни черти с тези в България, моделът, използван от пристанище Талин, следва да се отчете голяма степен при развитие на ЗОДБ.

4.2. Добри практики за интермодален транспорт

Частният сектор, отчитайки предимствата на интермодалния транспорт пред останалите видове транспорт и с оглед на препоръките и мерките от страна на Европейската комисия, насочени към товарната превозна дейност, започват да предприемат действия за развитието на този пазарен сегмент.

Място	ОТ РУСЕ (БЪЛГАРИЯ) ДО НЮРНБЕРГ (ГЕРМАНИЯ)
Тема	Интермодалната технологията „шосе - железница“

Добра практика в това отношение е стартиралият през февруари 2014 г. пилотен за България проект, за **редовен блок-влак от Русе (България) до Нюрнберг (Германия)**. Проектът получава реализация благодарение на усилията на Държавното предприятие „Пристанищен комплекс Русе“, частният жп превозвач „Ди Би Шенкер Рейл“ и частния автомобилен превозвач „Пимк“ ЕООД. При осъществяването на превозите се използва интермодалната технологията: „шосе - железница“.

Влаковете са оборудвани със специални двойни покет-вагони за транспортирането на полуремаркета, стандартни контейнери, танк контейнери и товарни сменяеми надстройки. Съчетавайки предимствата на железопътния и автомобилния транспорт, интермодалните превози по това направление предлагат ценова стабилност, 20% намаление на разходите в сравнение с автомобилните превози, намаление на енергопотреблението и на отделените вредни емисии в околната среда.

Към 2016 г., направлението на редовния блок-влак е променено и движението се осъществява по направлението Русе (България) - Велс (Австрия) и обратно, като блок-влакът извършва един двупосочен курс на седмица.



Схема 20. Схема на маршрута на „Ди Би Шенкер Рейл“



Куртичи (Румъния), с местоназначения -

В началото на 2017 г., направлението на блок-влакът търпи нови промени и към настоящия момент, интермодалния влак не преминава през българска територия. Блок-влакът се обработва на интермодален терминал Арад (Румъния) и продължава направлението си към Велс (Австрия). Към настоящия момент частния превозвач извършва транспорт на интермодални единици през терминал - Рейл Порт АРАД, в

Генк (Белгия) и Велс (Австрия), без да

Място	НАПРАВЛЕНИЕ РУСЕ (БЪЛГАРИЯ) - КУРТИЧИ (РУМЪНИЯ) - ГЕНК (БЕЛИГИЯ)
Тема	Внедряване на интермодалните превози

Друга добра практика за страната ни, по отношение на развитието и внедряването на интермодалните превози е стартирания през 2013 г. от частната компания „Гопет Транс“ ЕООД проект за интермодални превози по технологията **„шосе - железница/железница - вода“**. Първоначално компанията стартира с един превоз седмично по направлението Русе (България) - Куртичи (Румъния) - Генк (Белигия) и от там доставките продължават по вода до Великобритания, а капацитетът е 4 влака седмично. Година по-късно, през 2014 г., релациите, които обслужва компанията чрез интермодален транспорт са три: Куртичи (Румъния) - Дуйсбург (Германия); Пloeщи (Румъния) - Дуйсбург (Германия) и Куртичи (Румъния) - Зиибрюж (Белгия), с доставки до Великобритания. Капацитетът е за 10 влака седмично, като компанията купува собствен блок-влак, който покрива доставките от София и Стара Загора до Куртичи. През 2015 г. компанията обслужва 6 линии, с капацитет 16 влака седмично във всяка посока: Куртичи (Румъния) - Генк (Белгия); Куртичи (Румъния) - Зиибрюж (Белгия); Куртичи (Румъния) - Дуйсбург (Германия); Пloeщи (Румъния) - Дуйсбург (Германия); Русе (България) - Куртичи (Румъния); Куртичи (Румъния) - Букурещ (Румъния). По данни на фирмата по линиите са превозени 25 хиляди тона за 2016 г. (в това число морски контейнери, танк - контейнери, както и 45 футови - високо обемни контейнери), което е повишение спрямо 2015 г., като основен фактор за това е развитието на линията и привличането на по-големи обеми товаропотоци. От края на 2016 г. обаче и началото на 2017 г., се отчита спад.



Основна причина за тази тенденция е спадът на заявките за 45 футови контейнери на конвенционални товари от Европа за България и Източна Румъния. Въпреки положените усилия от частната компания да развива бизнеса си за интермодални превози, дълготното транзитно време, с което се характеризира интермодалния превоз на товари „отказва“ клиентите на конвенционални товари за превоз по тази технология. Към момента компанията обслужва чрез интермодален транспорт основно товари за химическата промишленост.

Тези проекти са пример за добри практики в развитието на интермодалната транспортна система на страната, която все още не е развита в достатъчна степен. За съжаление, въпреки огромните усилия на частния сектор и двата проекта към момента са с променени направления и не преминават през българска територия. Основни причини за това могат да се търсят в:

- Лошото състояние на железопътната инфраструктура в Румъния, както и налични основни пропуски в самото ѝ управление. Причините от този характер главно са: необявени ремонтни дейности по железопътната инфраструктура и неуказан срок за приключването на ремонтите; наличието на смесен трафик в дадени отсечки (дизелов и електрически); проблеми с човешкия ресурс (водачите на локомотиви) и пр.);
- Интензивността на трафика през мост Русе - Гюргево, проблем, за който от години липсва политическа воля за разрешаване предвид икономически интереси на Румъния и България;
- Качеството на предлаганите услуги на българските частни оператори е зависимо от това на румънските им партньори и съответно оказва негативно влияние;
- Всеки час закъснение нарушава планирания график и за България, което води до промени, които се отразяват на фиксирания по договор ден/ час доставка;
- Липса на държавна политика в Румъния и България, която да ограничи транзитния трафика на тежкотоварни превозни средства и да стимулира алтернативните на автомобилния транспорт комбинирани технологии;
- Намаляване на обемите на транзитно преминаващите товари през България от Западна Европа за Турция и обратно, поради проблемите, които са налични в България и Румъния, което води до закупуване на фериботни кораби, които директно транспортират товарите от Турция до Италия и Франция и от там чрез блок-влакове до крайния клиент през най-близкия интермодален терминал.



Място	ЖЕЛЕЗОПЪТНА ЛИНИЯ СВЪРЗВА ЕВРОПА И КИТАЙ
Тема	Железопътна свързаност

Транссибирската магистрала или Транссибирска железопътна линия е мрежа от железопътни линии, свързващи Москва и цялата Европейската част на Русия, с нейната далекоизточна част, както и с Беларус Украйна, Монголия, Китай и Корея. С дължина над 9 500 км, това е най-дългата железопътна линия в света. В Европа и Китай преминаването от широкия габарит до нормалния габарит се осъществява чрез специално оборудвани терминали, разположени в Брест (Беларус) / Malaszewicze (Полша) за връзката в северната част и Chop (Украйна) / Добра (Словакия) - Зауни (Унгария), В Далечния изток основната пресечна точка е Zabaikalsk (Русия) / Manzhouli (Китай); От там повечето от нашите пратки се експлоатират. То е последвано от южната ни връзка през Достик (Казахстан) / Alashankou (Китай), която обслужва влаковете на Чонкинг.

