

# ИЗМЕНЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН НА „ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ БУРГАС-ЗАПАД”, ЧАСТ ОТ ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ БУРГАС



**БУРГАС 2021**

## СЪДЪРЖАНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ.....	2
1 АНАЛИЗ НА СЪЩЕСТВУВАЩОТО ПОЛОЖЕНИЕ.....	5
1.1 Общи Положения – кратка историческа характеристика на обекта и общи цели и задачи на проекта на генерален план.....	5
1.2 Общи Цели и Задачи на Проекта на Генерален План.....	6
1.3 Описание на Териториалния Обхват на Плана на Обекта на Проектиране.....	14
1.3.1 Местонахождението на Обекта, границите и размерите на поземлените имоти и на пристанищната акватория.....	14
1.3.1.1 Пристанищна Територия.....	14
1.3.1.2 Пристанищна Акватория.....	18
1.4 Констатации за наличие на предишни устройствени проучвания и разработки и/или на действащи устройствени планове – описание и анализ.....	18
1.5 Констатации за режима на собственост на засегнатите територии.....	21
1.6 Констатации, изводи и оценка за състоянието на съществуващите сгради и съоръжения.....	25
1.6.1 Съществуващите сгради.....	25
1.6.2 Хидротехнически съоръжения.....	29
1.6.3 Пътни подходи, Паркинги, и Вътрешно-Пристанищни пътища.....	31
1.6.4 Ж.П. коловозно развитие.....	32
1.6.5 Мрежи и съоръжения за електроснабдяване.....	33
1.6.6 Мрежи и съоръжения за водоснабдяване.....	35
1.6.7 Мрежи и съоръжения за канализация.....	36
1.6.8 Мрежи и съоръжения за топлоснабдяване.....	37
1.6.9 Съобщителни връзки.....	38
1.6.10 Други съоръжения.....	38
1.7 Съществуващи навигационни условия в пристанищната акватория.....	41
1.8 Констатации за климатичните и метеорологичните условия.....	44
1.9 Констатации по извършените геоложки и хидроложки проучвания.....	46
1.9.1 Геоложки условия.....	46
1.9.2 Сеизмичност.....	48
1.10 Хидроложки условия.....	49
1.10.1 Характеристики на морската вода.....	49
1.10.2 Екстремни водни нива и характерни коти.....	49
1.10.3 Заключение.....	51
1.11 Констатации за наличие на геодезически заснемания – описание и анализ;.....	51
1.11.1 Констатации относно наличните топографски карти, кадастрални планове или карти, нивелационни планове, специализирани карти, регистри и специализирани информационни системи в цифров и графичен вид.....	52
1.12 Констатации относно наличието на обекти на културно-историческото наследство.....	53
1.13 Изводи, основани на анализа на съществуващото положение.....	54
1.13.1 Капацитетните възможности на пристанището.....	54
1.13.2 Строителните условия и баланс на територията.....	58
1.13.3 Общи и специфични проблеми.....	60
2 ОПИСАНИЕ И ОБОСНОВКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЯТА ЗА РАЗВИТИЕ.....	62
2.1 Част: "Технологична".....	64
2.1.1 Прогнози за развитие на отделните видове пристанищни дейности и услуги.....	64

2.1.2	Предлаганите технологични решения.....	70
2.1.3	Технологична структура и определяне на основни характеристики на структурните звена.....	72
2.1.4	Функционално зонироване, планировъчни решения и производствено-технологичните връзки.....	87
2.1.4.1	Функционална зона и технология в района на 21-во корабно място.....	89
2.1.4.2	Функционална зона и технология за обработка генерални товари в района на 22-ро и 23-то корабни места.....	90
2.1.4.3	Функционална зона и технология за обработка на зърнени товари в района на 24-то корабно място.....	91
2.1.4.4	Функционална зона и технология за обработка на контейнери, едрогабаритни и Ро-Ро товари.....	91
2.1.4.5	Функционална зона и технология за обработка товари в района на Складова база „Лозово“.....	98
2.1.4.6	Функционална зона в района на Централен ремонтен комплекс.....	99
2.1.5	Капацитетни Възможности.....	100
2.2	Част: "Комуникационно-транспортна".....	103
2.2.1	Вътрешната железопътна мрежа на пристанището, железопътните подходи и връзката им с републиканската железопътна инфраструктура.....	103
2.2.2	Вътрешните автомобилни пътища на пристанището, пътните подходи и връзката им с републиканската пътна мрежа.....	104
2.3	Част: "Техническа Инфраструктура".....	106
2.3.1	Мрежи и съоръжения на електроснабдяването.....	106
2.3.2	Мрежи и съоръжения на водоснабдяването и канализацията -ВиК.....	109
2.3.3	Мрежи и съоръжения на топлоснабдяването, вентилацията и климатизацията.....	111
2.3.4	Мрежи и съоръжения на газоснабдяването.....	112
2.3.5	Мрежи и съоръжения на електронните съобщения.....	112
2.3.6	Мрежи и съоръженията за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност и на остатъци от корабни товари.....	112
2.4	Вертикална планировка и настилки.....	129
2.5	Част: "Хидротехническа".....	132
2.5.1	Съществуващи стационарни и/или плаващи хидротехнически пристанищни съоръжения.....	132
2.5.2	Предвидени стационарни и/или плаващи хидротехнически пристанищни съоръжения	135
2.5.3	Методика за определяне на параметрите (границы и проектни дълбочини) на оперативната акватория.....	141
2.5.3.1	Оперативна акватория.....	142
2.5.4	Зона за маневриране към оперативната акватория.....	145
2.5.4.1	Зона за подход и маневриране към Корабни места № 21, 22, 23 и 24.....	145
2.5.4.2	Зона за подход и маневриране към Корабни места № 25, 25А и 26.....	145
2.5.4.3	Зона за подход и маневриране към Корабни места №№ 27, 28 и 29.....	146
2.5.5	Навигационно осигуряване на пристанищната акватория – плаващи и стационарни навигационни знаци и съоръжения.....	147
2.5.6	Навигационни условия в пристанищната акватория и отделните зони в нея.....	148
2.5.7	Необходимост от ползване на зоната за маневриране и на зоната за подхождане и от кораби, посещаващи други терминали на същото пристанище за обществен транспорт и/или други пристанища и обосновка на предлаганото решение.....	151

2.5.8	Регистър с координатите на точки по границите на акваторията и на всяка отделна зона в нея и при доказана необходимост на зоната за разполагане на швартовите буйове.....	152
2.6	Част: "Обемно-устройствено решение на сградите и съоръженията" – архитектурна и конструктивна.....	160
2.7	Част: "Екологична".....	163
2.7.1	Основни инвестиционни инициативи, идентифицирани в маркетинговия анализ...163	
2.7.2	Предварителна собствена оценка за въздействието върху околната среда на инвестиционните инициативи, идентифицирани в маркетинговия анализ.....	164
2.7.2.1	Възможни въздействия по време на строителството:.....	164
2.8	Възможни въздействия по време на експлоатацията:.....	167
3	ЕТАПНОСТ НА РЕАЛИЗАЦИЯТА НА ПРОЕКТА ЗА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН.....	170
4	ПРАВИЛА И НОРМАТИВИ ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН.....	172
5	ПРИЛОЖЕНИЯ.....	172

### ПРИЛОЖЕНИЯ - ЧЕРТЕЖИ

№	№	НАИМЕНОВАНИЕ
1.		План за Регулация - фрагменти М 1:1000
2.		План за Регулация – цялостен обхват М 1:2000
3.		План за застрояване - фрагменти М 1:1000
4.		План за застрояване - цялостен обхват М 1:2000
6.	1001	Технологичен проект - цялостен обхват М 1:2500 (лист 1/3)
7.	1002	Технологичен проект – фрагмент М 1:1500 (лист 2/3)
8.	1003	Технологичен проект – фрагмент М 1:1500 (лист 3/3)
9.	1004	Парцеларен план - Акватория М 1:10 000 – Общ
10.	1004	Парцеларен план - Акватория М 1:2 500 – Терминал Бургас-Запад
11.	2001	Типов разрез – корабно място КМ 27 А-А
12.	2002	Типов разрез – корабно място КМ 27 В-В
13.	2003	Типов разрез – корабно място КМ 28
14.	2004	Типов разрез – корабно място КМ 26
15,	2005	Типов разрез – корабно място КМ 29



## **1 АНАЛИЗ НА СЪЩЕСТВУВАЩОТО ПОЛОЖЕНИЕ**

### **1.1 Общи Положения – кратка историческа характеристика на обекта и общи цели и задачи на проекта на генерален план**

Пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас е основен градообразуващ елемент разположен в южната част на града, периферно в посока юго-запад, Запад, покрай брега.

Пристанищният ареал се развива последователно и мащабно от 1903 г. досега в структурата на града и всички проекти за развитието на града влияят върху него, както и обратно - проектите на Пристанище Бургас влияят на гр. Бургас.

Съгласно предвижданията на Общия устройствен план на гр. Бургас, одобрен с Решение № 51-1/21. 07. 2011 г. на Общински съвет Бургас, обнародвано в Държавен вестник бр. 71, 13. 09. 2011 г., поземлените имоти, които образуват територията на пристанищен терминал Бургас Запад, попадат в терени със самостоятелен устройствен режим ТТ 1 – „Терени за транспортно-комуникационна инфраструктура“.

Осъществяването на предвижданията на проекта на генерален план няма да наложат промени в Общия устройствен план на Бургас, доколкото предвижданите мероприятия, свързани с промяна на функциите на някои от вътрешно-пристанищните зони, реконструкция и модернизация на съществуващи сгради и инфраструктурни обекти и съоръжения, ново строителство и доставка на ново технологично оборудване и съоръжения, няма да променят устройствения режим на засегнатите територии.

Разширението на Пристанище Бургас е планирано и обосновано през 1991 година в Генералната схема за развитие на пристанищните мощности, чрез обособяване и изграждане на т. н. „Южна акватория“, локално защитена от предвидения за изграждане „Нов източен вълнолом“ и съставена от предвидените за изграждане съгласно Генералния план от 1995 г. четири основни терминала, със следната специализация: Терминал № 1 – за течни химически продукти, химикали и наливни товари; Терминал № 2 – за насипни товари и генерални товари в източната му зона; Терминал № 3 – за фериботна линия и ро-ро товари и Терминал № 4 – за контейнерни товари. Първите официални разговори за възможностите за финансирането на този проект чрез Фонда за задгранично сътрудничество на Япония (JBIC) са проведени през месеците май и юни 1996 година. След изясняване обхвата на проекта и извършване на предварително договаряне между двете страни на 29 юни 1998 година е подписано Споразумение за заем BG P-4,

придружено с Меморандум за проекта, със съставен график за изпълнение на основните раздели от работи по проекта. Проектът се състои от три основни части: 1. Източен вълнолом с дължина 1196 м. 2. Терминал за насипни товари, съставен от три кейови места с обща дължина 705 м. и максимална дълбочина 15.50 м. 3. Подходен канал с дължина около 6600 м.

## 1.2 Общи Цели и Задачи на Проекта на Генерален План

Европейската транспортна политика фокусира своето внимание върху взаимното обвързване и гарантиране на равнопоставеността между отделните видове транспорт, през постигане на точния баланс на транспортните превози с цел постигане на по-голяма **ефективност, доближаване до динамиката на пазарните отношения, съобразяване със съвременните изисквания за сигурност и опазване на околната среда.** Поставянето на тези цели е свързано с изключителната динамика на развитие на транспортния сектор в началото на 21-ви век и обусловеността на степента на развитие на транспортните превози от изменението на икономическите показатели в Европа и световния „бум“ на азиатската икономика, респ. насочеността ѝ извън азиатския континент. Проектите, насочени към развитие на националната транспортна инфраструктура, като част от европейската следва да целят оптимизиране на капацитета и ефективността на съществуващата инфраструктура. Реализацията на предвижданията на настоящото изменение на генералния план на пристанищен терминал Бургас Запад има за **своя обща цел** да допринесе за постигане на:

- икономическа ефективност: проектираните инвестиции имат задачата да подобрят икономическата ефективност както за потребителите, така и за икономическите оператори, които предлагат транспортни услуги (инфраструктура и превозвачи); ще намалят значително загубите и повредите на обработените товари и ще се увеличи скоростта на обработка на товарите;

- интеграция – реализацията на предвижданията на генералния план ще допринесе за интеграцията на националната икономика в Европейския съюз;

- екология – реализацията на предвижданията на генералния план ще резултира в намаляване на преките и непреки въздействия на транспортните съоръжения върху

околната среда, като шум и атмосферно замърсяване, и като цяло, въздействието върху околната среда, населението, историческото наследство, морската флора и фауна;

- безопасност - проектът ще намали в значителна степен вероятността от настъпване на инциденти и ще повиши качествено сигурността.

### Българският транспортен сектор в контекста на европейския пазар

Присъединяването на страната към Европейския съюз през 2007 г. даде тласък на процеса на икономически растеж, респ. на широка социална и индустриална реформа.

Тъй като една добре функционираща транспортна мрежа е гръбнакът на всяка модерна икономика, вниманието се фокусира върху реализацията на няколко транспортни проекта, предпоставени от благоприятното географско положение на страната (общоевропейски транспортни коридори IV, VII, VIII, IX и X (Фиг.1)



Фигура 1: Общевропейски транспортни коридори (TEN-T)

Генералният план е необходимата устройствена основа за изграждането, разширяването и развитието на всяко пристанище за обществен транспорт. С него се определят концепциите за дългосрочно развитие на съответната територия и акватория.



Генералният план се основава на резултатите от приетото от възложителя предварително (прединвестиционно) проучване за развитието на пристанището и определя развитието на съществуващите и необходимостта от нови територии, предназначени за извършване на пристанищни дейности и услуги, функционално ги зонира съобразно технологичното и организационното обособяване на необходимата територия на пристанището и планира режима на тяхното устройство и параметрите на застрояването им.

Наред с отразяването на съществуващото положение, планът има за задача да определи техническа инфраструктура на пристанището, съответно - развитието на комуникационно-транспортната мрежа (железопътни линии и пътища) и на другите мрежи и съоръжения на територията на пристанищния терминал. Неговите предвиждания трябва да определят терените и зоните за извършване на дейности по чл. 116а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ), границите и проектните дълбочини, навигационното осигуряване на пристанищната акватория и на всяка от зоните в нея и да дадат обобщените параметри на зоните за бъдещи инвестиционни инициативи, както и характеристиките на съществуващите и на предвидените за изграждане съоръжения, сгради, пътни и железопътни връзки, открити складови площи и на общите мрежи на техническата инфраструктура на територията на пристанището.

Основната цел на проекта на генерален план е осигуряване на устройствени възможности за осъществяване на инвестиционните намерения на концесионера в пристанищна инфраструктура (активи) – публична държавна собственост, а посредством клаузите в концесионния договор и на българската държава с оглед - подобряване на условията за обработка на традиционните товари, създаване на възможности за обработка на нови типове товари, като и цялостно повишаване на капацитета на пристанището в съответствие с прогнозите за товарооборота.

Задача на проекта на генерален план е въз основа на извършеното техническо и технологично обследване на съществуващото положение на пристанищния терминал, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение и инфраструктурния му капацитет да се аргументират възможностите за бъдещо развитие и да се предложат обосновани решения в съответствие с изискванията на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) и на Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт.



Основен елемент при разработване на генералния план за развитие е задълбоченото проучване и анализ на съществуващото положение и най-вече - отчитане на съществуващите дадености:

- на първо място - по отношение на територията с нейните параметри, местоположение и функционални връзки, степен на застрояване и потенциал за ново строителство;
- на второ място – по отношение на пристанищната инфраструктура и съоръжения с техните параметри, функции и капацитетни възможности за претоварния и складов процес, възможностите за оптимизация на тяхното използване и разширяване.

Основните проблеми, които следва да разреши проекта за изменение на генералния план на терминал „Бургас Запад“, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас е на базата на точно описание на съществуващите проблеми и ограничения, да се дадат оптималните териториално-устройствени решения с оглед повишаване на ефективността му, стъпвайки на извършения в прединвестиционното проучване качествен анализ на актуалните и детайлни данни по отношение на базовия сценарий за експлоатация на терминала и анализ на бъдещи ограничения на капацитета, като в същото време се оцени въздействието на възможните варианти на проекта на генералния план за терминала във връзка с преките и непреките разходи в параметрите на договора за концесия.

В насоките за TEN-T бяха определени 319 пристанища, 83 от които са признати за пристанища от основната мрежа, сред тях - и пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас (респ. терминал Бургас Запад). Мрежата TEN-T е изградена на две нива: широкообхватната мрежа ще осигури пълно покритие на ЕС, като целта е проектите, осигуряващи достъп до всички райони да бъдат завършени до 2050 г., а обектите от основната мрежа ще бъдат включени в широкообхватната мрежа и **ще се даде приоритет на най-важните възли** на TEN-T, които трябва да бъдат завършени до 2030 г.

Пристанищните дейности допринасят пряко за заетостта, привличането на инвестиции и растежа на БВП. Безспорно е, обаче че много по-голяма работна сила обслужва поддръжката и експлоатацията на специфичните пристанищни и морски инфраструктури, обезпечаването на съответните корабни операции и услуги, сухопътния транспорт, логистика, превоз на товари, спедиторски услуги (в т. ч. митническо посредничество) и др.

Разработването на настоящия проект на генерален план трябва да има, наред с всичко друго за своя задача на съответното ниво да способства и за преодоляването на опасността разликите в степента, обхвата и евентуалното въздействие на развитието на политиката на национално равнище да доведе до повишаване на риска от по-нататъшно разпокъсване на европейския вътрешен пазар.

Пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас и връзките му с хинтерланда (магистрала, железопътни линии и вътрешни водни плавателни пътища) са важна транспортна инфраструктура за икономическото развитие както на страната, така и за ЕС. През годините, в рамките на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и на структурните фондове, ЕС предоставяше постоянно и значително финансиране за изграждането, обновяването и поддръжката на тези инфраструктури във всички морски региони на ЕС. Финансирането от ЕС на усилия в подкрепа на тези инфраструктури ще продължи и през следващите години. Точните суми, които ще бъдат отпуснати, ще зависят от окончателното решение относно многогодишната финансова рамка и от извършената от Комисията оценка на предложенията, представени от държавите членки в рамките на различните инструменти за финансиране на ЕС, но както се припомня и от Европейската Сметна палата, **изключително важно е усилията на ЕС в подкрепа на пристанищата да дават добри резултати по отношение на ефективността** и цялостния принос към постигане на целите на европейската транспортна политика.

Затова и проектът на генерален план си поставя за разрешаване няколко основни проблема.

Основният от тях (общ и за националната пристанищна система) е структурното изоставане по отношение на ефективността на пристанище Бургас, като морско пристанище от основната мрежа на TEN-T. Проблемът се усложнява от необходимостта от адаптиране на пристанищата към новите транспортни и логистични изисквания в момент на недостиг на публични средства. Това създава риск от претоварване на връзките и излага на риск ефикасността, взаимосвързаността и устойчивостта на TEN-T, а оттам и доброто функциониране на вътрешния пазар. При приемането на предложението за нови насоки за TEN-T и МСЕ. Съществуващите разлики в пристанищата са нормална характеристика на пазара, произтичаща от редица фактори, включително специализацията и укрепването на определени конкурентни предимства. От гледна точка на транспортната система на ЕС, би могло да се очаква, че тенденцията през годините за всички пристанища на ЕС ще е в постоянен стремеж да се подобри постепенно капацитета на инфраструктурата, т.е. способността им да се приспособят към изискванията за икономическо развитие на регионите, които обслужват (връзки с вътрешността на съответната страна). Пристанищата на ЕС са част от мрежова индустрия. Безспорно е, че здравината на една верига се определя от най-слабото ѝ звено. Фактът, че някои морски пристанища от TEN-T имат ниски показатели ограничава избора на вида транспорт. Това от своя страна засилва поляризацията на потоци към транспортните възли, които във вътрешността са претоварени. От друга страна това означава и пропуснатата възможност за развитие на морските превози на къси разстояния като алтернатива на натоварените сухопътни транспортни маршрути, респ. това се отразява и на степента на оптимално функциониране на TEN-T.

Проблемите, свързани с капацитета и възможностите за връзка с хинтерланда и необходимостта бързо да се изнасят от пристанището големи обеми товари (контейнери, генерални товари, но също и „Ро-Ро“ трафик) са свързани със съществуващите значителни различия на експлоатационните показатели, а натоварването на връзките с вътрешността е с висок процент на външните разходи, особено в гъсто населените райони, разположени на главните центрове по TEN-T (Бургас).

Допълнителна стратегическа възможност, която не следва да се подценява, а да се гарантира, в т. ч. и чрез предвижданията на изменението на настоящия генерален план е да се предоставят привлекателни за товарните потоци алтернативни маршрути в същия



регион на обслужване, което изисква пристанищата на тези алтернативни маршрути (напр. в сравнение с Констанца) да се стремят да **предлагат сравними нива на обработка и изпълнение на претоварната услуга**. Това е така, защото непреодоляването на различията между пристанищата, в т. ч. и в различните страни членки ще подкопае и развитието на морските превози на къси разстояния като част от „Hub and Spoke“ операциите, ро-ро или другите форми на транспорт на къси разстояния. Сред факторите за това, освен сложността на административните процедури, включително митническите (които са различни от приложимите за конкурентния автомобилен транспорт в рамките на ЕС) основен е **слабата ефективност на пристанищата**. Затова и повишаването на качеството на услугите на терминала посредством възможностите, които дават териториално-устройственото планиране трябва да бъде основна цел и задача на проекта на генерален план. Неглижирането на този проблем ще рефлектира в натиск върху другите пристанища и шосейни коридори на дълги разстояния в ЕС (преминаване на регионите без излаз от ЕС и извън ЕС). Следователно ясна и безспорна е необходимостта с предвижданията на генералния план, а впоследствие - посредством реализацията на инвестиционната програма на концесионера „БМФ ПОРТ БУРГАС“ ЕАД – и да се постигнат по-гъвкави и ефикасни пристанищни услуги, което от своя страна ще позволи на корабните компании да предлагат по-чести рейсове по всяко време, т.е. ще се осигурят по-високоскоростни операции в рамките на логистичната верига, което ще рефлектира в скъсяване на времето за престой на кораби в пристанището.

Проблемите, посочени дотук и разрешаването на които следва осигури проекта на генерален план се задълбочават и от факта, че новите европейски и световни транспортни и логистични изисквания налагат отделните пристанища да се приспособят към тях много бързо. Промените, от една страна направиха част от съществуващия пристанищен капацитет в определени райони излишен, докато на други места, в т. ч. и в пристанище Бургас се появи необходимост от модернизиране на инфраструктурата. Констатират се няколко европейски и световни тенденции, които вече се проявяват отчетливо и се очаква да нарастват в бъдеще, като проектът на генерален план трябва да предложи адекватен отговор на всяка от тях:

- **растяща големина и сложност на флота и по-специално - наличие на свръхголеми контейнеровози, нови видове ро-ро фериботи и газови танкери**. По-големите кораби представляват предизвикателство пред пиковите пристанищни мощности;

- използване на по-големи съдове за морски превози на къси разстояния и услуги за фидерни превози, с нови нужди по отношение на енергийната ефективност, на алтернативни горива и екологични показатели (бункерване на ВПП, cold ironing);
- тенденции в логистиката и разпределителните системи, които привличат повече услуги с добавена стойност в пристанищната зона (в зависимост от правилата за конкуренция в рамките на пристанището и от схемите за таксуване);
- значителни промени в търговията с енергия, характеризиращи се с преминаване от нефт и рафинирани нефтопродукти към газ; необходимост от значителни съоръжения за газификация в пристанищата; на суха биомаса и потенциални обеми за транспорт и съхранение на CO<sub>2</sub>; брегови съоръжения за снабдяване с електроенергия.

Тези промени навсякъде по света **оказват изключително силен натиск по отношение на инфраструктурата и инвестициите** в няколко посоки:

- необходимост от разширяване на терминалите и параметрите на котвените стоянки;
- подобряване на характеристиките на кейовете;
- увеличаването на дълбочината на басейните и подходните канали,
- както и радикални промени (преустройства) на акваториите и пристанищните басейни (зони за подхождане и маневриране, подходни канали), т. нар. capital dredging, за да стане възможно маневрирането на по-големи кораби.

По-големите кораби на свой ред се нуждаят от нови пристанищни съоръжения и оперативни процедури, нови кранове.

Безспорно е, че идеалният случай би бил съответният подходящ пристанищен капацитет да е на разположение на оператора, когато е необходимо, включително в отговор на промените в моделите на разпределение на товарите и в конструкциите на корабите, които могат да възникнат в корабостроенето. Ето защо стремежът следва да бъде, респ. проектът за изменение на генералния план трябва да опита да постигне именно тази цел – да се гарантира възможността достатъчен пристанищен капацитет да бъде на разположение на широк кръг ползватели, за да се постигне съответствие между нуждите на променящите се потребности, във връзка с евентуалните колебания на трафика между пристанищата. Известно е, че пристанищата осигуряват верига от услуги. Неоптималните пристанищни услуги не допускат веригата да функционира по ефективен начин. Те пречат на мрежата като цяло да функционира ефективно и да се справи с очакваните промени в

търсенето на транспортни услуги. Пристанищният капацитет и ефективност могат значително да повлияят и на практика влияят върху решението на инвеститорите за изграждане на разпределителен център, както влияят решително и върху способностите на местните производители да се конкурират в глобален или регионален мащаб с други производители. Предизвикателството за «БМФ ПОРТ БАРГАС» ЕАД е да се съобрази с нуждите на своите клиенти и да им помогне да подобрят конкурентните си позиции, като обезпечи, в т. ч. и посредством териториално – устройственото планиране икономически изгоден модел на предоставяне на пристанищни услуги, като в крайна сметка ще допринесе за устойчивото развитие на транспортната верига.

Наличие на конкурентен натиск, означава, че пристанищните оператори трябва да бъдат заставяни да полагат постоянни усилия за удовлетворяване на потребностите на ползвателите. Тази конкуренция обикновено помага да се постигне специализация, тъй като конкурентите се конкурират при едни и същи условия. Специализацията на свой ред помага за подобряване на разходната ефективност.

За да не се излага на риск постигането на целта за по-ефективна, взаимосвързана и устойчиво функционираща TEN-T мрежа и за да се справи с очаквания обем от товари, пристанищен терминал Бургас Запад трябва да оптимизира своите услуги, като това следва да се случи и през инвестиционната програма на концесионера «БМФ ПОРТ БУРГАС» ЕАД, в т. ч. и с привличането на нови инвестиции, предпоставени от изменения генерален план на терминала.

Налице са и някои допълнителни съображения относно въздействието върху мултимодалността:

Реализацията на предвижданията на генералния план трябва да подобри международната конкурентоспособност на пристанище Бургас, което се налага да се конкурира с руски и турски пристанища. Конкуренцията с пристанищата на държави извън ЕС е изключително ожесточена, което е много специфична характеристика и резултира в изключително нестабилен и трудно предвидим пазар. Понастоящем пристанищата на TEN-T се опитват да се конкурират със съседните пристанища поради по-ниските заплати в трети държави. Очакванията са приоритетните проекти, заложиени в изменението на генералния план да допринесат за модернизиранието на услугите и по-добър инвестиционен климат, респ. да помогнат на пристанище Бургас да постигне



повишаване на производителността, в резултат на иновациите, специализацията и логистичната дейност. Когато пристанищата на TEN-T станат по-ефикасни и техните оперативни разходи намалееят ще се подобри и конкурентната им позиция.

В заключение най-значимата **задача** при изменението на генералния план следва да бъде подчинено на изпълнението на основната TEN-T цел: **ефективност спрямо конкурентен натиск.**

## 1.3 Описание на Териториалния Обхват на Плана на Обекта на Проектиране

### 1.3.1 Местонахождението на Обекта, границите и размерите на поземлените имоти и на пристанищната акватория

#### 1.3.1.1 Пристанищна Територия

Пристанище Бургас е разположено в южната част на Черноморското крайбрежие на България в дъното на дълбоко врязания в сушата едноименен залив. По-точно то е разположено в северната част на т.нар. Малък Бургаски залив. На север до пристанището се е допряла централната градска част на Бургас. На Юг и Изток то граничи с морето, а на Запад – с индустриалната зона на града.

Входът на пристанището се намира на следните координати: 27° 29' Източна дължина и 42° 29' Северна ширина.

Пристанищен терминал Бургас-Запад е разположен в границите на предоставената с РМС № 153/05.03.2013 г. и концесионен договор, сключен на 08.03.2013 г. и влязъл в сила на 03.05.2013 г. концесионна територия, представляваща част от територията на Пристанище Бургас. Той обхваща Западната част от Пристанището и включва стария Терминал Бургас-Запад със допълнителни терени на Централна ремонтна база, както и територията на складова база Лозово.

**Концесионната територия на пристанищен терминал Бургас-Запад е с обща площ 641 499 кв. м., в град Бургас, по кадастрална карта и кадастралните регистри на гр. Бургас, одобрени със Заповед № РД-18-9/30.01.2009 г. на изпълнителния директор на Агенцията по геодезия, картография и кадастър (последно изменени със Заповед № КД 14-02-1942/29.10.2012 на началника на СГКК-Бургас, засягащо ПИ 07079.618.1130, 07079.618.1126, 07079.618.1127, 07079.618.1128, 07079.618.1094 Заповед КД-14-02-189/08.02.2012 г. на началник на СГКК-Бургас засягащо ПИ 07079.618.1089 и Заповед № КД 14-02-1941/29.10.2012 г. на началника на СГКК-Бургас засягащо ПИ 07079.605.272), която включва:**

- **Част от ПИ с идентификатор 07079.618.1130 с площ 407 185 кв.м.;**
- **Част от ПИ с идентификатор 07079.618.1126 с площ 4 130 кв.м.;**

- **Част от ПИ с идентификатор 07079.618.1127 с площ 6 263 кв.м.;**
  - **Част от ПИ с идентификатор 07079.618.1128 с площ 87 770 кв.м.;**
- **Част от ПИ с идентификатор 07079.618.1094 с площ 116 168 кв.м.;**
- **ПИ с идентификатор 07079.618.13 с площ 12 746 кв.м.**

при граници с координати на точките от № 1 до 388, включително по координатна система "1970 г." ;

**ПИ с идентификатор 07079.605.727 с площ 91 769 кв.м.,** при граници с координати на точките от № 1 до 40, включително по координатна система "1970 г.";

Границите на имотите съставляващи територията на пристанищен терминал Бургас –Запад са следните:

- **За ПИ с идентификатор 07079.618.1130**

- **Север:**

- **Поземлен имот 07079.659.16, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ул. ИНДУСТРИАЛНА, вид собств. Частна, вид територия Урбанизирана, НТП За друг вид производствен, складов обект, площ 5059 кв. м, квартал 0**

- **Изток:**

- **07079.618.1126, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За друг поземлен имот за движение и транспорт, площ 4130 кв. м, квартал 1А**
- **Поземлен имот 07079.618.1127, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 6263 кв. м, квартал 1А, парцел VII,**
- **Поземлен имот 07079.618.1128, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За друг поземлен имот за движение и транспорт, площ 87770 кв. м, квартал 1А,**
- **Поземлен имот 07079.618.1091, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 5985 кв. м, квартал 1А, парцел IV,**

- Поземлен имот 07079.618.1092, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 1160 кв. м, квартал 1А, парцел V,
- Юг
  - Поземлен имот 07079.618.1088, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ТЕРМИНАЛ 2А, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 419891 кв. м, квартал 1А, парцел I,
  - Поземлен имот 07079.618.1094, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 116168 кв. м, квартал 1А, парцел III,
- Запад:
  - Поземлен имот 07079.659.410, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ул. ИНДУСТРИАЛНА, вид собств. Общинска публична, вид територия Урбанизирана, НТП За друг поземлен имот за движение и транспорт, площ 269 кв. м, квартал 0,
  - Поземлен имот 07079.659.408, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, ул. ИНДУСТРИАЛНА, вид собств. Общинска публична, вид територия Урбанизирана, НТП За първостепенна улица, площ 27972 кв. м,
  - Поземлен имот 07079.659.28, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ул. ИНДУСТРИАЛНА, вид собств. Общинска публична, вид територия Урбанизирана, НТП За друг поземлен имот за движение и транспорт, площ 2822 кв. м, квартал 0,
  - Поземлен имот 07079.659.409, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ул. ИНДУСТРИАЛНА, вид собств. Общинска частна, вид територия Урбанизирана, НТП За друг обществен обект, комплекс, площ 1328 кв. м, квартал 0,
  - Поземлен имот 07079.659.17, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ул. "Индустиална", вид собств. Съсобственост, вид територия Урбанизирана, НТП За друг обществен обект, комплекс, площ 4169 кв. м, стар номер 274,
- За ПИ с идентификатор 07079.618.1126
  - Север:
    - Поземлен имот 07079.618.1064, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПЗ "Север" № 1, вид собств. Частна, вид територия Урбанизирана, НТП За друг вид застрояване, площ 302 кв. м,



- Поземлен имот 07079.618.1063, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ № 1, вид собств. Общинска частна, вид територия Урбанизирана, НТП За второстепенна улица, площ 464 кв. м,
- **Изток:**
  - Поземлен имот 07079.618.178, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, МАРИЯ ЛУИЗА, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За линии на релсов транспорт, площ 42133 кв. м,
- **Юг**
  - Поземлен имот 07079.618.1127, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 6263 кв. м, квартал 1А, парцел VII,
- **Запад:**
  - Поземлен имот 07079.618.1130, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 407185 кв. м, квартал 1А, парцел III,
  - Поземлен имот 07079.659.16, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ул. ИНДУСТРИАЛНА, вид собств. Частна, вид територия Урбанизирана, НТП За друг вид производствен, складов обект, площ 5059 кв. м, квартал 0,
  - Поземлен имот 07079.659.15, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, ул. Индустриална, вид собств. Частна, вид територия Урбанизирана, НТП За друг вид производствен, складов обект, площ 3251 кв. м, стар номер 272,
- **За ПИ с идентификатор 07079.618.1127**
  - **Север:**
    - Поземлен имот 07079.618.1126, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За друг поземлен имот за движение и транспорт, площ 4130 кв. м, квартал 1А,
  - **Изток:**
    - Поземлен имот 07079.618.178, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, МАРИЯ ЛУИЗА, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За линии на релсов транспорт, площ 42133 кв. м,

- Юг
  - Поземлен имот 07079.618.1128, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За друг поземлен имот за движение и транспорт, площ 87770 кв. м, квартал 1А,
- Запад:
  - Поземлен имот 07079.618.1130, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 407185 кв. м, квартал 1А, парцел III,
- За ПИ с идентификатор 07079.618.1128
  - Север:
    - Поземлен имот 07079.618.178, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, МАРИЯ ЛУИЗА, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За линии на релсов транспорт, площ 42133 кв. м,
    - Поземлен имот 07079.618.1087, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, ул. ИВАН ВАЗОВ, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За линии на релсов транспорт, площ 76145 кв. м,
  - Изток:
    - Поземлен имот 07079.618.1079, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 88940 кв. м, стар номер 6180122,
    - Поземлен имот 07079.618.1089, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 38053 кв. м, квартал 1А, парцел II,
    - Поземлен имот 07079.618.1129, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За друг вид имот със специално предназначение и ползване, площ 2900 кв. м, стар номер 07079.618.187, квартал 1А, парцел VI,
  - Юг
    - Поземлен имот 07079.618.1088, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ТЕРМИНАЛ 2А, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 419891 кв. м, квартал 1А, парцел I,

- Поземлен имот 07079.618.1130, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 407185 кв. м, квартал 1А, парцел III,
- Поземлен имот 07079.618.1092, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 1160 кв. м, квартал 1А, парцел V,
- Поземлен имот 07079.618.1091, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 5985 кв. м, квартал 1А, парцел IV,
- **Запад:**
  - Поземлен имот 07079.618.1130, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 407185 кв. м, квартал 1А, парцел III,
- **За ПИ с идентификатор 07079.618.1094**
  - **Север:**
    - Поземлен имот 07079.618.1130, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 407185 кв. м, квартал 1А, парцел III,
  - **Изток:**
    - Поземлен имот 07079.618.1088, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ТЕРМИНАЛ 2А, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 419891 кв. м, квартал 1А, парцел I,
  - **Юг**
    - Черно море
  - **Запад:**
    - Поземлен имот 07079.618.1130, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 407185 кв. м, квартал 1А, парцел III,

- **За част от ПИ с идентификатор 07079.618.1089**
  - **Север:**
    - Поземлен имот 07079.618.1128, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За друг поземлен имот за движение и транспорт, площ 87770 кв. м, квартал 1А,
  - **Изток:**
    - Черно море
  - **Юг**
    - Поземлен имот 07079.618.1088, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ТЕРМИНАЛ 2А, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За пристанище, площ 419891 кв. м, квартал 1А, парцел I,
  - **Запад:**
    - Поземлен имот 07079.618.1128, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС - ТЕРМИНАЛ ЗАПАД, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За друг поземлен имот за движение и транспорт, площ 87770 кв. м, квартал 1А,
  
- **За ПИ с идентификатор 07079.618.13**
  - **Север:**
    - Поземлен имот 07079.618.12, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, ПРОМИШЛЕНА ЗОНА - СЕВЕР, вид собств. Държавна частна, вид територия Урбанизирана, НТП За друг вид застрояване, площ 9034 кв. м,
  - **Изток:**
    - Поземлен имот 07079.618.178, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, МАРИЯ ЛУИЗА, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За линии на релсов транспорт, площ 42133 кв. м,
  - **Юг**
    - Поземлен имот 07079.618.14, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, Парк "Езеро", вид собств. Общинска публична, вид територия Урбанизирана, НТП За второстепенна улица, площ 5635 кв. м,
  - **Запад:**
    - Поземлен имот 07079.605.572, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, ул. "Крайезерна", вид собств. Изключителна държавна



собственост, вид територия Територия на транспорта, НТП За път от републиканската пътна мрежа, площ 132747 кв. м,

- Поземлен имот 07079.618.14, област Бургас, община Бургас, гр. Бургас, п.к. 8000, Парк "Езеро", вид собств. Общинска публична, вид територия Урбанизирана, НТП За второстепенна улица, площ 5635 кв. м,

- **За ПИ с идентификатор 07079.605.727**

- Север – Поземлен имот: 07079.605.534, Промислена зона Север, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За линии на релсов транспорт, площ 446068 кв.м.
- Запад - Поземлен имот: 07079.605.574, ПЗ "Север", вид собств. Общинска публична, вид територия Урбанизирана, НТП За второстепенна улица, площ 84236 кв.м.
- ЮгоЗапад - Поземлен имот: 07079.605.268, ПЗ "Север", вид собств. Държавна частна, вид територия Урбанизирана, НТП За друг вид производствен, складов обект, площ 132886 кв.м.
- Юг:
  - Поземлен имот: 07079.605.252, ПЗ "Север", вид собств. Няма данни, вид територия Урбанизирана, НТП За друг вид производствен, складов обект, площ 12972 кв.м.;
  - Поземлен имот: 07079.605.344, Промислена зона Север, вид собств. Частна, вид територия Урбанизирана, НТП Незастроен имот за производствен, складов обект, площ 3201 кв.м.