Схема 21. Транссибирска железопътна линия



Налични са и множество други проекти, свързани с развитието на интермодалните превози, но повечето от тях или не са реализирани, или са реализирани без конкретни последващи резултати.

Добри практики за устойчиво развитие на интермодалния транспорт в рамките на TEN-T мрежата са структурирани по азбучен ред и са представени в таблицата по-долу. Таблицата дава информация за името на съответната компания, реализирала добра практика за интермодални превози на товари, страната в която е регистрирана, типа на интермодалната услуга, която предлага и преброявания към самите уебсайтове на съответните компании.



Таблица 1. Списък на частни дружества с добри практики за устойчиво развитие на интермодалния транспорт в рамките на TEN-T мрежата

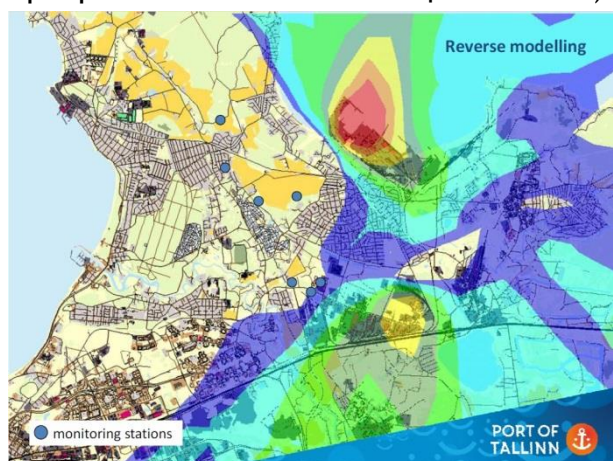
Company	Country	Type transportation	Web-site/Email adress
Adria Kombi	Slovenia	UCT - RoLa - RSO - RH	www.adriakombi.si
Alpe Adria	Italy	UCT - Rola	www.alpeadria.com
Adria Kombi	Slovenia	Intermodal operator	www.adriakombi.si
Ambrogio Trasporti	Italy	UCT - TTO - TTM - RH	http://www.ambrogio.it/
Bohemiakombi	Czech Republic	Unaccompanied transport	www.bohemiakombi.cz
Cemat	Italy	Unaccompanied	www.cemat.it
CFL Intermodal	Luxembourg	UCT	http://www.cfl.lu/espaces/fret/fr
Combiberia	Spain	Unaccompanied transport	www.combiberia.com
Combinant Terminal Antwerp	Belgium	TTM	http://www.combinant.be/en/home.asp
Crokombi	Croatia	UCT	www.crokombi.hr
CTE Container Terminal Enns	Austria	TTM	http://www.ct-enns.at/en/
DB Schenker Austria	Austria	Logistics Service Provider	http://www.dbschenker.at
DB Schenker Bulgaria	Bulgaria	Railway Undertaking	http://www.schenker.bg/
DB Schenker Romania	Romania	Romania Railway Undertaking	http://www.dbschenker.ro/
Europa Multipurpose Terminals	Italy	TTM	www.emterminals.com
Far East Land Bridge Ltd	Austria	UCT	www.fareastlandbridge.com
Gysev Cargo	Hungary/Austria	Railway Undertaking	https://www.gysevcargo.hu/
HaCon	Germany	Consultancy, IT	http://www.hacon.de/
Hupac	Switzerland	UCT - TTM - RSO - ECM - RU - CA	www.hupac.com
Hupac NV	Netherlands	UCT	www.hupac.nl
IMS Cargo	Austria	UCT	sales@imscargo.com
John G Russell Ltd. Terminal	United Kingdom	TTM	http://www.johngrussell.co.uk/
Kombiverkehr	Germany	UCT - TTM - RSO - ECM - RU	www.kombiverkehr.de
KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen Terminal	Germany		http://www.ktl-lu.de/
KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen Terminal	Germany		http://www.ktl-lu.de/
KombiConsult	Germany	CONSULTANT	http://www.kombiconsult.com
LINEAS Intermodal (IFB)	Belgium	UCT - TTM - ECM - CA - RH	www.lineas.net
Lugo Terminal	Italy	TTM	http://www.lugoterminal.com/
Lokomotion	Germany	Lokomotion Germany Railway Undertaking	http://www.lokomotion-rail.de/
Naviland Cargo	France	UCT - TTM - RSO - RU	www.naviland-cargo.com
Novatrans	France	UCT - TTM - RSO	www.novatrans.eu
ÖBB Infra -TSA	Austria		http://www.oebb.at/infrastruktur/de
Polzug	Germany	UCT - TTM - CA - RH	www.polzug.de
Rail Cargo Terminal - Bilk	Hungary		www.railcargobilk.hu
Railport Arad Terminal	Romania	TTM	www.railportarad.ro
RAlpin	Switzerland	Ro-La - ECM	www.ralpin.com
Rocombi	Romania	TTM - UCT	www.rocombi.ro
Swissterminal	Switzerland		http://www.swissterminal.com/
T3M	France	UCT - TTM - RH	http://www.t3m.fr/
Trans Eurasia Logistics GmbH	Germany	UCT	www.trans-eurasia-logistics.com



4.3. Добри практики за опазване на околната среда

Място	ПРИСТАНИЩЕ ТАЛИН, ЕСТОНИЯ
Тема	Система за управление на качеството на въздуха в пристанище Мууга - две автоматични станции за наблюдение, съчетани с система за моделиране

Мониторингови станции измерват ЛОС, ароматни въглеводороди (ВТЕХ), сероводород (H_2S), сяра (SO_2), концентрации на азотни оксиди (NO_X) и фини прахови частици (PM_{10}) и метеорологични условия. Ако нивата на тези замърсители надвишават предварително определени нива, ръководителят на пристанището, операторите, инспекторите, местните власти и пристанищните власти се уведомяват автоматично по електронна поща и са длъжни да вземат мерки за намаляване на емисиите (намаляване на скоростта на изпомпване, прекратяване на експлоатацията и т.н.).



Използват се данни за вятъра с цел да се уведомят само тези оператори, които биха могли да допринесат за емисиите, предизвикващи повишени нива в атмосферния въздух в станциите за наблюдение. В случай на превишаване на пределно допустимите стойности в станциите за мониторинг се извършва идентифициране на местата на евентуални източници на замърсяване в пристанището. Автоматичното моделиране на дисперсията се извършва всеки час и резултатите са представени он-лайн под формата на карти за замърсяване. Оператори на тези места предприемат действия за предотвратяване на замърсяването.