### 1.3.1.2 Пристанищна Акватория

Пристанищният терминал е разположен в защитена от съществуващи брегозащитни хидротехнически пристанищни съоръжения акватория с вход от източната страна. Проектната кота на акваторията е – 11,78 м.

След изграждането на новия източен вълнолом към пристанището няма данни за вълнови екстремуми в акваторията.

Подходният навигационен канал, обслужващ пристанищен район Бургас, в т.ч. и корабните места на акваторията на пристанище „Бургас – Запад” има следните проектни характеристики:

- ❖ Ширина на подходния навигационен канал - 150 м;
- ❖ Дълбочина на подходния навигационен канал до акваторията на Терминал 2А - 15,5м

Дълбочина на канала до акваторията на пристанище „Запад” - 12,50 м;

Общата дължина на подходния навигационен канал - 6450 м, в т.ч.:

- До акваторията на подхода към стар КНТ – 2900 м;(150)
- До акваторията на Терминал № 2А - 5150 м; (150)
- До акваторията на пристанище „Бургас-Запад” - 6450 м;(150)

#### **1.4 Констатации за наличие на предишни устройствени проучвания и разработки и/или на действащи устройствени планове – описание и анализ**

Пристанище Бургас е основен градообразуващ елемент разположен в южната част на града, периферно в посока юго-запад, Запад, покрай брега.

Пристанищният ареал се развива последователно и мащабно от 1903 г. досега в структурата на града и всички проекти за развитието на града влияят върху него, както и обратно - проектите на Пристанище Бургас влияят на гр. Бургас.

За развитието на Пристанище Бургас, през 1995 г. е изготвен проект на Генерален план с перспектива за развитие до 2015 г.. Генералният план е одобрен през 1996 г. и предвижда изграждане на четири нови терминала, нов вълнолом, защитаващ всички нови терминали и нов подходен канал за големите морски съдове.

- Терминал 1 е предназначен за течни товари;
- Терминал 2А - основно за насипни;
- Терминал 2Б - за част от общите товари;
- Терминал 3 - Фериботен и Ро-Ро терминал;
- Терминал 4 - за контейнери.

Терминал 1 - разположен на Западната страна на нов източен вълнолом, с 4 бр. корабни места, предназначен за обработка на генерални товари – метали и метални изделия и течни - горива и химикали.

Терминал 2А – проектиран е основно за насипни; вече е изграден и предоставен на концесия.

Терминал 2Б - разположен на източната страна на изградения вече Терминал 2А и ще разполага с 3 бр. корабни места за обработка и съхранение на генерални товари.

Терминал 3 - Предназначен е за обслужване на фериботна линия и ро-ро кораби. Предвидено е изграждане на 1 бр. фериботно гнездо и две корабни места за приставане на ро-ро кораби със съответните ЖП коловозни групи, паркинги и контролно гранични зони.

Терминал 4 - представлява разширение на съществуващия Западен терминал на Пристанище Бургас. Предвидени са 4 бр. корабни места с обща дължина около 880 метра.

Проектът на Генералния план за развитие на пристанище Бургас е бил утвърден от Министъра на транспорта със Заповед на № РД –08-244 от 21.03.1997 г.

Докладът за ОВОС е изработен през 1995 г. и е одобрен от МОСВ с Решение на № 122 от 1995 г.

За инвестиционно предложение за обект „Разширение на Пристанище Бургас - изграждане на Контейнерен терминал 4” е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), в резултат на която е издадено Решение 5-5/2008 г. на министъра на околната среда и водите за одобряване осъществяването на инвестиционното предложение.

Съгласно предвижданията на Общ устройствен план на гр. Бургас, одобрен с Решение № 51-1/21.07.11г. на Общински съвет Бургас, обнародвано в Държавен вестник бр.71, 13.09.2011г., ПИ 07079.618.1130, основната част от територията на пристанищен терминал Бургас-Запад, попадат в терени със самостоятелен устройствен режим Т – „Терени за транспортно-комуникационна инфраструктура“.

Действащият в момента Генерален план за развитие на Пристанищен терминал „Бургас Запад“ е приет със съвместна Заповед № РД – 08 – 404 от 29 август 2019 г. на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Заповед № РД – 02 – 14 – 927 от 29 август 2019 г. на Министъра на регионалното развитие.

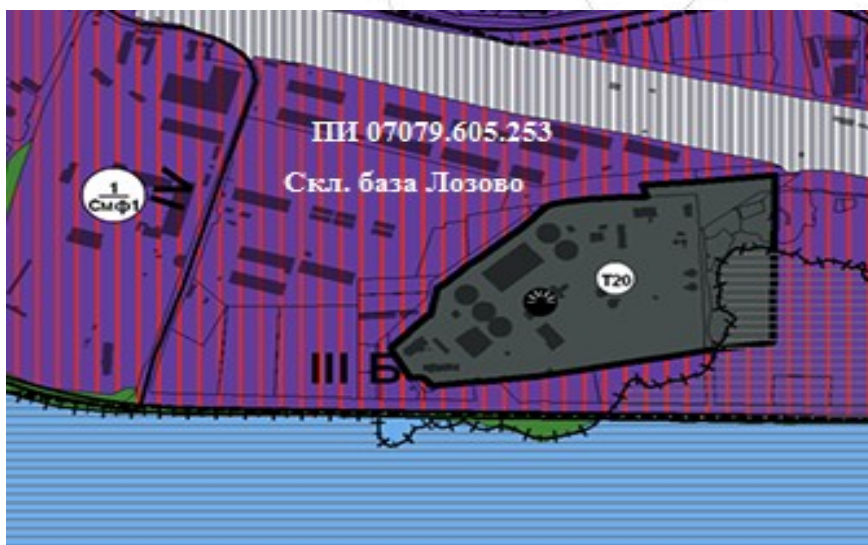




**Фигура 2: Част от Общ устройствен план на гр. Бургас**

ПИ 07079.618.13, 07079.618.1126, 07079.618.1127, част от ПИ 07079.618.1128 и 07079.618.1130 попадат в устройствена зона 3/Смф – Смесена устройствена зона с преобладаващо производствено предназначение.

Съгласно предвижданията на ОУП на гр. Бургас, ПИ 07079.605.727 в който е разположена складова база Лозово, попада в устройствена зона 1/Смф – Смесена устройствена зона с преобладаващо производствено предназначение.



**Фигура 3: Част от ОУП на гр. Бургас - Скл. база „Лозово“**



Съгласно определените като важни приоритети при решаване на транспортно-комуникационните проблеми с ОУП Бургас се предвиждат нови трасета за изграждане на обходни пътища - близък и далечен обход, осигуряващи възможност за изнасяне на транзита извън града и същевременно осигуряващи възможност за бързо пренасяне на транзита по по-скъсени маршрути и прехвърлянето му към трасетата от магистралите и първокласните пътища от РПМ.

В посочените в ОУП насоки за развитие на пътната мрежа в плановия период 2010-2020г. е заложено **Удвояване път Бургас-Сухото пристанище (ул. „Крайезерна“)**. По този начин се осъществява пряка транспортна връзка на обходния път с пристанището индустриалните зони, ж. п. гарата и големите индустриални предприятия имащи пряк достъп до улица „Крайезерна“.

## **1.5 Констатации за режима на собственост на засегнатите територии**

Пристанищен терминал Бургас-Запад, като част от пристанище за обществен транспорт с национално значение представлява съвкупност от вещи, обединени от тяхното функционално предназначение. Съгласно чл. 106, ал. 1 от ЗМПВВПРБ *„Територията и пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение са публична държавна собственост, с изключение на зоните за съхраняване на товари, които могат да бъдат собственост и на физически и юридически лица.“*

От своя страна § 2, т. 18 и 19 от ДР на ЗМПВВПРБ дават легално определение и на „Пристанищна инфраструктура“ и на „Пристанищни съоръжения“.

**От изложеното следва, че пристанищният терминал е съвкупност от територия и пристанищна инфраструктура и констатациите за тяхната собственост са следните:**

На основание чл. 77, ал. 1 от Наредбата за държавните имоти, на името на „Пристанище Бургас“ ЕООД е съставен АДС № 11537 от 31.05.1995 г. за терени и сгради по приложени скица и справка опис, представляващи Терен на пристанище Бургас и складова база „Лозово“ и сгради, находящи се на Пристанище – Изток, пристанище – Запад, Пристанище „Насипни товари“ и сгради - складова база „Лозово“ - северна промишлена зона.

В изпълнение на § 4 от ПЗР на ЗМПВВПРБ (обн., ДВ, бр. 12 от 11.02.2000 г., отм. ДВ, бр. 24 от 2004 г.) министърът на транспорта и съобщенията издава Заповед № РД-14-01 от 07.02.2000 г., с която изважда от имуществото на „Пристанище Бургас“ ЕАД, обекти по чл. 107 ЗМПВВПРБ – публична държавна собственост, описани в заповедта.

В изпълнение на § 74 от ПЗР на ЗМПВВПРБ, с Протокол № ПД-162/28.05.2004 г., министърът на транспорта и съобщенията изважда от имуществото на „Пристанище Бургас“ ЕАД правото на собственост върху обектите по чл. 106, ал. 1 от ЗМПВВПРБ – публична държавна собственост, намиращи се на територията на пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас (включително и Бургас-Запад), с балансови стойности на обектите към 31.03.2004 г.

С Протокол № ПД-181/14.08.2006 г. министърът на транспорта и съобщенията изменя и допълва Протокол № ПД-162/28.05.2004 г., като е предвидено, обектите – публична държавна собственост, извадени от имуществото на „Пристанище Бургас“ ЕАД, да бъдат предадени по балансови стойности към 31.05.2006 г.

С Протокол от 06.10.2006 г. за предаване и приемане на обектите публична държавна собственост, съгласно § 74 от ПЗР на ЗМПВВПРБ, във връзка с чл. 106, ал. 1 от ЗМПВВПРБ, „Пристанище Бургас“ ЕАД предава на ДП „Пристанищна инфраструктура“ активите по приложение 1, към Протокол № ПД-181/14.08.2006 г. на министъра на транспорта и съобщенията.

С Договор № ПрО – 1/24.01.2007 г., сключен между Министерство на транспорта и „Пристанище Бургас“ ЕАД, на основание § 74 от ПЗР на ЗМПВВПРБ, във връзка с чл. 116, ал. 1 от същия закон, обектите, публична държавна собственост, предоставени за управление на ДП „Пристанищна инфраструктура“, се предоставят за ползване на „Пристанище Бургас“ ЕАД, в качеството му на оператор, за извършване на пристанищни услуги по чл.116, ал.1 ЗМПВВПРБ (без буксировка и пилотаж), за които е необходимо ползване на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения.

Обектите – публична държавна собственост, включени в обхвата на договора, са изброени в приложение, неразделна част от договора. В приложението са посочени обектите и корабните места, находящи се на „Пристанищен терминал „Бургас Запад“.

С допълнително споразумение към Договор № ПрО – 1/24.01.2007 г. приложението към чл. 2 от договора се допълва и на „Пристанище Бургас“ ЕАД са предоставени за ползване допълнителни обекти – публична държавна собственост, подробно описани в

допълнителното споразумение, както и пристанищни съоръжения съгласно приложение, представляващо неразделна част от цитираното допълнително споразумение.

**Пристанищен терминал Бургас - Запад** е предоставен на концесия на „БМФ Порт Бургас” АД за срок от 35 години съгласно договор за предоставяне на концесия, сключен на 08.03.2013 г., влязъл в сила на 03.05.2013 г.

Обектът на концесия съгласно т. 5.1. от член 5 от договора е както следва:

*„т. 5.1.1. Концесионната площ от 641 499 кв. м., в град Бургас, по кадастрална карта и кадастралните регистри на гр. Бургас, одобрени със Заповед № РД-18-9/30.01.2009 г. на изпълнителния директор на Агенцията по геодезия, картография и кадастър (последно изменени със Заповед № КД 14-02-1942/29.10.2012 на началника на СГКК-Бургас, засягащо ПИ 07079.618.21, Заповед КД-14-02-189/08.02.2012 г. на началник на СГКК-Бургас засягащо ПИ 07079.618.22 и Заповед № КД 14-02-1941/29.10.2012 г. на началника на СГКК-Бургас засягащо ПИ 07079.605.727), която включва:*

- *Част от ПИ с идентификатор 07079.618.1130 с площ 407 185 кв.м.;*
- *Част от ПИ с идентификатор 07079.618.1126 с площ 4 130 кв.м.;*
- *Част от ПИ с идентификатор 07079.618.1127 с площ 6 263 кв.м.;*
- *Част от ПИ с идентификатор 07079.618.1128 с площ 87 770 кв.м.;*
- *Част от ПИ с идентификатор 07079.618.1094 с площ 116 168 кв.м.;*
- *ПИ с идентификатор 07079.618.13 с площ 12 746 кв.м.*

*при граници с координати на точките от № 1 до 388, включително по координатна система "1970 г." ;*

*ПИ с идентификатор 07079.605.727 с площ 91 769 кв.м., при граници с координати на точките от № 1 до 40, включително по координатна система "1970 г."; за които има издаден Акт за публична държавна собственост № 11537 от 31.05.1995 г. за терени и сгради по приложения скица и справка опис, представляващи Терен на пристанище Бургас и складова база „Лозово” и сгради, находящи се на Пристанище – Изток, пристанище – Запад, Пристанище „Насипни товари” и сгради - складова база „Лозово” - северна промишлена зона.*

*т. 5.1.2. Пристанищна инфраструктура – сгради и съоръжения публична държавна собственост, съгласно приложение – неразделна част от концесионния договор.*

*т. 5.1.3. Пристанищната инфраструктура, която ще бъде изградена върху територията по т. 5.1.1 от концесионера със средства, осигурени от него и на негов риск, при условия и по ред, определени в концесионния договор.*

*т. 5.1.4. Принадлежности:*

*т. 5.1.4.1. пристанищно оборудване – придобито със средства от заема на Република България към Японската банка за международно сътрудничество по Споразумение за заем № БГ-П4 от 29 юни 1998 г., съгласно приложение – неразделна част от концесионния договор, което се включва към обекта на концесия на датата на влизане в сила на договора;*

*т. 5.1.4.2. други линейни инженерни мрежи на техническата инфраструктура на пристанищния терминал – публична държавна собственост, , приемно отправните паркове (железопътни коловози № 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 и стрелка № 65), обслужващите ги съоръжения (железопътни кантарни устройства, кантарни будки, управителни площадки, стрелочни кабинни) и подходните коловози към оперативните железопътни коловози на терминалите, подкранови пътища за всички корабни места, пътни връзки, паркинги, обслужващи пътища, водоснабдителна и канализационна мрежа и съоръженията към тях, съобщителни мрежи и съоръжения, разположени на територията на пристанищния терминал, съгласно приложение – неразделна част от концесионния договор.*

*т. 5.1.4.3. железопътни коловози № 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 15а, есови връзки между стрелките и железопътен коловоз между стрелка № 10 и стрелка № 164, както и стрелки 6, 8, 10, 12, 14, 16, 20, 18, 22, 24, 17, 11, 9, 7, 15, 13, 5, 3 и 1, представляващи обекти на железопътната инфраструктура, разположени на територията на пристанищния терминал, съгласно приложение – неразделна част от концесионния договор.*

**Не са част от обекта на концесията, следните имоти, предоставени на други ведомства, с решение на Министерски съвет № 661/15.07.2005 г.:**

- УПИ II-2429, кв.1 с площ 259 кв.м. – на Национална ветеринарно-медицинска служба;
- УПИ III-2429, кв.1 с площ 502 кв. м. – на Национална ветеринарно-медицинска служба;



- УПИ IV-2429, кв.1 с площ 5 986 кв. м.– Национална ветеринарно-медицинска служба;
- УПИ V-2429, кв.1 с площ 2 900 кв. м. – на Агенция Митници;
- УПИ VII-2429, кв.1 с площ 1 160 кв.м. – на Национална служба растителна защита.

*Не е част от обекта на концесията пътен възел, находящ се на ПИ с идентификатор 07079.618.1130, 07079.618.1126, 07079.618.1127, 07079.618.1128, 07079.618.1094 и на ПИ с идентификатор 07079.618.17*

*т. 5.1.5. Пристанищната територия по чл. 5.1.1 и Пристанищната инфраструктура могат да бъдат променяни с допълнително споразумение към Концесионния договор в съответствие с предвижданията на одобрена кадастрална карта и влезли в сила изменения на подробен устройствен план, или техните изменения.“*

Като пристанищен оператор е регистрирано "БМФ ПОРТ БУРГАС" ЕАД, съгласно **УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА РЕГИСТРАЦИЯ НА ПРИСТАНИЩЕН ОПЕРАТОР** №12/10.01.2012 г., с което се удостоверява, че Дружеството е регистрирано като пристанищен оператор в Регистъра на пристанищните оператори в Република България (дирекция „Морска администрация – Бургас“) под № 12 на стр. 45 с право да предоставя пристанищни услуги по чл. 116, ал.2, т. 1 и т.2 от ЗМПВВПРБ. (т.1: *морско-технически услуги - пилотаж, буксировка (влачене или тласкане), швартоване, снабдяване на корабите с вода, телефон и електрическа енергия; приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и други и т. 2: обработка на товари и поща - товарене, разтоварване, подреждане, съхраняване, преупаковка на различни по тип товари, вътрешнопристанищен (терминален) превоз на товари и поща и други.)*

## 1.6 Констатации, изводи и оценка за състоянието на съществуващите сгради и съоръжения

### 1.6.1 Съществуващите сгради

Съществуващите сгради, които са разположени на предоставените на концесия поземлените имоти са както следва:

Основни характеристики на сградите, разположените в ПИ с идентификатор 07079.618.1130.

Таблица 1: Основни характеристики и състояние на сградите ПИ 07079.618.1130.

Съществуващи сгради на територията на терминал Бургас-Запад - ПИ 07079.618.1130			
Идентификатор 07079.618.1130	НАИМЕНОВАНИЕ	Площ по скица кв.м	Състояние на сградата
38	Административна сграда Запад	103	за Ремонт / Ползва се
27	Администр.сграда и спец.помещ.	514	за Ремонт / Ползва се
12	Гараж Западен басейн с халета	1815	Задоволително / Ползва се
11	Бензиностанция Западен Басейн	19	Задоволително / Ползва се
31	Трафопост 9, Стифадорна и битовки.	260	за Ремонт / Ползва се
28	Стифадорска будка №1 (Офис)	65	Задоволително / Ползва се
24	Митница (П-ще Запад)	228	Изправен / Ползва се
8	Трафопост Коми №7	138	Задоволително / Ползва се
25	Оперативно битова сграда/ Административна сграда	743	Изправен / Ползва се
35	Трафопост помпена станция №10, стифадорна и битовка	208	за Ремонт / Ползва се
	КПП П-ще Запад		Изправен / Ползва се
17	Трафопост възлов ТР 8	256	Добро / Ползва се
30	Сграда - автокантар	46	Изправен / Ползва се
3	Котелна помещение	306	Изправен / Не се ползва
	КПП п-ще Запад		Изправен / Ползва се
37	Трафопост №11 и стифадорна 24к.м.	183	Изправен / Ползва се
34	Хладилен склад – административен блок	712	Изправен / Ползва се
33	Хладилен склад	7564	Изправен / Ползва се за закрит склад
32	Закрит склад Зона А п-ще Запад -Магазия № 49,50,51	10969,44	за Ремонт / Ползва се
7	Септична яма	22	Ремонт / Ползва се
29	Главна фекална станция	54	Изправен / Ползва се
16	РЕЗЕРВОАР /ИПСВ/ Инсталация за пречистване на	56	Лошо/не се ползва

	сантинни води		
4	Работилница	137	за Ремонт / Ползва се
5	Работилница с ремонтни халета	1327	Изправен / Ползва се
6	КПП и склад	71	Изправен / Ползва се
9	Диспечерна автотранспорт	65	Изправен / Ползва се
10	Склад	27	Ремонт / Ползва се
18	Склад ЕО и офиси	438	Изправен / Ползва се
39	Трафопост (ТП-12)	68	Изправен / Ползва се
40	Склад	258	Изправен / Ползва се
41	Хале	445	Изправен / Ползва се
23	Хале метална конструкция /Склад	46	Ремонт / Ползва се
14	Магазия # 30 Склад	1235	Изправен / Ползва се
15	Магазия # 29 Склад	1378	Изправен / Ползва се
36	Закрит склад Зона Б / Склад за зърно – Магазия № 67, 68, 69	12205	Изправен / Ползва се
1	Жилищна сграда - еднофамилна, брой етажи 2	124	
2	Сграда „Оперативна”, инв. № 30336	55	
13	Метален навес Екология – инв. № 20491338	41	Изправен / Ползва се
19	производствена, складова, инфраструктурна сград	14	
20	производствена, складова, инфраструктурна сград	51	
21	производствена, складова, инфраструктурна сград	66	
22	производствена, складова, инфраструктурна сград	15	
26	производствена, складова, инфраструктурна сград	15	

Основни характеристики на сградите, разположените в ПИ с идентификатор 07079.618.13.

**Таблица 2: Основни характеристики и състояние на сградите ПИ 07079.618.13**

Идентификатор 07079.618.13.	НАИМЕНОВАНИЕ	Бр. етажи	Площ по скица кв.м	Тип на конструкцията	Състояние на сградата
1	Битова сграда с кафе (паркинг Запад)		257		Изправен / Ползва се

Основни характеристики на сградите, разположените в ПИ с идентификатор 07079.618.1089.

Таблица 3: Основни характеристики и състояние на сградите ПИ 07079.618.1089

Идентификатор 07079.618.1089.	НАИМЕНОВАНИЕ	Бр. етажи	Площ по скица – кв.м	Тип на конструкцията	Състояние на сградата
19	Административна сграда ПУЦ		266		Изправен / Ползва се
11	Склад поддържане		38		
10	Канцеларии стр. поддръжка		71		
9	Склад стр. материали		159		
6	Хале стр. материали		390		
7	ГСМ		68		
8	Хале стр. материали		64		
18	Работилница		205		
17	Хале за ремонт на моб. кранове		185		Ремонт / Ползва се
16	Машинно, Бояджино		147		
15	Оксиженно		350		
14	Ремонтно хале и склад		438		
1	Работилница		751		
2	Работилница ремаркетаи поддръж. Мотокари		1010		Изправен / Ползва се
5	Такелажно хале		1544		Изправен / Ползва се
3	Ел. цех към ремонтна работилница		1325		за Ремонт / Ползва се
4	производствена, складова, инфраструктурна сграда		891		
12	производствена, складова, инфраструктурна сграда		337		
13	производствена, складова, инфраструктурна сграда		4		

Основни характеристики на сградите, разположените в ПИ с идентификатор 07079.605.727 – Складова база „Лозово“

Таблица 4: Основни характеристики и състояние на сградите ПИ 07079. 605.727



Идентификатор 07079.605.727	Наименование	Бр. етажи	Площ по скица – кв.м	Състояние на сградата
1	Складова база,	1	2424	
2	Магазия 15 Лозово	1	2444	покривът е за ремонт
3	Сграда графопост	1	213	добро
4	Магазия 18 Лозово	1	2448	покривът е за ремонт
7	Магазия 17 Лозово	1	2465	не добро
6	Магазия 16 Лозово	1	2448	задоволително
5	Магазия 19 Лозово	1	2466	добро
8	Метално хале	1	1414	покривът е за ремонт
9	Метално хале (Лозово) №24	1	2483	добро
11	Метално хале	1	2317	
10	Метално хале (Лозово) №25	1	2974	добро
14	Противопожарна станция	1	17	липсва водозахранване
15	Сграда за гориво смазочни материали	1	20	не добро
18	Административна битова сграда	2	193	За ремонт/Не се използва
19	Сграда кантар Лозово	1	23	За ремонт/Не се използва
20	Пещ за изгаряне на твърди отпадъци	1	112	За брак

## 1.6.2 Хидротехнически съоръжения

Пристанищен терминал Бургас-Запад разполага със 1 128 м кей, на който са обособени 6 корабни места: № № 21, 22, 23, 24, 25 и корабно място № 15.

Основните технически характеристики на корабните места са дадени в следващата таблица:

Таблица 5: Характеристики на съществуващите корабните места

№ на кор. място	Дължина (м)	Дълбо- чина (м)	Тип конструкция	Вързални устройства (Бр./м)	Отбивни съоръжения		Година на изграждане
					(Бр./м)	Вид	
15	160	4,28	буто-бетонови	4	150/1	вертикални	1968

№ на кор. място	Дължина (м)	Дълбочина (м)	Тип конструкция	Вързални устройства (Бр./м)	Отбивни съоръжения		Година на изграждане
					(Бр./м)	Вид	
			блокове			каучукови балони	
	70	4,00	Нисък кей				
21	280	8,68	100- тонни бетонови блокове	11	55/5	дървени греди и каучуков рулон	1971
22	200	11,78	100- тонни бетонови блокове	11	20	Стоманена плоча с каучуков тампон	1980
23	165	11,78	100- тонни бетонови блокове	8	17	Стоманена плоча с каучуков тампон	1985
24	195	11,78	100- тонни бетонови блокове	10	19	Стоманена плоча с каучуков тампон	1985
25	118	6,50	„Н” блокове	7	10	Стоманена плоча с каучуков тампон	1997

**Корабно място № 21** е построено през 1971 г. Конструкцията му се състои от 4 реда 100 - тонни бетонови блокове, фундирани върху основна заскалявка върху твърди глини. Състоянието на кейовата стена - стабилно, без деформации, общо улягане.

**Корабни места № 22, 23** и 24 са построени през 1982 г. Дължината и е 560 м. Конструкцията и се състои от 5 реда 100-тонни бетонови блокове, фундирани върху заскалявка върху кафяви глини с локални лещи от тини с мощност до 2 м. и пясък върху тях. Състоянието и е добро.

**Корабно място № 25** е построено през 1992 г. Дължината му е 118 м. Конструкцията му е насипен тип и пали от „Н” блокове, разположени през 10 м. Фундирането е върху заскалявка и твърди глини. Състоянието му е добро. Дълбочината пред кея е 6,50 м.

### Корабно място № 15

Дължината на това корабно място е приблизително 170 метра, включително челото и двете му страни. Конструкцията му се състои от бутот-бетонни блокове. Състоянието му е добро, тъй като там няма експлоатационни натоварвания. Използва се за снабдяване на плавателните съдове с вода, ток, телефон, приемане и обработване на отпадъци, приставане, престояване и домуване на кораби.

С изключение на корабно място № 15, останалите корабни места са предназначени за обработка на товари.

За всички посочени по-горе корабни места без корабно място № 15 и 25, има изградени подкранови пътища с междуосие 10,5 м., челна релса на 2,60 м. от отбивачките, тип S49, стъпила върху надстройката и тилова релса тип S49, стъпила върху траверси. Състоянието им е добро.

Допустимите натоварвания зад кейовата стена са 2/4/6/10 тона/кв.м. по нормативна схема.

### **1.6.3 Пътни подходи, Паркинги, и Вътрешно-Пристанищни пътища**

Пристанище Бургас в т.ч. и неговите пристанищни терминали имат удобно разположение спрямо републиканските и европейските пътища.

Пристанище Бургас – Запад се осъществява от най-близко ситуирания път I-9 (E-87) „Граница Румъния – Дуранкулак – Шабла – о.п. Каварна – Балчик – Оброчище – Кранево – Златни пясъци – Свети Константин – Варна – Старо Оряхово – Обзор – о.п. Слънчев бряг – Бургас – Маринка – Звездец – Малко Търново – граница Турция“, посредством уличната мрежа на гр. Бургас.

Транспортно-комуникационната схема на пристанище Бургас, като цяло е така решена, че осигурява пътен достъп до всеки един от пристанищните терминали – Бургас-Изток, Бургас Изток – 2, Бургас-Запад.

Достъпът на товарните автомобили и на железопътните транспортни средства до територията на пристанище Бургас се осъществява през Западния вход на пристанището. На територията на пристанищен терминал Бургас-Запад е изградена естакада, която разделя пътните подходи на два отделни – един към пристанищен терминал Бургас-Запад и друг - към пристанищен терминал Бургас Изток-2 и пристанищен терминал Бургас Изток-1.

Осигурени са пътни и Ж.П. връзки до всички райони на пристанището, като част от разположената на територията на пристанищен терминал Бургас-Запад пътна и железопътна инфраструктура, в съответствие със ЗМПВВПРБ се ползва от всички пристанищни оператори, товародатели и други лица. Няма въвеждане на забранителен режим за придвижване върху общата пътна и железопътна инфраструктура на територията на пристанището. Достъпът до имотите на държавните ползватели/ведомства също не е ограничен. За предпазване от нерегламентирано влизане и излизане в/от пристанищен терминал Бургас-Запад в източния край на концесионната територия (в началото на корабно място № 14) е изградена бариера с КПШ.

За разлика от останалите терминали, които са разположени на територията на пристанище Бургас, пътният достъп до пристанищен терминал Бургас-Запад е най-удобният и напълно независим. Това е така поради непосредствената близост на пристанищен терминал Бургас-Запад до Западния вход на пристанището.

При Западния вход е изграден пред-пристанищен паркинг и диспечерна за товарния автотранспорт. На този паркинг влизат и изчакват всички товарни автомобили, докато се уредят формалностите по приемането и обработването им в пристанището.

С изградените вътрешно пристанищни пътища е осигурен автомобилен достъп до всички претовари и складови райони, ремонтно обслужващи и другите подобекти на пристанищния терминал. Освен обслужващи вътрешните пътища са и за противопожарни нужди. За обезпечаване на пътничопотока има пешеходни пътеки и тротоари. Отводняването на площадката е повърхностно, посредством вертикалната планировка.

**За Претегляне на камионите** пристанищен терминал Бургас-Запад разполага с 4 броя автомобилни везни, които са разположени в района за непосредствен подход и излизане към/от претоварните и складови зони на корабните места.

В складовата базата „Сухо пристанище“ има още 1бр. действаща електронна везна за претегляне на автомобили до 50 тона;



#### **1.6.4 Ж.П. коловозно развитие**

Достъпът на железопътните транспортни средства до територията на пристанище Бургас се осъществява през Западния вход на пристанището.

За директно обслужване на терминала с ЖП транспорт, в тила на 21-во корабно място е разположена ЖП коловозна група от осем коловоза с №№ 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 и 15а.

На коловоз № 18 е монтиран ЖП кантар.

От коловозната група излизат 7 броя кейови и тилови коловози за обслужване на корабни места № № 22, 23 и 24. Между двойките коловози има есови връзки, които позволяват по-гъвкава обработка на вагоните.

Кейовите и тилови коловози, обслужващи корабните места, са под номера от 1 до 7 и са с обща дължина 4 436 м., включително индустриален клон с дължина 437 м.

Коловозната група се свързва директно с гара „Владимир Павлов” чрез електрифицирана ЖП линия. От нея се отделя Ж.П. клон към корабно място № 21, към рибното пристанище и индустриалната зона на град Бургас.

Освен това на територията на пристанищен терминал Бургас-Запад (ПИ с идентификатор 07079.618.1130) са разположени и предоставени на концесия още изградените Ж.П. коловози, успоредно на северната граница на пристанището, чрез които се осъществява транспортирането на товари, както до терминал Бургас-Изток1, така и до терминал Бургас-Изток 2.

Районната коловозна група е съставена от коловози №№ от 27 до 35, като ЖП коловози №№ 33, 34 и 35 от нея са предоставени на концесия на Пристанищен терминал Бургас –Изток 2, тъй като обслужват само него.

През изминалия период от концесията е извършена цялостна реконструкция на 120-тонната ЖП везна на пристанищен терминал Бургас-Запад, която включва бетоновите основи и доставка на ново модерно електронно оборудване

Складова база „Лозово” се обслужва с коловозно развитие с обща дължина 3 670 м. с десет коловоза.

## 1.6.5 Мрежи и съоръжения за електроснабдяване

Ел. захранването на Пристанище Бургас се осъществява главно от подстанция „Рибари” /110/20 кV/ с два магистрални кабела 20 кV, които захранват разположените на територията на пристанищен терминал Бургас-Запад възлови подстанции - „Западен мол” и ТП-„Коми”. След извършената подмяна от концесионера на единия кабел с наименование „Коми“, в момента и двата кабела са в добра експлоатационна годност.

Разпределителната мрежа средно напрежение (СрН) на Пристанище Бургас е изградена по модифицирана пръстеновидна схема с резервиране на уредбите СрН.

Възлова станция „Западен мол” има две трафомашини – всяка с мощност по 400 кVA. Те захранват административно–битов комплекс /кухня и столова, административни помещения, Митницата, Гранична полиция и съоръжение за гражданска отбрана/, автотранспорт, гаражен комплекс, ремонтна работилница, парова централа и КПП, паркинг и осветление на входно-изходни пътища на вход „Запад”.

Захранването на район „Запад” (първи пръстен СрН) се осъществява от първа секция на възлова станция „Западен мол”, от където се захранва ТП -„Терминал 4” /Хладилника - две трафомашини по 630 кVA/. От там с кабелна връзка се захранва ТП-9 /три машини по 1000 кVA/. От ТП-9 с кабелна връзка се захранва ТП-10 също с три трафомашини по 1000 кVA. От ТП-10 с кабел се захранва ТП-11, който има два броя трафомашини по 1000 кVA. От ТП-11 с кабел се затваря пръстена във втора секция на възлова станция „Западен мол”.

Захранването на основните консуматори с ниско напрежение (НН) е както следва:

- От ТП „Терминал 4” /Хладилника/ се захранват Хладилния склад, халето за щателна митническа проверка, митнически скенер и електротабла за захранване на хладилните контейнери;
- От ТП – 9 се захранва челна и тилова механизация, закрити и открити складови площи, както и районното осветление на корабно място № 22;
- От ТП – 10 се захранва челна и тилова механизация, закрити и открити складови площи, както и районното осветление на корабно място № 23;

- От ТП – 11 се захранва челна и тилова механизация, открити складови площи, както и районното осветление на корабни места № № 24 и 25.

Освен горепосочените ел. мрежи и съоръжения, на определената за пристанищен терминал Бургас-Запад територия има и множество други ел. мрежи НН, които захранват останалите сгради и съоръжения, както в район Запад, така и района на централната ремонтна база и др.

В изпълнение на инвестиционната програма за първата договорна година от срока на концесия „БМФ Порт Бургас“ ЕАД са извършили пълна реконструкция на съществуващото районно осветление на пристанищен терминал бургас-Запад.

Извършена е цялостна рехабилитация на електрическата кабелна система на терминала.

На складова база Сухо пристанище е изградена тръбна кабелна мрежа - 20kv и е въведена в експлоатация от ТП Тексим до ТП 5 Сухо пристанище.

### 1.6.6 Мрежи и съоръжения за водоснабдяване

Водоснабдяването на Пристанищен терминал „Бургас Запад“ се осъществява от тръбопровод на градската водопроводна мрежа, свързващ гр. Бургас с кв. „Акациите“ по улица „Индуриална“.

Главният градския колектор е с диаметър 530мм. И преминава по ул. „Индуриална“.

Изградените сгради на територията на Пристанищен терминал „Бургас Запад“ се водоснабдяват от градската мрежа с водопровод с диаметър 300 мм., свързан с градския колектор по ул „Индуриална“. Водопроводът е изпълнен от стоманени тръби с диаметър 300 мм., които постепенно се редуцират в разклонена мрежа от тръби с диаметър 125 мм.

Водата постъпва в клоната на водопровода през тарирани водомери, собственост на „ВиК“ ЕАД – Бургас.

Водопроводните клонове са изградени подземно или в монтажни канали. Предназначението им е да задоволяват питейно-битовите нужди за отделните сгради, за вътрешно и външно пожарогасене, както и за зареждане на корабите на кея с питейна вода.