МЯСТО	ПРИСТАНИЩЕ ДОУВЪР, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ¹⁷
Тема	Редизайн на фериботния терминал

Качеството на атмосферния въздух е сериозен проблем на жителите на гр. Доувър, защото пристанището се намира непосредствено до центъра на града, на главен път А20. Среднодневно над 4000 товарни автомобили пътуват по А20 до Ро-ро фериботния терминал, който е едно от най-оживените фериботни пристанища в Европа. Автомобилният трафик води до високи нива на замърсяване с азотни оксиди.

Възможното решение на екологичния проблем е ограничаване на потока на трафика. Затова пристанищните власти, заедно с местната управа разработват редизайн на пристанището, като запазват изцяло забележителностите, известни като „белите скали“.



На входа към терминала е формирана буферна зона, която осигурява място за извършване на товарните дейности, извън пристанището, в която е изградена вътрешна пътна мрежа с капацитет за 220 товарни автомобили. В буферната зона се поема обема на трафика, който превишава капацитета на даден оператор на ферибот и така опашките в пристанището намаляват, както и по главния път А20. Работата на операторите е времево регламентирана. С реализирането на проекта значително се подобрява потока на трафика, създава се по-ефективна работна среда,

намаляването на задръстванията води до решаване на проблемите, свързани с качеството на въздуха.

Място	ПРИСТАНИЩА НА СТОКХОЛМ, ШВЕЦИЯ
Тема	Система с екологично диференцирани пристанищни такси

През 1998 г. пристанищата на Стокхолм прилагат система с екологично диференцирани пристанищни такси като стимул за корабните компании да намалят въздействието си върху околната среда. Още през 1991г., е постигнато

¹⁷ <http://www.doverport.co.uk/?page=PortDevelopmentTerminal1>



доброволно споразумение по отношение на редовните услуги между Швеция и Финландия за използване на гориво със съдържание на сяра от 1%, което предполага намалена такса. През 1993 г. са въведени отстъпки за танкери с двоен корпус.



Корабните компании, които използват пристанищата, плащат намалена такса ако отговарят на определени екологични стандарти. Отстъпки се дават на плователни съдове, които използват горива с ниско съдържание на сяра (<0,5%) и за съдове, които са въвели мерки за намаляване на азотния оксид като каталитични преобразуватели, монтирани на всички двигатели.

За да се насърчат круизните кораби да сортират и рециклират отпадъците си, пристанищата на Стокхолм правят отстъпка от около една трета от таксата за изхвърляне на отпадъци на всеки пътник, ако отпадъците са сортирани.

След въвеждането на диференцираните пристанищни такси, пристанищата на Стокхолм отбелязват значително увеличение на акостиращите плователните съдове. Предприетите мерки с цел намаляване на негативното въздействие върху околната среда и ползване на определените отстъпки е довело до подобряване на екологичните показатели, независимо увеличаването на трафика.

Място	ПРИСТАНИЩЕ РАУМА, ФИНЛАНДИЯ ПРИСТАНИЩНА ОПЕРАТОРСКА КОМПАНИЯ RAUMA STEVEDORING
Тема	Подобряване на качеството на въздуха и натоварването на насипни материали

Жителите на града Neighbours, разположен близо до пристанище Rauma се оплакват от качеството на въздуха по време на насипно състояние (каолин за хартиената промишленост). По време на операциите по разтоварване, измерванията показват, че стойностите на частиците с размер PM10 са твърде високи. При ветровито време те достигат до градската част.

През 2009 г. пристанищната компания Rauma Stevedoring инвестира над 4 милиона евро в нова технология за разтоварване, чрез която се осигурява затваряне на конвейерната система, водеща до съхранение на праховите частици. След инсталирането на новите съоръжения, нивата на праховото замърсяване е под най-високите допустими нива. Ефективността на обслужване



на товарите се удвоява от 500 до 1000 тона на час, което прави инвестицията успешна и от финансова гледна точка.

Място	ПРИСТАНИЩЕ РАУМА, ФИНЛАНДИЯ ПРИСТАНИЩНА ОПЕРАТОРСКА КОМПАНИЯ RAUMA STEVEDORING
Тема	Подобряване на качеството на въздуха и натоварването на насипни материали

Жителите на града Neighbours, разположен близо до пристанище Rauma се оплакват от качеството на въздуха по време на насипно състояние (каолин за хартиената промишленост). По време на операциите по разтоварване, измерванията показват, че стойностите на частиците с размер PM10 са твърде високи. При ветровито време те достигат до градската част. Под обществен натиск през 2009 г. пристанищната компания Rauma Stevedoring инвестира над 4 милиона евро в нова технология за разтоварване, чрез която се осигурява затваряне на конвейерната система, водеща до съхранение на праховите частици. След инсталирането на новите съоръжения, нивата на праховото замърсяване е под най-високите допустими нива. Ефективността на обслужване на товарите се удвоява от 500 до 1000 тона на час, което прави инвестицията успешна и от финансова гледна точка.

Място	ПРИСТАНИЩЕ ГЪОТЕБОРГ, ШВЕЦИЯ
Тема	Икономическа подкрепа за по-чисто корабоплаване

През периода 2011-2012 г. се провежда кампания, насочена към клиентите на пристанището - корабоплавателните компании за информирането им, че ще получават финансово обезщетение докато оперират във фарватера на пристанището, ако ползват по-чисто гориво. Корабите, класифицирани като зелени според международен индекс, също ще бъдат компенсирани. Компаниите за корабоплаване могат да кандидатстват и за финансова подкрепа, за да преоборудват кораби за работа с втечен природен газ или еквивалентни чисти горива. В продължение на няколко години пристанището на Гьотеборг е въведена екологична пристанищна такса. Товарни плователни съдове, които използват гориво с съдържание на сяра над 0,5% заплаща допълнителна такса.

Въведената екологична политика е разработена съвместно с Асоциацията на корабостроителите в Гьотеборг, екологични организации и клиентите на пристанището. Средствата събрани от тези такси се реинвестира в дейности за подобряване на околната среда.

Клиентите на пристанището могат да изберат да участват в програмите за:



- Подобряване на качеството на природния газ: Пристанище Гьотеборг подкрепя оператори, които се стремят към гориво с максимално съдържание на сяра 0,1%. Допълнителните разходи за използване на по - чисто гориво в рамките на Гьотеборг ще бъде компенсирани до 250 000 шведски крони на година за всеки кораб.
- Зелени плавателни съдове според индекса за чиста доставка: Подкрепа за плавателни съдове, класифицирани като зелени или предлагайки „добро екологично представяне“, според индекса за чиста доставка. Тези кораби могат да кандидатстват за възстановяване от пристанищната такса до 60 000 шведски крони.
- Преобразуване на по-чисто гориво: Пристанището в Гьотеборг предоставя подкрепа на корабоплавателните компании, които инвестират в преоборудването на кораби си в LNG или други алтернативни горива, като например метанол.

Място	Пристанище Гент, Белгия
Тема	Запазване на енергията и изменение на климата чрез изграждане на пасивна сграда на главния офис на пристанище Гент

Офисите в Гент Порт са частично преместени в нов офис през 2005. Новото крило е построено върху оригиналната сграда на Главното управление на пристанището, като повторно са използвани оригиналните калдъръмени камъни на кея (устойчивост) и внедряване на нови екологични технологии.



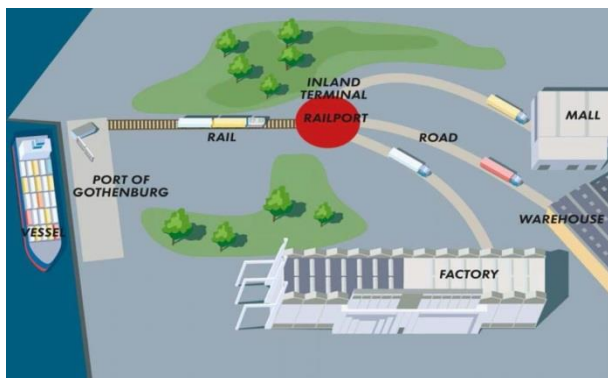
Това е първата офис сграда в Белгия, която е изцяло построена като „пасивна къща“: цялостна изолация и техники за възстановяване на топлината, намаляване до абсолютен минимум на консумацията на енергия от сградата. Използвани са слънчеви щори и добре обмислена вентилация, като няма нужда от климатична инсталация, нито от класическа отоплителна инсталация.

Сградата получава „Сертификат за качество на пасивната къща“, който се издава от организация с нестопанска цел.



МЯСТО	ПРИСТАНИЩЕ ГЪОТЕБОРГ, ШВЕЦИЯ
Тема	Железопътен транспорт

RAILPORT Scandinavia е името, дадено на железопътните совалки, работещи до и от пристанището на Гьотеборг. Това е обширна система, включваща голям брой товарни терминали в Швеция и Норвегия. Тези жп совалки позволяват големи обеми стоки да достигат до клиентите на пристанището бързо и ефективно.



26 железопътни совалки дневно преминават между пристанището на Гьотеборг и 24 града в Швеция и Швеция/Норвегия. Развитието на железопътната совалка е много целенасочена инициатива, предприета от пристанището на Гьотеборг и работи ефективно от 2002 г. Оттогава обемът на стоките почти се е утроил. Железопътните линии в пристанището на Гьотеборг са най - силно използваните писти в Швеция. Пристанището е една от най-големите железопътни гари в страната. Всеки ден пристигат повече от 70 влака, които могат да

пътуват до кейовата площадка, бързо и ефективно да презареждат от и до плавателните съдове.

Railport Scandinavia намалява използването на транспортната енергия с 70% и намалява емисиите във въздуха. Пътна задръствания се намаляват, както и броят на пътно-транспортните произшествия. В рамките на една година, железопътни совалки спестяват около 50 000 тона въглеродни емисии, еквивалентни на емисиите от 17 000 автомобила за цяла година. Всеки ден железопътните совалки заменят повече от 700 камиона.

Място	Пристанище Хамбург, Германия
Тема	Зелени такси за пристанищна железница

Основните инвестиции са насочени към разширяване и подобряване на екологосъобразния железопътен и воден транспорт. Въведени са екологични компоненти в железопътните такси и еко-тарифа за ниски шумови вагони,



използвани от компании, работещи в пристанищната железопътна мрежа, която е най-голямата в Европа.



Системата от компоненти се състои от финансови стимули, които имат за цел да насърчат компаниите да използват шумопотискане при спирачките на подвижния състав и дизелови филтри за частици на локомотивите. Намаляването на шума и емисиите на частици в пристанището правят железопътната система по-екологична.

Чрез интегрирането на зелените компоненти в пристанищни такси и такси за пристанищната железопътна линия се насърчава „зелено“ поведение на пристанищните клиенти.

4.4. Добри практики за партньорски проекти

МЯСТО	РУСЕ (БЪЛГАРИЯ), БРЕМЕН (ГЕРМАНИЯ), КАЛАБРИЯ (ИТАЛИЯ), МАРМАРИС (ТУРЦИЯ) И КАНАРСКИТЕ ОСТРОВИ (ИСПАНИЯ)
Тема	InTraRegio Създаване на интермодална транспортна мрежа чрез основани на знание регионални иновативни изследователски клъстери

Проектът е реализиран по Финансираща програма: Седма рамкова програма за научни изследвания и технологично развитие / Региони на знанието (2012-2014). Партньор от страна на България е АППД, България.

Консорциумът по проекта включва 18 партньора - представители от публичния, частния и научно изследователския сектор от пет региона -

Целта на проекта е да подобри капацитета на петте региона за повече и по-добри инвестиции в НИРД и за разработването на изследователски стратегии, които ще допринесат за регионалното социално-икономическо развитие, както и да повиши конкурентоспособността на европейската икономика в областта на транспорта.

Основните дейности, които ще бъдат изпълнени в рамките на проекта включват: разработване на регионални научноизследователски програми, идентифициране на регионални клъстерни политики и добри практики за прилагане на технологии, изготвяне на сравнителен анализ на регионалните клъстери, определящ приликите и разликите по отношение на методите и процедурите, свързани с развитието на интермодалния транспорт, определяне на обща стратегия за НИРД и организиране на мероприятие за определяне на



бъдещите политики, разработване на общ план за действие и бизнес план, организиране на обмен на експерти и съвместни обучения, участие в транснационални семинари, менторски дейности насочени към регионите с по-слабо развит изследователски профил, изготвяне на Международна стратегия за сътрудничество с трети страни.

Място	ПРИСТАНИЩЕ ОЛБОРГ, ДАНИЯ
Тема	Мрежа за устойчиво развитие

Пристанището на Олборг, заедно с различни компании и институции, разположени в югоизточната част на Олборг за решаване на екологичните проблеми, свързани с качеството на въздуха, управлението на шума и на отпадъците, възникнали в резултат на пристанищната дейност. Още през първата година повече от 50 компании се свързват в мрежата, която продължава непрекъснато да се разраства. Чрез фокус-групи за околната среда и енергетиката се търсят съвместни решения за подобряване на околната среда, за развитие на инфраструктурата, услугите, заетостта и социалния живот в района. Мрежата допринася за ефективно сътрудничество, споделяне на знания и постигане на обществен консенсус.

Място	Пристанище Гент, Белгия
Тема	Службата за оплаквания за околната среда в Гент

Тясното преплитане на жизнената функция и индустриалните и пристанищните дейности в зоната на Гентския канал редовно води до оплаквания относно миризми, прах и шумово замърсяване. Основният проблем на жителите на града е, че в извънработно време няма орган към който да адресират своите оплаквания. Затова се създава Бюро за оплаквания, свързани с опазване на околната среда в Гент.