Разклоненията по корабни места № № 21, 22, 23 и 24 са положени в изградени канали, заедно с електрическите кабели за захранване на кейовите претоварни кранове. По кейовите места има отклонения със спирателни кранове и пожарни щорцове, чрез които може да се подава вода към акостиралите плавателни съдове, при заявка от тяхна страна и срещу заплащане на съответните суми. Останалите разклонения на мрежата са вкопани в земята, по цялата територия на район „Запад“. По-голямата част от отделните клонове на водопровода са оборудвани с водомери, които са проверени в лицензирана лаборатория. По този начин отделни обекти могат да бъдат отделени със собствени партии във „Вик“ ЕАД. Приблизителната обща дължина на тръбопроводите в района е 3 000 м.

Всички магазини на територията на Складова база «Лозово» са оборудвани с противопожарни табла, захранващи се от противопожарната станция с два вкопани в земята бетонни резервоари за вода, всеки с обем 150 куб. м.

Бетонните резервоари се захранват с промишлена вода, като има създадена възможност да бъдат захранвани и с питейна вода.

### **1.6.7 Мрежи и съоръжения за канализация**

Канализационната мрежа е проектирана и изпълнена като разделна – битово-фекална и дъждовна. Дъждовните води от чистите площи се изливат в морето след третиране в кало-масло-уловители.

Дъждо-приемната система е изградена от повърхностни канали /канавки/ и тръбопроводи. За битовите отпадни води е проектирана и изпълнена канализационна мрежа, която е съставена от гравитачни и напорни канализационни клонове и посредством система от помпени станции през концесионната и извънконцесионната територия се включва към градската канализационна система.

Изградената на пристанище Бургас канализационна мрежа третира отвеждането на битовите отпадни води от 12 зони, които подробно са описани в прединвестиционното проучване.:

Канализационната мрежа включва 6 бр. канализационни помпени станции (КПС), четири от които са разположени на територията на пристанищен терминал и 1 бр. Централна канализационна помпена станция (ЦКПС), разположена в северо-западната част на „Буферен паркинг“ - пристанище „Запад“. Всички КПС са



ситуирани в близост до съществуващите източници на битови води – битови помещения и санитарни възли .

Канализационните помпени станции са оборудвани с 1 брой работна +1 брой резервна /на склад/ помпи. с параметри както следва :

- КПС А -  $Q=0.81\text{л/с}$  ,  $H=5.78\text{м}$
- КПС В -  $Q=0.81\text{л/с}$  ,  $H=5.78\text{м}$
- КПС 1 -  $Q=4.53\text{л/с}$  ,  $H=20.1\text{м}$
- КПС 2 -  $Q=0.65\text{л/с}$  ,  $H=16.9\text{м}$
- КПС 4 -  $Q=0.62\text{л/с}$  ,  $H=6.36\text{м}$
- КПС 3 е с две отделения – черпателен резервоар и суха камера.

Тя е оборудвана с два броя помпи и тласкател до канал Вая-Море за претласкване само на дъждовните водни количества. За изчерпването на битовите отпадни води и подаването им към общият напорен тръбопровод в сухата камера на КПС 3 са монтирани два броя помпи /1 работна + 1 резервна/ с параметри  $Q=3.5\text{ л/с}$  ,  $H=14.4\text{ м}$  .

Препомпваните от територията на Пристанищен терминал Бургас-Запад битови води посредством ПКС 4 след надлез „Индуриална” продължават по гравитачен колектор в територията на Северна Промислена Зона. Гравитачният колектор зауства в черпателен резервоар на Централна каналната помпена станция (ЦКПС), разположена в северо-западната част на „Буферен паркинг” - пристанище „Запад”. Последната препомпва водите в Главния градски колектор по ул.”Дебелт” - към ПСОВ Бургас.

В ЦКПС са монтирани два помпени агрегата (един работен и един резервен), които са със следните параметри:

- $Q_{п} = 11.6/\text{с}$
- $H_{п} = 16.6\text{ м}$
- $P_1 = 4.85\text{ kW}$

Във връзка с очакваните перспективи за разширение към 2050 г. на „СПЗ“ е предвидена възможността за монтаж на още една помпа, със същите параметри.

От сградите на територията на пристанищния терминал до помпените станции, битово-фекалните води се транспортират посредством гравитачни подземни канализационни клонове.

Приемането на санинните води от корабите става посредством шланговане. Тези води не постъпват в канализационната система на Пристанището, а се извозват от оторизирана фирма.

На територията на складова база Лозово има изградени площадкови водопроводна и канализационна мрежи. Битово-фекалните отпадъчни води от територията на база Лозово се препомпват в градската канализация.

### 1.6.8 Мрежи и съоръжения за топлоснабдяване

За топлоснабдяване на пристанище Бургас има изградени три отоплителни централи, които захранват отделните терминали и райони.

Топлинният източник за концесионната територия до момента е от отоплителна централа „Запад“. Тя се намира в северо-западния край на пристанище „Запад“ и е изградена като самостоятелна монолитна сграда.

Котелната централа е оборудвана с два котлоагрегата от типа ПКМ с общо паропроизводство 4 т/час. Параметрите на топлоносителя са следните:

- Температура на подаващата вода  $T1=130\text{ }^{\circ}\text{C}$ ;
- Температура на връщащата вода  $T2= 70\text{ }^{\circ}\text{C}$ ;
- Работно налягане  $P1=1,3\text{ MPa}$ .

Изградената котелна централа е предназначена за производство на пара за отопление и битово горещо водоснабдяване на битова сграда, ремонтна работилница и гаражния комплекс в района на пристанищен терминал Бургас-Запад. Не се отчита произведеното количество топлинна енергия. Паровата централа е изградена с тенденция да обслужва и бъдещите терминали (Терминал 3 и 4). В топлоснабдените сгради има изградени индиректни абонатни станции.

С цел оптимизация на разходите за ел. енергия на обекти Административна сграда и Ремонтна работилница е изградена слънчева инсталация със соларни панели за отопление и подгриване на вода.

### 1.6.9 Съобщителни връзки

Изградената на територията на пристанищен терминал Бургас-Запад съобщителната мрежа и съоръжения са в добро състояние.

## 1.6.10 Други съоръжения

Оградите са елемент от съвременна пропускателна система за регламентиран достъп на хора и транспортни средства на територията на обекта на концесия. Те притежават всички елементи на огради от това ниво на сигурност в това число, но не само: подходяща конструкция, видеонаблюдение, оформяне на входно-изходните пунктове, установяване на контролно-пропускателен режим и др., включително с портали при Ж.П. коловозите, откъдето се наблюдаваха опити за редовно проникване на неоторизирани лица в района на Пристанищния терминал.

За целта, в изпълнение на инвестиционната програма за първата договорна година от срока на концесия и в съответствие с общата концепция за сигурност и съвременните изисквания, посочени в Програмата за безопасност и сигурност на «БМФ Порт Бургас» ЕАД, и с цел предотвратяване на нерегламентиран достъп на хора и транспортни средства на Пристанищния терминал са изпълнени инвестиции, както за външно, така и за вътрешно ограждане на територията на обекта на концесия със съответните входно-изходни пунктове и установяване на контролно-пропускателен режим.

Извършено е и ограждане на територията на паркинга, разположен върху поземлен имот с идентификатор 07079.618.13, с дължина приблизително 555 м. и оформяне на входа, вкл. система за контрол на достъпа, медия конвертор, система за видеонаблюдение на обща стойност от 137 512,98 лева.

През първата договорна инвестиционна година, концесионерът "БМФ ПОРТ БУРГАС" ЕАД е изпълнил проект за модернизация на съществуваща стационарна бензиностанция на пристанищен терминал "Бургас Запад". Доставени и монтирани са 2 броя нови бензиноколонки и е извършена рехабилитация на подхода към бензиностанцията. Монтирано е оборудване за свързване на отчитащите устройства чрез компютърна програма директно с Техническа Дирекция и счетоводен Отдел. По този начин е постигнато получаването и отчитането на данните в реално време.

Съществуващите инженерни мрежи на предоставения на концесия пристанищен терминал Бургас-Запад и оценка за тяхното най-общо състояние, според последния отчет на концесионера са изброени в долната таблица.

Таблица б: Съществуващи инженерни мрежи на Терминал Бургас Запад

Инв. номер	Наименование	Същ. Състояние
20491390	Морска кейова стена Зап. МОЛ 580м	добро
20491391	Подкранов път Западен мол Ганц	добро
20491393	Автомивка	добро
20491395	Ж.П. стрелки тип 49 прости	добро
20491396	Ж.П. стрелки тип 49 прости	добро
20491397	Ж.П. стрелки тип 49 прости	добро
20491416	Ж.П. стрелки тип 49 прости	добро
20491418	Ж.П. стрелки тип 49	добро
20491419	Ж.П. стрелки тип 49	добро
20491420	Ж.П. стрелки тип 49	добро
20491421	Ж.П. стрелки 49	добро
20491424	Западен мол кейова ст. 21 к.м. 280 м	добро
20491426	Кейова стена 22-24 км. /420 М/	мн. добро
20491427	Канал за външен топлопровод	добро
20491429	Септична яма	добро
20491430	Фекална канализация	добро
20491431	Външен топлопровод	добро
20491433	Главна фекална станция	добро
20491435	Подкранови пътища	добро
20491436	Дъждовна канализация	мн. добро
20491438	Ж.П.коловоз горно строене №1 Д	добро
20491440	Ограда П-ще	мн.добро
20491443	Елемент за защита на колоните	добро
20491444	Защ. прис. терит. с вълнобойни	добро
20491445	Кейова ст. 23 к.м. Западен басейн 160м	добро
20491448	Озеленяване Зап.басейн I етап	добро
20491449	Резервоар мазут Западен басейн 20т	добро
20491450	Подкранов път 3 КМ -3 Б	добро
20491451	Стоманобетонова настилка	мн.добро
20491452	Барьера КПП	мн.добро
20491453	Организация на връзките Зап. басейн	добро
20491454	Кабелна мрежа корабни места	добро
20491455	Кабелна мрежа	добро
20491456	Кабелни канали	добро
20491457	Осветление проходни тунели	добро
20491460	Външен топлопровод	добро
20491461	Инсталация с изп. слънчева енергия	добро
20491462	Сл. инсталация-авторем. р-ца Запад	добро
20491463	Стоманобетонова настилка 3 К	добро
2,05E+08	Стоманобетонова настилна/рех/	добро



Инв. номер	Наименование	Същ. Състояние
20491464	Прожекторно осветление зап. Бас.	добро
20491466	Осветление кейово място 2к,м3	задоволително
20491467	Осв. 2 к.м. конструктивна част ЖР стълб	задоволително
20491468	Ел. инсталация за прож. Осветл. 2	добро
20491469	Ел. инсталация на жр. пилони	добро
20491470	Площадка зад автотранспорта	добро
20491471	Везна "GROWA" п-ще "Запад"	добро
20491472	Автоматична везна "GROWA" п-ще	добро
20491473	Кей за животни(метали) Запад 25	добро
20491474	Телефонна централа П-ще Запад	добро
20491475	Ресивер (резервоар за амоняк)	задоволително
20491476	Ресивер резервоар за масло	задоволително
20491477	Гаражна площадна (паркинг Запад)	добро
20491478	Нов кабел 20kV п\с Рибари до Т П	мн, добро
20491479	Резервоар /ИПСВ/	добро
20491480	Ограда /ИПСВ/	добро
20491481	Напорен водопровод /ИПСВ/	добро
20491482	Площадка бетонна /ИПСВ/	добро
20491591	Ограда база Лозово	лошо
20491592	Рампа разтоварище Лозово	добро
20491593	Канализация база Лозова	добро
20491594	Водопровод база Лозово	добро
20491595	Асфалт база Лозово	лошо
20491596	Път площадка за насипни товар,	добро
20491597	Път база Лозова	добро
20491598	Пътно ЖП. линии Лозово от ?1 Д	добро
20491599	Пътно ЖП. линии Лозово ?5	добро
20491600	Водопровод Лозово	добро
20491601	Ж Р мачти	добро
20491602	Пещ за изгаряне на тв. отпадъци	лошо
20491603	Силова кабелна мрежа Лозово	добро
20491604	Външно ел. осветление Лозово	добро
20491605	2 Кантар 120 т Лозово	добро
20491609	Ограда Лозово	добро
20491672	Съоръжение трафопост № 9	добро
20491673	Съоръжение трафопост Коми № 7	добро
20491674	Съор. Трафоп, помпена ст. № 10	добро
20491675	Съоръжение траф, възлов ТР 8	добро
20491676	Съоръжение трафопост № 11 24 км.	добро
20491878	Вертикална планировка Лозово	лошо
20492811	Станция за битово-фекални води	добро

## 1.7 Съществуващи навигационни условия в пристанищната акватория

Пристанище Бургас е разположено в южната част на Черноморското крайбрежие на България в дъното на дълбоко врязания в сушата Бургаски залив. По-точно то е разположено в северната част на т.нар. Малък Бургаски залив.

Пристанищната акватория на пристанищен терминал Бургас-Запад е разположена в Западната част на общата, създадена във връзка с функционирането на пристанище Бургас акватория на Западен басейн.

Корабните места с номера от 21-во до 25-то са разположени на северната и източната страна на акваторията в Западния басейн.

Входът на пристанището се намира на следните координати: 27° 29' Източна дължина и 42° 29' Северна ширина.

Достъпът до корабни места с номера от 21-во до 25-то се осъществява чрез преминаване на цялата дължина на дълбоководния подходен канал до буйове с № 22 и № У1, до маневрената акватория пред кейовата стена на Терминал 2А и останалата част от подходния канал, към акваторията на „Западен басейн“ до буйове с № 23 и № 28

Подходният навигационен канал, обслужващ пристанищен район Бургас в т.ч. и корабните места на акваторията на пристанище „Бургас-Запад“ е със следните проектни характеристики:

- Обща дължина на подходния навигационен канал 6450 м;
- Ширина на подходния навигационен канал – мин. 150 м;
  - До акваторията на Терминал №2А - дължина 5150 м, дълбочина 15,50 м;
  - От акваторията на Терминал №2А до акваторията на пристанище „Запад“ - дължина 1350 м, дълбочина 12,00.

Проектната дълбочина на зоната за маневриране на плавателни съдове в акваторията и проектната дълбочина на оперативната акватория на корабни места №№ 22, 23, 24 пред кейовите стени, съгласно установените от ТД ”Морска администрация – Бургас“ дълбочини и в съответствие с издаденото Разпореждане №1/05.07.2018 г. на ТД ”МА”-Бургас, са като следват:

о за подходния навигационен канал към акваторията на „Бургас-Запад” и зоната за маневриране на плавателни съдове в акваторията -11,50 м, при нивелетна кота на дъното по БНС -11,78 м; допустимото „газене” на корабите е 11,0 м;

о за корабни места №№ 22, 23, 24 – 11,50 м при нивелетна кота на г.р. основна заскалявка по БНС -11,78м; допустимото газене на корабите е 11,00 м;

о обръщателния кръг за развъртане на кораби в акватория на „Бургас-Запад” - при извършването на маневри на корабите стриктно да се спазва условието на раздел II, т.2 на издаденото Разпореждане №1/05.07.2018 г. на ТД ”МА”-Бургас.

Съществуващата акватория пред кейови места №№ 22, 23, 24, е с дълбочина от -11,50 м (кота по БНС -11,78м), при разрешено „газене” на кораб 11,00 м; ширината на зоната за маневриране на плавателните съдове пред кейови места №№ 22, 23, 24 е променлива: от ~60 м в началото на 22-ро к.место до ~300 м в края на 24-то к. място.

Съгласно издаденото от изпълнителния директор на Дирекция "Морска администрация - Бургас" Разпореждане №1/05.07.2018 г., маневрите по въвеждане и извеждане на кораби в пристанищен терминал Бургас-Запад са разрешени по всяко време на денонощието за кораби с максимална дължина до 225 м.

За кораби с максимална дължина по-голяма от 220 м се изисква двама пилоти, когато маневрират в акваторията на Бургас-Запад или е необходимо развъртане на кораба в Акваторията на Терминал 2А.

Заставането на 21-во корабно място е разрешено с десен борд за кораби с максимална дължина до 175 м, а при заставане на „Ро-Ро“ и вятър до 10 м/сек. Могат да се поставят и извеждат кораби с дължина до 120 м.

Навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата се осъществява от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура", освен в случаите, в които това е възложено на Министерството на отбраната. Всички канални такси се събират от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура".

По отношение на акваториите на всички открити български морски пристанища се прилагат изискванията на издадените от Изпълнителна агенция „Морска администрация” „Задължителни правила за морските пристанища на Република България” (в сила от 03.07.2009 г., - ДВ. бр.50 от 3 Юли 2009г., посл. изм. и доп. ДВ. бр. 57 от 27 юли 2012г.).

Външните рейдове, зони за котвени стоянки на плавателните съдове, посещаващи пристанищата и пристанищните терминали в района на действие на дирекция „Морска администрация – Бургас“ са посочени в „Задължителни правила за морските пристанища на Република България”, издадени от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ – Раздел III – **Котвени стоянки на пристанищата, които се намират в района на дирекция „Морска администрация – Бургас“.**

## 1.8 Констатации за климатичните и метеорологичните условия

За строителството и експлоатацията на пристанищата от значение са сезонните температури, валежи и мъгли, а за благоприятно влизане и излизане на корабите в/от пристанищата (навигацията) с най-голямо значение са ветровете, предизвикващи морското вълнение, достигащо вълноломите и входа на същото.

### Температура на въздуха

Въз основа на данните в Климатичния справочник, за метеорологична станция Бургас средна месечна и годишни темп. на въздуха са както следва:

- Средна мес. и год. темп. на въздуха - от 1,8 °С през зимата до 23,1 °С през лятото;
- Средна месечна максимална темп. на въздуха- от 5 °С през зимата до 28,2 °С през лятото;
- Месечна и год. абс. макс. темп. на въздуха - от 19,5 °С през зимата до 39,9 °С през лятото. Годишна 39,6°С;
- Средна месечна минимална темп. на въздуха - от -1,3 °С през зимата до 18,3 °С през лятото. Годишна 8,8 °С;
- Месечна и год. абс. мин. темп - -21.6 °С.
- Средна месечна денонощна ампл на темп. на въздуха - от 6,3°С през зимата до 10,0 °С през лятото. Годишна 8,3 °С.

### Влажност на въздуха

- Средна месечна относителна влажност - 77%;
- Средна месечна абсолютна влажност (пъргавина на водната пара) - 12.5мбар;

### Валежи

Средногодишното количество на валежите за района на гр. Бургас е около 543 мм.  
Средната месечна сума на валежите е 45mm;  
Максималната месечна сума на валежите е 199 mm;  
Средният брой дни с валеж в месец е 11,5;  
Максималният валеж за едно денонощие е около 97мм.



Конкретно района се характеризира с неустойчива снежна покривка като снеготопенето се наблюдава няколко пъти през зимния период и настъпва без определена закономерност.

- Най-ранна дата на появяване на снежна покривка - 26 Ноември.
- Най-ранна дата на образуване на устойчива снежна покривка - 23 Януари.

Максималната височина на снежната покривка е до 80 см.

### **Мъгли**

Повтаряемостта в % от общия брой наблюдения (3 пъти на ден - 7, 14 и 21h) на различните степени хоризонтална видимост в (m) по месеци за Бургас е следната:

- Хоризонтална видимост до 300 м - 2.74 %, което съответства на 10.0 дни годишно;
- Хоризонтална видимост до 200 м - 2.13 %, което съответства на 7.88 дни годишно;
- Хоризонтална видимост до 500 м - 3.73 %, което съответства на 13.61 дни годишно;
- Брой на дните с мъгла - 38.3 дни годишно;
- Максимален брой на наблюдаваните дни с мъгла - 54 дни годишно.

### **Ветрови режим**

За 20 годишен период на наблюдения общият брой случаи на вятър със скорост по-голяма от или равна на 5.0 м/с е 7148, което от общия брой наблюдения (21915) дава 32.6%.

- Скорост на вятъра (Vw) от всички посоки по-голяма или равна 12 м/сек – 3.40 %, което съответства на 12.4 дни в годината.
- Скорост на вятъра (Vw) от всички посоки по-голяма или равна 15 м/сек – 1.57 -1.60 %, което съответства на 5.84 дни в годината.
- Скорост на вятъра (Vw) от всички посоки по-голяма или равна 13 м/сек - 2.61 %, което съответства на 9.53 дни в годината.

#### ***Безветрие***

- Безветрие (Тихо) - 18.1 %, което съответства на 66.1 дни в годината.
- Скорост на вятъра (Vw) от всички посоки по-малка или равна 0.5 м/сек - 26.4 %, което съответства на 96.4 дни в годината.
- Скорост на вятъра (Vw) от всички посоки по-малка или равна 1 м/сек - 42.4 %, което съответства на 154.9 дни в годината.

В годишната роза на повтаряемост на ветровете от трите възможни направления - североИзток, Изток и югоИзток, най-голяма тежест имат източните ветрове с повтаряемост 20.3 %, северо-източните - 13.0 % и югоизточните 4.1 %.

## **1.9 Констатации по извършените геоложки и хидроложки проучвания**

### **1.9.1 Геоложки условия**

Районът на Бургаския залив попада в обсега на Бургаската синклинала /впадина/, която е образувана в резултат на тектонско издигане на два блока от север и юг и потъване на пространството между тях. Формирането на синклиналата е започнало през горния еоцен. По южния ѝ борд са установени няколко надлъжни разседи, поради което тя има асиметричен характер.

Инженерно-геоложкото райониране на Бургаския залив е извършено на базата на:

- геоморфоложките особености на отделните части от залива
- литоложкия състав на изграждащите залива почви и скали
- физико-механичните показатели на строителните почви
- строителния опит, придобит от фундирането и строителството в тях.

Основните характеристики на отделните райони са следните:

#### **Район I**

Подводен плиоценски цокъл, изграден в основата си от плиоценски глини с лещи и прослойки от пясъчник с глинесто-карбонатна спойка или глинести сбити пясъци. Горнището на плиоценския цокъл е на дълбочина 10-20м от морското ниво. То е покрито с алувиална покривка от глина с карбонатни ядки, а на места с пясък или тиня. Районът е добра земна основа за пристанищно строителство.

#### **Район II**

Удавена /потънала/ стара речна долина, чиято тераса е изградена от староалувиални глини и чакъли с горнище на дълбочина 30-40м. Цокълът на терасата е от плиоценски /евентуално палеогенски/ седименти и е на дълбочина 40-50м от морското ниво. Терасата е покрита от мощни тинести отложения /слаби почви/ с дебелина до 25см.

Районът може да се смята за много слаба земна основа, неподходяща за пристанищно строителство.

### Подрайон IIА

Представява пясъчна коса, отделяща морето от езерата, която е с дебелина 5-10м. Пясъците залягат върху продължението на удавената долина, т.е. под тях геоложкият разрез е еднакъв с този на Район 2.

Подрайонът е подходящ за строителство на леки сгради и транспортни комуникации.

### Район III

Подводен склон на н.Форос и южния бряг на залива. Изграден е от андезити с жили и прослойки от туфи в основата си /5-10м под морското ниво/, които са покрити с грубозърнести морски наслаги - блокаж, чакъл, пясък и по-рядко тиня.

Здрава земна основа за пристанищно строителство, но труден за драгажни работи.

### Район IV

Скален полегат склон на южния бряг на залива, обхващащ н.Форос и прилежащата на Запад територия. Изграден е от андезити и андезитови туфи с незначително /0,5 до 1м/ покритие от делувиални глини и скален блокаж. Здрава земна основа за всякакъв вид строителство.

Въз основа на проведени до сега изследвания на почвите под морското дъно и натрупания архивен материал от данни за земно-механичните качества на отделните почвени слоеве, основните почвени характеристики необходими за извършване на конструктивни изчисления за фундиране на съоръжения са както следва:

Таблица 7: Почвени характеристики в зоната на акваторията в Западен басейн

Пласт	Вид почва	Повърхностно издигане	N-стойност	Описание
АС-1	Тиня	10.00 - 11.00 m	0	Много мека, сива сгъстима Тиня
АС-2	Тинеста Глина	17.00 - 21.70 m	1 - 4	Много мека до мека, сива сгъстима тинеста Глина
DC-1	Глина	22.30 -25.70 m	8 - 29	Плътна до много плътна, дилувиална Глина
DC-2	Глина	28.00 - 32.00 m	20 - 33	Много плътна до твърда, кафеникава дилувиална Глина

Пласт	Вид почва	Повърхностно издигане	N-стойност	Описание
DS-2	Пясък и чакълест Пясък	31.50 - 33.60 m	24 - 30	Средно гъст, кафеникъв Пясък с чакъл
DG-1	Пясък, Чакъл и Глина	34.00 m	50 (+)	Много гъста, кафеникава смес от Пясък, Чакъл и Глина пясък

## 1.9.2 Сеизмичност:

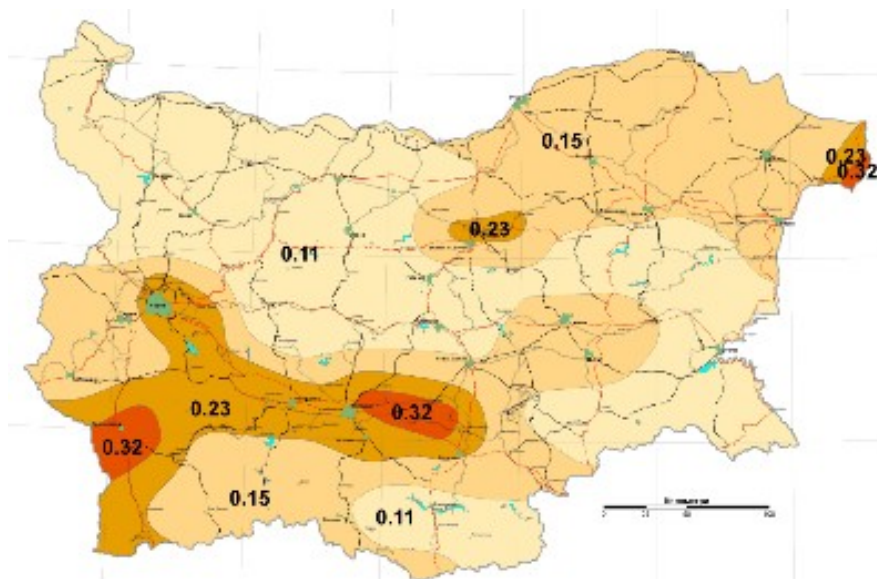
Съгласно сеизмичното зонироване на България по Еврокод 8 (БДС EN 1998-1:2005), районът на проекта попада в зона с следните параметри:

- Референтното максимално ускорение за период на повторемост 475 г.  $g = 0,11$ ,
- Референтното максимално ускорение за период на повторемост 95 г.  $g = 0,07$ ,
- Сеизмичният спектър е **Тип 1**
- Почвен **тип А и Б**, с почвен фактор **S = 1.2**  
(по архивни Геоложки доклади) – по Еврокод 8 – БДС EN1998\_NA почвения фактор S=1.0 за почви тип А и S=1.3 за почва тип Б и сеизмичен спектър Тип 1.

В съответствие с препоръките на Еврокод 8, при земетръс ще се използва 30% от експлоатационните натоварвания - коефициент на комбиниране на комбиниране на въздействия  $\gamma_2 = 0.3$  (по Таблица EN 1991-1-1, Таблица NA.A1.1 и по BS 6349-2: 2010 таблица A.2 )

- Клас на значимост на хидротехническите конструкции е приет за категория II и е равен на  $g_1 = 1.0$  (ref: БДС EN 1998-1/NA таблица NA 4.3)
- Категория II се отнася за „Обикновени сгради не принадлежащи към другите категории“. (Еврокод EN1998-1 Българския анекс БДС EN1998\_NA).
- Изчислителен Метод DA-2 (по Еврокод – 7, БДС – EN1997-1:)





Фигура 4: Сеизмично зонирание на България (по Еврокод-8, БДС EN 1998-1:2005 )

## 1.10 Хидроложки условия

### 1.10.1 Характеристики на морската вода

Средностатистическите характеристиките на морската вода в Бургаския залив се отличават незначително от тези в открито море.

Резултатите от измервания от НИМХ-БАН на температурата и солеността (средномесечни стойности) на морската вода в залива, са както следва:

- Темп. на водата на повърхността– от 7,1<sup>o</sup>C през зимата до 24.3<sup>o</sup>C през лятото;
- Температура на водата на дълбоч. 5 м. - от 5,7<sup>o</sup>C през зимата до 23,4<sup>o</sup>C през лятото;
- Соленост на водата (‰) – от 15.9‰ до 19.3‰.

### 1.10.2 Екстремни водни нива и характерни коти

За определяне на максималните водни нива (максимално високи водни строежи над средното многогодишно ниво и максимално ниски) е използвана редица от 60 години (1928 г. до 1987 г. с прекъсване през 1967 г. и 1968 г.). Нивомерният пункт, оборудван и поддържан от ГУГК, се намира в района на пристанище Бургас.

- Максимално повишение на водното ниво е +70,4 см. над средното морско ниво.
- Максимално понижение на водното ниво е -70 см. под средното морско ниво.

Котата на средното многогодишно морско ниво по Балтийската система е както следва:

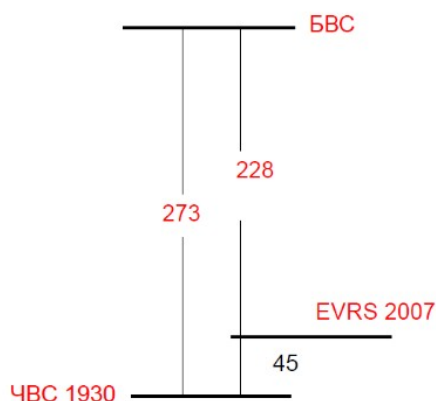
- Северна част на Бургаския залив - минус 31.7 см.;
- Южна част на Бургаския залив - минус 27.9 см.;

Котата на средното многогодишно морско ниво (MSL) за района на пристанище Бургас е минус 0.28 м. по Балтийската система.

Височинните системи използвани в България са следните:

- Балтийска Височинна Система (БВС или БС),
- Черноморска Височинна Система (ЧВС) която е - 0.273 м по БС и
- EVRS 2007 - Европейска Вертикална Референтна Система
  - EVRS е +0.045м (+45 мм) над ЧВС.
  - EVRS е - 0.228m (-228мм) спрямо Балтийска Б

Разлика между БВС, ЧВС 1930 и EVRS (mm)



**Фигура 5: Графично изображение на разликите между различните височинни системи**

Освен високите нива, дължащи се на ветровия нагон, в Бургаския залив се наблюдават и приливни вълни с малка интензивност. Те имат ясно изразен период 12-13 часа и височина 3-15 см. За залива са характерни още четири хармонични колебания с период между 95 и 150 мин., средна височина 5-7 см, максимална 15-30 см с най-голяма продължителност на устойчив режим 2-4 денонощия.

През периода от април до октомври преобладаващо векторно поле на теченията на повърхността има циклонална завихреност, което потвърждава съществуваща представа

за това, че основната циркулацията в залива е циклонална.

От месец април в залива се наблюдава смяна на циркулацията. На повърхността в североизточната част на Бургаския залив при всички измервания се наблюдава циклонална циркулация, която понякога се запазва в придънните слоеве или се развива. В останалата част на залива се наблюдават различни полета на теченията със Западни или източни потоци. Скоростите на повърхностните теченията през пролетно-летния сезон е от порядъка на 8 до 15 см/с.

През периода от ноември до март основната циркулация в целия Бургаски залив е антициклонална, което се дължи на преобладаващите Западни ветрове.

Преобладаващата циркулация в района на пристанище Бургас, пред оградните вълноломи, е вихрова и средната скорост на течението на повърхността е в границите от 13 до 15 см/с, като в отделни случаи тя варира от 4 до 36 см/с.

Анализът на данните от режимните характеристики на вълните показва, че с най-голяма повтораемост е най-слабото вълнение /със средна височина до 40 см/ през летните месеци – от април до септември. През месеците май - август в много редки случаи средната височина на вълната е достигала до 200 см. Силно вълнение с височина над 260 см. се наблюдава в периода октомври-март.

От извършвани до сега изследвания и изчисления е доказано, че вълнението в зоната на басейна на пристанище Бургас не е голямо. При щорм с повтораемост 1 път на 1 година, 1 път на 10 години и 1 път на 50 години при различни параметри на входната вълна е мах. 1,0м.

### **1.10.3 Заключение**

Направеният в прединвестиционното проучване анализ на теренните, геоложките, хидроложките и климатичните условия е на базата на проучени архивни материали.

При бъдещо проектиране трябва да се направят конкретни инженерно-геоложки проучвания за всяка сграда и съоръжение.

Нивото на подземните води в разглежданата територия е на кота морско ниво. Водите са морски, сулфатоагресивни.

Трябва да се предвиди хидроизолация на подземните части на сградите и съоръженията и да се използва сулфатоустойчив цимент.

## **1.11 Констатации за наличие на геодезически заснемания – описание и анализ;**

Територията, за която ще се изработи генерален план, обхваща поземлени имоти с идентификатори 07079.618.21, 07079.618.17, 07079.618.13 и 07079.605.727 по кадастралната карта и кадастралните регистри на град Бургас, одобрени със Заповед № РД-18-9/30.01.2009г., издадена от изпълнителния директор на Агенция по геодезия, картография и кадастър, последно изменение със Заповед №№

КД-14-02-464/02.04.2013г. за ПИ с идентификатор 07079.618.1130, 07079.618.1126, 07079.618.1127, 07079.618.1128, 07079.618.1094;

КД-14-02-1941/29.10.2012г. за ПИ с идентификатор 07079.605.727, издадени от Началник на СГКК- Бургас.

### **1.11.1 Констатации относно наличните топографски карти, кадастрални планове или карти, нивелационни планове, специализирани карти, регистри и специализирани информационни системи в цифров и графичен вид**

През 2012 г. са извършени геодезически измервания за определяне с координати на граничните точки на територията на пристанищен терминал Бургас Запад, преди отдаването му на концесия и отлагането им на терена през 2013 г..

За дълбочините в акваторията на пристанищен терминал Бургас Запад са правени хидрографски заснемания /промери/ през Декември 2014 г. и Декември 2017 г.

Релефът на дъното е изобразен чрез коти на дълбочините и изобати с основно сечение 0,1 м.

За имотите, определящи територията на терминала е наличен следния картен материал:

- Кадастрален план в М 1:5000, изработен през 1984г. от КИПП „Геопланпроект” с основно сечение на релефа 1 м, като имотите, предмет на Генералния план попадат в Кадастрален лист К-5-26-(115);
- Топографска карта ВGтоpoVG, версия 3.00 от 30.06.2011 г., като имотите, предмет на Генералния план попадат в картен лист К-35-055-4 (Бургас южна част);
- Кадастрална карта и Кадастрални регистри на град Бургас, одобрени със



Заповед № РД-18-9/30.01.2009г., издадена от изпълнителния директор на Агенция по геодезия, картография и кадастър;

- Специализирана карта и регистри към нея, изработена през м. декември 2013г., отразяваща теренните и ситуационни подробности на пристанищния терминал с основно сечение на хоризонталите 1м;
- Географска информационна система на пристанищата обществен транспорт с национално значение, осигуряваща достъп по електронен път до данни за пристанищната инфраструктура. ([www.bgports.bg](http://www.bgports.bg));

## **1.12 Констатации относно наличието на обекти на културно-историческото наследство**

Съгласно резултатите от направеното прединвестиционно проучване и на база разработката на Общия устройствен план на гр. Бургас бе установено, че гр. Бургас е създаден като малко рибарско селище на брега на Черно море.

Данни за съществуването на поселения по тези земи има още от тракийско време. Данни за древни селища са намерени около трите езера – Атанасовско, Мандренско и Бургаско/Вая/. На лице са археологически находки от Античността, Средновековието и Възраждането. Следи от миналото на територията на общината и града се намират около с. Димчево на п-в „Кале борун”, Тракийски некропол и тракийска надгробна могила край с. Маринка, Късноантична и средновековна крепост с църква в м. ”Калебаир” в землището на с. Твърдица, местност”Шилото” над ж. р. „М. Рудник”, нос „Форос” в местност „Пода” в землището на кв. ”Крайморие”, в кв. ”Победа” и Пристанищния ареал, на територията на „Минерални бани” и много др. Историческите данни сочат, че първото пристанище е било на брега на езерото „Мандра” край стария Деултум/днес Дебелт/.

При създаването на концепция за бъдещото развитие на гр. Бургас детайлно е проследено историческото му развитие и са направени необходимите анализи.

С Протокол 25/30.10.2008г. на ЕС към НИИКН са – актуализирани съответните Недвижими групови културни ценности на територията на град Бургас. Отчитайки важноста на обектите със статут на културно-историческо наследство Община Бургас е въвела режим на устройствена защита.

Имайки предвид, че разработката включва и Парцеларен план – развитие на водната част (акваторията) със свързаните с това драгажни и насипни работи, следва при

тяхното изпълнение да се има предвид, че е вероятно откриването на праисторически материали, датиращи от Неолитната епоха и от Ранната бронзова епоха. При установяване на такива артефакти при изпълнение на горните работи, следва да се привлече екип на Центъра за подводна археология за по-подробни проучвания.