Новата структура започва да функционира като единна точка за контакт за оплаквания от страна на жителите и да подпомага определянето на местните, политически приоритети. В Бюрото се извършва ефективна регистрация на жалбите и се предприемат незабавни последващи действия: незабавен контакт с предполагаемия извършител, както и разпределяне на жалбата до компетентния орган за по-нататъшното разрешаване. Чрез бюрото се постига по-добра комуникация с жителите на града и се съдейства за намаляване на проблемите на населението. Бюрото е на разположение на гражданите 24 часа в денонощието и 7 дни в седмицата. Функционира и безплатен телефонен номер. След работно време, през почивните дни и по празниците, системата автоматично се свързва с Port Company amrc, която след това регистрира жалбата и вероятно прави констатации на място.



Място	БУДАПЕЩА, УНГАРИЯ
Тема	Платформата Будапеща ¹⁸

Като международна организация CЕСCI предложи и координира професионално партньорство не само с унгарското правителство, но и със съседните страни. Съответно използва тази мрежа от връзки за подобряване на изпълнението на трансграничното сътрудничество. Нашата асоциация участва в няколко професионални мрежи и платформи в Европа. Освен това CЕСCI участва в изграждането на мрежи от местни заинтересовани страни в Централна Европа.

Като доставчик на услуги CЕСCI подпомага сътрудничеството чрез:

- осигуряване на достъп до широк спектър от информация
- координиране на постоянен работен семинар на ЕГТС с участието на Унгария
- участие в подготвителната фаза на вземане на решения на национално и европейско ниво
- подготовка на законодателни и стратегически документи, анализи и предложения
- организиране на професионални събития, конференции и курсове за обучение, свързани с трансгранични дейности
- развиване на партньорства.

4.5. Добри практики за публично - частно партньорство

Публично-частните партньорства (ПЧП) представляват отношения на сътрудничество между публичния и частния сектор, с цел осъществяване на проект или услуга, традиционно предоставяни от публичния сектор. Всяка от страните по едно ПЧП има определени предимства спрямо другата при осъществяването на определени специфични задачи и функции. Чрез предоставянето на всеки партньор да извършва функциите, в които е най-добър, обществените услуги и инфраструктура могат да бъдат осигурени по най-ефективен начин. Една от основните причини за все по-широкото разпространение на ПЧП е характерният за голям брой държави недостиг на капиталово финансиране в публичния сектор. В хода на тяхното провеждане през последните десетилетия, ПЧП вече са демонстрирали способността си да привличат допълнителни финансови средства, като в замяна носят определени изгоди за частния сектор и широката общественост.¹⁹

¹⁸ http://www.cesci-net.eu/budapest-platform_en

¹⁹ Публично - частни партньорства, преглед на добри европейски практики, ОПАК 2007 - 2013 г.



Както обществените институции, така и широката публика следва да играят важна роля за опазването на публичния интерес в процеса на провеждане на национални и международни структурни политики. Влиянието „отдолу-нагоре“ е необходимо предварително условие за устойчивото осъществяване на подхода на ПЧП и изисква координация с НПО, асоциациите на потребителите и широката общественост. Свързаното с това изискване за прозрачност и контрол на проектите трябва непременно да бъде взето под внимание при изготвянето и изпълнението на конкретни проекти за ПЧП. Като добра насока за работа в тази област могат да послужат нормите и стандартите за качество и добро изпълнение, прилагани в ЕС, заедно с изграждането на ефективни системи за мониторинг и управление от местните публични партньорски организации. Необходимо е също да се предвижда определена степен на презастраховане в етапите на провеждане на търга, оценка и договориране на конкретни проекти, включително с предвиждане на възможност за евентуално предоговаряне, конкретна във връзка с устойчивостта на наличния и актуален партньорски капацитет. Същевременно в тази връзка е необходимо организациите, защитаващи интересите на широката общественост, от типа на независими обединения и асоциации на потребителите, да работят активно и устойчиво върху изграждане на собствения си капацитет за осъществяване на такива функции. Създаването и развиването на капацитета на такива обединения и асоциации в България в някои случаи може да се подкрепя и от финансовите инструменти на ЕС.

Ефективност на ПЧП в транспортния сектор

Основните фактори, които трябва да бъдат взети под внимание при избора и проектирането на ПЧП в транспортния сектор, са размерът и обхватът на проекта, възможността за установяване на потребителски такси, и търсената степен на поет риск от изпълнителя. Първостепенни и второстепенни пътни отсечки, както и системите за обществен транспорт са благоприятни за прилагане на традиционните обществени поръчки за проектиране и изграждане, доколкото при тях разходите по експлоатация са относително ниски в сравнение с тези по капиталово изграждане на обектите.

При тях се прилага съществуващият конвенционален подход, при който рисковете при проектирането и изграждането на обекти се прехвърлят чрез договори с фиксирана цена на услугата. В такива случаи отговорността за поддръжка на инфраструктурата става на публичния сектор. В някои случаи изграждането например на конкретни големи пътни комплекси може да бъде финансирано отчасти или изцяло от въвеждането на потребителски такси, какъвто е случаят с изграждане на мостове и тунели. В тези случаи публичният сектор следва да вземе решение дали да предостави отговорността по финансиране на проекта и последващо събиране на потребителски такси на



изпълнител от частния сектор. На европейска територия се прилагат различни видове договори за ПЧП. Концесионните договори с клауза за последващо събиране на винетни такси са подходящи в случаите, в които частният изпълнител ще финансира изграждането на голям пътен обект или транспортна схема, при което ще поеме и риска във връзка с възможни бъдещи вариации на транспортния трафик. Договорите за ИОП са по-подходящи в случаи, в които частният сектор ще получава такса за предоставената услуга от публичния сектор, който ще финансира проекта и ще поеме риска във връзка с транспортното потребление. Договори за ПИФО със скрито въвеждане на пътна такса са по-подходящи в тези случаи, в които частният сектор ще поеме дял от риска от промени на трафика, но не се въвежда винетна такса. Проекти на тази основа са изпълнявани във Великобритания, Финландия, Шотландия, Испания и Португалия, при което възнаграждението на частните изпълнители е осигурявано посредством *скрита пътна такса*. При този подход обаче са отбелязани и определени недостатъци във връзка с по-голямата степен на риска от промени на трафика, поеман от публичния сектор, както и с това, че когато шофьорите не заплащат пряко за изграждането на пътна инфраструктура, тя може да не бъде разположена рационално. При малки транспортни проекти е по-подходящо прилагането на други форми на ПЧП, освен когато не се изграждат съвместно в рамките на по-голям договор със значителна тежест върху тяхното поддържане и експлоатация.

Особености на ПЧП за транспортна инфраструктура

Секторът на транспортната инфраструктура има характеристики, които го правят благоприятен за провеждане на проекти за ПЧП, поради тенденцията за широко изграждане на съоръжения за обществен и масов транспорт, високоскоростни участъци и транспортни връзки с голяма техническа сложност. Въпреки тези благоприятни обстоятелства и натрупаният опит от голям брой проекти за ПЧП в областта на транспорта, този сектор поставя и определени критични изисквания, чието неизпълнение крие опасност от неефективност и дори от провал на инвестиционните инициативи. Конкретно задълбочените комплексни прогнози на очакваното натоварване, контрола на проектираните и направените инвестиционни разходи, и интегрираното транспортно планиране, както и устойчивата политическа и обществена подкрепа за този род проекти, се явяват ключови фактори за успешното постигане на поставените им цели.