**От направените в прединвестиционното проучване констатации и анализи бе установено, че на територията на пристанищен терминал Бургас-Запад и на складова база Лозово не са открити находки на културно – историческото наследство.**

## **1.13 Изводи, основани на анализа на съществуващото положение**

### **1.13.1 Капацитетните възможности на пристанището**

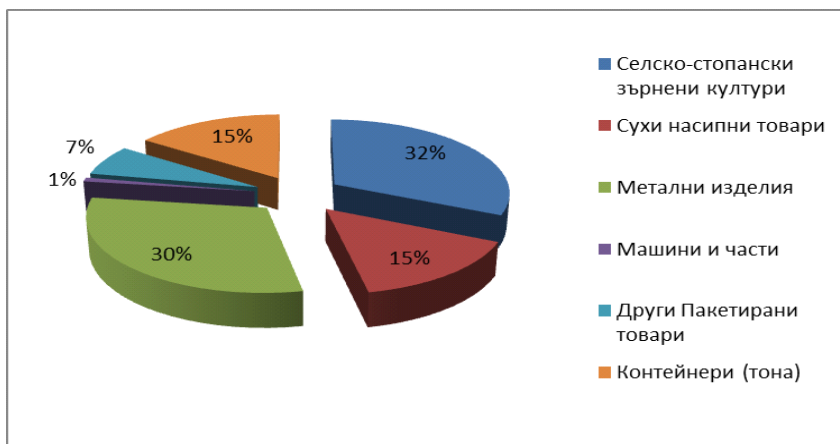
В т. 3.- «Маркетингов анализ» на база статистически данни бяха установени количествените и качествени параметри на извършваните пристанищни услуги - основно обработени товари. През последните 5 години, годишните количества обработени товари са били в рамките от **1 171 373** през 2010 г. до **2 525 388** т./год. през 2016 г.

При сега направените проучвания и анализи на условията, с отчитане на целия комплекс от съществуващи и действащи технически, технологични и организационни елементи и фактори, пресметнатите капацитетни възможности за пристанищен терминал Бургас-Запад, за отделните пристанищни зони са както следва:

#### **➤ Кейова пропускателна способност:**

При условие че на корабните места се обработват кораби за съществуващите типове и видове насипни и генерални товари и при следните оразмерителни данни:

- Неравномерност на корабния трафик –  $K_3 = 0,55 - 0,60$ ;
- Принципната организация на работа на терминала – 365 дни в годината при 24 часа на денонощие;
- Структура на различните видове технологии – индиректни - 80% и директни - 20%;
- Структура на обработваните товари по тип:



**Фигура 6: Кейова пропускателна способност в % по видове товари**

- Структура на обработваните товари по направление: внос -43%, износ – 48% и транзит 3%;
- Климатично-метеорологичните особености – Кмет = 0,9 – 0,95;
- Средна корабна партида, определена от статистическите данни за последните три години съгласно долната таблица.

**Таблица 8: Средна корабна партида**

Вид товар	Общ товарооборот за 2015г. (тона)	Общ брой на обработени кораби	Средна корабна партида (тона)
Насипни товари	434 408	38	11 432
Генерални товари	508 753	80	6 360
КОНТЕЙНЕРИ [TEU]	61 140	134	457
Контейнери (тона)	671 094	134	5008

- Месечна неравномерност  $K_{нер} = 1,3$ ;
- Спазват се изискванията за експлоатационна годност и всички други нормативни изисквания и ограничения.

Пресметнатата съществуваща кейова пропускателна способност е **2 048 830 т./год.** и **64 264 TEU.**

Съществуващата пропускателна способност за отделните товарни корабни места е дадена в приложената таблица.

**Таблица 9: Пропускателна способност за корабни места в ПТ Бургас – Запад**

Корабно място №	Видове товари		Пропускателна способност (т./год.)/(TEU/год.)
	Наименование	%	
К.м. № 21	генерални	77%	344 506

	насипни	23%	104 794
К.м. N 22	генерални	100%	611 260
	насипни	0%	0
К.м. N23	генерални	11%	88 248
	контейнери	89%	64 264
К.м. N 24	зърно	89%	804 440
	насипни	11%	95 581
ОБЩО	<b>Генерални (т./год.)</b>		<b>1 044 014</b>
	<b>Зърно (т./год.)</b>		<b>804 440</b>
	<b>Други насипни (т./год.)</b>		<b>200 376</b>
	<b>Контейнери (TEU/год.)</b>		<b>64 264</b>
	<b>ОБЩО без контейнери:</b>		<b>2 048 830</b>

➤ **Складова пропускателна способност:**

Съществуващите складови площи могат да осигурят постигане на годишен товароборот до 4 290 370 т/год., от които:

- за товарите изискващи закрито съхранение до 1 771 461т/год., от които:
  - на територията на пристанищния терминал -1 376 948т/год.,
  - на територията на складова база Лозово - 394 514 т/год.,
- за товари позволяващи открито съхранение до 2 518 909 т/год.;
- За контейнери в тила на корабно място № 23, и № 24 - 93 440 TEU/год.

Капацитетните възможности на съществуващите закрити и открити складове са както следва:

**Таблица 10: Капацитет съществуващите закрити складове в ПТ Бургас – Запад**

К.М. №	НАИМЕНОВАНИЕ	Площ (м2)	Товари	Вместимост (т)	Пропускателна способност (т/год.)
№ 21	Метален склад (Антропозит) и Магазия № 28	368	генерални	478	8 731
	Склад - Магазия № 27	690	Генерални	897	16 370
	Склад - Магазия № 30	1235	Генерални/насипни	2 408	43 951
	Склад - Магазия № 29	1378	Генерални/насипни	2 687	49 040



№ 22	Хладилен склад	7564	Генерални	9 833	179 456
№ 22	Склад - Магазия № 49,50,51	10970	Генерални	14 260	260 250
№ 24	Закрит склад Магазия № 67, 68 и 69	12205	Насипни-зърно	44 885	819 150
	<b>ОБЩО</b>	<b>33 247</b>		<b>75 449</b>	<b>1 376 948</b>

Таблица 11: Капацитет на закритите складове в Скл. база Лозово

К.М. №	НАИМЕНОВАНИЕ	Площ (м2)	Товари	Вместимост (т)	Пропускателна способност (т/год.)
	Магазия 15	2444	Генерални/насипни	4 061	44 878
	Магазия 18	2448	Генерални/насипни	4 079	45 063
	Магазия 17	2465	Генерални/насипни	4 106	45 367
	Магазия 16	2448	Генерални/насипни	4 079	45 063
	Магазия 19	2466	Генерални/насипни	4 108	45 387
	Метално хале №24	2483	Генерални/насипни	4 131	45 650
	Метално хале	2317	Генерални/насипни	3 848	42 521
	Метално хале №25	2974	Генерални/насипни	4 974	54 940
	Метално хале	1414	Генерални/насипни	2 319	25 644
	<b>ОБЩО</b>	<b>21 459</b>		<b>35 705</b>	<b>394 513</b>

Таблица 12: Капацитетна откритите складове в пристанищен терминал Бургас – Запад

Корабно място	Складово съоръжение	Площ (кв. м.)	Вместимост (тона)	Пропускателна способност (т./год.)
№ 21	Открити складове на 21-во км	16 870	33 740	492 604
№ 22	Открити складове на 22-ро км	14 270	28 540	416 684
№ 23	Открити складове на 23-то км	16 602	33 204	484 778
№ 24	Открити складове на 24-то км	14 820	29 640	432 744
№ 25	Открити складове на 25-то км	8 002	16 004	233 658
№ 21, 22, 23	Тилови открити складове на северо-изток от сграда управление	15 700	31 400	458 440
	<b>ОБЩО</b>	<b>86 264</b>	<b>172 528</b>	<b>2 518 909</b>

➤ Открит склад за контейнери

Таблица 13: Капацитет на контейнерен открит склад в тила на км № 23, и 24

Складово съоръжение	Площ (кв. м.)	Вместимост (TEU)	Пропускателна способност (т./год.)
Открит склад на контейнерна площадка в тила на км № 23, и 24	44 550	3 072 TEU	93 440 TEU/год.

От горните таблици е видно, че общата пропускателна способност на складовете за индиректно обработваните товари е по-голяма от общата кейова пропускателна способност и не представлява ограничителен фактор за обхващане на максималния прогнозен товарооборот.

Независимо от това, при съпоставяне на кейовите и складови пропускателни възможности за отделните типове товари се установява наличието на някои несъответствия, които с времето биха се оказали ограничителен фактор за обхващане на максималния прогнозен товарооборот.

Това е най-характерно по отношение на зърнените товари и контейнерите. По-подробен анализ на прогнозния товарооборот и пропускателните възможности на отделните функционални зони е даден в т.2. „Описание и обосновка на предложенията за



Постигнати показатели за УПИ I-253 за административни, обслужващи и складови дейности, трафопост и прилежащи жилища в кв. 31 са:

Плътност 25%

Кинт 0.25

Видно от представените по-горе цифри я ясно, че отчитайки спецификата на пристанищните дейности (имайки предвид необходимостта от огромни свободни площи за открити складове, ЖП-релси, вътрешни пътища и съоръжения), е невъзможно да бъдат постигнати допустимите показатели, което е добре и от гледна точка на това да не се претоварва територията. Важното в случая е, да се даде възможността за свободно планиране на бъдещи сгради и съоръжения без последващо изменение на Генералния план, ако не е наложително по други причини. При урегулирането на имота от северната страна е спазена имотната граница.

### 1.13.3 Общи и специфични проблеми

От анализа на съществуващата инфраструктура на пристанищен терминал Бургас - Запад и съответните технически характеристики на съоръжения, оборудване и технологии за обработка на традиционните видове товари и транспортиращите ги превозни средства, могат да се направят следните изводи:

- Параметрите на кейовите стени и дълбочина на акваторията се явяват ограничителен фактор за приемане и обработка на по-големи кораби, каквато е тенденцията за развитие на търговското корабоплаване.
- Физическо и морално остаряване на наличните производствени и технически мощности.

Съществуващата специализация на съоръжения и оборудване е недостатъчна по отношение на големината на традиционно утвърдените и стабилни товар потоци за зърнени товари и контейнери.

От направените в т. 4.3. от „Прединвестиционното проучване“ пресмятания е установено, че кейовата пропускателна способност може да достигне до **2 048 хил. т./год. и 64 264 TEU. т/годишно**, което не надвишава значително товарооборота постигнат през изминалите години.

По отношение на складовата пропускателна способност може да се каже, че като



обща тя надвишава кейовата пропускателна способност.

Независимо от това по отношение на някои товари изискващи специализирани условия за съхранение изводите са следните:

Относно зърнените товари, се вижда, че складовата пропускателна способност на специализирания Закрит склад Магазия № 67, 68 и 69 е 487 004 т./год. и всяко увеличаване на товарооборота над тази стойност налага увеличаване процента на директно обработваните товари. За разрешаването на проблема, концесионера предвижда пренасочване на тези товари към оперираният от него Пристанищен терминал Бургас-Изток -2, където програмата предвижда изграждане на голям модерен комплекс за обработка и съхранение на зърнени насипни товари.

Към настоящия момент обработката на контейнерите на пристанищен терминал "Бургас Запад" е изключително неефективна, тъй като наличните съоръжения на терминала не са специализирани за обработка на контейнери, складовите площи не са рационално разположени. Корабни места № 23 и № 24 се използват за разтоварване на контейнерите, а подреждането (стифирането) на контейнерите е в отдалечената тилова част на Терминала. По този начин времето, необходимо за обработката на един контейнеровоз, е доста продължително, а разходите за обработка на кораба са значително по-големи.

Освен това площадката за съхранение на контейнери не разполага с автономна ЖП претоварна станция.

Пристанищен терминал Бургас – Запад разполага с територия, кейов фронт и брегова ивица в защитена акватория, чиито потенциал и възможности за развитие не са оползотворени.

Липсата на устройствено планиране на незастроената част от територията и кейовия фронт не дават възможност за своевременно реагиране на бъдещи икономически и социални промени, неочакваните изменения на транспортния пазар и други инвестиционни инициативи.

Всяко пристанище, което има за цел да запази и да разширява своя пазарен дял трябва да провежда необходимите мероприятия за неговото развитие.

Пристанищното развитие не е самоцел, а обективен отговор на изискванията на товаропотоците. Изпреварващото пристанищно развитие стимулира привличането на товаропотоци и/или подобрява качеството на обработка, повишава конкурентоспособността и по този начин допълнително стимулира привличането на нови

товаропотоци. Световната практика многократно доказва горните твърдения.

И теорията, и практиката казват, че всяко пристанище трябва да има възможност за обработка на по-голямо разнообразие от товари, както и резервни територии за своето развитие, за да може да отговори на неочакваните изменения на транспортния пазар. Това ще създаде възможност за своевременно реагиране на всякакви икономически и социални промени и добра инвестиционна инициатива.

## **2 ОПИСАНИЕ И ОБОСНОВКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЯТА ЗА РАЗВИТИЕ.**

От така направените изводи, основани на извършения анализ на съществуващото положение, в т. ч. на капацитетните възможности на пристанището, както и въз основа на реалните предпоставки и възможности за динамично нарастване на товарооборота на пристанище Бургас следва необходимостта от:

- разширение и модернизация на пристанището с максимално използване на изключителните технически възможности и потенциал, които предоставя поземления имот, на който е разположено, за изграждане на нови структурни звена;
- подходящо функционално зонироване, съобразно технологичното и организационно обособяване на необходимите територии от пристанището;
- териториално обособяване за цялостно изграждане на нови специализирани обекти, комплектовани с необходимите пристанищни структури, осигуряващи възможност за осъществяване на изцяло завършен процес по приемане, съхранение и експедиция на нови типове товари;
- реконструкция и технологично обновление на съществуващите пристанищни съоръжения и оборудване;
- допълнително технологично оборудване с модерна, високоефективна и екологосъобразна претоварна техника с по-високи технологични възможности и съответстващ на технологичните линии брой и тип тилови машини;
- обосноваване изграждането и определяне на основните параметри на комуникационно-транспортната мрежа и другите общи мрежи на техническата инфраструктура на пристанището, както и техните съоръжения.

Основните принципи, въз основа на които се обосновава необходимостта от предложените мероприятия са:

- необходимостта технологичната структура и параметрите на отделните пристанищни звена и съоръжения да се приведат в съответствие с прогнозите за количествата, вида и характеристиките на обработваните товари, транспортните средства и изискванията относно опазване на околната среда, безопасност на труда, пожарна безопасност, а в т. ч., но не само:

- кейовите фронтове с техните параметри да съответстват на прогнозната големина на различните типове кораби, осъществяващи отделните товаро-потоци. Подборът и разположението на челната кейова механизация да позволяват съставянето на оптимален брой технологични линии за обработката на корабите в зависимост от тяхната големина и брой под едновременна обработка, както и гъвкавост и универсалност по отношение на тяхната специализация за различните видове и групи товари;
- авто и ЖП претоварните фронтове към отделните корабни места и райони да бъдат оразмерени в съответствие с големината на предвиждания товарооборот, рационално разположени и съоръжени с необходимите строителни технически съоръжения, съобразени с ползваните подземно-транспортни машини (ПТМ);
- складовете да са оптимално разположени спрямо претоварните фронтове, да осигуряват необходимите складови вместимости с подходящи условия за претоварване и съхранение, съобразно специфичните изисквания на различните видове товари;
- външните пътни подходи и вътрешно пристанищните пътища, маневрени и претоварни площадки и паркинги да отговарят на големината на отделните товаропотоци и технологични характеристики на транспортните средства;
- схемите на механизация и подбора на технологичното оборудване да отговарят на следните изисквания:
  - да спомагат за изграждане на рационална структура на претоварния процес, определяща количеството, последователността и съдържанието на всички основни и спомагателни операции. Технологичните маршрути да се осъществяват чрез опростени технологични схеми, с минимален брой на участващите в тях машини и работници;
  - да бъдат на съвременно техническо ниво и да дават възможност за комплексно механизирание на претоварните работи и автоматизирано управление на част от машините и процесите;
  - да позволяват постигане на максимални технико-икономически резултати;
  - технологичното оборудване да отговаря на условията и обема на работа, в максимална степен да е стандартно и от реномирани фирми, и да се гарантира надеждност и безопасност за обслужващия персонал и транспортните средства. Да се гарантира запазване на търговските и потребителски качества на товарите при тяхната обработка;
- мрежите и съоръженията на техническата инфраструктура да са съобразени с технологичните потребности и нормативните изисквания.

Поради динамично променящите се икономически условия, независимо от



надеждността на разработените прогнози, много важно е разработената пристанищна структура и ситуационно решение на генералния план да бъде достатъчно гъвкава и да позволява бъдещо развитие и бързо адаптиране към промяна на съществуващите условия.

## **2.1 Част: "Технологична"**

### **2.1.1 Прогнози за развитие на отделните видове пристанищни дейности и услуги**

Прогнозите за товарооборота са основата за развитие на всеки пристанищен терминал. Въз основа на изготвените прогнози на товарооборота, с неговата структура и големината на отделните товаропотоци по отношение на типове и видове товари, динамиката на тяхното изменение, направленията и транспортните средства, с които се осъществяват и на база анализа на съществуващите пристанищни мощности се определят основните проблеми на всяко пристанище, изискващи незабавно решение, както и необходимите стратегически мероприятия за обхващане на прогнозния товарооборот, в т.ч.:

- функционалното зонироване, съобразно технологичното и организационно обособяване на необходимите територии от пристанищния терминал;
- необходимостта от реконструкция и технологично обновление на съществуващите пристанищни съоръжения;
- обосноваване на цялостно изграждане и оборудване на нови специализирани структурни звена;
- изграждане на комуникационно-транспортната мрежа и другите общи мрежи на техническата инфраструктура на пристанището, както и неговите съоръжения.

Въз основа на направеното в маркетинговото проучване изследване и анализ на факторите, които обосновават и доказват перспективите за развитие на товарооборота на пристанищен терминал Бургас Запад бе установено, че са налице всички предпоставки за нарастване на пазарния дял в пристанищния сектор.

Прогнозният товарооборот по видове товари, който се предлага за нуждите на настоящия проект на генерален план и определяне концепцията за развитие на

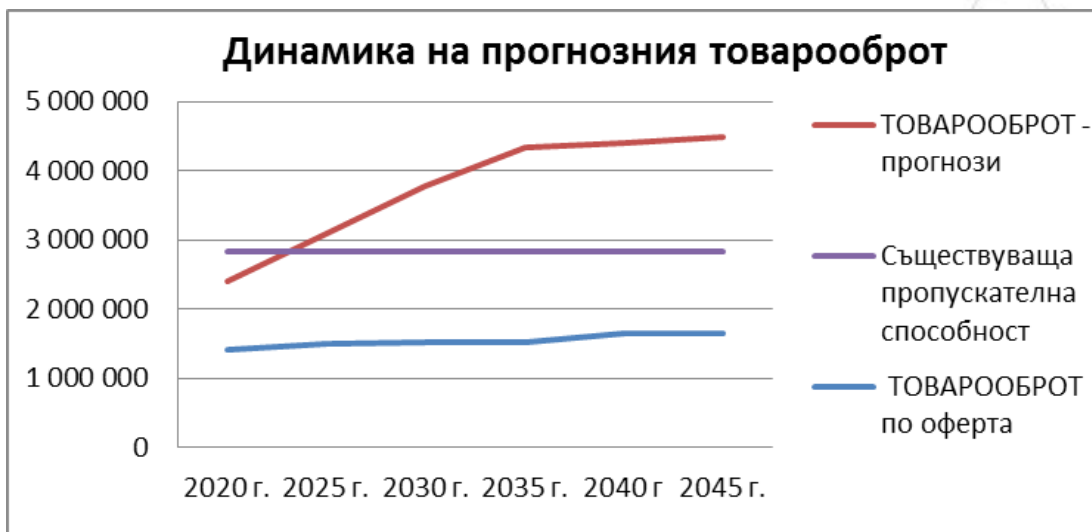
пристанищен терминал „Бургас - Запад“ е следният:

**Таблица 14: Оптимистична прогноза за пристанищен терминал Бургас-Запад**

Вид товар	2020 г	2025 г	2030 г	2035 г	2040 г	2045 г
<b>Насипни Висок ръст</b>	<b>601 831</b>	<b>777 163</b>	<b>979 983</b>	<b>1020 440</b>	<b>1046 210</b>	<b>1058 127</b>
Насипни зърнени товари [t]	500 000	650 000	850 000	870 000	890 000	900 000
Други насипни товари [t]	101 831	127 163	129 983	150 440	156 210	158 127
<b>ГЕНЕРАЛНИ</b>	<b>1 179 525</b>	<b>1 416 903</b>	<b>1 647 223</b>	<b>1 908 722</b>	<b>1 955 842</b>	<b>2 006 716</b>
Изделия от черни и цв. метали	532 281	710 132	867 763	1 072 699	1 099 389	1 126 771
Машини	384 882	480 629	589 541	682 325	699 537	717 193
Други генерални товари [t]	262 363	226 141	189 920	153 698	156 916	162 752
Контейнери TEU	52 063	74 426	95 834	116 287	116 328	118 221
Контейнери [t]	624 750	893 107	1 150 007	1 395 443	1 395 942	1 418 650
<b>ОБЩО Бургас-Запад</b>	<b>2 406 106</b>	<b>3 087 173</b>	<b>3 777 213</b>	<b>4 324 605</b>	<b>4 397 994</b>	<b>4 483 494</b>

В маркетинговия анализ от „Прединвестиционното проучване“ бе посочено, че прогнозния товарооборот и при двата сценария значително надвишава товарооборота заложен в офертата на концесионера.

Динамика на нарастване на заложения за настоящия проект общ прогнозен товарооборот, сравнена с тази по офертата на концесионера и съществуващата пропускателна способност на пристанищен терминал Бургас-Запад е показана на долната диаграма.

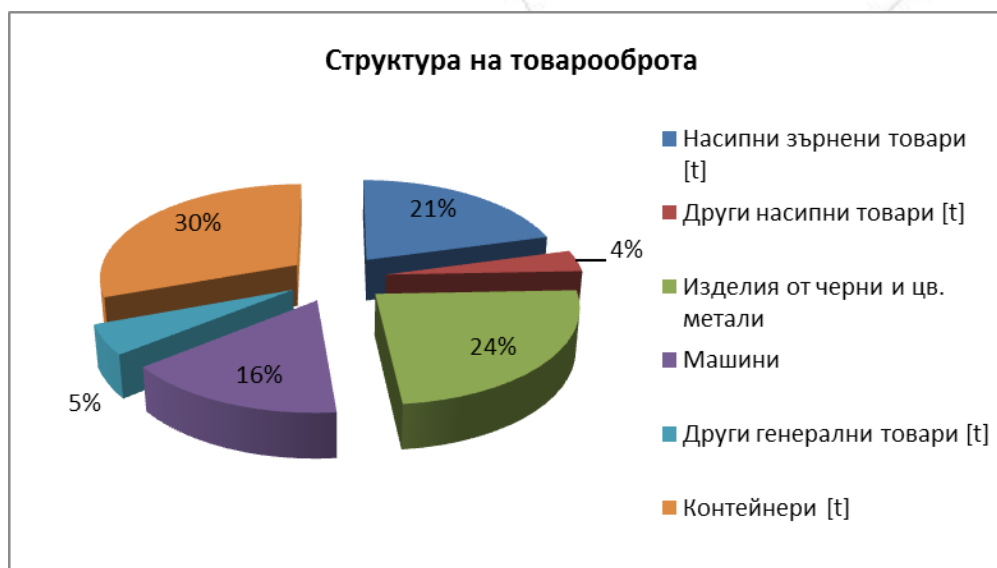


**Фигура 7: Динамика на прогнозния товарооборот – терминал Бургас Запад**

От направеното в горната диаграма сравнение е видно, че още след 2020 година количествата на прогнозния товарооборот ще надхвърлят съществуващата кейова пропускателна способност на пристанищен терминал Бургас-Запад. Вследствие на това ще възникне необходимостта от въвеждане на нови пристанищни мощности за увеличаване пропускателната способност и обхващане на нарастването на товарооборота.

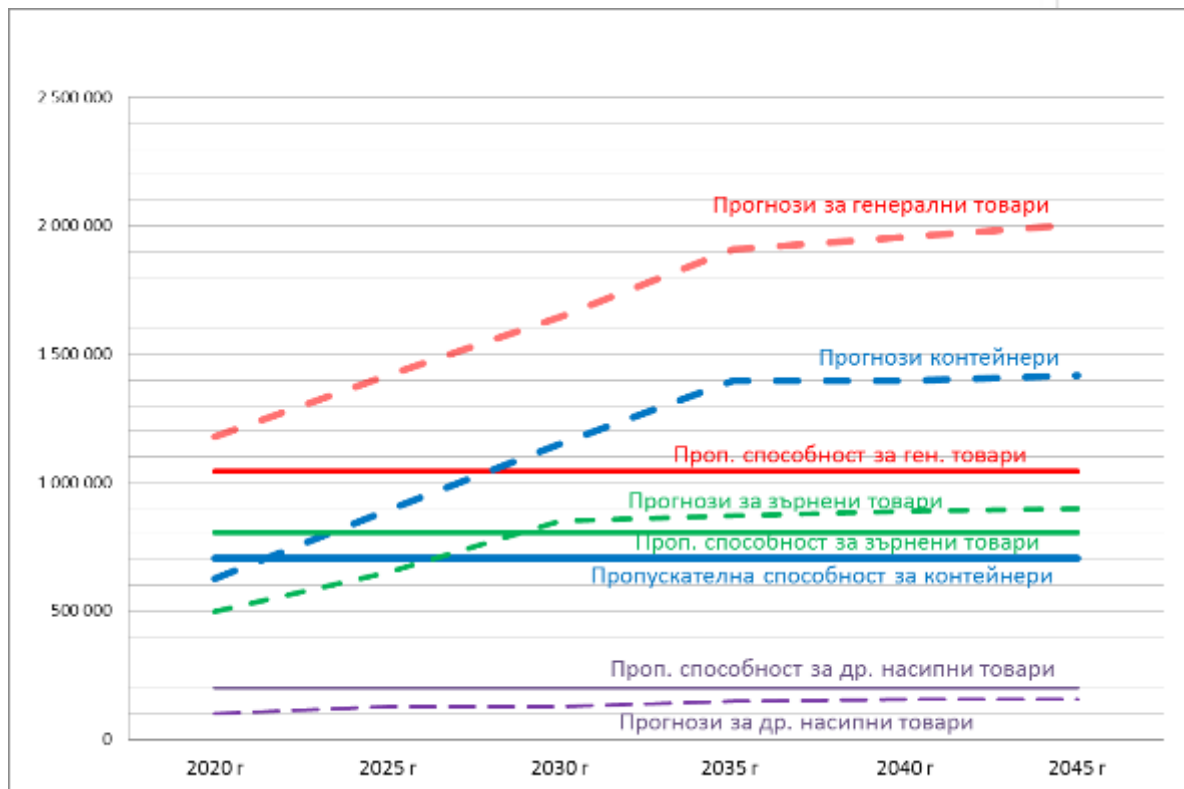
Определянето на направленията за развитие на новите пристанищни мощности зависи основно от структурата на товарооборота и динамиката на нарастване на отделните групи товари.

Структурата на прогнозния товарооборот за пристанищен терминал Бургас-Запад, е както следва:



**Фигура 8: Структура на товарооборота - терминал Бургас Запад**

Динамиката на нарастване на товарооборота на отделните видове и групи товари и съществуващата пропускателна способност за всяка от тях е показана на долната фигура.



**Фигура 9: Динамика на нарастване на товарооборота по товари**

От горната диаграма е видно, че за почти всички групи товари с изключение на другите насипни товари, прогнозния товарооборот в най-скоро време ще надхвърли съответните пропускателни способности.

От извършеното в прединвестиционното проучване обследване и оценка на характерните технически и технологични възможности и специфични особености на пристанищен терминал Бургас-Запад, факторите и предпоставките за нарастване товарооборота на структуроопределящите за него видове товари и потенциала за тяхната обработка, са както следва:

- **Зърнени товари**

Съгласно отчетните данни за последните години, зърнените товари са с най-голям дял от товарооборота на Пристанищен терминал Бургас-Запад. Предвиденият в



прогнозите рът на увеличаване на средния товарооборот на зърнените, спрямо рътът заложен в изготвената по възлагане на ДППИ „Концепция за развитието на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“ е сравнително нисък. Той е определен въз основа на това, че в съответствие с инвестиционната програма на концесионера „БМФ Порт Бургас“ АД, на територията на пристанищен терминал "Бургас Изток - 2" бе частично изграден и ще продължава да се разширява нов модерен силозен комплекс с големи капацитетни възможности. Намерението е пристанищен терминал "Бургас Изток-2" да поеме основната част от зърнените товари, като на пристанищен терминал „Бургас-Запад“ ще се обработват зърнени товари до границите на съществуващите капацитетни възможности – около 900 000 т./год.

- **Контейнери и едрогабаритни генерални товари:**

През последните години все повече товари се транспортират в контейнери навсякъде по света, поради по-ниските разходи за транспорт и намаляването на щетите причинени от изгубване или увреждане на товарите. Количествата обработени товари в контейнери на двата пристанищни терминали, оперирани от БМФ постоянно нарастват и докато през 2011 г. са били около 26 300 TEU, то през 2017 г. те са достигнали около 79 380 TEU/год.

Към настоящия момент обработката на контейнерите на пристанищен терминал "Бургас Запад" е изключително неефективна, тъй като наличните съоръжения на терминала не са специализирани за обработка на контейнери, складовите площи не са рационално разположени. Корабни места № 23 и № 22 се използват за разтоварване на контейнерите, а подреждането (стифирането) на контейнерите е в отдалечената тилова част на Терминала. По този начин времето, необходимо за обработката на един контейнеровоз, е значително по-дълго, а разходите за обработка на кораба са значително по-големи.

За разрешаването на проблема, концесионера предвижда пренасочване на тези товари към оперираният от него Пристанищен терминал Бургас-Изток -2, където се предвижда обособяване на специализиран комплекс за обработка и съхранение на контейнери.

След пускането в експлоатация на комплекса за обработка и съхранение на контейнери на територията на пристанищен терминал "Бургас Изток 2", голяма част от

контейнерите, които към момента се обработват основно на пристанищен терминал "Бургас Запад" ще бъдат пренасочени към терминал "Бургас Изток 2".

Независимо от това, отчитайки прогнозите направени в Концепцията за развитие на българските пристанища и изводите за засилване на контейнеризацията и контейнеризираните превози в България, в настоящия проект се прогнозира количеството за обработка на контейнери в пристанищен терминал Бургас-Запад също да нарасне. Основанието за това е също така, че съгласно прогнозите направени в Концепцията за развитие на българските пристанища, обемът на контейнеризираните товари през пристанище Бургас се очаква да достигне до 176 927 TEU при средния и до 262 000 TEU при оптимистичния сценарий на прогнозиране, вследствие на което може да се окаже, че капацитета на новия комплекс за обработка и съхранение на контейнери на 32-ро и 33-то корабни места на пристанищен терминал Бургас-Изток 2 няма да бъде достатъчен.

Освен това, през последните години на територията на пристанищен терминал „Бургас – Запад“ започна усилена обработка на голямо-габаритни товари като трансформатори, тежки колети за промишлеността, технологично оборудване за ветрогенератори и др., както и тръби и конструктивни елементи, свързани с изграждането на газопровода „Южен поток“ и с други проучвателни и газодобивни дейности. Част от тези товари се транспортират с Ро-Ро кораби.

Във връзка с логистичното осигуряване по изграждането на трасето на газопровода по дъното на Черно море, пристанище „БМФ ПОРТ БУРГАС“ ЕАД е едно от избраните пристанища от „Saipem“ S.p.a (дружеството подизпълнител по проекта „Южен Поток“) за осигуряването на услуги по обработка и съхранение на част от необходимите за проекта тръби и конструктивни елементи.

Базирайки се на прогнозите направени в изготвената по възлагане на ДППИ „Концепция за развитието на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“ и успешната маркетингова политика на концесионера, предвижданията са генералните товари да нараснат значително. За обработката им е необходима тежкоподемна претоварна техника и складови площи с висока товароносимост.

Известно е, че още с изграждането на пристанищен терминал Бургас-Запад, неговото предназначение е било за обработка основно на тежки товари – метали и метални изделия, свързани с дейността на металодобивната промишленост. Въпреки това, съществуващата пропускателна способност на кейовия фронт ще се окаже недостатъчна.

При условие, че всички корабни места, без 24-то, където се обработват зърнени товари, се ангажират с обработка на генерални товари, пропускателната способност която могат да осигурят е до 1 389 877 т./год., която е по-ниска от прогнозираните 1 416 903 т. за 2025 г. и достигащи 2 006 716 т през 2045г.

Поради това за обхващане на така определения прогнозен товарооборот за голямо-габаритни генерални товари, както и подобряване на технологията за обработка на контейнери ще се яви необходимостта от изграждане на нови дълбоководни корабни места.

### **2.1.2 Предлагащите технологични решения**

За осигуряване на необходимите условия за обхващане прогнозния товарооборот, който предвид изложеното по горе и най-вече в направената в Маркетинговия анализ от „ПРЕДВАРИТЕЛНО (ПРЕДИНВЕСТИЦИОННО) ПРОУЧВАНЕ“ обосновка за пазарния потенциал и възможности на концесионера „БМФ Порт Бургас“ ЕАД, е напълно реален, следва необходимостта от разширение, обхващащо свободните от застрояване терени, и незастроената брегова ивица на предоставената на концесия територия. Незастроените терени и брегова ивица предоставят изключително благоприятни технически възможности за изграждане на нови специализирани обекти, комплектовани с необходимите пристанищни структури, осигуряващи възможност за осъществяване на изцяло завършен процес по приемане, съхранение и експедиция на нови типове товари.

Пристанищните услуги, които ще се извършват са свързани с продължаване на обработката на сега преминаващите товари – основно генерални товари (вкл. Ро-Ро), контейнери и насипни зърнени товари и в по-малки обеми други насипни товари.

Съгласно легалната дефиниция на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, пристанищният терминал следва да осигурява завършен процес по приемане, обработка, съхранение и експедиция на определените типове товари по определена технология.

В съответствие с функционалното си предназначение пристанището най-общо представлява район за концентрация и обработка на товаропотоци с цел прехвърлянето им от воден транспорт към сухоземен и обратно. То се явява като регулатор на несъответствията при осъществяване на товаропотоците, чрез акумулиране на товарите и компенсиране на неритмичността между доставките и експедицията. В тази връзка,

основните дейности в пристанищен терминал Бургас - Запад, могат да се групират на дейности по приемане, съхранение и експедиция на отделните видове товари.

➤ **Приемане на доставяните товари.**

Тук се включват дейностите по:

- входящ контрол и оформяне на придружителен документ.
- разтоварване на различните транспортни средства (кораби, ЖП вагони и автомобили) доставящи съответните товари;
- вътрешно транспортиране до съответното складово съоръжение и подреждане;

➤ **Съхранение на доставените материали:**

Осигуряване и поддържане необходимите условия в съответствие със специфичните изисквания на обработваните товари и с цел запазване на техните качества;

➤ **Преобразуване на товарните единици съобразно изискванията на товародателите и превозвачи.**

Това са дейностите по преформиране на доставната партидна единица – палета, пакет, контейнер в друга - по-голяма или по-малка. За целта се извършват:

- палетизация и депалетизация;
- контейнеризация и деконтейнеризация.

➤ **Експедиция**

Осъществява се на базата на изпълнение исканията на товародателите и потребителите. Това води до:

- подготовка на партидите с оформяне на придружителни документи;
- иземване от склада и натоварване на транспортното средство на превозвача.

Претоварните дейности от своя страна, в зависимост от вида на обработваните транспортни средства, се делят на:



➤ **Кейови претоварни дейности - съответно за:**

- обработка на кораби с генерални товари;
- обработка на Ро-Ро кораби;
- обработка на кораби с контейнери;
- обработка на кораби с насипни товари;

➤ **тилови претоварни дейности - включващи:**

- обработка на ЖП вагони за генерални товари;
- обработка на ЖП вагони за контейнери;
- обработка на ЖП вагони за насипни товари;
- обработка на автомобили за генерални товари;
- обработка на автомобили за контейнери;
- обработка на автомобили за насипни товари;

Наред с гореописаните дейности, на територията на пристанищния терминал, с цел изпълнение на законовите разпоредби и комплексно обслужване ще се извършват още:

- дейности по граничен контрол;
- входно-изходен пристанищен контрол и охрана;
- административно-техническо и битово обслужване;
- сервизно обслужване и гараж.

Категорията на **административно-битово обслужване** е свързана с дейностите по административно управление, разработване техническа документация и технологии за предлаганите услуги, документна обработка, счетоводство и битово обслужване на персонала и клиенти.

**Сервизното обслужване** и гараж е свързано с текущото поддържане и аварийни ремонти на наличната техника.

### 2.1.3 Технологична структура и определяне на основни характеристики на структурните звена

В съответствие с характера и спецификата на извършваните дейности, структурата и характеристиките на отделните товаропотоци, товари и транспортни средства, технологична организация, както и изискванията на действащите нормативни документи, за осъществяване на функционалното си предназначение по извършване на пристанищни

услуги и др. съпътстващи дейности на кораби и транспортни средства, пристанищният терминал следва да разполага със следните технологични зони, звена и съоръжения:

- Кейови претоварни зони
- Складови зони;
- Тилови претоварни зони;
- Входно изходна зона и вътрешни пътища;
- Спомагателни обслужващи зони

Необходимите характеристиките на отделните технологични зони, звена и елементи се определят чрез детайлно оразмеряване, съответстващо на количеството, вида и характеристиките на обработваните товари, средствата за транспорт, предвиденото технологично оборудване и технически инсталации, обслужващ персонал, и редица други изисквания с цел постигане максимална ефективност и целесъобразност.

Основните характеристики на отделните технологични зони, техните структурни елементи и обосновка за тяхното определяне са както следва:

- **Нови Кейови места и Кейови претоварни зони**

Кейовите претоварни зони са основните звена в технологичната структура на едно пристанище. Въз основа на техния вид и технико-експлоатационни характеристики се определят състава и параметрите на останалите звена в технологичните схеми, необходими за осъществяване на завършен процес по приемане, складиране и експедиция на очакваните количества товари.

Кеят е основното хидротехническо пристанищно съоръжение, на което могат да пристават корабите, осъществяващи товарооборота по вода. Дължината на кейовия фронт е основния параметър, от който зависи броя на обособените корабни места за едновременна обработка на пристаналите кораби и определя капацитетните възможности на едно пристанище.

За развитието на едно пристанище от изключително важно значение е територията, на която е разположено и най-вече нейното местоположение, характеристики, граници и особености от гледна точка наличието на или възможността за изграждане на кейов фронт.

В тази връзка, предопределящи за развитието на пристанищен терминал Бургас - Запад, са именно тези качества на поземления имот. Цялата му източна и част от южната

граница представлява брегова ивица с обща дължина около 1600 л.м., разположена в защитен от съществуващи пристанищни съоръжения воден басейн, източната част от който се използва за оперативна акватория и зона за маневриране към корабните места на Терминал 2А.

Дълбочината на акваторията в района на Терминал 2А е до 15,50 м като в останалата част от басейна дъното е с естествени дълбочини намаляващи постепенно към незастроената брегова ивица.

От гледна точка на навигацията не съществуват трудности за подход към акваторията на новия кейов фронт, тъй като от юго-запад тя граничи с подходния навигационен канал, обслужващ пристанищен район Бургас-Запад.

Съгласно посочените в т. 2.1.5 данни за капацитетните възможности на пристанищен терминал Бургас-Запад, пресметнатата съществуваща кейова пропускателна способност е до 2 819 996 т/год. от които:

- Генерални товари - 1 044 014 т/год.
- Зърнени товари (насипни) - 804 440 т/год.
- Други насипни товари - 200 376 т/год.
- Контейнери – 771 168 т/год. (64 264 TEU/год.)

При съпоставяне на максималните стойности на прогнозите за отделните групи и типове товари със съответните пропускателните способности, определени въз основа на съществуващата специализация на отделните корабни места се получават следните резултати:

**Таблица 15: Прогнози за товарите и наличен кейов капаците**

Групи товари	Мярка	Прогнози - 2045 г.	Кейова пропускателна способност	
			Налична	-Недостиг/ +Излишък
Генерални товари	т/год.	2 006 716	1 044 014	-962 702
Селско-стопански насипни зърнени товари	т/год.	900 000	804 440	-95 560
Други насипни товари	т/год.	171 005	200 376	29 371
Контейнери	т/год.	1 418 650	771 168	-647 482
	TEU/год.	118 221	64 564	-53 657
<b>Общо</b>		<b>4 496 371</b>	<b>2 819 998</b>	<b>-1 676 373</b>

От това съпоставяне се установява, че като цяло общата пропускателна способност ще се окаже значително по-малка от прогнозния общ товарооборот.

По отношение на насипните зърнени товари се вижда, че несъответствието на съществуващите капацитетни възможности със прогнозите не е голямо и може да се преодолее чрез промяна на структурното съотношение на товарите обработвани на съответното корабно място. При условие, че на него се обработват само насипни зърнени товари пропускателната способност с използване на съществуващите кейови съоръжения може да достигне до 910 хил.т./год.

Най-голям недостиг на кейова пропускателна способност се предвижда за генералните товари. Както бе посочено в т. 2.1от настоящия проект кейовата пропускателна способност която могат да осигурят всичките съществуващите корабни места без 24-то, което е специализираното за обработка на зърнени товари е до 1 353 194 т./год. генерални товари и прогнозираните около 200 хил. т./год. други насипни товари.

От това следва необходимостта за изграждане на нови корабни места за 653 522 т./год. генерални товари, както и за цялото прогнозно количество на контейнерните товари - 118 221 TEU/год. Освен от прогнозния товарооборот, необходимостта от изграждане на нови корабни места е обоснована и от тенденциите за увеличаване на големината на корабите и най-вече тяхното газане за приставането на които проектните дълбочини на съществуващите корабни места не са достатъчни.

Изхождайки от определените по-горе количества товари, които надвишават пропускателната способност и на базата на технологични пресмятания е определено, че за обхващане на прогнозния товарооборот е необходимо Пристанищен терминал Бургас – Запад да бъде разширен с още едно . корабно място № 29.

Въз основа на направеното обследване и анализ на териториалните дадености, най-ефективните техническите и технологични възможности за разполагане на нов кейов фронт са откъм северната страна на съществуващото кейово място № 30 и предвидените от влезлия в сила генерален план нови корабни места № 27 и № 28. . Новата кейова стена ще бъде с обща дължина 392 м (310 +60 + 22 м) и дълбочина 15,5 м,. Дължината на кейовата стена включва 310м кей за успоредно заставане на корабите, плюс 60м кей на 90о, за перпендикулярно заставане на Ро-Ро и 22м за безопасност и връзка със корабно място № 28.

## ○ **Корабно място № 28 – предвидено по действащия генерален план**



Корабно място № 28 е продължение на новата източна кейова стена № 27 ще бъде с дължина 260 м. (при изграждането на новото КМ 29м за навигационна безопасност и връзка с КМ 28 се предвижда изграждането на кейова стена в продължение на КМ 28 до ъгъла с КМ 29 с дължина 22 + 60м).

Основното му предназначение ще бъде за обработка на контейнери, но както и на 27-мо корабно място при необходимост ще може да се обработват и генерални товари, проектни товари, Ро-Ро и насипни товари.

Поради това за кейовите претоварни работи се предвижда корабното място да бъде оборудвано първоначално с 2 мобилни крана на пневмо колела а след увеличаване на товарооборота от контейнери със специализирани портални контейнерни релсови кранове. Мобилните кранове ще са специализирани както за обработка на кораби с контейнери, така и за други едрогабаритни товари, като за целта ще са оборудвани с необходимите товарозахватни съоръжения, сигнални и защитни устройства и др.

Предвижда се подкрановите греди и релси да се изградят още в началото на при строителството на кейовите стени (само самите кранове могат да се закупят по-късно). Разстоянието между подкрановите релси е 30.45м (виж чертежите за повече информация)

Мобилните и порталните Ккрановете следва да са с максимална товароподемност от 120 тона, за да могат да разтоварват безпроблемно и без претоварване на механизмите всички контейнери на кораба и особено на разположените на отдалеченият борд на кораба 40-футови контейнери с общо тегло до 40 тона. За кейовите претоварни работи на едрогабаритни и голямо-тонажни единични товари може като първи етап да се използва и наличния от 23-то корабно място мобилен кран, който е с товароподемност до 100 тона

Мобилните кранове ще са морско изпълнение с достатъчен обсег над морето, съобразени с височината на борда на кораба за товарене/разтоварване, с високо разположена кабина за управление на крана с обзор над трюма, широки опори за стабилизиране на крана при работа пред кораба - за да не се претоварва кея и кейовата стена от теглото на крана и товара - и др.

Обработката на Ро-Ро корабите ще се извършва през корабните клапи, които може да са разположени, както на борд, така и на кърма.

Кейовата пропускателна способност, която може да се постигне след изграждане на кейовата стена на 28-мо корабно място и оборудване с два броя мобилни кранове на пневмо-колела, специализирани за контейнери и едрогабаритни товари, в зависимост от дяловото им съотношение (80/20) е до 70 373 TEU/год. и 193 526 т./год. генерални товари.

След инсталиране на специализираните портални контейнерни кранове пропускателната способност на кейовото място на контейнери се очаква да се увеличи с около 50% и да достигне до 150 000 TEU/год.

\*Забележка: Необходимостта от специализирани контейнерни Гантри кранове е по изискване на корабните компании за постигане на съвременни те изисквания за по-голям товарооборот. Очаква се при наличието на такива кранове товарооборота на контейнери да надмине прогнозния посочен в Таблица 16.

### ○ **Корабно място № 29**

За оптимално използване на ситуацията на терминал Бургас Запад и като се вземат в предвид прогнозите за увеличаване на Ро-Ро и генералните товари се предвижда изграждането на корабно място № 29 което е перпендикулярно на КМ № 28. КМ № 29 е с дължина 310м + 60м + 22м които са продължение на КМ 28. Продължението от 60м по линия на КМ 28 ще позволи заставането на Ро-Ро кораби с рампа на тази страна и в същото време осигурява безопасно отстояние от корабите застанали на КМ 28. . КМ 29 освен ще е специализирано за Ро-Ро и генерални товари, може да се приеме че е многофункционално и затова дълбочината му е -15.50м

Прилежащия тил към корабни места с № 29 , по-голяма част от който ще представлява насипно равнище, е с достатъчна площ за разполагане на необходимите открити и закрити складове, два отделни паркинги за внос и износ на Ро-Ро, и тилови ЖП и авто претоварни фронтове. Допълнително в тила е предвидена зона за митнически контрол с митнически склад, скенер и офиси.

### ● **Складови Зони**

Складовете са едни от важните съставни части на пристанищния терминал. От степента на обезпеченост на пристанището със складове, тяхното разположение спрямо кейовете, наличието на подходящо оборудване и удобства за експлоатация в значителна степен се предопределят качествените и количествените показатели за работата на пристанището. Това налага, при проектиране на пристанищата да се отделя голямо внимание на въпросите за определяне типа на складовете, техния капацитет с избор на рационални схеми на механизация и складиране на товарите, размери и териториалното разположение.

Въз връзка с изискванията за съхранение, прогнозираните видове товари за пристанищен терминал „Бургас - Запад“ се делят най-общо на:

- товари, позволяващи съхранение на открито;
- товари, изискващи закрито съхранение;

Товари, изискващи закрито съхранение са всички ценни и бързо развалящи се товари, всички товари, качествата, на които могат да бъдат снижени под влияние на външните атмосферни условия като дъжд, сняг вятър и др.

От направеното обследване и анализ на прогнозния товарооборот, максималните прогнозни количества на видовете товари изискващи закрито съхранение и тези и съхранение на открито са следните:

**Таблица 16: Товари за закрито и открито съхранение**

Вид товар	Прогнозни количества за 2045 г. (т./год.)	Количества за директна обработка		Количества за закрито съхранение		Количества за открито съхранение (т./год.)
		%	(т./г.)	%	(т./год.)	
Насипни зърнени товари [t]	900 000	10%	90 000	100%	810 000	
Други насипни товари [t]	158 127	0%	0	50%	79 064	79 064
Изделия от черни и цв. метали	1 126 771	0%	0	20%	225 354	901 417
Машини	717 193	0%	0	50%	358 597	358 597
Други генерални товари [t]	162 752	0%	0	50%	81 376	81 376
Контейнери - (за контейнеризация и деконтейнеризация) [t]	1 953 025	0%	0	10%	195 302	
Контейнери TEU						118 221
<b>ОБЩО Бургас-Запад</b>	<b>5 017 868</b>		<b>90 000</b>		<b>1 749 693</b>	<b>939 693</b>

Предвид спецификата и сходството в характеристиките на товарите, изискващи закрито съхранение, те могат да се групират на:

- Товари изискващи специализирани складови съоръжения, каквито са селскостопанските насипни товари - зърнени храни - 810 000 т./год.;
- Товари изискващи универсални закрити складови съоръжения – останалите от изброените в таблицата с общо количество – 939 693 т./год.

Подобно групиране може да се направи и за товарите позволяващи открито съхранение, а именно:

- Насипни товари - 79 064 т./год.;
- Генерални товари – 1 341 390 т./год.;
- Контейнери - 118 221 TEU/год.

Въз основа на това разделяне и в съответствие с поетите с концесионния договор задължения за постигане на максимална техническа ефективност и икономическа целесъобразност, съществуващите условия и предлаганите в настоящия проект технически решения за осигуряване на необходимия складов капацитет за отделните типове и групи товари са следните:

- **Товари за закрито съхранение**
  - **Генерални товари за закрито съхранение**

От направеното обследване и анализ на прогнозния товарооборот бе установено, че дяловете на отделните видове товари от групата на генералните товари изискващи закрито съхранение са следните:

- изделия от черни и цветни метали – около 20%
- машини – около 50%
- други палетизирани и пакетирани товари - 50%.
- Генерални товари за и от контейнеризация и деконтейнеризация -10%.

След направените технологични пресмятания, в които е отчетено, че средния срок за съхранение е около 15 дни, необходимите складови капацитети и складови площи за закрито съхранение на генерални товари за отделните етапи на прогнозиране са следните:

**Таблица 17: Генерални товари за закрито съхранение**

Прогнозна година	Генерални товар за закрито съхранение т/год.]	Необходима складова вместимост (т)	Необходима складова площ (кв.м.)
2020 г.	492 554	20 242	8 996
2025 г.	584 722	24 030	10 680
2030 г.	678 283	27 875	12 389
2035 г.	772 096	31 730	14 102
2040 г.	787 698	32 371	14 387
2045 г.	807 192	33 172	<b>14 743</b>

От направения технически и технологичен анализ в „Прединвестиционното проучване“ бе установено, че като изключим специализираната за зърно Магазия № 67, 68



и 69, останалите закрити складове на територията на пристанищен терминал Бургас-Запад са с площ 22 204 кв.м. и могат да осигурят складова вместимост за 30 563 т.

○ **Други насипни товари за закрито съхранение**

Това са най-различни товари като, захар, сол, химически торове и други, които представляват около 50% от прогнозираните количества от групата на други насипни товари.

Необходимите складови капацитети и складови площи за закрито съхранение на този тип товари за отделните етапи на прогнозиране са, както следва:

**Таблица 18: Други насипни товари за закрито съхранение**

Прогнозна година	Насипни товар за закрито съхранение [т/год.]	Необходима складова вместимост (т)	Необходима складова площ (кв.м.)
2020 г.	50 916	2 092	615
2025 г.	63 582	2 613	769
2030 г.	64 992	2 671	786
2035 г.	75 220	3 091	909
2040 г.	78 105	3 210	944
2045 г.	79 064	3 249	956

От горните две таблици може да се установи, че общата площ на необходимите закрити складове за съхранение на прогнозираните генерални и други насипни товари е около 9 612 до 15 700 кв. м. От констатациите направени в технически и технологичен анализ от „Прединвестиционното проучване“ бе установено, че като изключим специализираната за зърно Магазия № 67, 68 и 69, останалите закритите складове на територията на пристанищен терминал Бургас-Запад са с площ 22 204 кв.м. и могат да осигурят складова вместимост за 30 563 т. Освен това в обекта на концесия е предоставена и намиращата се на около два километра Складова база Лозово която разполага със закрити складове с обща площ 21 459 кв.м.

Като се изключат складовите площи в база Лозово поради несъответствие със съвременните логистични диаграми на обработка на товарите, както местоположението на съществуващите закрити складове (и използването им за зърно), с този проект за

генерален план се предвижда изграждането на 2 нови закрити склада с площ от 4000 м.кв всеки. Тези складове са разположени в тила на КМ 29.

Съществуващите в тази зона хале №41 и склад №40 ще бъдат разрушени за да направят място за новите складове и паркинги за Ро-Ро.

### o Селско-стопански насипни товари - Зърно

Селскостопанските насипни товари - зърнени храни като пшеница, царевица, ечемик, шрот и др. са силно чувствителни от външните атмосферни условия като дъжд, сняг, вятър, влага, прах и др., което налага съхранението им следва да се извършва на закрито в самостоятелни складови съоръжения отделени от други видове товари.

Въз основа на направените технологични пресмятания, в които е отчетено, че около 10% от товарите може да се обработват директно (без преминаване през склад) и средния срок за съхранение е около 15 дни, необходимите складови вместимости за закрито съхранение на селскостопанските насипни товари за отделните етапи са, както следва:

**Таблица 19: Прогнози за насипни товари и складов капацитет**

Година	Прогнози за насипни зърнени товари			Складова вместимост		
	Общо количество [т/год.]	за директна обработка [т/год.]	за закрито съхранение [т/год.]	Необходима (куб.м.)	Налична (куб.м.)	Недостиг (куб.м.)
2020 г.	500 000	50000	450 000	24 658	44 885	20 227
2025 г.	650 000	65000	585 000	35 260	44 885	9 625
2030 г.	850 000	85000	765 000	46 110	44 885	-1 225
2035 г.	870 000	87000	783 000	47 195	44 885	-2 310
2040 г.	890 000	89000	801 000	48 279	44 885	-3 394
2045 г.	900 000	90000	810 000	48 822	44 885	-3 937

От така получените резултати се установява, че за осигуряване необходимите условия за обхващане на прогнозния товарооборот, без промяна в съотношението на директно към индиректно обработване товари, още към 2030 г. ще се наложи увеличаване на складовите вместимости за съхранение на селскостопанските насипни товари с още

около 1 225 куб. м., като към 2045 г. те трябва да бъдат увеличени с още около 2 712 куб. м., или **необходимостта от нови складови съоръжения за съхранение на зърнени товари е около 3 937 куб. м.** Складовата площ, която ще бъде необходима за осигуряване на около 4 000 куб. м складов обем зърно е около **1 500 кв.м.**

За осигуряване на този недостиг на складови вместимости, се предвижда използването на някои от съществуващите закрити складове, за които както бе констатирано по-горе не се налага да се използват за изискващите закрито съхранение генерални и др. насипни товари. В допълнение се предвижда изграждането на навес / покрив на съществуващите колони зад КМ 23 и да се създадат складове / навеси с номера П-3 и П-6 обозначени на технологичните чертежи.

- **Товари за открито съхранение**
  - **Генерални товари за открито съхранение**

Въз основа на направените технологични пресмятания, в които е отчетено, че средния срок за съхранение е около 20 дни, необходимите складови капацитети и складови площи за открито съхранение на генерални товари за отделните етапи на прогнозиране са, както следва:

**Таблица 20: Генерални товари за открито съхранение**

Прогнозна година	Генерални товар за открито съхранение [т/год.]	Необходима складова вместимост (т)	Необходима складова площ (кв.м.)
2020 г.	686 973	48 935	18 821
2025 г.	832 181	59 279	29 639
2030 г.	968 940	69 020	34 510
2035 г.	1 136 627	80 965	40 483
2040 г.	1 168 144	83 210	41 605
2045 г.	1 199 525	85 446	42 723

- **Други насипни товари за закрито съхранение**

Това са най-различни товари като, твърди минерални горива, металните отпадъци (скрап, металолом), строителни материали, сол за промишлени цели, сѝра и др., които представляват около 50% от прогнозираните количества от групата на Други насипни товари.

Необходимите складови капацитети и складови площи за открито съхранение на този тип товари за отделните етапи на прогнозиране при среден срок за съхранение до 20 дни, са, както следва:

**Таблица 21: Други насипни товари за открито съхранение**

Прогнозна година	Насипни товар за открито съхранение [т/год.]	Необходима складова вместимост (т)	Необходима складова площ (кв.м.)
2020 г.	50 916	2 790	656
2025 г.	63 582	3 484	820
2030 г.	64 992	3 561	838
2035 г.	75 220	4 122	970
2040 г.	78 105	4 280	1 007
2045 г.	79 064	4 332	1 019

Резултатите от горните две таблици показват, че общата складова площ за открито съхранение на прогнозираните генерални и други насипни товари е около от 19 642 до 44 000 кв. м.

Съгласно направените в „Прединвестиционното проучване“ констатации, общата площ на откритите складове, без тази за контейнери, която може да се използва за генерални и насипни товари е зад КМ 24 и 25 и е от 22 822 кв.м.

Въз основа на това следва извода, че пристанищен терминал Бургас-Запад се нуждае от допълнително около 22 000 кв.м открити складове за обхващане на максималния прогнозен товароборот.

С този проект се създават нови открити складови площи в тила на новото КМ 29. Тези площи са приблизително 48 000 кв.м (без вътрешните пътища) и ще се използват за генерални и проектни товари.

- **Контейнери**

Контейнерите за разлика от генералните товари имат своите особености по отношение на складирането.

Върху параметрите на складовата площадка съществено влияние оказва тилова претоварна техника, която се използва за подреждане на контейнерите и последващото изземване за експедиране. В практиката, за тиловите претоварни дейности се използват доста разнообразни машини, които са както релсови, така и безрелсови. От избраната



система от тилова претоварна техника за контейнери зависи начина на подреждане - по широчина и височина, необходимите проходи за движение и маневриране на претоварната техника и др. които оказват съществено влияние върху общата необходима площ, и цената за изграждането на самия терминал. Стремещт от една страна е към изграждането на обекти с висок коефициент на полезна използваемост на територията, големи капацитети за обработка и стифиране и висока степен на автоматизация. От друга страна е избягване от строга специализация на складовата площадка, с цел нейната по-голяма универсалност възможност за бързо преструктуриране за обработка на друг тип товари.

За нуждите на настоящия проект е прието, че технологията за осъществяване на тиловите складови и претоварни операции ще бъде както и до сега чрез мобилни контейнерообработващи машини като ричстакери, челни вилчни товарачи и др. подобни.

Необходимите складови капацитети и складови площи за съхранение на предвидените за преминаване през пристанищен терминал Бургас-Запад контейнери за отделните етапи на прогнозиране са, както следва:

**Таблица 22: Прогнози за контейнерни товари и необходими складови площи**

Прогнозна година	2020 г.	2025 г.	2030 г.	2035 г.	2040 г.	2045 г.
Контейнери (TEU/год.)	52 063	74 426	95 834	116 287	116 328	118 221
Тсъхр. (дни)	13	13	13	13	13	13
Кнер.	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20
Необходима складова вместимост (TEU)	2 225	3 181	4 096	4 970	4 972	5 053
Необходима складова площ (кв.м.)	30 618	43 770	56 360	68 388	68 413	69 526

Съгласно направените в „Прединвестиционното проучване“ констатации, общата площ на откритата складова площадка за контейнери, която е разположена в далечния тил на 23-то и 24-то корабни места източно от складовите полета с естакади за мостови кранове е 44 550 кв.м.

Осигуряването на необходимите складови площи ще се осъществи чрез изграждане на насипното равнище зад предвидените нови кейови стени на КМ № 27 и 28, както и в останалата незастроена площ от терминала, разположена на северо-изток от оперативната и административна сгради.

## • Ро-Ро Товари

Въз основа на направените маркетингови анализи и информация е предвидено Кейово Място КМ 29 да се използва за Ро-Ро товари (както и за генерални и проектни товари). За тази цел се предвижда в тила на КМ 29 два отделни паркинга / складови зони за пратки от около 150 парко места за камиона всеки  $\pm 30-45$  места за резерв.

- Паркинг за „Внос“ е със: 195 парко-места
- Паркинг за „Износ“ е със: 180 парко-места

В зоната на паркингите за Ро-Ро товари се предвиждат офиси за Гранична Полиция и Митница, скенер, битова сграда за почивка и обслужване на шофьори.

Паркингите ще са заградени с ограда и с ограничен достъп със съответните КПП-та за вход и изход.

#### • Тилови претоварни зони

Тиловите претоварни зони са свързани с обработката на сухопътните транспортни средства – ЖП вагони и автомобили, осъществяващи товаропотоците от и за вътрешността на страната. Това са тиловите претоварни фронтове, обособени към всяка от горепосочените складови зони, съдържащи строително-технически и технологични съоръжения с необходимите площи за маневриране и позициониране на транспортните средства и технологичното оборудване за товаро-разтоварна дейност. Определянето на структурата и параметрите на тиловите претоварни зони е извършено основно от спецификата и особеностите на отделните складове, но не по-малко от необходимите, определени на база технологичните разчети и оразмерявания за:

- Брой и дължина на товарни ЖП коловози – зависи от броя на едновременна обработка на ЖП вагони и пропускателна способност не по-малка от определените прогнозни товаропотоци;
- Размери на претоварни ЖП и авто рампи – зависи от разчетите за максимален брой за едновременно обработваните транспортни средства, технологичните характеристики на претоварната техника и пропускателна способност не по-малка от определените прогнозни товаропотоци;
- Разположението и широчината на проходите и маневрените площадки с местата за заставане и обработка на товарни автомобили към откритите и закрити складове и

контейнерна площадка са съобразени с техническите им характеристики, характеристиките и маневреността на обслужващата претоварна техника.

### • **Входно-изходна зона и вътрешни пътища**

Входно-изходната зона е тази част от пристанищния терминал, в която са разположени пътните платна за влизане и излизане на/от пристанищната територия и връзката със съществуващата пътна мрежа на пристанището, заедно със всички необходими сгради и съоръжения с пропускателен и контролен режим а именно:

- Сграда КПП с бариери съответно за входящите и изходящите пътни платна – предназначена е за осъществяване контролно-пропускателния режим в/от пристанищния терминал на сухопътни транспортни средства и хора.
- Автокантари и ЖП кантари за измерване теглата на влизащи и излизащи автомобили и ЖП вагони.
- Зони за подход и изчакване на автомобилите към всяко от структурните звена на входно-изходната зона.

Съществуващата входно-изходна зона е описана подробно в „Прединвестиционното проучване“. Тя представлява Западния вход на пристанището, откъдето започва крайезерният път, от където се осигурява достъпът на товарните автомобили и на железопътните транспортни средства, както за пристанищен терминал Бургас-Запад, така и за останалите терминали на територията на пристанище Бургас.

За разлика от останалите терминали, които са разположени на територията на пристанище Бургас, пътният достъп до пристанищен терминал Бургас-Запад е най-удобният и напълно независим. Това е така поради непосредствената близост на пристанищен терминал Бургас-Запад до Западния вход на пристанището.

При Западния вход е изграден пред-пристанищен паркинг и диспечерна за товарния автотранспорт. На този паркинг влизат и изчакват всички товарни автомобили, докато се уредят формалностите по приемането и обработването им в пристанището.

### ○ **Вътрешни пътища**

Вътрешните железопътни и автомобилни пътища са елемент от комуникационно транспортната схема на пристанищната територия. Тяхното предназначение е да осигурят безпрепятствен и удобен достъп на ЖП вагоните и автомобилите, а така също и на

мобилната пристанищна техника до всички структурни звена на пристанищния терминал - складови зони и съоръжения, кейови и тилови претоварни фронтове и др. сгради и съоръжения с обслужващ характер.

Транспортно-комуникационната схема на пристанище Бургас, като цяло е така решена, че осигурява ЖП и пътен достъп до всяка претоварна и складова зона на Бургас-Запад.

Определянето на параметрите и ситуационното разположение на пътните и ЖП връзки към предвидените за изграждане нови корабни места е направено с цел постигане максимална рационалност и ефективност с минимално пресичане на различните товаропотоци, при спазване изискванията НАРЕДБА № РД-02-20-2 от 20.12.2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии, Наредба № 55 от 29.01.2004 г. за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура, "Наредба № Из-1971 за строително-технически правила и норми за осигуряване на безопасност при пожар" и др. нормативни документи.

С този проект се предвижда една единична или двойна ЖП линия в тила на КМ 29 с оперативна дължина от 585м (ЖП Коловози № 8 (VI-5)).

### **o Спомагателни и обслужващи зони**

Представяват комплекс от сгради и съоръжения, свързани с извършване на обслужващи и съпътстващи дейности като ремонт и техническо обслужване на наличната механизация, зареждането ѝ с гориво, котелни за осигуряване на топлоснабдяването на битовите и административни сгради и помещения, и др. Същите са подробно описани в „Прединвестиционното проучване“ и са напълно достатъчни. Някои от тях дори вече са неизползваеми, тъй като са изградени във времето на социализма, когато тенденцията бе всяко пристанище да разполага с мощни ремонтни комплекси и да има пълна автономност и независимост.

### **o Административно битова зона**

Административно-битовата зона обединява сгради с административно-битови помещения и офиси със съответните паркингови, маневрени и градински площи. Административната страда е съществуваща. След сключване на концесионния договор е



извършено необходимото оптимизиране и модернизиране на паркинговите, пешеходните и градински площи. Промени на съществуващите битови зони в настоящия проект не се предвиждат. Предвиждат се само допълнителни такива в новата зона на КМ 29 за обслужване на шофьорите на Ро-Ро, агенция митници и гранична полиция.

#### **2.1.4 Функционално зониране, планировъчни решения и производствено-технологичните връзки**

Освен определянето на състава и параметрите на отделните структурни звена, от особено важно значение за технико-икономическата ефективност при функционирането на пристанищния терминал е рационалното и технологически целесъобразно ситуационно разположение на всички структурни звена – кейови фронтове, складови зони и съоръжения, входно- изходни, контролни, административно битови, ремонтни и други пристанищни зони, елементи и съоръжения.

Главната задача при разработването на генералния план на пристанището е постигане на оптимално решение за взаимното териториално разположение на отделните технологични звена като единен комплекс от взаимно свързани компоненти, обезпечавачи ритмична и икономически ефективна работа.

За целта в настоящата разработка, освен с посочените в общата част на т. 2 основни принципи, предложеното функционално зониране и ситуационни решение за териториалното разположение на отделните технологични звена, участъци и оборудване е съобразено и с:

- технологична последователност на извършваните дейности;
- функционална обвързаност на отделните звена и съоръжения;
- външни и вътрешни транспортни връзки;
- спазване нормативните отстояния в зависимост от противопожарни, хигиенни изисквания и изисквания по безопасност на труда;
- осигуряване на необходимите вътрешно-пристанищни пътища, проходи входове, и др., съобразно характеристиките на транспортните средства, средствата за механизация и обработваните товарни единици.

Въз основа на извършените в прединвестиционното проучване анализи и оценки на съществуващите условия за предоставяните пристанищни услуги с техните качествени и количествени измерения и в съответствие с направената в т. 2.1 обосновка за

реконструкцията на съществуващите и необходимостта от изграждане на нови пристанищни съоръжения със съответните основни характеристики следва, че функционалното зонироване на пристанищната територия, което е заложено в действащият Генерален план за пристанищен терминал „Бургас - Запад” в по-голямата си част ще бъде запазено.

Предложените с настоящия проект на генерален план изменения се отнасят основно по отношение на кейовия претоварен фронт за обработка на контейнери и допълнително изграждане на кейов фронт за генерални и Ро-Ро товари.

В тази връзка местоположението на функционите зони за обработка на отделните групи товари, техния структурен състав и ситуационно разположение на отделните обекти и съоръжения към всяка от тях е както следва:

#### **2.1.4.1 Функционална зона и технология в района на 21-во корабно място**

Зоната в района на 21-во корабно място ще запази съществуващото си функционално предназначение, като на нея ще се обработват основно генерални товари и в малка част прогнозираните други насипни товари.

Поради сравнително малката дълбочина пред кея, корабите, които ще се обработват на 21-во корабно място ще бъдат с ограничено газене до 8 м и товроносимост до 7 000 т.

Кейовите претоварни работи ще се извършват посредством ел. портални стрелови пристанищни кранове, съоръжени със съответстващи на видовете товари захватни съоръжения в съответствие с параметрите и теглото на товарната единица.

След изтичане на експлоатационната им годност те ще бъдат постепенно обновявани, като тенденцията е да бъдат заменени с мобилни стрелови кранове.

В обсега на кейовите кранове са изградени Ж.П. козовози позволяващи директна обработка по схемата: „кораб –кран - Ж.П. вагон” и обратно.

Пропускателната способност, която може да се постигне на 21-во корабно място при съществуващия брой на кейовата механизация и съотношение на генерални към насипни товари 60/40 е около 505 000 т/год.

Съхраняването на индиректно обработваните товари ще се извършва в разположените в прилежащия тил 3 бр. закрити складове (магазини).

Посредством тези складове при среден срок за съхранение 15 дни може да се реализира около 118 092 т./год. При необходимост от допълнителни закрити складове и по-голям срок за съхранение може да се ползват тези разположени в складова база Лозово.

Тиловите подемно-транспортни машини, в случая мотокари високоповдигачи, поемат товарите от кейовия претоварен фронт и Ж.П. вагоните и без допълнителни претоварвания извършват съответното заскладяване, и обратно - изземване от склада и подаване директно в обхвата на кейовите кранове или натоварване на Ж.П. вагоните и автомобили.

Товарите позволяващи открито съхранение ще се съхраняват на площадката непосредствено зад ЖП линиите. Открити складове на 21-во км имат вместимост 33 740 т. и пропускателна способност при среден срок за съхранение 20 дни до около 492 600 т./год.

Операциите по заскладяване изземване и товарене ще се извършват, както директно от кейовите кранове, когато не са заети с корабна обработка, така и посредством наличните мобилни кранове, челни кошове и вилчни товарачи.

#### **2.1.4.2 Функционална зона и технология за обработка генерални товари в района на 22-ро и 23-то корабни места**

Зоната в района на 22-ро и 23-то корабни места ще се използва основно за обработка на генерални товари представляващи различни метални изделия, като тръби, прокат, отливки, блокове, слитки, ламарини, релси, кнЮпели и други.

В предвид проектната дълбочина пред кея, корабите, които ще се обработват на 22-ро и 23-то корабни места ще бъдат с ограничена товарносимост до 50 000 т.

Кейовите претоварни работи ще се извършват посредством ел. портални стрелови пристанищни кранове, съорЪжени със съответстващи на видовете товари захватни съорЪжения в съответствие с параметрите и теглото на товарната единица.

В междурелсието на кейовите кранове са изградени Ж.П. коловози позволяващи директна обработка по схемата: „кораб –кран - Ж.П. вагон” и обратно.

Съхранението на индиректно обработваните товари се извършва в складови полета обособени от естакади за релсови пътища на ел. мостови кранове с отвори 34 м и 34,5 м. и височина 12,5 м. Полетата са разположени перпендикулярно на кея и достигат до непосредствена близост на тиловата подкранова релса на кейовите кранове. Това

позволява кейовите кранове да подават разтоварваните от кораб товари директно в обсега на мостовите кранове обслужващи складовите полета и обратно (при товарене на кораб).

Някои от мостовите кранове обслужващи полетата предназначени за съхранение на метали са съоръжени с ел. магнитни захвати.

В предвид необходимостта от покрито съхранение на някои от обработваните товари върху част от складовите полета, в тила на 22 корабно място с площ от 10970 м<sup>2</sup> е монтирана покривна конструкция (Магазия № 49,50,51).

През средата и в тиловия край напречно на складовите полета има прокарани товарни Ж.П. коловози, където посредством мостовите ел. кранове се извършват претоварните операции по обработка на Ж.П. вагони.

С настоящия проект се предвижда върху част от складовите полета, в тила на 23 корабно място с площ от 5 882 м<sup>2</sup> да се монтира покривна конструкция (Магазия № 49,50,51). (II-3 и II-6 на технологичните чертежи.)

### **2.1.4.3 Функционална зона и технология за обработка на зърнени товари в района на 24-то корабно място**

Зоната в района на 24-то корабно място и част от 23-то ще се използва основно за обработка на насипни зърнени култури като жито, царевица, ечемик, пшеница, овес, ръж, ориз, просо, семена, бобови култури, маслодайни култури и др.

В предвид проектната дълбочина пред кея, корабите, които ще се обработват на 24-то корабно място ще бъдат с ограничена товарносимост до 50 000 т.

Кейовите претоварни работи ще се извършват, както със специализираните товарачни машини с непрекъснато действие, така и чрез ел. порталните кранове съоръжени с грайфер.

За временно складиране и съхранение до събиране на определено количество товар според тонажа (ДВТ) на очаквания кораб или за директно товарене на кораби ще се използва разположения в непосредствена близост Закрит склад - Магазия №№ 67, 68 и 69.

Зоната в района на 24-то корабно място разполага с конвейерна система за транспорт на насипните (зърнени) товари от прилежащи складове до кея за натоварване на кораб. Системата е с голяма производителност, като в зависимост от относителното тегло на товарите тя е от 8 000 до 11 000 тона за 24 часа.

Поради натиск на пазара и увеличаване на размерите на корабите за зърно, за постигане на по голяма ефективност с този проект се предвижда удълбочаване на



оперативната акватория и маневрена зона пред КМ 24 с 2.0м (от -11.50 м до – 13.50м EVRS).

За целта се предвижда изпасването на по-големи отбивачни устройства които да държат корабите в удълбочената зона пред кейовата стена.

Удълбочаването пред КМ 24 ще позволи приемането на следния разчетен кораб:

- капацитет: 60 000 DWT, Дължина: 210 м, Широчина: 32.2 м, Газене: 12.60 м

#### 2.1.4.4 Функционална зона и технология за обработка на контейнери, едрогабаритни и Ро-Ро товари

Зоната за обработка на контейнери, едрогабаритни и Ро-Ро товари ще бъде разположена откъм източната, противоположна на съществуващата кейова стена на 22-ро - 24-то корабни места, страна на терминала и новите кейови места КМ 27 и КМ 29).

В съответствие с изискването за осигуряване на завършен процес по приемане, складиране и експедиция на максималните количества прогнозирани голямотонажни контейнери, технологичната структура се състои от:

- кейов претоварен фронт;
- складова зона;
- тилов претоварен фронт.
- **Кейов претоварен фронт**

За извършване на кейовите претоварни дейности по обработка на корабите се предвижда изграждане на 5 бр. нови корабни места – КМ 25А, КМ 26, КМ 27, КМ 28 и КМ 29. Разположението и конструктивните особености на кейовите стени на които са описани подробно в т. 2.1. от настоящия проект.

Разчетните кораби на новите корабни места са представени в следващата таблица:

**Таблица 23: Параметри на най-големия разчетен кораб за новите кейови места**

Параметър		Корабно Място			
		КМ 24	КМ 25 А	КМ 26	КМ 27, 28 и 29
Капацитет:					
-Генерални товари	DWT	60 000	5 000	40 000	80 000
-Контейнеровоз	(TEU)		(500)	(2000)	(7000)
Дължина Loa:	м	200	100	230	260

Ширина В:	м	32	20	32	32.2
Газене D:	м	12.5	6.0	14.5	14.5

\* Прието е че по-дългите кораби ще могат да застават (застъпват) част от съседното кейово място

Последователността и етапността на изграждане на новите кейови места ще зависи от пазара и наличието на определен вид товари, както и привличането на инвестиции.