Друг основен въпрос при ПЧП в областта на транспортната инфраструктура е формата на предприеманото партньорство. Отговорът се определя на базата на специфичните параметри на даден проект, конкретно размерът и обхватът на планираната инфраструктура, възможностите за прилагане на преки потребителски такси (или скрито облагане на



потребителите, т. нар "скрита такса" („shadow toll"), и желаната степен на преразпределение на риска.

Големите пътни проекти и системите за обществен транспорт са подходящи за прилагане на традиционните обществени поръчки за проектиране и изграждане, във връзка с експлоатационните разходи на тази инфраструктура, значително по-ниски от нейните капиталови разходи, и относително простото събиране на такси от потребителите. Конкретно изграждането на големите пътни проекти може да бъде финансирано отчасти или изцяло от потребителски такси, какъвто е случаят при изграждането на мостове и тунели. В такъв случай публичният сектор трябва да вземе решение дали да прехвърли отговорността за финансиране на проекта и събиране на таксите на частен изпълнител. Както показва практиката, при това е необходимо да бъде отчитано наличието на алтернативни пътни трасета, което значително влияе на финансовата жизненост и устойчивост на подобни схеми.

Доколкото може да бъде направено обобщение на прилаганите форми на ПЧП в европейските държави, концесионните договори за изграждане на магистрали са най-подходящи за случаите, при които частен изпълнител поема финансирането на голяма пътна схема, събирането на потребителски такси, и асоциирания риск от колебания на натоварването на пътния участък. ИОП договорите се считат за по-подходящи в случаите, когато публичният сектор изплаща на частния изпълнител "скрита такса" (shadow tolls), и поема финансирането на проекта и асоциирания пазарен риск. ПИФО договори със "скрита такса" са по-предпочитани при проекти, в които частният изпълнител поема част от пазарния риск, но е преценено, че не е подходящо налагане на преки потребителски такси.

Малките проекти за транспортна инфраструктура са по-подходящи за традиционния подход на обществени поръчки за проектиране и изграждане. Те обаче също могат да бъдат обект на ПЧП, ако представляват елемент от по-голяма схема, концентрираща значителен транспортен трафик.

Примери за ПЧП в областта на транспорта

Място	Автомагистрала М5, Унгария
Тема	Проект за концесиониране на автомагистрала М5, Унгария

Унгарската магистрала М5 представлява част с дължина 157 км от транс-Европейски коридор IV (по трасето Берлин-Прага-Братислава-Будапеща-Букурещ-Солун-Истанбул). Тя е водеща пътна отсечка за района на Южна Унгария и важна международна транспортна връзка в посока Белград и Букурещ.



След три кръга на подбор на потенциални контрагенти през периода 1992-1994 г. за магистралата е сключен концесионен договор за срок от 35 г. Частният партньор е целевият френско-австрийско-унгарски консорциум Алфloyd Концессионс Аутопалия (АКА), с основни акционери строителните компании Бойгис АД и Бау Холдинг АГ. След провеждането на целево изследване на актуалния трафик (по искане на финансиращите банкови институции), което води до допълнителни преговори за разширяване на благоприятстващите условия за реализиране на печалба, проектът е сключен през 1995 г. Експлоатацията и поддръжката на магистралата е предоставена Мейгар Интертол РТ, дъщерна фирма на специализираната компания от ЮАР Интертол.

Концесионната процедура е проведена в съответствие с националния закон за концесиите XVI/1991.

Първият етап на проекта се отнася за обновяване на съществуващ пътен участък и изграждане на близо 90 км магистрален път. Системата за събиране на пътна такса предвижда два основни таксувани входа, допълнени с 8 междинни бариери на местата на пресичане на магистралата с пресичащи пътни трасета. Етапът е завършен от частния партньор АКА през 2003 г.

През втория етап на проекта (който се изпълнява понастоящем) пътният участък ще бъде удължен с изграждането на 45 км отсечка от Кискунфелегихаза до Сегед, а през третия етап се предвиждат допълнително още 15 км от Сегед до унгарската граница. Изграждането на магистралата до момента се осъществява по график, а в някои случаи изпреварващо.

По отношение на размера на пътната такса (5 HUF/км през 1993 г.), по условията на концесионния договор частният партньор АКА има правото да я индексира съобразно евентуална инфлация и девалвация на унгарската валута. Клаузите на сключения концесионен договор предвиждат предпазен механизъм в случай на неблагоприятни обстоятелства които водят до пречки при реализирането на печалба. Унгарското правителство се задължава през първите шест и половина години на търговска експлоатация (до 2006 г.) да изплаща на концесионера АКА компенсация под формата на кредитна линия под условие, която се активира в случай на равнища на печалба, по-ниски от тези, предвидени в приетия базов сценарий за хода на проекта. Стойността на кредитната линия е приблизително 50 милиона ЕВРО.

Друг принос на унгарското правителство е неговото съдействие при предварителното техническо проектиране на проекта, издаването на необходимите разрешения и екологични оценки, отчуждаване на прилежащата земя, и ангажимент за определени мерки за облекчаване на трафика с използването на съседни пътни маршрути. В замяна на това концесионният договор предвижда механизъм за разделяне на реализираната печалба между партньорските страни.



Проектът е подкрепен от два външни заема, първият от които - заем "А" - е отпуснат пряко от ЕБВР, а т.нар. заем "Б" - от търговските банки Комерцбанк и ИНГ. През 2003 г. е предприето разсрочване на падежа по двата заема, предвид относително ниските лихви по банкови кредити, и с оглед изпитваните оперативни трудности в хода на експлоатацията на магистралата. В хода на разсрочването ЕБВР изиграва важна роля, като определя висок кредитен рейтинг на проекта, и така повлиява на решението на търговските банкови институции.

По отношение на разпределението на риска, АКА поема всички асоциирани оперативни, търговски и финансови рискове. Това, както и задължението за погасяване на взетите банкови кредити и изискването за изплащане на дивиденди на акционерите на консорциума, оказва натиск на частния партньор да генерира ефективни решения и да осигурява механизми за добра събираемост на потребителските такси.

През първите години на експлоатация на магистралата се наблюдават чувствително по-ниски равнища на трафик от заложените в концесионния договор. Налагането на пътна такса на М 50 води до отток на приблизително 30% от трафика по паралелни пътни трасета. Във връзка с това АКА изпитва финансови трудности, които са адресирани от предвидения в концесионния договор целеви фонд. На по-късен етап този проблем е отчасти премахнат вследствие налагането от страна на унгарското правителство на пътна такса на съседни паралелни транспортни отсечки. Последващото увеличаване на трафика по магистрала М 50 предизвиква обаче по-големи шумови и газови замърсявания, които водят до протести от страна на местното население и преговори между общините в района, унгарското правителство и концесионерите. Проведените публични обсъждания и преговори допринасят за вземане на определени взаимно приемливи мерки за облекчаване на трафика и намаляване на предизвикваното замърсяване. Процесът на експлоатация на магистралата е придружен от съдебни дела, заведени срещу концесионера АКА по повод размера на наложените от него пътни такси. Консорциумът защитава общите равнища на пътната такса, но въвежда редица отстъпки по отношение на местното население и на международните тежкотоварни превозвачи.

При прегледа на проекта за концесиониране на магистрала М5 могат да се направят следните основни изводи: Този проект подчертава важността на разработването на балансирано разпределение на риска между ангажираните партньори, конкретно във връзка със намаляване на риска от спадове в реализирания трафик. Това е от особено значение при първоначалното въвеждане на пътни такси. Началото на експлоатацията на магистралата посочва възможните неточности в прогнозите на очаквания пътен трафик и на приемливите равнища на събираеми пътни такси, особено в случаите на



първоначално въвеждани пътни такси. Отчитайки несигурността по отношение на прогнозите за обем на трафика и събираемост на пътните такси, унгарското правителство приема условия, които пряко осигуряват финансовата устойчивост на проекта, както и косвено - отмяна на премия за риск, която в противен случай биха очаквали инвеститорите на концесионера.

Висококвалифицираният правен, инженерен, финансов и аналитичен персонал изиграва важна роля в изпълнението на задачите и на двете партниращи страни в хода на осъществяването на взаимно приемливо разпределение на риска и на разработването на механизъм за подкрепа на предвидената печалба. Финансовата устойчивост на проектите в областта на транспортната инфраструктура (за които е характерна значителна капиталоемкост) е обвързана с осигуряването на приемливи срокове на привлеченото кредитиране.

Място	Магистрала IP5, Португалия
Тема	Проект за концесиониране на магистрала IP5, Португалия Бейрас Литорал и Алта АД

С началото на изпълнението на своята Национална пътна програма през 1996 г. португалското правителство стартира целева програма за ускорено разширяване на съществуващата мрежа от магистрала, на стойност 5 милиарда ЕВРО. Първата фаза от програмата включва осъществяването на общо девет концесии, две от които - с пряко въвеждане на пътна такса, и седем с въвеждане на скрита пътна такса. Някои от включените магистрала са основни транзитни коридори между Португалия и Испания, т.е. представляват жизненоважни участъци от националната магистрална мрежа. През същия период публичните капиталови средства за инвестиции са силно ограничени. Допълнителни цели на предприетата програма за разширяване на магистралната мрежа са преодоляване на съществуващите регионални дисбаланси, и създаването на възможности за заетост, придружени с минималното възможно финансиране от страна на държавния бюджет.

В горния контекст, конкретният проект за ПЧП предвижда разширяване и доизграждане на 167 км съществуващата двулентова магистрала между Авейро на западното португалско крайбрежие, и границата с Испания в района на Вилар Формозо на изток, преминавайки през районите на градовете Визеу и Гуарда. Съществуващият път преминава през хълмиста местност, с до 8% наклон. Дневният трафик е в диапазона 9 000-12 000 превозни средства, с изразени териториални и сезонни колебания. Товарните превози съставляват една трета от реализирания трафик. Описаният пътен участък се характеризира с висок брой пътнотранспортни произшествия. Въпреки наличието на натоварено движение, липсата на безплатни алтернативни пътни коридори



мотивираща португалското правителство да одобри концесията при условията на налагане на скрита пътна такса, т.е. концесионерът получава възнаграждение директно от институцията, предоставяща финансирането, а изчисленията се правят на база пробег на отделните превозни средства при позоваване на система за съпоставка и усредняване. Публичните партньори от страна на португалското правителство - министерствата на обществените поръчки и на финансите - инициират през 1998 г. търгове за определяне на частните компании, на които да се даде концесията. В края на 2000 г. на финалния етап двете номинирани наддаващи групи, водени от португалски компании, подават своите окончателни оферти, които съдържат значително по-високо предвидено заплащане от това в първоначалните етапи на наддаването (предвидените възнаграждения за концесионерите са почти удвоени в сравнение с по-рано представените оферти, като преките разходи за строителна дейност са близо три пъти по-високи).

В началото на 2001 г. за концесионер е избран консорциумът Лузоскът, включващ компаниите Ауто Естрадас дас Бейрас Литорал и Алта АД, като концесията е сключена за период от тридесет години с включен 5 г. период за изграждане на магистралата. С цел намаляване на пътните разходи и повишаване на безопасността на движението проектът включва изграждането на големи нови участъци от магистралата в допълнение към разширяването на вече съществуващите.

Концесионерът е юридически оформен като дружество с ограничена отговорност по реда на португалското законодателство. Съдружници са няколко португалски строителни и финансови компании, които също са ангажирани по проекта като заемодатели.

През 2002 г. е изготвена оценката за екологичното въздействие на проекта, която води до неговото отхвърляне и изискване за дублиране на всички съществуващи участъци без отчитане на съществуващите техни наклон и честотата на завоите, които трябва да бъдат коригирани. Това представлява отклонение от повече от 200 м. от хоризонталата, и дава основание на концесионера да предяви искания за компенсаторни плащания за всякакви допълнителни разходи или забавяния в графика на проекта, които настъпят спрямо базовия сценарий на направената оферта.

Предложената екологично приемлива алтернатива за ограничаване на проекта до просто разширяване на съществуващите пътни участъци не е приета от португалското правителство. Строителните дейности спират, и проектът се забавя значително (няколко години), докато бъдат постигнати споразумения между португалското правителство, концесионера, и местните власти (и за резултатите от допълнително проведените последващи процедури за екологична оценка). Понастоящем изпълнението на проекта продължава.



По отношение на финансирането на проекта, заемът, отпуснат от търговски банки, ще се погасява за период от 25 г. след датата на завършване на проекта. Той е оформен като ипотечен заем. Вноските по заема са пропорционални на реализираната печалба на база равнището на употреба на магистралата и резултатните парични потоци. Заемът от ЕИБ е с леко разсрочен матуритет от 27 г., и е гарантиран от обединение на търговски банки. Рискът от понижаване на печалбата, характерен за режима на скрита пътна такса, при този проект е смекчен от предварително съществуващия натоварен трафик, по-конкретно от обстоятелството, че близо 81 % от потоците, прогнозирани към първоначалната дата на завършване на проекта през 2005 г., вече са достигнати на съществуващите пътни участъци от магистрала IP5 през 2000 г. Това благоприятно обстоятелство вече е отразено от ангажираните търговски банки по проекта, които занижават рисковата оценка за отпуснатото финансиране по него.