На КМ 27 ще могат да се обработват както кораби транспортиращи контейнери и едрогабаритни генерални товари, така и Ро-Ро кораби транспортиращи колесна техника и автомобили.

Дължината на кейовата стена на 27-мо корабно място ще позволява да пристават и да се обработват кораби с дължина около 230 метра, ширина до 40 метра и газене от 14.50м, които са от типа Панамакс или Постпанамакс.

За кейовите претоварни работи на контейнери и едрогабаритни генерални товари ще се използват мобилни кранове на пневмоколела, като за целта ще са оборудвани с необходимите товарозахватни съоръжения, сигнални и защитни устройства и др. Мобилните кранове ще са пристанищни с достатъчен обсег над морето, съобразени с височината на борда на кораба за товарене/разтоварване, с високо разположена кабина за управление на крана с обзор над трюма, широки опори за стабилизиране на крана при работа.

За обработка на контейнери се предвижда и използването на специализирани гантри контейнерни релсови кранове (STS). Закупуването на тези кранове може да стане веднага след изграждането на кейовото място или на по късен етап след увеличаване на товарооборота от контейнери.

Предвижда се подкрановите греди и релси да се изградят още в началото на при строителството на кейовите стени (само самите кранове могат да се закупят по-късно). Разстоянието между подкрановите релси е 30.45м (виж чертежите за повече информация)

За временното поставяне на разтоварваните от кейовите кранове контейнери и/или други товари, както и временно поставяне на капаците на корабните трюмове до изземването им от тиловите претоварни машини и пренасяне в съответните складови зони, както и обратно – предварително подреждане на контейнерите подготвени за натоварване на корабите са обособени допълнителни площи за кейови претоварни зони. На приложения чертеж са показани кейовите претоварни зони, които са разположени успоредно на кейовата линия, в обхвата на кейовите претоварни кранове. Подреждането на контейнерите в тях ще бъде по цялата дължина на съответните корабни места,

широчина до 4 реда и височина до 4 реда контейнери. По този начин те се явяват като регулатор за компенсиране неритмичността на производителностите между кейовите и тиловите претоварни машини.

Обработката на Ро-Ро корабите ще се извършва през корабните клапи, които може да са разположени, както на борд, така и на кърма.

Автомобилите се качват или слизат на собствен ход съответно за/от горната палуба през страничната клапа, а за/от долна палуба през кърмовата клапа. Връзката между долната палуба и танк топа се осъществява с подемна платформа на кораба.

За натоварване (разтоварване) на трейлери и друга несамодвижна колесна техника се предвижда оборудване с терминални седлови влекачи.

При нарастване на товарооборота и поява на потребност от допълнителна кейова пропускателна способност поетапно ще се изграждат и другите корабни места както следва:

- **Корабно място № 28 – източен кей**

Новото Корабно Място 28 е предвидено като дълбоководно на източната страна на терминал Бургас-Запад. Основното му предназначение ще бъде за обработка на контейнери, но както и на 27-мо корабно място следва да може да обработва и генерални товари, проджект карго, Ро-Ро и насипни товари.

Поради това за кейовите претоварни работи се предвижда да се използват мобилни кранове на пневмоколела и специализирани контейнерни гантри кранове, като за целта ще са оборудвани с необходимите товарозахватни съоръжения, сигнални и защитни устройства и др. Експлоатацията на КМ 28 е подобна на КМ 27 описана по-горе.

- **Корабно място № 26 – южен кей**

Новото Корабно Място 26 е предвидено като дълбоководно на южната страна на терминал Бургас Запад. То е подходящо за трансшипмънт от съседните кейови места и складови площи. На него ще се обработват генерални товари, но в зависимост от потребностите ще могат да се обработват и насипни товари.

За кейовите претоварни работи се предвижда да се използват мобилни кранове на пневмоколела, като в зависимост от товарите ще разполагат с различни товарозахватни съоръжения.

- **Корабно място № 25А – южен кей**

Новото Корабно Място (КМ) 25А е продължение на кейовата стена на КМ № 25, като дълбочината е от -6,50 до -15,00м, с цел осъществяване на преход от съществуващото КМ № 25 към новото дълбоководно КМ № 26.

Предназначението му е за генерални товари и други.

За кейовите претоварни работи се предвижда да се използват мобилни кранове на пневмоколела, като в зависимост от товарите, те ще разполагат с различни товарозахватни съоръжения.

- **Корабно място № 29**

Новото Корабно Място 29 е предвидено като дълбоководно и е разположено между терминал Бургас-Запад и КМ 30 на терминал Бургас Изток-2.

на източната страна на терминал Бургас-Запад. Основното му предназначение ще бъде за обработка на контейнери, но както и на 27-мо корабно място следва да може да обработва и генерални товари, проджект карго, Ро-Ро и насипни товари.

Поради това за кейовите претоварни работи се предвижда да се използват мобилни кранове на пневмоколела и специализирани контейнерни гантри кранове, като за целта ще са оборудвани с необходимите товарозахватни съоръжения, сигнални и защитни устройства и др. Експлоатацията на КМ 28 е подобна на КМ 27 описана по-горе.

Зоната за перспективно развитие представлява северната част от акваторията образувана между терминал 2А и бургас-Запад и прилежащата незастроена част от територията разположена южно от имотите на Национална служба растителна защита и Национална ветеринарно медицинска служба и югоЗападно от пътната връзка между естакада 2 и Терминал Бургас Изток-2.

Както бе посочено в т. 2.1.2 от настоящия проект, териториялните дадености позволяват обособяването на още две корабни места.

Прилежащия тил към корабно място № 29, по-голяма част от който ще представлява насипно равнище, е с достатъчна площ за разполагане на необходимите открити и закрити складове и тилови претоварни фронтове и удобни сухопътни Ж.П. и автоподходи.

- **Складови зони**

Осигуряването на необходимите складови площи ще се осъществи чрез изграждане на насипното равнище зад предвидените нови кейови стени и приобщаване на



съществуващата открита складова площадка за контейнери, както и в останалата незастроена площ от терминала, разположена на северо-изток от оперативната и административна сгради.

Площта на прилежащия тил към корабни места КМ 25 и 25А е около: 8 300 кв.м.

Площта на прилежащия тил към корабни места КМ 26, 27 и 28 е около: 92 000 кв.м.

Площта на прилежащия тил към корабно място КМ 29 е около 154 000 кв.м.

Съгласно направените в т. 2.1. пресмятания, за максималния прогнозен товароборот за контейнери, който през 2045 г. е около 118 220 TEU/год., складова вместимост, която трябва да бъде осигурена е за 5 053 TEU.

Подреждането на съхраняваните контейнери ще се извършва стифово - на блок фигури. Всяка блок фигура, с цел оптимална достъпност до отделните контейнери, е определена с широчина 4 реда контейнери. Блок фигурите в складовите зони са подредени с дългите си страни и необходимите между тях коридори за маневриране на мобилните контейнерообработващи машини (ричстакери и калмари), напречно на кейовия фронт, с което се осигуряват преки и автономни връзки и минимални транспортни разстояния. Широчините на коридорите между отделните блок фигури са 16 м, съобразени с техническите характеристики на ричстакер тип DFR 450 – 60S5X пренасящ 40-футов контейнер. За свободно маневриране на тиловите претоварни машини между кейовите претоварни фронтове и складовите зони, по цялата дължина е предвидена свободна маневрена площ с широчина не по малко от 16 м.

За съхраняване на хладилни контейнери са предвидени специализирани места съоръжени с раздатъчни колонки за ел. захранване. Подреждането на хладилните контейнери ще бъде до два реда във височина.

Освен гореописаните складови зони, към всяко от корабните места са обособени допълнителни площи за кейови претоварни зони. Те са необходими за временното поставяне на капаците на корабните трюмове, както и временно поставяне на разтоварваните от кейовите кранове контейнери и/или други товари до изземването им от тиловите претоварни машини и пренасяне в съответните складови зони, както и обратно – предварително подреждане на контейнерите подготвени за натоварване на корабите. На

приложения чертеж са показани кейовите претоварни зони, които са разположени успоредно на кейовата линия, в обхвата на кейовите претоварни кранове. По този начин те се явяват като регулатор за компенсиране неритмичността на производителностите между кейовите и тиловите претоварни машини.

За извършване на контейнеризация и деконтейнеризация се предвижда изграждане на закрит склад / навес с площ от 3200 кв.м. Складът ще бъде разположен в северо-ападния край на площадката, южно от хладилния склад. От двете си дълги страни той ще бъде съоръжен с авто рампи с широчини по 6 м, над които ще бъдат монтирани козирки, осигуряващи възможност за работа и при лоши метеорологични условия.

- **Тилов ЖП претоварен фронт**

За осъществяване на претоварните операции на контейнери и други товари транспортирани с ЖП вагони се предвижда изграждането на един или два нови Ж.П. коловози № 8 (или/и № 9). Правите участъци на товарните коловози преминаващи през разтоварището са с дължина около 250 м а заедно с кривата отсечка която може да се смята за оперативна общата дължина е 585 м., което позволява директно да могат да постъпват контейнерни блок влакове или Ро-Ро влакове без да се разкъсват.

Връзката на новите Ж.П. коловози със съществуващата ЖП мрежа ще се осъществи чрез отклонение от съществуващия ЖП коловоз свързващ Районната коловозна група и гара „Владимир Павлов” преминаващо под надлеза на ул Индустриална и Естакада 2, източно от административната сграда и успоредно на главния вътрешен път към/от пристанищен терминал Бургас-Запад.

Товаро-разтоварните операции ще се извършват чрез мобилните контейнерообработващи машини – ричстакери и тежкоподемни вилчни товарачи (калмари).

За осигуряване на необходими проходи и площи за маневриране на мобилните контейнерообработващи машини е предвидена свободна площадка която е успоредна и по цялата дължина на ЖП коловозите и с широчина 20 м измерена от ос коловоз до стифовете за съхранение на контейнери.

Дължината на претоварния фронт за обработка на ЖП вагони е определена от оперативният участък на ЖП коловозите извън зоната на склада за контейнеризация и деконтейнеризация, която в случая е 585 м и позволява позиционирне за обработка на 40 вагона на коловоз.

Годишната пропускателна способност, която може да се постигне на тиловите ЖП коловози към склада за контейнери при осигуряване на две подавания на смяна при трисменен режим на работа е до 140 000 TEU/год.

Единият от ЖП коловозите с № 8, който е разположен в тила на КМ 29 може да бъде използван за обработка на транспортни средства от комбинирани превози по системата Ро-Ро, за генерални товари, проектни товари и др.

Качването и слизането на автомобилите на/от ЖП платформите се осъществява на собствен ход посредством наклонена рампа в края на коловоза, а само ремаркета ще могат да се товарят със ричстакери.

- **Авто претоварни фронтове**

Автопретоварните работи на кантейнери и други едрогабаритни товари ще се извършват както на кейовите претоварни зони посредством кейовите претоварни кранове, така и в свободните проходи между складовите полета чрез мобилните претоварни машини - ричстакери, челни вилчни повдигачи, автокранове и др.

За обработка на товарите свързани с контейнеризация и деконтейнеризация ще бъде използвана авторампата към склада, която е с широчина 6 м и на ниво 1,2 м над терена и позволява обработка на контейнери натоварени на платформени ремаркета и на закрити товарни автомобили и посредством вилчни високоповдигачи, транспалетни колички и др. За маневриране на товарните автомобили към рампата е предвидена маневрена площадка, която е успоредна по цялата дължина на рампата и е с широчина 35 м измерена от рампата до стифовете за съхранение на контейнери. Рампата ще бъде покрита с козирка осигуряваща възможност за независима от метеорологичните условия обработка на автомобилите.

#### **2.1.4.5 Функционална зона и технология за обработка товари в района на Складова база „Лозово“**

Складова база „Лозово“ ще запази функционалното си предназначение като район за съхранение на товари с по-голяма продължителност. Изградената на територията на Складова база „Лозово“ инфраструктура е свързана единствено с обслужване на обекта на концесия. Не се предвиждат нови мощности и захранване с електричество и вода, освен съществуващите на място, поради което не се представят схеми на инфраструктурата.

На територията на Складова база „Лозово“ има изградени 9 броя закрити складови халета, автокантар и транспортно комуникационни и инженерни мрежи за осигуряване на

необходимите условия за приемане, съхранение и експедиция на генерални и насипни товари, превозвани със сухопътни транспортни средства.

Товароразтоварните и складови операции се извършват от мобилни подемно-транспортни машини – челни кошови товарачи, вилчни повдигачи, автокранове и др.

Две от халетата са съоръжени с ЖП претоварни рампи.

Транспорта на товарите между складовата база и пристанището се осъществява чрез автотранспортни средства – трактори с ремаркета, автомобили.

В района на складовата база има възможност за обособяване на зона за първична обработка и изчакване на товарни автомобили предназначен за влизане, докато се уредят формалностите по приемането и обработването им в пристанището. Това са най-вече автомобилите транспортиращи зърнени товари, от които следва да бъдат взети проби за окачествяване на товара.

На територията на складовата база има изградена административно-битова сграда, която може да се преустрои с необходимите битови помещения за почивка на шофьори.

#### **2.1.4.6 Функционална зона в района на Централен ремонтен комплекс**

Зоната на централния ремонтен комплекс е разположена в най-източната част от територията на пристанищен терминал Бургас-Запад. Границите, които обособяват териториалния и обхват са както следва:

- От северо-изток – автомобилната пътна връзка между пристанищен терминал Бургас Изток-1 и естакада 2;
- От Запад - автомобилната пътна връзка на терминал Бургас Изток-2;
- От Юг – северната границата територията на терминал Бургас-Изток-2.

Зоната на централния ремонтен комплекс представлява комплекс от сгради и съоръжения, предназначени за извършване на обслужващи и съпътстващи дейности като ремонт и техническо обслужване на наличната механизация, битовите и административни сгради и помещения, и др.

Някои от тях вече не се използват по предназначение, поради отпаднала необходимост и нецелесъобразност тъй като технологиите и оборудването са морално остарели, както и факта, че нуждите от ремонт на наличната механизация не изискват такива мощни ремонтни комплекси.

Поради това, с цел ефективно използване на част от освободените от застрояване площи в района на бившето хале за ремонт на грайфери и бившата пароцентрала и



преодоляване на някои потребности от специализирани складови съоръжения може да се обособи складова зона за товари изискващи закрито и по-продължително съхранение.

Такива например са различни насипни товари – руди и рудни концентрати.

В тази район е ограден от Изток с изтеглителните коловози, а от другите страни с пътната връзка на пристанищен терминал Бургас-Изток-2 свободната площ е 12 900 кв.м

При отчитане на целия комплекс от нормативни изисквания за отстояния от съседни обекти и такива за функционалност и ефективност при осъществяване на претоварните и складови дейности, в тази зона могат да се разположат:

- Закрит склад с обща площ 6 000 кв.м. разделен на 4 броя складови клетки;
- Открит склад с площ около 1200 кв.м.

Складовите клетки ще бъдат навесен тип - оградени от три страни, като откъм новия ЖП коловоз от източната страна те ще бъдат без оградена стена от където ще се извършва постъпването и изземването на товарите в/от склада.

## 2.1.5 Капацитетни Възможности

По-долу, на база описаните мероприятия за развитие на пристанищен терминал „Бургас-Запад” и въз основа на направените технологични пресмятания, капацитетните възможности на отделните функционални зони са както следва:

### Кейова пропускателна способност:

В съответствие с направените прогнози за структурата на товарооборота и предложените мероприятия за преспециализация на някои от корабните места, модернизация и допълнително кейово оборудване, пропускателната способност на отделните корабни места по типове и видове товари са представени в следващата таблица.

**Таблица 24: Кейова пропускателна способност**

Корабно място №	Видове товари		Пропускателна способност тона/год. (TEU/год.)
	наименование	дял	
К.м. № 21	генерални	61%	308 539
	насипни	39%	197 262
К.м. № 22	генерални	100%	523 376
	насипни	0%	0
К.м. № 23	генерални	100%	513 216
К.м. № 24	зърно	100%	909 205

К.м. № 25А	генерални	100%	114 393
К.м. № 26	генерални	100%	319 141
К.м. № 27	Контейнери	70%	50 190
	Ro-Ro (генерални)	30%	236 610
К.м. № 28	Контейнери	80%	70 373
	генерални	20%	193 526
К.м. № 29	Генерални	70 %	400 000
	Ro-Ro	30%	300 000
<b>ОБЩО</b>	<b>Генерални (т./год.)</b>		<b>2 608 801</b>
	<b>Зърно (т./год.)</b>		<b>197 262</b>
	<b>Други насипни (т./год.)</b>		<b>909 205</b>
	<b>Контейнери (TEU/год.)</b>		<b>120 563</b>
<b>ОБЩО без контейнери:</b>			<b>3 615 268</b>

За разлика от другите корабни места трябва да се отбележи, че определянето на пропускателната способност на 27-мо и 29-то корабни места е груба защото на тях се предвижда обработка както на контейнери, така и на различни други товари вкл. и Ро-Ро и тя зависи от доста външни фактори като големината и вида генерални и проектни товари и се влияе много от процентното съотношение на различните товари.

### Складова пропускателна способност

Пропускателна способност на складовите съоръжения следва да бъде такава, че да не ограничава реализирането на кейовата пропускателна способност. Нейната големина зависи от големината на складовите вместимости, които при едни и същи площи на складовете, за различните товари се променят, неравномерността на постъпване на товарите в склада и средната продължителност на съхранение.

Определените капацитетни възможности на съществуващите и предвидени с настоящия проект на генерален план открити и закрити складове и специализирани складови съоръжения са, както следва:

**Таблица 25: Капацитет на закритите складове в ПТ „Бургас-Запад“**

Корабно място №	НАИМЕНОВАНИЕ	Площ (м2)	Товари	Вместимост (т)	Пропускателна способност (т/год.)
№ 21	Метален склад (Антропозит) и Магазия № 28	368	Генерални	478	8 731
	Склад - Магазия № 27	690	Генерални	897	16 370

	Склад - Магазия № 30	1235	Генерални/ насипни	2 408	43 951
	Склад - Магазия № 29	1378	Генерални/ насипни	2 687	49 040
№ 22	Хладилен склад	7564	Генерални	9 833	179 456
№ 22	Склад - Магазия № 49,50,51	10970	Генерални	14 260	260 250
№ 23	Нов закрит склад	5 882	Генерални	7646	186 055
№ 24	Закрит склад Магазия № 67, 68 и 69	12 205	Насипни- зърно	44 885	819 150
№ 27 и 28	Закрит склад котейнеризация и декотейнеризация	3 200	Генерални	4 159	101 000
№ 29	Закрити склад – 2 бр.	8 000	Генерални	5 600	102 000
	Закрит склад в района на Централен ремонтен комплекс	6 000	Насипни	30 000	547 500
	<b>ОБЩО</b>	<b>45 047</b>		<b>108 189</b>	<b>2 313 503</b>

Капацитетните възможности на закритите складове в Складова база „Лозово“ са както следва:

**Таблица 26: Капацитет на закритите складове в Складова база „Лозово“**

Кораби о място №	НАИМЕНОВАНИЕ	Площ (м2)	Товари	Вместимост (т)	Пропускателна способност (т/год.)
	Магазия 15	2444	Генерални/ насипни	4 061	44 878
	Магазия 18	2448	Генерални/ насипни	4 079	45 063
	Магазия 17	2465	Генерални/ насипни	4 106	45 367
	Магазия 16	2448	Генерални/ насипни	4 079	45 063
	Магазия 19	2466	Генерални/ насипни	4 108	45 387
	Метално хале №24	2483	Генерални/ насипни	4 131	45 650
	Метално хале	2317	Генерални/ насипни	3 848	42 521
	Метално хале №25	2974	Генерални/ насипни	4 974	54 940

			насипни		
	Метално хале	1414	Генерални/ насипни	2 319	25 644
	<b>ОБЩО</b>	<b>21 459</b>		<b>35 705</b>	<b>394 513</b>

Капацитетните възможности на откритите складове са както следва:

**Таблица 27: Капацитета на откритите складове в ПТ „Бургас-Запад”**

Корабно място №	Складово съоръжение	Площ	Вместимост	Пропускателна способност
		(кв. м.)	(тона)	(т./год.)
№ 21	Открити складове на 21-во км	16 870	33 740	492 604
№ 22	Открити складове на 22-ро км	14 270	28 540	416 684
№ 23	Открити складове на 23-то км	10 720	21 440	313 024
№ 24	Открити складове на 24-то км	14 820	29 640	432 744
№ 25	Открити складове на 25-то км	8 002	16 004	233 658
	Открит склад в района на Централен ремонтен комплекс	1 200	8000	122 000
№ 25А, 26, 27 и 28	Открити складове за контейнери и генерални	90 920	80 700	2 454 990
			6840 TEU	208 050 TEU/год.
№ 29	Открити складове за генерални и Ро-Ро товари	95 000	190 000	2 044 000
			59 000	300 000
	<b>ОБЩО</b>	<b>319 804</b>	<b>294064</b>	<b>4 984 909</b>



## 2.2 Част: "Комуникационно-транспортна"

### 2.2.1 Вътрешната железопътна мрежа на пристанището, железопътните подходи и връзката им с републиканската железопътна инфраструктура

В зависимост от предвидените в настоящия проект за изграждане основни обекти предстои доразвитие на Ж.П. коловозите в границите на концесионната територия.

Определяне параметрите и ситуационното разположение на Ж.П. коловозите е направено с цел постигане максимална рационалност и ефективност с минимално пресичане на различните товаропотоци, при спазване изискванията на Наредба № 55 от 29.01.2004 г. за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура, "Наредба № Из-1971 за строително-технически правила и норми за осигуряване на безопасност при пожар" и др. нормативни документи.

Предвиденото за отделните зони изграждане на нови Ж.П. коловози е, както следва:

- **Зона за обработка на генерално, едрогабаритни товари и Ро-Ро – КМ 29**

За осигуряване на автономна тилова ЖП претоварна зона е предвидено в Западния тил на складовата площадка да бъдат изградени **до 6 бр.** претоварни ЖП коловоза. Оперативните участъци на товарните коловози преминаващи през разтоварището са с дължина **460 м.**, което позволява директно да могат да постъпват контейнерни блок влакове без да се разкъсват. Предвижданията са в бъдещ етап 3 от ЖП линиите да се удължат с още 28 бм в юго-източна посока, като всеки от 6-те коловоза се свържат с удължението със стрелки.

Единият от коловозите ще бъде оборудван с рампа за натоварване на колесна техника предвидена за транспортиране по системата Ро-Ро /автомобил на вагон с ниска платформа/.

Свързването им с ЖП мрежата ще се осъществи с ЖП коловоз който ще бъде отклонен със ЖП стрелка от съществуващия ЖП коловоз свързващ Районната коловозна група и гара „Владимир Павлов“. Новият ЖП коловоз ще преминава под надлеза на ул. Индустриална и Естакада 2

- **Зона в района на Централен ремонтен комплекс**

За осигуряване на ЖП претоварна зона към предвидените за изграждане закрит и открит склад в района на премахнатите сгради и съоръжения на пароцентра и хале за ремонт на грайфери е предвидено от към източната страна да бъде изграден претоварен ЖП коловоз. Той ще представлява удължаване с 220 м на съществуващия глух коловоз при ЖП стрелка № 161 и ще позволява заставане на 10 бр. ЖП вагона.

**Таблица 28: Рекапитулация на новото Ж.П. коловозно развитие към новите обекти**

№ корабни места	№ (брой) ЖП стрелки	тип на ЖП стрелки	№ на ЖП коловози (специализация)	дължина на ЖП коловози
29	2	тип 49 1:7 190 (л)	ОП-тилови	2240 (2 x 1120)
Централен ремонтен комплекс	0	0	ОП-тилов	220

В тила на КМ 27 и 28 се предвижда ремонт на съществуващите коловози (6) и (7).

По отношение на другите функционални зони не се предвижда изграждане на нови ЖП коловози.

## **2.2.2 Вътрешните автомобилни пътища на пристанището, пътните подходи и връзката им с републиканската пътна мрежа**

Достъп до територията на терминала с автомобили се запазва, като ще се използва Западен вход на цялото пристанище Бургас, откъдето започва крайезерният път - ул. „Крайезерна“, като целият автомобилен поток преминава през територията на пристанищен терминал Бургас – Запад.

В чертежите на проекта на Генералния план за развитие са показани, както съществуващите вътрешни пътни връзки, така и тези необходими за обслужване на автомобилния транспорт до новопредвидените и/или променени експлоатационни зони.

Както се вижда от чертежите организацията на движението на автомобилите е решена по възможния най-рационалния начин. Входящият поток е разделен от изходящия.

Влизането или излизането на автомобилите в/от една или друга оперативна пристанищна зона е безпрепятствено. Използвана е всяка възможност за осигуряване на еднопосочно движение.

Параметрите на вътрешните автомобилни пътища са съобразени с техническите характеристики на автотранспортните средства с максимална товароносимост и габарити и са спазени нормативни изисквания за минимални радиуси на завой.

Към новият закрит склад контейнеризация и деконтейнеризация е предвидена авто-рампа с ширина 6,00м, съоръжена с козирка над нея за претоварване на автомобили на закрито. За маневриране на товарните автомобили към рампата е предвидена маневрена площадка, която е успоредна по цялата дължина на рампата и е с ширина 35 м измерена от рампата до стифовете за съхранение на контейнери.

За осигуряване на автомобилен достъп до предвидените за изграждане закрит и открит склад в района на премахнатите сгради и съоръжения на пароцентрала и хале за ремонт на грайфери са предвидени две отклонения от преминаващия откъм Западната страна на вътрешен автомобилен път и трайни стоманобетонени настилки на открития и около закрития склад.

С предвидените за изграждане автоподходи и вътрешни пътища са изпълнени изискванията на "Наредба № Из-1971 за строително-технически правила и норми за осигуряване на безопасност при пожар" за осигуряване на необходимите противопожарни пътища.

## 2.3 Част: "Техническа Инфраструктура"

### 2.3.1 Мрежи и съоръжения на електроснабдяването

На база на направените Предпроектни проучвания и определените въз основа на това концепции за развитие на отделните пристанищни зони, в настоящия проект за актуализация на Генерален план за развитие на Пристанищен терминал „Бургас-Запад“ по част Ел. се дават предложения и основни параметри на необходимите за изграждане нови мрежи и съоръжения на електроснабдяването, които следва да бъдат разработени детайлно в следващите фази на инвестиционните проекти.

В съответствие с доказаната и обоснована в отделните проектни части на генералния план необходимост от реконструкция и изграждане на нови сгради и съоръжения на пристанищен терминал Бургас – Запад, новите консуматори на електроенергия, разположени на терминала, могат да бъдат разделени в следните категории:

- Кейови мобилни кранове;
- Ел табла за захранване на корабите;
- Външно осветление;
- Закрити складове;
- Хладилни контейнери:
- **Кейови мобилни и контейнерни гантри кранове**

Кейовите мобилни кранове са съоръжени с агрегати които дават възможност задвижването на отделните механизми да се извършва както с двигатели с вътрешно горене(дизелови) така и с електродвигатели. Поради това, с цел намаляване вредните емисии в околната среда се предвижда осигуряване на възможност за електро захранване на кейовите мобилни кранове. Инсталираната мощност на един кран с товароподемност 100 т е около 800 kVA при захранващо напрежението -380V.

Инсталираната мощност на един специализиран контейнерен „Гантри“ кран е:

- Върхова мощност от 3,300 kVA (за оразмеряване на превключвателя)
- Средна мощност от 1,200 kVA (за диверсифицирано натоварване целия обект)
- Постоянна мощност от 2,500 kVA (за оразмеряване на веригата с отчитане на максимума доставка)



- захранващо напрежението е от 6, 10 или 11 kV
- Забележка: Електроснабдяването на мобилните кранове може да се предвиди да е същото като на „гантри“ крановете

- **Ел табла за захранване на корабите**

От практиката е установено, че за захранване на пристаналите кораби е необходимо оборудване на корабните места с ел. табла с мощност 0,4 kVA и напрежение 380V, които са разположени през около 60 м на кея.

- **Външно осветление:**

В момента на съществуващата контейнерна площадка има изградено външно осветление монтирано на жр мачти с около 20 бр прожектори на всяка. С изграждане на новите кейови места и разширяване на територията ще бъде необходимо увеличаване броя на жр мачтите, а за някои от съществуващите ще се наложи изместване, което да съответства на технологичните схеми за разположение на складовите полета за съхранение на контейнерите.

- **Закрити складове**

Съгласно настоящия проект на генерален план се предвижда изграждане на един склад за контейнеризация и деконтейнеризация с площ 3 200 кв.м., два склада за генерални товари от 8 000 кв.м. и още един закрит склад, оформен чрез покриване на част от крановите естакади в тила на 23-то корабно място с площ 5882 кв м. За осигуряване на вътрешно изкуствено осветление, осветление на претоварните ЖП и авто-рампи и за битови нужди, общата инсталирана мощност ще бъде около 300 KW.

За осигуряването на ел. захранването ще се използва наличния резерв от мощност в съществуващите трафопостове в района.

За новите складове следва да се изпълни заземление и мълниезащита, съгласно нормативните документи.

- **Хладилни контейнери**

Изискването за захранване на един контейнер се измерва средно на 8 kVA. Тази стойност се основава на опита придобит от други действащи терминали разположени в райони с температура на околната среда до 30°C.

Хладилните контейнери обикновено поддържат контролирана температура чрез включване/изключване на хладилния компресор. Дадената стойност от 8 kVA е средната консумирана мощност на хладилен контейнер по времето, през което щепсела е включен в захранващия ел-контакт.

За нуждите на настоящия проект ще се ползват съществуващите раздатъчни постове, разположени в тила на 25-то корабно място. При необходимост ще се осигури допълнително ел. захранване от съществуващия резерв на мощност в наличните трафопостове.

На база описаните консуматори, основните данни за определяне на системата за електрозахранване са както следва:

**Таблица 28 Инсталирана и потребна Ел. мощност**

Сгради и съоръжения	Количество	Инсталирана мощност, MW	Потребна мощност, MW
Кейови кранове	9	7.2	2,16
Ел табла за захранване на корабите	9	0,0036	0,0012
Външно осветление;	2	1,6	1,44
Сгради	2	0,30	0,30
Хладилни контейнери	100	0,8	0,48
<b>Общо</b>			<b>4,38</b>

От данните в горната таблица следва че по-голяма част от новопредвидените консуматори на ел. енергия са със сравнително малка мощност и могат да бъдат захранени от съществуващите резерви на мощност в наличните трафопостове.

Основната потребност от нови мощности е за кейовите кранове за осигуряването на които ще се наложи изграждане на един или два трансформаторни поста 20kV / 400V / 230V.

За нововъзникналите консуматори се предвижда изграждането на нови кабелни мрежи за захранване, съответстващи на нормативните изисквания.

За полагане на кабелите в следващите фази на проектиране следва да бъдат предвидени съответните кабелни канали, колектори и тръбни мрежи с шахти навсякъде, където ще се извършва ново строителство. Това е от особено значение за териториите с бетонови и асфалтови настилки, където е недопустимо полагането на кабел директно в изкоп.

Кабелните съоръжения в отделните подобекти следва да се изграждат паралелно с поетапното им изграждане и да бъдат оразмерени за всички линии, предвидени за полагане в съответния участък от трасето, а също така и резерв съгласно нормативите.

За новите съоръжения следва да се изпълни заземление и мълниезащита, съгласно изискванията на нормативните документи.

- **Външно Ел. захранване**

Съществуващите в момента външни ел. захранвания 20kV на пристанищния терминал са дадени подробно в прединвестиционното проучване и в резюме в т. 1.2.4.5. от настоящата разработка. Като брой, капацитет, степен на резервираност, която могат да осигурят са достъпъчни за захранване на новите мощности, затова допълнителна външна захранваща линия не се предвижда.

### **2.3.2 Мрежи и съоръжения на водоснабдяването и канализацията -ВиК**

На база на направените Предпроектни проучвания и определените въз основа на това концепции за развитие на отделните пристанищни зони, в настоящия проект за актуализация на Генерален план за развитие на Пристанищен терминал „Бургас-Запад” по част ВиК се дават предложения и основни параметри на необходимите за изграждане нови мрежи и съоръжения на водопроводната и канализационна системи, които следва да бъдат разработени в следващите фази на инвестиционните проекти.

Не се предвижда промяна в принципите на водоснабдяване и канализация на Пристанищен терминал „Бургас-Запад”. Външното захранване е съществуващо. За съществуващи тръбопроводи и съоръжения, които пречат на новопредвиденото строителство е предвидено съответното изместване.

Водопроводната мрежа ще бъде изцяло склучена, оборудвана с всички мерки за пожарогасене съгласно изискванията на Наредба № Из-1971 за строително-технически правила и норми за осигуряване безопасност при пожар.

В зависимост от предложеното в настоящия проект ново строителство, реконструкция и модернизация на кейови претоварни и складови зони и предвидените в тях за изграждане основни обекти и съоръжения, необходимите нови мрежи и съоръжения на водопроводната и канализационна системи за тях са следните:

В предложените за изграждане нови кейови стени и корабни места е предвидено изграждане на водопроводна мрежа за противопожарни нужди и захранване с вода на пристаналите кораби.

**Таблица 29: Предвиден брой на хидранти по корабни места и съответния дебит:**

Кор. място	Брой хидранти	Дебит куб.м./час
№ 25А	1	10
№ 26	4	10
№ 27	5	10
№ 28	5	10
№ 28	5	10

Тръбопроводите за зареждане на корабите с вода на кея ще бъдат монтирани подземно в монтажен канал, като в зоната на свързване е предвиден дебитомер с дисплей, който да удостоверява подаваното водно количество на място. Дебитомерът е предвиден да има опция за нулиране преди зареждане на следващия потребител.

За противопожарното осигуряване на новопредвидената зона за контейнери и едрогабаритни товари се предвижда външно пожарогасене от пожарни хидранти.

Площадковите водопроводи за пожарогасене се проектират склучени. Отклонения се допускат само за отделни сгради и съоръжения, ако дължината на отклонението не превишава 200м. На водопроводите за пожарогасене се предвиждат спирателни кранове за разделянето им на участъци.

Пожарните хидранти ще бъдат надземни (съгласно БДС EN 14384 "Надземни пожарни хидранти колонков тип") и подземни (съгласно БДС EN 14339 "Подземни пожарни хидранти") с номинален диаметър не по-малък от 80 mm. Те ще се разполагат на защитени от повреда и обозначени места.

Надземните пожарни хидранти ще се оборудват със съединител щорц.

На места, при които се изискват големи водни количества за пожарогасене, както и за изграждане на специални пожарогасителни инсталации е предвидено изграждане на локални ПП резервоари, осигуряващи необходимия ПСТН противопожарен резерв със съответните ПП помпени станции.

Канализационната мрежа, която ще се изгради ще бъде разделна – за битови и дъждовни води. Тя ще се отвежда в два самостоятелни буферни черпателя от където ще се припомпва в съответните колектори на Градската канализация. Напорните тръбопроводи ще се положат в специално оформен тръбопроводен канал.



Черпателя за дъждовни води ще бъде оразмерен за поемане и изпращане към градския колектор на дъждовните води от първите 10 минути. Следващите постъпващи количества ще се заустват чрез преливник и каломаслоуловител в акваторията на пристанище, тъй като те следва да бъдат условно чисти води, след като се предполага, че дъждовният 10 минутен проливен дъжд е отмил съществуващите повърхностни замърсители. Приемането на сантинните води от корабите ще става посредством шланговане. Тези води няма да постъпват в канализационната система на Пристанището, а ще се извозват от оторизирана фирма.

### **2.3.3 Мрежи и съоръжения на топлоснабдяването, вентилацията и климатизацията**

За топлоснабдяване на пристанищен терминал Бургас-Запад ще се използва отоплителна централа „Запад“. Тя се намира в северо-западния край на пристанище „Запад“ и е изградена като самостоятелна монолитна сграда.

Котелната централа е оборудвана с два котлоагрегата от типа ПКМ с общо паропроизводство 4т/час. Параметрите на топлоносителя са следните:

- Температура на подаващата вода  $T_1=1300$  С;
- Температура на връщащата вода  $T_2= 700$  С;
- Работно налягане  $P=1,3$  МРа.

От съществуващата котелна централа ще се осигурява производство на пара за отопление и битово горещо водоснабдяване на битова сграда, ремонтна работилница и гаражния комплекс в района на пристанищен терминал Бургас-Запад. В топлоснабдените сгради има изградени индиректни абонатни станции.

Осен котелната централа, с цел оптимизация на разходите за ел. енергия за Административната сграда и Ремонтната работилница ще продължи да се използва изградената слънчева инсталация със соларни панели за отопление и подгриване на вода.

На новоизграждащата се територия не се предвижда ново топлозахранване и изграждане на топлопреноси мрежи. Предвидените за изграждане складове и пристанищни съоръжения не се нуждаят от отопление.

Във връзка с предложените в генералния план мероприятия за реконструкция и модернизация на съществуващи сгради и инфраструктурни обекти и изграждане на нови такива, в съответствие с нормативните изисквания ще бъдат предвидени:

- за сградите - климатични системи за отопление и охлаждане, основаващи се на използването на електрическа енергия;
- за складовите и претоварни съоръжения - вентилационни и пречистващи съоръжения с които концентрацията на прах в работната среда да е под допустимите гранични стойности;

### **2.3.4 Мрежи и съоръжения на газоснабдяването**

На територията на пристанищен терминал Бургас-Запад няма и не се предвижда изграждане на мрежи и съоръжения на газоснабдяване за битови и промишлени нужди.