По отношение на избраната форма на възнаграждение на частния партньор - скритата пътна такса - по този начин таксата за публичната услуга се прехвърля от прекия потребител на публичния бюджет, и по този начин - на данъкоплатците, което може да предизвика обществена нетърпимост към тази финансова схема. Както вече беше описано, в конкретния проект (и в голяма част от другите пътно-строителни ПЧП в Португалия) дължимите средства на концесионера нарастват значително спрямо договорените стойности, което сериозно ще натовари бюджета на португалското правителство. По тази причина през втората половина на 2004 г. започва обсъждане на проекти за промяна на избраната форма на възнаграждение на концесионерите в определен брой проекти по ПЧП, и преминаване към финансови схеми с пряко таксуване на потребителите на съответните пътни участъци.

При прегледа на проекта за концесиониране на магистрала IP5 могат да се отбележат следните основни моменти: Липсата на екологична оценка влияе силно негативно в хода на изпълнение на проекта. В този случай това негативно въздействие се изразява в значителни забавяния (няколко години), и във възможно значително поскъпване на екологично приемливите инвестиционни решения. Това променя първоначалната оценка за подходящото разпределение на риска, постигната при преговорите с частния партньор. Без ясно формулиране на целите на даден проект за ПЧП (конкретно по отношение на стандартите и равнището на желаните публични услуги), може да бъдат подадени занижени първоначални оферти (като предлагано качество и като по-ниска цена), които на финалния етап от преговорите с частния партньор изненадващо и значително да поскъпнат. Това от своя страна намалява ефективната тръжна конкуренция, а също дава възможност за промяна на качествените стандарти от страна на публичните партньори в хода на изпълнение на проекта и до компенсаторни плащания в полза на



концесионерите (което е характерно за ПЧП в Португалия). Липсата на предварителен задълбочен проектен анализ не позволява възприемането на адекватна финансова схема по конкретен проект за ПЧП. В този случай не са възможни алтернативни ценови калкулации (за публичните партньори или за потребителите), които да обосноват предимствата на опцията за ПЧП. При изготвяне на такъв анализ и наличие на достатъчен трафик, подходящо е използването на директни пътни такси. При недостатъчен прогнозен трафик е подходящо да се изследва възможността за въвеждане на скрита пътна такса. Слабостите, установени в Португалия в този и други проекти за ПЧП в областите на пътната инфраструктура и на обученията, създават необходимост за последваща промяна на инвестиционното законодателство (изискване на задълбочена оценка на офертите на кандидатите за концесионери, и оценка на тяхното дългосрочно въздействие върху публичния бюджет, както и определени препоръки и правила за разпределението на риска при ПЧП) и през 2003 г. водят до създаването на специализирана администрация за провеждане на ПЧП (Парпублика ЕАД), с определени значителни отговорности за оценката и класирането на частни партньори при ПЧП, както и в набирането и разпространяването на оперативна инвестиционна информация. Такива институционални промени са особено подходящи за ново-започващи инициативи за ПЧП, особено в транспортния и здравния сектори, които са съсредоточени върху предоставянето на публични услуги на крайните потребители.

4.6. Възможности за прилагане в трансграничния регион

В сферата на товарния транспорт, насоките за развитие на Трансевропейските транспортни мрежи насърчават мултимодалните коридори, с колкото се може повече възли, правещи възможно преминаването от автомобилен към по-благоприятни за околната среда видове транспорт.

Текущото състояние подсказва, че приоритетните оперативни цели и задачи следва да са:

- Развитие на комплекс от железопътни товарни възли, отговарящи на стандартите на ЕС и способни да допълват и да се конкурират ефективно с други видове транспорт;
- Модернизиране на железопътната мрежа в съответствие с нуждите на участниците в товарния транспорт и ефективно конкуриране с пътната мрежа;
- Подобряване на услугите и насърчаване употребата на товарен жп транспорт между заинтересованите страни за привличане на повече потребители и оператори и установяване на общо разбиране и сътрудничество с други заинтересовани лица и стопански субекти;



- Инициране и насърчаване разработването на необходимите закони и институционални разпоредби;
- Предприемане на необходимите действия за изграждане на модерни подпомагащи системи;
- Осигуряване финансирането на всички дейности.

Необходимите действия за постигане на така очертаните оперативни цели и задачи са:

- Продължаващо развитие на мрежите и системите на интермодалния транспорт;
- Подновяване на пътническия тягов и подвижен състав в железопътния транспорт чрез внос на нови, енергоспестяващи дизелови и електрически мотриси;
- Подновяване на оборотния подвижен състав на вътрешноградския пътнически транспорт, чрез внос на нови единици за автобусния, трамвайния и тролейбусния парк;
- Подобряване на достъпа до базисната инфраструктура и достъпност до градските автобусни спирки - платформи на спирките за групи инвалиди, подобряване на средствата за ориентиране и информация, светлинни и аудио обозначения и съобщения за спирките, ясна визуална маркировка на линиите, информация, достъпна за лица с нарушено зрение и т.н.;
- Въвеждане на нови и модернизиране на съществуващите управленски и информационни системи на движението (центрове за операции на трафика, централизирани компютърни системи, детекторни станции за засичане на превозни средства, променящи се съобщителни знаци, рампирани метрични станции, комуникационни подсистеми) на автобусния и вътрешноградския транспорт;
- Развитие на инфраструктурни и маршрутни мрежи по нови дестинации до по-отдалечени жилищни зони.

V. ИЗВОДИ

През последните десетилетия се наблюдава тенденция на засилване ролята и значението на интермодалния товарен транспорт. Той е определен като транспортно решение с основен потенциален принос за разрешаването на проблемите свързани с устойчивото развитие на европейския транспортен пазар. Основните фактори, които определят интермодалния транспорт като стратегически инструмент за постигане целите на транспортната политика на Европа са:



- Тези превози предоставят възможност за намаляване на претоварванията и увреждането на пътната мрежа, вследствие на значителното количество тежкотоварни автомобили, които преминават по нея;

- Интермодалните превози дават възможност да се ограничат количествата на отделените вредни емисии в околната среда, изменението на климата и високото шумозамърсяване, които от своя страна увреждат здравето и работоспособността на населението;

- Интермодалните превози представляват интерес и за публичните власти, които желаят да стимулират и насърчават по-ефективното и устойчиво използването на природните ресурси.

Предвид значимостта на интермодалните товарни превози, е необходимо да се търсят и отстранят проблемите пред тяхното развитие, основните от които бяха очертани по-рано в разработката.

Въпреки тези констатации, интермодалните транспортни решения генерират значителни икономии от мащаба при превозите на унифицираните транспортни единици, спрямо унимодалния автомобилен транспорт. Интермодалните превози могат да се разглеждат като изключително перспективни за развитието на националната транспортната система. Все по-широко разпространено е схващането, че в 21-ви век интермодалният транспорт е едно от най-евтините и екологични транспортни решения, което потвърждава неговия висок потенциал за повишаването на устойчивостта на транспортния сектор.