### **2.3.5 Мрежи и съоръжения на електронните съобщения**

Изградените на територията на пристанищен терминал Бургас-Запад мрежи и съоръжения на електронните съобщения са в добро състояние. Бъдещото развитие е свързано с изграждане на необходимите мрежи към предвидените нови претоварни и складови зони и бъдещо обновление в съответствие с научно-техническите постижения в този сектор.

### **2.3.6 Мрежи и съоръженията за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност и на остатъци от корабни товари**

При нормална експлоатация на територията на пристанищния терминал се генерират различни видове отпадъци – битови, строителни, метални, отпадъци от опаковки и др. Количествата на всеки от видовете е различен и е в зависимост от товарооборота.

На територията на пристанищния терминал се генерират и опасни отпадъци, както и отпадъци от корабо-разтоварно-товарната работа.

По отношение конкретните мерки за недопускане на въздействие върху околната среда при реализацията на предвижданията на плана, такива могат да бъдат:

- спазване на заложените в плана устройствени параметри;
- прилагане на суровини и материали, максимално щадящи околната среда;
- извозване на генерираните от строителните и строително-ремонтни работи отпадъци на подходящите места и по маршрути, определени от общината

при стриктно спазване на изискванията на плана за управление на отпадъците;

- наблюдение и контрол по време на изпълнението на плана, позоваващо се на резултатите от провежданите контролни дейности от страна на РИОСВ, РЗИ, Басейнова дирекция и общинската администрация.

Отпадъци, които се очаква да се генерират по време на експлоатацията на отделните подобекти и обекта като цяло.

Класификация на отпадъците по видове и количество в съответствие с Наредба № 2 от 23. 07.2014 г. за класификация на отпадъците (издадена от министъра на околната среда и водите и министъра на здравеопазването, обн., ДВ , бр. 66 от 8.08.2014 г., изм. и доп., бр. 32 от 21.04.2017 г., в сила от 21.04.2017 г., бр. 46 от 1.06.2018 г.)

1. Производствени отпадъци - Не се очакват;
2. Строителни отпадъци, код 1709 04

Отпадъка се генерира при ремонтни дейности по сградния фонд.

Количество на отпадъка – непрогнозируемо, в зависимост от обема на ремонтните работи.

3. Смесени битови отпадъци, код 20 03 01

Отпадъка се генерира от жизнената дейност на работещите.

По време на експлоатацията на обекта не се очаква изпускането на вредни емисии във въздуха и водата – морето, подпочвени води. Разглежданото производство, което представлява товароразтоварване на кораби, транспорт и съхранение на товари на съответните площадки и складови вместимости, ситуирани и изградени според изискванията на санитарните и охранителни норми, наредби, директиви и пр., не генерира опасни отпадъци изискващи специално третиране.

На терминала е проектирана и изпълнена разделна канализация за битово-фекални и дъждовни води.

Дъждовните води от чистите площи се изливат в морето след третиране в кало-масло-уловители.

Дъждоприемната система е изградена от повърхностни канали, канавки и тръбопроводи.

За дъждовните води, попаднали на потенциално замърсено площи (напр. Ремонтните работилници и ГСМ), са изградени локални кало-масло-уловители.

За битовите отпадни води е проектирана и изпълнена канализационна мрежа, която е съставена от гравитачни и напорни канализационни клонове и посредством система от помпени станции през концесионната и извънконцесионната територия се включва към градската канализационна система.

Приемането на санинните води от корабите става посредством шланговане. Тези води не постъпват в канализационната система на пристанището, а се извозват от оторизирана фирма.

Впоследствие е възможно генерирането и на други отпадъци, които следва да се отразят при актуализиране на Програмата за управление на дейностите по отпадъците на площадката на терминала.

По отношение на управлението на генерираните отпадъци на територията на пристанището, следва да се предвидят следните мероприятия:

1. Класифициране на отпадъците съгласно изискванията на Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците;
2. Актуализиране на Програмата за управление на дейностите по отпадъците, съгласно изискванията на ЗУО;
3. Водене на отчетност за отпадъците, съгласно изискванията на Наредба № 1 от 04.06.2014 за реда и образците, по които се предоставя информация за дейностите по отпадъците, както и реда за водене на публични регистри (издадена от министъра на околната среда и водите, обн., ДВ, бр. 51 от 20.06.2014 г.; изм. с Решение № 411 от 10.01.2018 г. на ВАС на РБ - бр. 51 от 19.06.2018 г., в сила от 19.06.2018 г.);
4. Сключване на договори за предаване на отпадъците с лица, притежаващи регистрация или разрешение за дейности с отпадъци по Закона за управление на отпадъците или комплексно разрешително по реда на Закона за опазване на околната среда;
5. Разделно събиране на отпадъците и съхранение в подходящи съдове;
6. Контрол за генерираните и предадените количества отпадъци.

Терминалът разполага с изготвен от пристанищния оператор „БМФ порт Бургас“ ЕАД и действащ План за управление на отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари, както и с Вътрешни правила за управление на отпадъци (Ревизия 3.0, валидна от 06.10.2017 г.). Планът е изготвен в съответствие с изискванията на чл. 103 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата



на Република България, Наредба № 9 за изискванията за експлоатационната годност на пристанищата и Наредба № 15 за предаване и приемане на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и на остатъци от корабни товари, както и в съответствие с Директива 2000/59/ЕС за пристанищните приемни съоръжения за отпадъци-резултат от корабоплавателната дейност и на остатъци от корабни товари.

При оценката на необходимостта от пристанищни приемни съоръжения, съобразно нуждите на корабите, които обикновено посещават пристанището се взема предвид, че пристанищният оператор разполага със съответните технологични мощности:

- Кейов фронт със съответните кейови претоварни машини;
- Складови съоръжения и тилова претоварна техника;

Склад за гориво-смазочни материали (ГСМ) - за съхраняване на дизелово гориво и моторни масла;

Гаражи и ремонтни работилници - за текущи ремонти на транспортното оборудване на оператора (поддръжка на подемно-транспортните машини и съоръжения);

Ремонтната дейност в ремонтните работилници, свързана с техническо обслужване на мототехника и дребни аварийни ремонти включва:

- Смяна на двигателни масла.
- Смяна на горивни, маслени и въздушни филтри;

Ремонтните работи по хидравличните системи включват:

- Смяна на хидравлично масло;
- Смяна на хидравлични шлангове при повреда;
- Заварка по хидравлични грайфери при напукване;
- Смяна на шарнири при износване над допустимото. Ремонтната дейност, свързана с товароподемната механизация включва:
- Смяна на масла в редукторни предавки;
- Смяна на фередови накладки на спирачните механизми;
- Смяна на товароподемни въжета.

Пристанищният оператор е осигурил съответните пристанищни приемни съоръжения, които да приемат отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и на остатъци от корабни товари (подвижни и стационарни), в случай на нужда. Операторът има и сключени договори с „Финтрейд инженеринг“ ООД, „Еколенд Консулт“ ЕООД, „Поддръжане чистотата на морските води“ АД.

Събирането и транспортирането на всички видове отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност се извършва докато корабът се намира на рейда или е на кей, а на остатъците от корабни товари - на кея след швартоване.

Остатъците от корабни товари, определени като замърсители от Международния кодекс за превоз на опасни товари по море (IMDG Code) се събират и предават в специално определени контейнери, в случай на генериране.

Съгласно изискванията на Анекс V на МАРПОЛ 73/78 и чл. 6, ал. 2 от Наредба № 15 за предаване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и на остатъци от корабни товари, битовите и корабните отпадъци - резултат от нормалната експлоатация на кораба с код 20 03 01 се предават от корабните екипажи разделно събрани и завързани в здрави полиетиленови торби. Капитаните на кораби са длъжни да осигурят разделно събиране и предаване на битовите корабни отпадъци в добре затворени полиетиленови торби или варели с цел избягване разпиляването им по кея и в акваторията на пристанището, като отпадъците от корабните аптеки задължително се събират в отделни ясно етикетирани полиетиленови торби или контейнери.

Капитанът на всеки кораб, посещаващ българско морско пристанище, изпраща до директора на съответната териториална дирекция на ИА "Морска администрация" информация, относно вида и обема на отпадъците - резултат от корабоплавателна дейност, на борда на кораба.

Информацията се подава:

1. най-малко 24 часа преди пристигането на кораба в пристанището, когато
2. пристанището е било известно предварително;
3. в най-ранния възможен момент, в който пристанището е станало известно, ако е по-малко от 24 часа;
4. в случаите, когато времето за преход на кораба до пристанището е по-малко от 24 часа, информацията се подава при отплаване от отправното пристанище.

Информацията се изпраща от капитана на кораба и до пристанищния оператор по факса чрез корабния агент, под формата на заявка. Заявката за всички видове отпадъци трябва съдържа следната информация:

- Име и телефон на клиента/корабния агент.
- Име на кораба за обслужване.
- Номер на рейса на кораба.

- От къде идва кораба.
- Вид и количество на отпадъците.
- Време - час, дата, година за извършване на услугата.
- Други изисквания упоменати от клиента.

Прегледът и потвърждаването на заявката се извършва от диспечера на фирмата, с която е сключен договор за събиране на тези отпадъци, който дава обратна информация на клиента за възможността за изпълнение на заявката.

Капитанът на кораб, посещаващ българско морско пристанище, е длъжен да осигури предаването на отпадъците - резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъците от корабни товари, преди да отплава.

Капитанът на кораб, посещаващ българско морско пристанище, е длъжен да осигури предаването на всички отпадъци разделно, в зависимост от техния вид, съгласно изискванията и категоризацията на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL 73/78).

За издаване на свидетелство за отплаване на кораб, напускащ българско морско пристанище, капитанът на кораба представя на инспекторите от съответната териториална дирекция на ИА "Морска администрация" и декларация, съдържаща информация, относно вида и обема на предадените отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъци от корабни товари.

ИА "Морска администрация" може да разреши отплаване и без да е изпълнено условието, посочено по-горе, когато корабът разполага с достатъчен капацитет за съхранение на борда на съществуващите отпадъци, както и на тези, които ще бъдат генерирани до следващото пристанище, когато то се намира в държава - членка на Европейския съюз.

Разрешението не се дава, когато следващото пристанище на посещение не е известно или когато следващото пристанище на посещение не разполага със съоръжения за приемане на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност.

От задължението за предаване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, се освобождава кораб, който:

1. оперира установена корабна линия;

2. корабоприетелят има сключен договор с пристанищен оператор за предаване на отпадъците - резултат от корабоплавателна дейност в някое от пристанищата по линията, което се намира в държава - членка на Европейския съюз, и заплаща такси в това пристанище или на оператора за услугата.

### • **БИТОВИ ОТПАДЪЦИ**

На територията на пристанищния терминал са разположени съответно съдове за разделно събиране на битовите отпадъци. Събирането на ТБО от дейността на работниците и служителите на пристанищния оператор се извършва по общата схема на Община Бургас за организирано сметосъбиране. Транспортирането на отпадъците от тези съдове се извършва по утвърден от Общината график.

Съгласно изискванията на Анекс V на МАРПОЛ 73/78 и чл. 6, ал. 2 от Наредба № 15 за предаване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и на остатъци от корабни товари, битовите и корабните отпадъци - резултат от нормалната експлоатация на кораба, с кодове 20 01 01; 20 01 02; 20 01 08; 20 01 39; 20 03 01 се предават от корабните екипажи разделно събрани в добре завързани здрави (с не нарушена цялост) полиетиленови торби. Събирането и транспортирането им се извършва по договор от дружество, притежаващо съответния документ по чл. 8 от ЗУО.

Черни и цветни метали 16 01 17 и 16 01 18 - генерираните отпадъци от черни и цветни метали, от дейността на ремонтната работилница се съхраняват временно в метални контейнери до предаването им за последващо третиране на лица или организации притежаващи лицензия за търговска дейност с отпадъци от черни и цветни метали.

Отпадъците по Анекс I на МАРПОЛ 73/78 - отпадъци резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари с кодове 13 02 08; 13 04 03; 13 07 03; 13 08 02; 15 01 10; 15 02 02 се събират на рейда или по договор от фирма, притежаваща съответния документ по чл. 8 от ЗУО, посредством специализирани плавателни съдове, снабдени със специални технически средства, бонове, скимъри и др. за локализиране и почистване на акваторията в случай на замърсяване в процеса на предаване и транспортиране на нефтените отпадъци.

Отработени масла - 13 01 13\*, 13 02 05\*. На територията на пристанището тези видове отпадъци ще се генерират при сервизните дейности в ремонтната работилница-при смяна на масла. Маслата ще се източват със специални уреди за източване и изсмукване на отработено масло, снабдени с резервоар за масло и вана с решетка. След



напълване на уреда, отработеното масло ще се прехвърля в метални варели с капацитет 200л, обозначени с наименованието и кода на отпадъка. Съхраняването им ще се извършва в специално отреден закрит склад за опасни отпадъци. При натрупване на определено количество, отпадъкът ще се предава за последващо третиране по договор с фирма, притежаваща съответния документ по чл. 8 от ЗУО.

При местата за събиране и временно съхранение на отпадъците се осигурява необходимото количество абсорбент (пръст, пясък, стърготини), с цел ограничаване на евентуални разливи. Аварийните разливи от масла ще се посипват с абсорбента, след което замърсеният материал с код 15 02 02 се събира в плътно затваряем съд и ще се съхранява временно до предаването му за обезвреждане и/или оползотворяване на лица, притежаващи разрешение по чл. 8 от ЗУО.

При събиране и съхраняване на отпадъчните отработени масла ще се спазват изискванията на Наредбата за изискванията за третиране и транспортиране на отработени масла и отпадъчни нефтопродукти.

Утайки от маслоуловителни шахти (колектори) 13 05 03\* - ще се генерират на определен период от време от каломаслоуловителите. При наличие ще се изземват от фирма притежаваща съответното разрешение за дейности с отпадъци или Комплексно разрешително.

Абсорбенти, филтърни материали, кърпи за изтриване и предпазни облекла, замърсени с опасни вещества 15 02 02\* - от обслужваните кораби, от дейността на ремонтната работилница. Ще се събират разделно в метални варели и предават за обезвреждане на лица, притежаващи Разрешение по чл. 8 от ЗУО. Контейнерът ще бъде обозначен с надпис.

Маслените филтри 16 01 07\* - от дейността на ремонтната работилницата.

Същите ще се съхраняват добре отцедени в затворени метални варели, в закрит склад за опасни отпадъци до предаването им за последващо третиране на лица или организации притежаващи Разрешение по чл. 8 от ЗУО.

Оловни акумулаторни батерии 16 06 01\* Изтощените и негодни за употреба оловни акумулаторни батерии ще се събират с електролита, като не се допуска разлив на електролит и ще се съхраняват върху палети в обособен за целта закрит склад за опасни отпадъци. В складовото пространство ще се предвиди и хидрантна вар за обезвреждане на отпадъка в случай на разлив. При натрупване на определено количество, отпадъкът ще се предава за последващо третиране.

Неоползотворяемите отпадъци, които са с характер на ТБО и са формирани от служителите и работниците на оператора се извозват на общинско депо без предварително третиране преди депониране.

Операторът не разполага със съоръжения за предварително третиране на ОКДТ и с технологични мощности за преработка на генерирани отпадъци-резултат от корабоплавателната дейност и остатъците от корабни товари (ОКДТ), а ще ползва услугите на фирми, които имат документ по чл. 8 от ЗУО за събиране и транспортиране на ОКДТ.

Опасните отпадъци, генерирани от поддръжка на транспортното оборудване-отработени масла, маслени филтри, оловни акумулаторни батерии, както и флуоресцентни тръби и други отпадъци, съдържащи живак ще се събират и съхраняват разделно на територията на пристанището в специално обособен закрит склад за опасни отпадъци, и при натрупване на определено количество, ще се предават за преработка и обезвреждане на лица или организации притежаващи съответното Разрешение за дейности с отпадъци.

Приемането, както и временно съхранение на смесени битови корабни отпадъци ще се извършва от пристанищния оператор. Събирането на всички видове отпадъци -резултат от корабоплавателна дейност, се извършва, докато кораб или друг плавателен съд се намира на кей. Екипажите на малки плавателни съдове ежедневно изхвърлят твърдите битови отпадъци в специално разположени кошчета на територията на пристанището.

Дейностите по локализиране и почистване на акваторията в случай на замърсяване се извършват съгласно разработени и предварително одобрени от ИА "Морска администрация" аварийни планове.

Битовите корабни отпадъци се събират и транспортират чрез специализирани плавателни съдове; специализирани камиони на брега; специални контейнери, маркирани за отделните видове отпадъци, като отпадъците от корабни аптеки задължително се събират в отделно маркирани контейнери.

Третиране и обезвреждане на отпадъци на територията на пристанището няма да се извършва.

Всяко генериране, предаване и получаване на отпадъци ще бъде записвано в отчетни книги за отпадъците, водени от пристанищния оператор. В тях ще се вписват количеството, вида, произхода, съхранението и предаването на отпадъците. Данните се събират от комбинираният формуляр, оформян при всяко приемане/предаване на

отпадъци. Годишните количества предполагат минимално натоварване на приемните съоръжения, същото е определено и от капацитета на пристанището.

Пристанищният оператор води отчетни книги за отпадъците, заверени от РИОСВ - Бургас. При всяко генериране на отпадък се вписва неговите количество, вид, произход, начин на съхранение и предаването му на физически и юридически лица притежаващи съответното разрешение по ЗУО. В случай, че в даден месец не е генериран и не е приеман даден вид отпадък, то това се отразява в отчетната книга с нула. Отчетните книги се водят за всеки отпадък. След края на всяка година книгите се приключват, като се пресмята количеството на получените и предадените отпадъци.

При предаване на опасен отпадък ще се изготвят транспортни карти.

В съответствие с изискванията на Наредба № 9 и с цел набиране на информацията и въвеждане в действие на информационна система се предоставят данни за следното:

- броя, вида и идентификационните данни на плавателните съдове, които посещават пристанището;
- пристанището, от което пристига, и пристанището, към което отплава, всеки от плавателен съд;
- данни за агента на всеки плавателен съд (ако има такъв);
- вида и количеството на предаваните отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъците от корабни товари; оператора на отпадъци, който е приел отпадъците;

Случаите на освобождаване от заплащане на такси за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност. Информацията е на разположение на всички ползватели на услуги в пристанището, като е общодостъпна чрез поставяне на информационното табло.

Вътрешните правила за управление на отпадъци са разработени във връзка с прилагането на релевантното българско и европейско законодателство, вътрешните и специфични изисквания на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД, Интегрираната система за управление на околната среда ISO 14001 и необходимостта от постоянно подобряване и предоставяне на синтезирана информация на клиентите на оператора, контрагентите и външни фирми, извършващи дейности на територията на терминала за изискванията към тях относно управлението на отпадъците на територията на терминала.

Те регламентират реда и начина на извършване на разделно събиране и управление на опасни и неопасни отпадъци и имат за цел да създадат организация и необходимите условия за извършване на разделно събиране на отпадъците; да създадат организация и необходимите условия за управление на отпадъците образувани от дейността на дружеството и негови клиенти, контрагенти и др.; да определят отговорностите и задълженията на служителите на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД по събиране на генерираните от тях отпадъци и реда за тяхното последващо управление; да определят отговорностите и задълженията по управление на образуваните отпадъците от дейността на дружеството и неговите клиенти, контрагенти и компании опериращи на територията на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД; да определят отговорностите и задълженията по обслужването на съдовете и площадките за събиране на отпадъците от страна на лицензираните фирмите, с които „БМФ Порт Бургас“ ЕАД има сключени договори за целта.

**Таблица 30: Класификация на отпадъците, съгласно Наредба 2 от 23.07.2014 г., които „БМФ Порт Бургас“ ЕАД образува при извършване на дейността си.**

№	Код	Наименование
1	03 01 05	трици, талаш, изрезки, парчета, дървен материал, талашитени плоскости и фурнири, различни от упоменатите в 03 01 04
2	12 01 01	стърготини, стружки и изрезки от черни метали
3	12 01 03	стърготини, стружки и изрезки от цветни метали
4	13 01 13 *	други хидравлични масла
5	13 02 08 *	други моторни, смазочни и масла за зъбни предавки
6	13 05 03 *	утайки от маслоуловителни шахти (колектори)
7	13 07 01*	газъл, котелно и дизелово гориво
8	15 01 01	хартиени и картонени опаковки
9	15 01 02	пластмасови опаковки
10	15 01 04	метални опаковки
11	15 01 07	стъклени опаковки
12	15 01 10*	опаковки, съдържащи остатъци от опасни в-ва или замърсени с опасни в-ва
13	15 02 02*	абсорбенти, филтърни материали (включително маслени филтри, неупоменати другаде), кърпи за изтриване и предпазни облекла, замърсени с опасни в-ва
14	16 01 03	излезли от употреба гуми
15	16 01 07*	маслени филтри
16	16 01 14*	антифризни течности, съдържащи опасни вещества
17	16 01 22	компоненти, неупоменати другаде (Въздушни филтри)
18	16 06 01 *	оловни акумулаторни батерии
19	16 07 08 *	отпадъци, съдържащи масла и нефтопродукти
20	17 0101	Бетон



21	17 01 02	Тухли
22	17 04 05	желязо и стомана
23	17 04 07	смеси от метали
24	17 09 04	смесени отпадъци от строителство и събаряне, различни от упоменатите в 17 09 01, 17 09 02 и 17 09 03
25	20 01 01	хартия и картон
26	20 01 21 *	флуоресцентни тръби и други отпадъци, съдържащи живак
27	20 01 36	излязло от употреба електрическо и електронно оборудване, различно от упоменатото в 20 01 21 и 20 01 23 и 20 01 35
28	20 03 01	Смесени битови отпадъци

\* Отпадъци класифицирани, като опасни.

При образуване и/или очаквано такова на отпадъците упоменати в Таблица 31 и/или извън нея ръководителите на звена своевременно уведомяват Еколога. Уведомлението се извършва чрез обаждане и/или по електронната поща. При образуване на нов отпадък извън упоменатите в Таблица 31, отговорните лица по звена незабавно уведомяват еколога на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД, за да бъдат предприети необходимите действия за неговата класификация и бъдещото му събиране и временно съхранение съгласно действащата нормативна уредба. Уведомлението се извършва писмено или по електронната поща.

### **НЕОПАСНИ ОТПАДЪЦИ:**

Ред за извършване на събиране на неопасни отпадъци до предаване на лицензиран оператор:

**Таблица 31: Неопасни отпадъци**

№	Код	Наименование	Произход / дейност	Състав и свойства	Разрешени дейности	Съдове и места за събиране
1	03 01 05	ТРИЦИ, ТАЛАШ, ИЗРЕЗКИ, ПАРЧЕТА, ДЪРВЕН МАТЕРИАЛ, ТАЛАШИТЕНИ ПЛОСКОСТИ И ФУРНИРИ, РАЗЛИЧНИ ОТ УПОМЕНАТИТЕ В 03 01 04	ОТ ДЪРВОДЕЛНА РАБОТИЛНИЦА	ТВЪРДИ ДЪРВЕСНИ ЧАСТИЦИ, ПАРЧЕТА ДЪРВО И ДР.	Събиране при мястото на образуване предаване на лицензиран оператор	МЕТАЛЕН КОНТЕЙНЕР ИЛИ В ЧУВАЛИ
2	1201 01	СТЪРГОТИНИ, СТРУЖКИ И ИЗРЕЗКИ ОТ ЧЕРНИ МЕТАЛИ	ОТ РАБОТИЛНИЦА	Твърди съединения	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	МЕТАЛНИ ДО 6 М <sup>3</sup>
3	12 01 03	СТЪРГОТИНИ, СТРУЖКИ И ИЗРЕЗКИ ОТ ЦВЕТНИ МЕТАЛИ	ОТ РАБОТИЛНИЦА	Твърди съединения	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	МЕТАЛНИ ДО 6 М <sup>3</sup>

	15 01 01	ХАРТИЕНИ И КАРТОНЕНИ ОПАКОВКИ	ОТ ДЕЙНОСТТА НА ДРУЖЕСТВОТО, АДМИНИСТРАТИВНИ И ДР. СГРАДИ	ТВЪРДИ, ХАРТИЯ	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	ПВЦ 1,1 м <sup>3</sup> ТИП БОБЪР И/ИЛИ ОБОСОБЕНО ПОМЕЩЕНИЕ
5	15 01 02	ПЛАСТМАСОВИ ОПАКОВКИ	ОТ ДЕЙНОСТТА НА ДРУЖЕСТВОТО, АДМИНИСТРАТИВНИ И ДР. СГРАДИ	ТВЪРДИ, ПЛАСТМАСА	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	ПВЦ 1,1 м <sup>3</sup> ТИП БОБЪР МЕТАЛНИ ДО 6м <sup>3</sup>
6	15 01 04	МЕТАЛНИ ОПАКОВКИ	ОТ ДЕЙНОСТТА НА ДРУЖЕСТВОТО, АДМИНИСТРАТИВНИ И ДР. СГРАДИ	ТВЪРДИ, АЛУМИНИЙ И МЕТАЛ	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	МЕТАЛНИ ДО 6 м <sup>3</sup>
7	15 01 07	СТЪКЛЕНИ ОПАКОВКИ	ОТ ДЕЙНОСТТА НА ДРУЖЕСТВОТО, АДМИНИСТРАТИВНИ И ДР. СГРАДИ	ТВЪРДИ, СТЪКЛО	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	ПВЦ 1,1 м <sup>3</sup> И/ИЛИ МЕТАЛНИ ДО 6 м <sup>3</sup>
8	16 01 03	ИЗЛЕЗЛИ ОТ УПОТРЕБА ГУМИ	ОТ ПОДМЯНА В РАБОТИЛНИЦА	ТВЪРДИ, КАУЧУК	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	ОПРЕДЕЛЕНА ПЛОЩАДКА В ДВОРА НА РЕМОНТНА РАБОТИЛНИЦА
9	16 01 22	КОМПОНЕНТИ, НЕУПОМЕНАТИ ДРУГАДЕ (ВЪЗДУШНИ ФИЛТРИ)	ОТ РЕМОНТНИ ДЕЙНОСТИ	ТВЪРДИ	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	МЕТАЛЕН КОНТЕЙНЕР, ВАРЕЛ И/ИЛИ ОБОСОБЕНИ МЕСТА
10	17 01 01	БЕТОН	ОТ РЕМОНТНИ ДЕЙНОСТИ И ПРЕМАХВАНЕ НА ЗАКОННИ СТРОЕЖИ	ТВЪРДИ	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	МЕТАЛНИ ДО 6 м <sup>3</sup> И/ИЛИ ОБОСОБЕНА ПЛОЩАДКА
11	17 01 02	ТУХЛИ	ОТ РЕМОНТНИ ДЕЙНОСТИ И ПРЕМАХВАНЕ НА ЗАКОННИ СТРОЕЖИ	ТВЪРДИ	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	МЕТАЛНИ ДО 6 м <sup>3</sup> И/ИЛИ ОБОСОБЕНА ПЛОЩАДКА
12	17 04 05	ЖЕЛЯЗО И СТОМАНА	ОТ ДЕЙНОСТТА НА ПРЕДПРИЯТИЕТО И РАБОТИЛНИЦИТЕ	ТВЪРДИ	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	МЕТАЛНИ ДО 6 м <sup>3</sup>
13	17 04 07	СМЕСИ ОТ МЕТАЛИ	ОТ ДЕЙНОСТТА НА ПРЕДПРИЯТИЕТО И РАБОТИЛНИЦИТЕ	ТВЪРДИ, СМЕСИ ОТ РАЗЛИЧНИ МЕТАЛИ	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	МЕТАЛНИ ДО 6 м <sup>3</sup>
14	17 09 04	СМЕСЕНИ ОТПАДЪЦИ ОТ СТРОИТЕЛСТВО И СЪБАРЯНЕ, РАЗЛИЧНИ ОТ	ОТ РЕМОНТНИ ДЕЙНОСТИ	ТВЪРДИ, СМЕСИ ОТ ДЪРВЕН	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	МЕТАЛНИ ДО 6 м <sup>3</sup> И/ИЛИ ОБОСОБЕНА
		УПОМЕНАТИТЕ В 17 09 01, 17 09 02 и 17 09 03		МАТЕРИАЛ, БЕТОН, ПЛОЧКИ, ТУХЛИ, ПЛАСТМАСА, СТЪКЛО	предаване на лицензиран оператор	ПЛОЩАДКА
15	20 01 01	ХАРТИЯ И КАРТОН	ОТ ДЕЙНОСТТА НА ДРУЖЕСТВОТО, АДМИНИСТРАТИВНИ СГРАДИ И ДР. ЗВЕНА	ТВЪРДИ, ХАРТИЯ И КАРТОН	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	ПВЦ 1,1 м <sup>3</sup> ТИП БОБЪР

16	20 01 36	СТАРО ЕЛ. ОБОРУДВАНЕ, РАЗЛИЧНО ОТ УПОМЕНАТОТО В 20 01 21 и 20 01 23 и 20.01 35	ОТ ДЕЙНОСТТА НА ПРЕДПРИЯТИЕТО	ТВЪРДИ, КОМПЮТРИ ПЕРИФЕРИ Я И ДР.	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	КОНТЕЙНЕР
17	20 03 01	смесени битови отпадъци	от дейността на предприятието, административни и др. сгради	твърди, опаковки, храненията и остатъци, хартия и др.	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	Кошчета за битов отпадък в помещенията и 1.1 м3 ПВЦ из цялата територия

Ред за обслужване на съдовете за събиране на неопасни отпадъци.

Неопасните отпадъци описани в Таблица 31, които са с произход от работната дейност на различни отдели и звена на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД се събират на обособени за целта места и съдове до предаване на лицензиран оператор след направена предварителна заявка към еколога. Всички операции по организиране и управление на неопасни отпадъци образувани от „БМФ Порт Бургас“ ЕАД се осигуряват от дружеството.

### **ОПАСНИ ОТПАДЪЦИ**

Ред за извършване на събиране на опасни отпадъци до предаване на лицензиран оператор:

**Таблица 32: Опасни отпадъци**

№	Код	Наименование	Произход	Състав и свойства	Разрешени дейности	Съдове и места за събиране
1	13 01 13*	ДРУГИ ХИДРАВЛИЧНИ МАСЛА	ОТ ПОДМЯНА В РАБОТИЛНИЦА	Течни, СМЕСИ ОТ МАСЛО С ВОДА И ОТ ВЪГЛЕВОДОРОДИ С ВОДА Н5	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	Контейнер (варел) 220 л. в ремонтна работилница
2	13 02 08*	ДРУГИ МОТОРНИ, СМАЗОЧНИ И МАСЛА	ОТ ПОДМЯНА В РАБОТИЛНИЦА	Течни, СМЕСИ ОТ МАСЛО С ВОДА И ОТ	Събиране на мястото на образуване	Контейнер (варел) 220 л. в работилница
		ПРЕДАВКИ		ВЪГЛЕВОДОРОДИ С ВОДА Н8	предаване на лицензиран оператор	РЕМОНТНА РАБОТИЛНИЦА
3	13 05 03*	УТАЙКИ ОТ МАСЛОУЛОВИТЕЛНИ И ШАХТИ (КОЛЕКТОРИ)	ОТ АВТОМИВКА И РЕМОНТНА РАБОТИЛНИЦА	Течни, СМЕСИ ОТ МАСЛО С ВОДА И ОТ ВЪГЛЕВОДОРОДИ С ВОДА Н8	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	МЯСТОТО НА ОБРАЗУВАНЕ
4	13 07 01 *	ГАЗЪОЛ, КОТЕЛНО И ДИЗЕЛОВО ГОРИВО	ОГ РЕЗЕРВОАРИ ЗА СЪХРАНЕНИЕ НА ГОРИВА	Течни	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	КОНТЕЙНЕР (ВАРЕЛ) 220 ЛИТРА ДО ГСМ
5	15 01 10 *	ОПАКОВКИ, СЪДЪРЖАЩИ ОСТАТЪЦИ ОТ ОПАСНИ	ОТ ДЕЙНОСТТА НА	ТВЪРДИ, ОПАКОВКИ ОТ ХИМИЧНИ	Събиране на мястото на образуване/	КОНТЕЙНЕР (ВАРЕЛ) 220

		ВЕЩЕСТВА ИЛИ ЗАМЪРСЕНИ С ОПАСНИ В- ВА	ПРЕДПРИЯТИЕТО	ПРЕПАРАТИ, ВЪГЛЕВОДОРОДИ, ТОНЕР КАСЕТИ И ДР.	предаване на лицензиран оператор	ЛИТРА В РЕМОНТНА РАБОТИЛНИЦА
6	15 02 02 *	абсорбеабсорбенти, филтърни, материали, (вкл. маслени филтри, не упоменати другаде), кърпи за изтриване и предпазни облекла, замърсени с опасни в-ва	От дейността НА ПРЕДПРИЯТИЕТО	Твърди, замърсени кърпи, въглеводороди	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	Контейнер (варел) 220 л. в ремонтна работилница
7	16 01 07 *	МАСЛЕНИ ФИЛТРИ	От подмяна в РАБОТИЛНИЦА	Твърди, минерални масла, маслени субстанции, въглеводороди	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	Контейнер (варел) 220 л. в ремонтна работилница
8	16 01 14 *	антифризни течности, съдържащи, опасни, вещества	От подмяна в РАБОТИЛНИЦА	Течни	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	Контейнер (варел) 220 л. в ремонтна работилница
9	16 06 01 *	ОЛОВНИ АКУМУЛАТОРНИ БАТЕРИИ	От подмяна в РАБОТИЛНИЦА	Твърди, олово, кисели разтвори, въглеводороди Н6	Събиране на мястото / предаване на лицензиран оператор	В ОБОСОБЕНО ПОМЕЩЕНИЕ ЗА СЪБИРАНЕ
10	16 07 08 *	ОТПАДЪЦИ, СЪДЪРЖАЩИ	20 А КОРАБ НО МЯСТО	Течни, смеси от горива с	Събиране на мястото на образуване	МЕТАЛНА ЦИСТЕРНА 60
		МАСЛА И НЕФТОПРОДУКТИ		ВОДА И ВЪГЛЕВОДОРОДИ, ОСТАТЪЦИ ОТ ПОЧИСТВАНЕ Н8	Събиране на мястото / предаване на лицензиран оператор	М <sup>3</sup> НА 20 А К.М.
11	20 01 21 *	ФЛУОРЕСЦЕНТНИ ТРЪБИ И ДРУГИ ОТПАДЪЦИ, СЪДЪРЖАЩИ ЖИВАК	От ПОДДРЪЖКАТА НА СГРАДИ	Твърди, съеди-я, живак, флуор, халогенирани разтворители Н6	Събиране на мястото на образуване/ предаване на лицензиран оператор	КОНТЕЙНЕР (ДЪРВЕН ПАЛЕТ), В ОБОСОБЕНО ПОМЕЩЕНИЕ

Опасните отпадъци подлежат на специален режим на третиране съгласно изискванията на българското и европейско законодателство, като задължително се събират отделно по вид в обозначени съдове с наименованието и кода на отпадъка. Съдовете трябва да са здрави, недопускащи разливане или изсипване на събрания вид отпадък. Опасни отпадъци се предават на лицензиран оператор въз основа на сключен договор след направена предварителна заявка към еколога.

Опасните отпадъци описани в Таблица 32, които са с произход от работната дейност на различни отдели и звена на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД се събират на определените за целта места до предаването им на лицензиран оператор. Всички операции по организиране управлението на опасни отпадъци образувани от „БМФ Порт Бургас“



ЕАД се осигуряват от дружеството. Отговорни лица за спазването на горните изисквания са ръководителите на отделните звена/площадки.

Специфични изисквания към събирането и подготовката за предаване на определени видове опасни отпадъци:

Флуоресцентни тръби и други отпадъци, съдържащи живак с код 20.01.21\*

Луминесцентните лампи се събират в определения за тази цел подходящ съд, в който има поставена сярра (минимум 2 грама на всеки килограм събрани флуоресцентни тръби). Наличието на сярра в съда не допуска разпиляване на живак и замърсяване на околната среда. Луминесцентните лампи се събират и окомплектоват по следния начин осигуряващ безопасен транспорт и товаро-разтоварни работи:

Старите луминесцентни лампи, които са здрави задължително да се поставят в индивидуалните им опаковки (картонени опаковки освободени от новите).

При липса на индивидуални картонени опаковки за всяка една луминесцентна лампа те следва да се събират на снопчета по 5-6 броя като се хващат в двата края на снопчето е хартиено тиксо и/или се поставят в оригиналните им картонени кутии.

Счупени луминесцентни лампи се събират отделно в здрава картонена кутия.

*Отговорни лица за спазване на изискванията:* Главен енергетик

Маслени филтри с код 16.01.07\*

За осигуряване на безопасен транспорт и товаро-разтоварни работи на горечитираните отпадъци се събират в съдове - варели, които са здрави и не са препълнени. Не се допуска разпиляване, нренълване, разливане на отпадъка, както и смесване на опасни и неопасни отпадъци.

При запълване обема на съдовете за съхранение на горечитирания отпадък се уведомява еколога, който от своя страна подава заявка до лицензираната фирма с която „БМФ Порт Бургас“ ЕАД има сключен договор за приемане и транспорт на отпадъка. Отпадъка се подготвя за предаване и транспортиране, като образуваното количество се изтегля с опаковката след изцеждане от страна на лицензираната фирма.

Отговорни лица за спазване изискванията; *Главен механик / Техник, механик - група сред.*

Подаването на заявка и етикетването на съда с код и наименование на отпадъка в него, данни за № на договор, по който се предава, изпращач и получател, се извършва от еколога. Товаренето на подготвения за транспортиране отпадък се извършва от служители в отдела при чиято дейност е образуван и съхраняван отпадъка.

Други хидравлични и моторни масла с код 13 01 013\* и 13 02 08\*

Всички видове отработени масла се събират разделно на местата където се образуват. Ремонтните работилници и халета са местата, на които се образуват отработени масла на територията на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД. Съдовете, които се използват за събиране и съхранение на образуваните отпадъци до тяхното предаване на лицензиран оператор са метални контейнери (варел) 200-220 литра, в които е пристигнало съответното масло, като продукт. Металните варели с отработени масла са отделени от останалите, като местоположението им е обозначено с табела или надпис.

*Отговорни лица за спазване изискванията:* Главен механик / Техник, механик - група сред.

Всички контрагенти - външни организации, наематели, ползватели и други компании извършващи услуги и дейности на територията на Пристанищен терминал „Бургас Запад“ са длъжни стриктно да спазват вътрешните правила и документи на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД за управление на отпадъците и опазването на околната среда.

Преди да започне дейност всяка външна компания е длъжна да предостави за съгласуване на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД следните документи:

- списък с кода, наименованието и очакваните седмични количества за всеки отпадък, който ще се образува през периода на работа;
- списък с вида, броя и очакваното местоположение на необходимите контейнери за отпадъци;
- план за управление на отпадъците и опазване на околната среда (*когато това е приложимо*).

Преди да започне дейност всяка външна компания е длъжна да се запознае с всички относими към дейността ѝ вътрешни документи по околна среда на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД

След като бъде разгледан предоставеният списък с очакваните количества генерирани отпадъци, екологът на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД предприема всички необходими действия за осъществяване на контакт между компанията и одобрен лицензиран оператор, който да организира събирането, правилно съхранение до предаване за транспортиране с цел оползотворяване или обезвреждане на генерираните отпадъци, като спазват действащото законодателство.

Поради специфичния статут и пропускателния режим е задължително всяка компания работеща на територията на пристанището предварително да съгласува с Еколога на „БМФ Порт Бургас“ ЕАД всички въпроси свързани с организацията и

управлението на отпадъци генерирани от нейната дейност, както и допустимите - лицензирани оператори за извършване на дейности по събиране, транспортиране и последващо третиране на отпадъци от територията на пристанището.

Сключването на директен договор с предварително одобрен от „БМФ Порт Бургас“ ЕАД лицензиран оператор е ангажимент на външната компания. Такъв договор трябва да бъде представен най-късно до седмица след започване на работа на територията на пристанището.

При предоставянето за ползване на открити и/или закрити площи за различни видове дейности, при които се образуват отпадъци „БМФ Порт Бургас“ ЕАД има отговорността да заложи в договора, коя страна ще бъде ангажирана с управлението на отпадъците. Копие на частта от договорите регламентиращи отговорностите на страните за управлението на генерираните отпадъци трябва да бъде предоставяно на Еколога с цел последващ контрол.

Отпадъци с кодове, за които „БМФ Порт Бургас“ ЕАД има работеща система за събиране са подробно описани в *Таблица 31* и *Таблица 32*, като към тях могат да се включват или изключват отпадъци съгласно извършваните дейности и тяхното генериране.

Отпадъците, образуващи се на площадки и/или в обекти на външни компании се третират съгласно нормативните изисквания и установения ред в пристанището за съответния вид отпадък. Ако в договора липсват ангажименти свързани с управлението на отпадъците, задължително се подписва нов договор или анекс към вече съществуващия такъв, който да ясно да регулира правата и задълженията на двете страни свързани с управлението на отпадъците.

Забранено е замърсяване, разпиляване или изоставяне на отпадъци на територията на пристанищния терминал, всички образувани такива своевременно се почистват за сметка на причинителя им.

Пристанището предлага възможност на всички клиенти за събиране, транспортиране и последващо третиране на всички видове отпадъци — резултат от корабоплавателната дейност докато корабът се намира на кея. Тези дейности се извършват от компании притежаващи необходимите лицензи, разрешителни и др. свързани с извършване на дейности с отпадъци на територията на пристанището.

В изпълнение на изискванията на Закона за управление на отпадъците „БМФ Порт Бургас“ ЕАД, като предприятие, при чиято дейност се образуват отпадъци има сключени

договори с компании, притежаващи разрешение, комплексно разрешително или регистрационен документ по чл. 35 за съответната дейност и площадка за отпадъци със съответния код съгласно наредбата по чл. 3 за класификация на отпадъците.

## 2.4 Вертикална планировка и настилки

Пристанищен терминал Бургас Запад е изградено и действащо пристанище и на неговата територията има изградена вертикална планировка с необходимите настилки и вътрешни пътища за пълноценно осъществяване на своята дейност.

Вертикалната планировка на Терминала е съобразена с котата на ръба на изградените кейови стени, подкранови пътища, Ж.П. подходи. Съществуващата вертикална планировка е съобразена и с оформените открити складови площадки и пътни подходи.

След предоставяне на концесия са направени множество корекции и ремонти на съществуващите покрития, съобразени с допустимите наклони за отводняване и движение на транспортната механизация. Използвани са максимално съществуващите отводнителни съоръжения, като са добавени и нови такива.

При актуализацията на Генералния план се оформят нови претоварни и складови зони за различни товари с различно натоварване. Вертикалната планировка също трябва да бъде съобразена със специфичните изисквания на пристанищната площадка и на техническата инфраструктура. Тъй като терена на прилежащата територия е изключително равнинен ще се разчита преди всичко на напречните наклони на улиците, на линейни отоци и на дъждовната канализация, подробното разработване на които ще се извърши в етапа на инвестиционното проектиране.

С реализацията на инвестиционните инициативи за всеки от предвидените обособени подобекти ще се разработи и подходящ проект за вертикалната планировка и настилките. При проектирането ще се вземат предвид особеностите на пристанищните оперативни и складови зони.

Инвестиционните проекти по част: Вертикалната планировка следва да съдържат теренно ситуационна снимка с основно сечение на хоризонталите 1 м и допълнително през 0.5 м, отразяващи взаимното ситуационно и височинно разположение на обектите в момента на заснемане.

Вертикалната планировка обхваща, разрешава и установява:



Проектните равнини на партерния и сутеренен етаж на съществуващите и ново проектирани сгради, проектните наклони и коти на ъглите, входните стъпала, на всички благоустройствени и архитектурни съоръжения, като алеи, площадки, залесени площи, подпорни стени и др.

Начините и местата за отвеждане на повърхностните води извън вътрешно кварталните пространства.

Настилките ще отговарят на необходимата товароносимост, съобразена със теглата на складираните товари и обработващите машини и автомобилите.

На практика цялата открита пристанищна територия (без закритите складове, сгради, обекти от инженерната инфраструктура, като трафопостове и др.), ще представлява пристанищна площадка, по която чрез хоризонтална маркировка се определят зони и пътни проходи според нуждите на реалната оперативна обстановка. Хоризонталната маркировка ще се дублира, както в много европейски пристанища (Барселона, Генуа, Марсилия, Триест) чрез подвижни модулни елементи.

С бъдещите инвестиционни проекти ще се проектират и зелени площи с по-голямо разнообразие от видове, като се обърне значително внимание и на естетическата стойност на видовете, за постигането на една комфортна за обитаване среда. Предвижда се създаване на изолационни ивици, пояси и масиви.

## 2.5 Част: "Хидротехническа"

### 2.5.1 Съществуващи стационарни и/или плаващи хидротехнически пристанищни съоръжения

Пристанищен терминал Бургас-Запад разполага със 1 128 м кей, на който са обособени 6 корабни места: № № 21, 22, 23, 24, 25 и корабно място № 15.

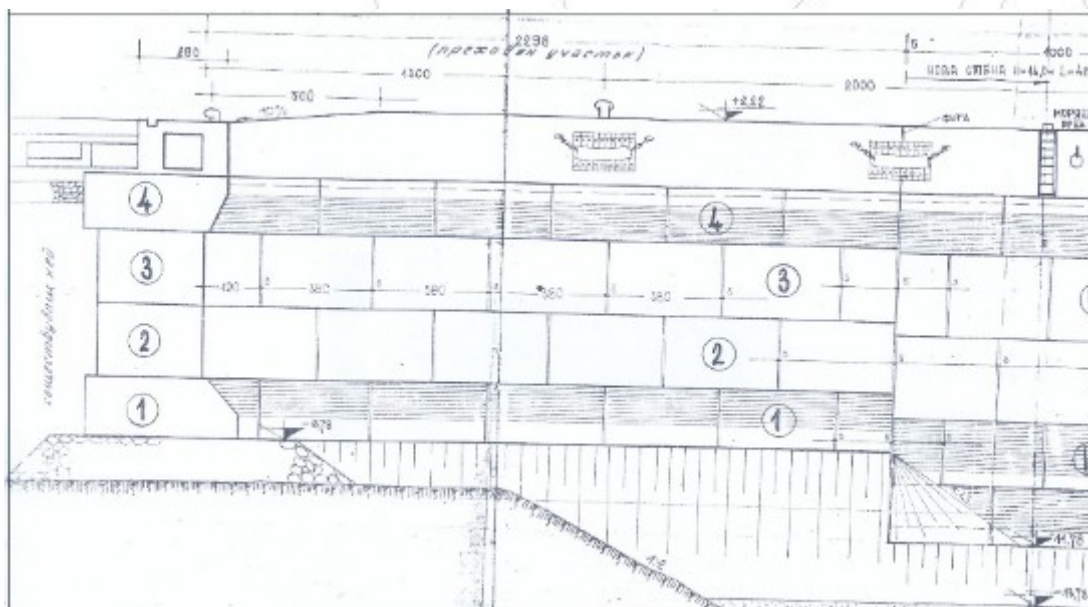
В момента съществуващите стационарни хидротехнически пристанищни съоръжения в района на пристанищен терминал Бургас - Запад са следните:

- **Корабно място № 21**

Построено е през 1971 г. Конструкцията му се състои от четири реда 100-тонни бетонови блокове, фундаментирани върху основна заскалявка върху твърди глини.

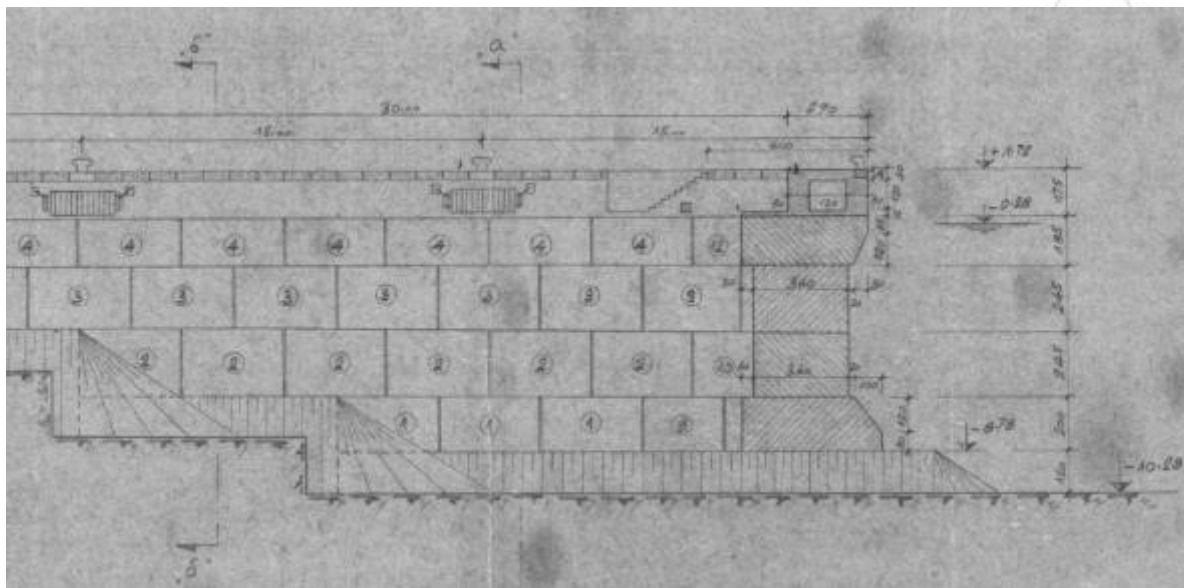
- Дължината му е 280 м.
- Дълбочина на басейна пред кейовата стена - 8,68 м.
- Допустимото газене на корабите е 6,50 м. 8.40 м.
- Състоянието на к. стена - стабилно, без деформации, общо улягане.

Проектната дълбочина до горен ръб заскалявка е на кота -8,78 / по Б.С. / .



**Фигура 10: Напречен разрез през кей на 21-во в близост до 22-ро корабно**

**МЯСТО**

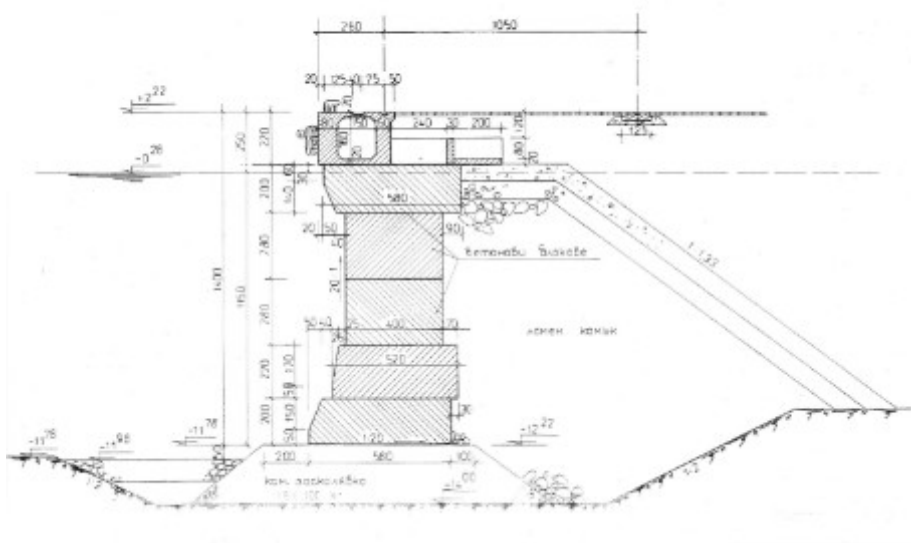


Фигура 11: Изглед от Запад на кея на 21-во к.м. и чупката по канала

- **Корабни места №№ 22, 23 и 24**

Корабни места №№ 22, 23 и 24 са разположени на обща кейова стена, която е построена през 1982 г. и е с дължина 560 м. Конструкцията се състои от 5 реда 100-тонни бетонови блокове, фундаментирани върху заскалявка върху кафяви глини с локални лещи от тини с мощност до 2 м. и пясък върху тях.

Напречен разрез през кейовата стена (к.м. №№ 22, 23 и 24)



Фигура 12: Напречен разрез през кея на 22-ро до 24-то корабно място

Дълбочината пред кея е 11,78 м.

Корабно място № 22 е с дължина 200 м, като допустимото газене на корабите е 10,30 м.

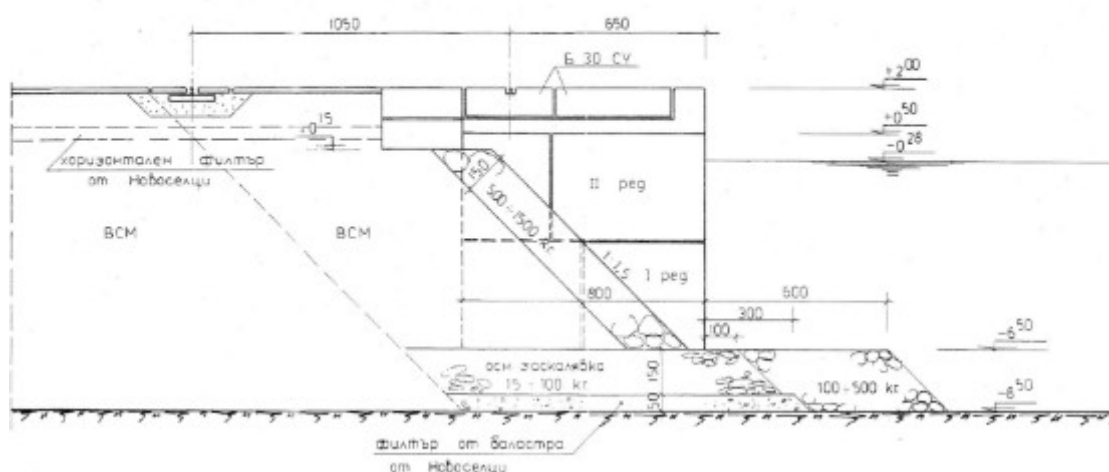
Корабно място № 23 е с дължина 165м, като допустимото газене на корабите е 11,00 м.

Корабно място № 24 е с дължина 195 м, като допустимото газене на корабите е 11,00 м.

- **Корабно място № 25**

Построено е през 1992 г. Дължината му е 118 м. Конструкцията му е насипен тип и пали от „Н” блокове, разположени през 10 м. Фундирането е върху заскалявка и твърди глини.

**Напречен разрез през кея на 25-то корабно място**



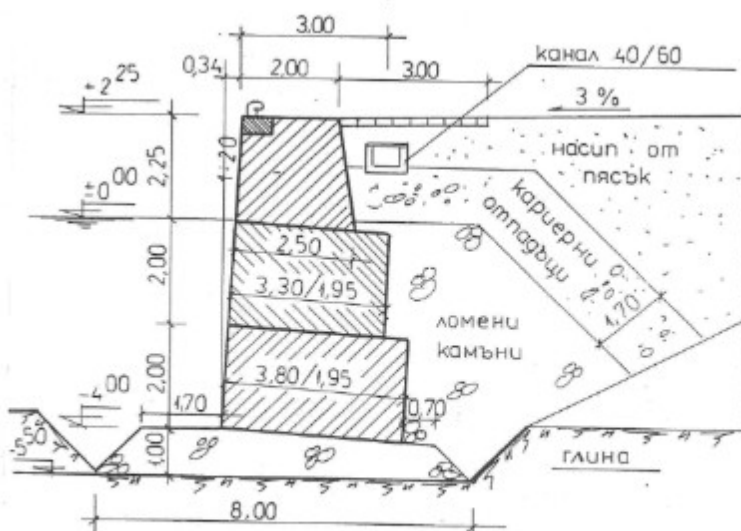
**Фигура 13: Напречен разрез през кея на 25-то корабно място**

Състоянието му е добро. Дълбочината пред кея е 6,50 м.

- **Корабно място № 15:**

Дължината на това корабно място е приблизително 170 метра, включително челото и двете му страни. Конструкцията му се състои от бут-бетонни блокове. Състоянието му е добро, тъй като там няма експлоатационни натоварвания. Дълбочината пред кея е 4,28 м.





Котите са по черноморска система

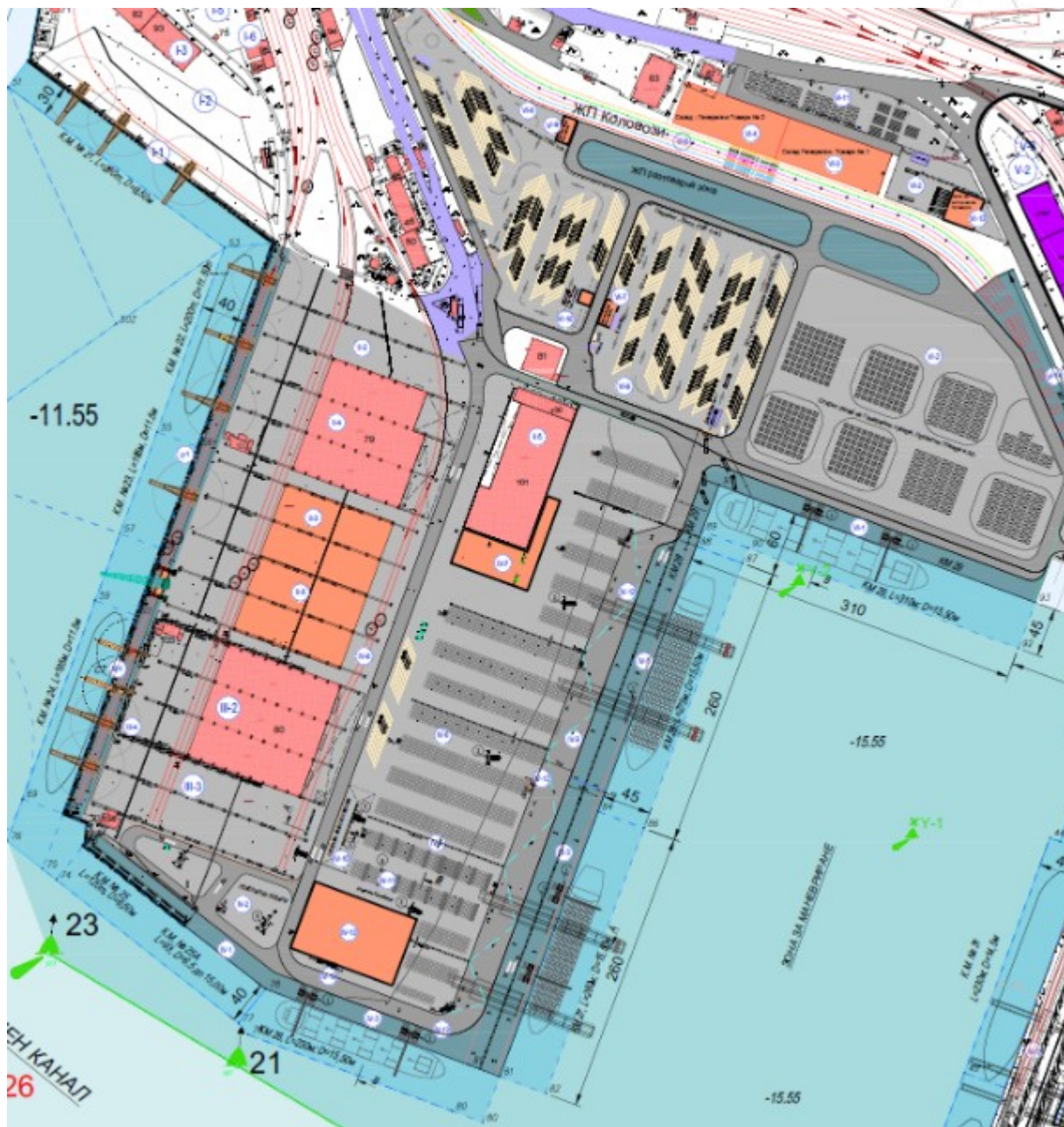
Фигура 14: Напречен разрез през кея на 15-то корабно място

## 2.5.2 Предвидени стационарни и/или плаващи хидротехнически пристанищни съоръжения

В съответствие с решенията на настоящия генерален план освен гореописаните съществуващи стационарни хидротехнически пристанищни съоръжения в района пристанищен терминал Бургас - Запад се предвижда да се обособят нови Корабни места, както следва (включително корабните места съгласувани с предишното изменение на генералния план) :

- 1) Корабно място № 25А - южен кей
- 2) Корабно място № 26 - южен кей
- 3) Корабно място № 27 - източен кей;
- 4) Корабно място № 28 - -източен кей.
- 5) Корабно място № 29 - източен кей.

На следващата фигура е показана схема на разположението на предлаганите нови корабни места на пристанищен терминал Бургас Запад (включително корабните места съгласувани с предишното изменение на генералния план) .



Фигура 15: План на терминал Бургас Запад – нови КМ № 25А, 26, 27, 28 и 29

### 1) Корабно място № 25А – южен кей

Новото Корабно Място (КМ) 25А е продължение на КМ 25. Предвижда се дълбочината пред кея да варира от -6,50 до -15,00м за да служи като преход от съществуващото КМ 25 към ново дълбоководно КМ 26. Проектът предвижда:

- **Кейова стена:** Дължина  $L=93\text{m}$ , Дълбочина  $D=6.50\text{m}$  ;
- **Разчетеният кораб:** дължина  $L=80\text{m}$ , Ширина  $B=20\text{m}$ , Газене  $D=6.0\text{m}$ ;
- **Предназначение / товари:** генерални товари и контейнери

## **2) Корабно място № 26 – южен кей**

Новото Корабно Място 26 е предвидено като дълбоководно на южната страна на терминал Бургас Запад. Това корабно място ще е подходящо за траншипмънт от съседните кейови места и складови площи. КМ 26 се планира със следните предварителни параметри:

- **Кейова стена:** Дължина  $L=230$  м, Дълбочина  $D=15.5$  м
- **Разчетен кораб:** 40 000 DWT, Дължина  $L=210$ м, Ширина  $B=40$ м, Газене  $D=14$ м
- **Предназначение / товари:** генерални товари и контейнери

## **3) Корабно място № 27 – източен кей**

Новото Корабно Място 27 е предвидено като дълбоководно на източната страна на терминал Бургас Запад. КМ 27 се планира със следните предварителни параметри:

- **Кейова стена:** Дължина  $L=260\text{m} + 30$  м под ъгъл  $90^\circ$ , Дълбочина  $D=15.5$  м
- **Разчетен кораб:** 80 000 DWT, Дължина  $L=260\text{m}$  m ( $295\text{m}$  при частично използване на КМ 28), Ширина  $B=40$ м, Газене  $D=14.50$ м
- **Предназначение / товари:** генерални товари и контейнери

## **4) Корабно място № 28 – източен кей**

Новото Корабно Място 28 е предвидено като дълбоководно на източната страна на терминал Бургас Запад. КМ 28 се планира със следните предварителни параметри:

- **Кейова стена:** Дължина  $L=260\text{m}$ , Дълбочина  $D=15.5$  m
- **Разчетен кораб:** 80 000 DWT, Дължина  $L=260\text{m}$  ( $295\text{m}$  при частично използване на КМ 27), Ширина  $B=40$  м, Газене  $D=14.50$  м
- **Предназначение / товари:** генерални товари и контейнери

## **5) Корабно място № 29**

Новото Корабно Място 29 е предвидено като дълбоководно и се намира между терминал Бургас Запад и КМ 30 на терминал Бургас Изток-2. КМ 29 се планира със следните предварителни параметри:

- **Кейова стена:** Дължина  $L=310\text{m} + 60\text{m}$  под  $90^\circ$  към КМ 28, Дълбочина  $D=15.5$  m



- **Разчетен кораб:** 80000 DWT, Дължина L=260м, Ширина В=40м, Газене D=14.5м
- **Предназначение / товари:** генерални товари и контейнери и Ро-Ро

- **Кейови стени:**

В съответствие с дълбочината пред кея и с функционалните изисквания на кейовите места на базата на опита от подобни проекти се е предвиждат два типа кейови стени като най подходящи варианти терминал Бургас Запад. Двата предвидени варианта са:

- Кесонна кейова стена (кесон от стоманобетон)
- Комбинирана стена (цилиндрични пилоти в комбинация с шпунт с анкерна стена)

- **Кесонна кейова стена (кесон от стоманобетон)**

Кесонните конструкции основно представляват големи кухи клетъчни елементи от армиран бетон, които се изграждат или в (построен за целта) стапел, строителен док или върху плаващ док/понтон.

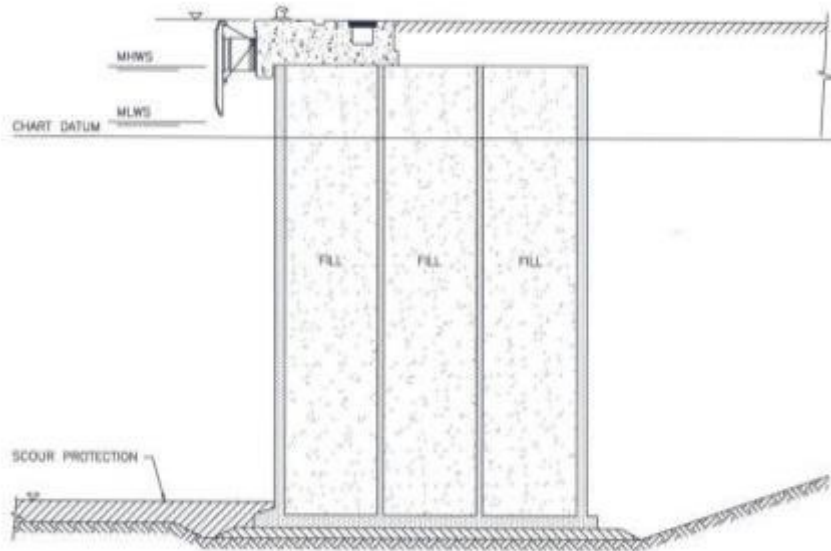
След като бъдат пуснати във водата или чрез заливане на дока или чрез повдигането им до водата, те се транспортират (плавайки) до крайното местоположение, където се потапят върху твърд основен почвен слой (берма). След това кесоните се запълват с пясък или друг материал, който осигурява достатъчна маса, която да издържи хоризонталния натиск на насипа. Тъй като върха на кесона обикновено е над водата, след повдигането, "връхната конструкция" (надстройката) на кея може да бъде завършена "на сухо."

Кесоните обикновено се използват в ситуации с големи подпорни височини (от порядъка на 15-20m) и в "изложени" зони (участъци със значителни вълнения) където реалното време на разположение за строителство е ограничено.

Ширина на кесонното сечение е от порядъка на около > 10m до 18m

Типично напречно сечение на този вид конструкция на кейова стена е представено във фигурата по-долу.





**Фигура 16: Типично напречно сечение на кесонна конструкция**

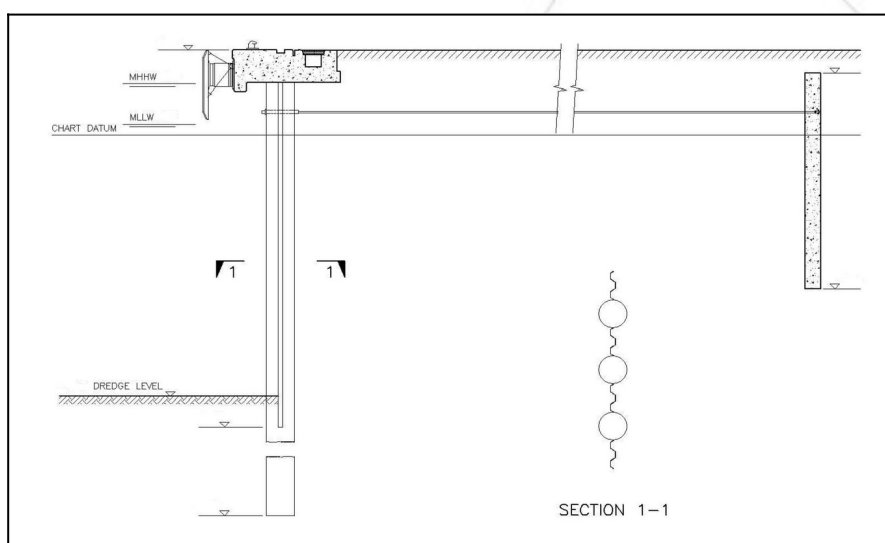
Основните строителни работи свързани с изграждането на кесонна кейова стена предвидени за този проект са както следва:

1. Изграждане на кесонна конструкция от стоманобетон на стапел в корабостроителница
2. Изкоп и изнасяне на съществуващата заскалявка от южната и източна част на терминал Бургас Запад.
3. Драгиране на траншея за каменна основа на кесона на кейовата линия
4. Запълване и уплътняване на траншеята с слоеве от трошен камък
5. Пускане на вода, провлачване и потапяне на място на готов кесон
6. Запълване на кесона с пясък
7. Насип зад кесона с трошен камък (или сортиран материал) зад кесона
8. Строителство на стоманобетонна надстройка над кесона (вкл. инсталиране на боларди и фендери)
9. Инженерни мрежи и допълнителни съоръжения (подкранови и/или ЖП релси и др.)
10. Настилка зад настройката и тиловата част

○ **Кобминирана кейова стена (цилиндрични пилоти в комбинация с шпунт с анкерна стена)**

Типичната конструкция на комбинирана стена се състои от стоманени цилиндрични пилоти с 2-3 шпунта между тях. Комбинираната стена е сравнима със шпунтова конструкция, с предимството, че тя може да поддържа по-големи натоварвания и подпорни височини, тъй като е много по-стегната благодарение на цилиндричните шпунтови спойки, и може да действа като основа напр., на релси за кранове.

Типично напречно сечение на този вид кейова стена е представена на следващата фигура.



Фигура 17: Типично напречно сечение на комбинирана стена

Ключовите елементи са сравними с тези, описани по-горе за шпунтовата стена, като трябва да се отбележи, че вместо вибрации обикновено се изисква набиване на стоманените тръби.

Елементите на комбинираната кейова стена са:

- **Основна предна стена от цилиндрични пилоти и шпунтове:** монтажът на пилотите е чрез набиване а на шпунтовете чрез вибрации. Предвижда се набиването да се извърши от морско оборудване (понтон или баржа)
- **Анкерни пръти и анкерна стена:** Това са два жизненоважни елемента при проектирането, тъй като при ситуации със значими подпорни височини, основната предна стена не е достатъчно устойчива на натоварването което предполага, че те трябва да бъдат свързани с друга (най-често по-къса) стена на достатъчно отстояние от основната стена. С типични дължини на анкерните пръти от 20-30 –

40 м и с отстояние между тях от 2-3м. Тези елементи могат да предизвикат (значителни) усложнения при бъдещи строителни дейности зад стената, особено поставяне на пилоти за кранове, сгради и други конструкции, тъй като те ще трябва да се поставят между мрежата от анкерни пръти. Като алтернатива на анкерната стена, могат да се използват така наречените замонолитени анкери, което може да доведе до по-малко *"пространствено разпределение"* откъм задната част на стената.

Основните строителни работи свързани с изграждането на комбинирани кейови стени предвидени за този проект са както следва:

1. Изкоп и изнасяне на съществуващата заскалявка от южната и източна част на терминал Бургас Запад.
2. Набиване на пилотите и шпунтовете на основната предна стена
3. Частично запълване с пясък (или др. материал) зад основната стена.
4. Инсталиране на анкерни пръти и анкерна стена:
5. Насип и уплътняване с пясък (или др. материал) зад основната стена до ниво под настилка.
6. Строителство на стоманобетонна надстройка над кесона (вкл. инсталиране на боларди и фендери)
7. Инженерни мрежи и допълнителни съоръжения (подкранови и/или ЖП релси и др.)
8. Настилка зад настройката и тиловата част
9. Драгиране пред кея до проектна дълбочина

### **2.5.3 Методика за определяне на параметрите (границы и проектни дълбочини) на оперативната акватория**

Съгласно §2, т. 29 от ДР на ЗМПВВПРБ „Акватория на пристанище“ е прилежащата на пристанищната територия водна площ с естествени или създадени в резултат на човешка дейност условия за защита от вълни и затлачване, която притежава нужните площ и дълбочина за безопасно подхождане, маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб за съответното пристанище или пристанищен терминал. Акваторията на пристанището включва: зона за подхождане, зона за маневриране на корабите и оперативна акватория.

В съответствие с чл. 16, ал. 4 от Наредба № 10 от 2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт (обн. ДВ, бр. 32 от 2014 г.), „За основа на изчисленията относно параметрите на хидротехническите пристанищни съоръжения за приставане на кораби и на пристанищната акватория и отделните зони в нея се вземат данните за най-големия разчетен кораб“.

Съгласно горепосочените данни максималните оразмерителни кораби за корабните места са със следните характеристики:

**Таблица 33: Оперативна Акватория и Разчетни Кораби на терминал Бургас Запад**

№ Корабно Място	Разчетен Кораб				Оперативна Акватория		
	DWT	Дължина, м	Ширина, м	Газене, м	Дължина, м	Ширина, м	Дълбочина, м
№ 21	10 000	128	19.5	7.5	280	30	-8.50
№ 22	25 000	176	26.7	10.5	200	40	-11.50
№ 23	30 000	180	30.2	10.9	165	40	-11.50
№ 24	30 000	180	30	10.9	195	40	-11.50
**	60 000	200	32.2	12.50	260	40	-13.5
№ 25	5 000	100	20	5.5	120	40	-6.5
№ 25A	5 000	100	20	6.0	93	40	-6.5 ÷ -15.5
№ 26	40 000	210	32.2	14.5	230	45	-15.50
№ 27	80 000	260	32.2	14.5	260	45	-15.50
№ 28	80 000	260	32.2	14.5	260	45	-15.50
№ 29	80 000	260	32.2	14.5	310	45	-15.50

\*Разчетните кораби са определени по максимално газене – и ако са по-дълги от корабното място и могат за заемат част от съседните когато те са в една линия.

\*\*параметри след удълбочаване

Общите площи на оперативната акваториуя, зоната за маневриране и подхождане са дадени в следващата таблица:

Площ Акватория		Площ м <sup>2</sup>
1	Оперативна Акватория:	90,335
2	Зона за Маневриране	433,133
3	Зона за Подхождане (п. канал)	1,179,280
<b>ОБЩО:</b>		<b>1,702,748</b>



### 2.5.3.1 Оперативна акватория

Съгласно § 2. т. 46. От Допълнителните разпоредби на ЗМПВВППРБ "Оперативна акватория" е част от пристанищната акватория, прилежаща на съответната кейова стена или друго хидротехническо съоръжение за приставане на кораби и притежаваща нужните площ и дълбочина за безопасно маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб.

За размерите на оперативната акватория съществено влияние оказва конфигурацията на кейовия фронт.

В съответствие с чл. 16, ал. 4, т. 2. от Наредба № 10 от 2014 г., при предвидено приставане на кораб на борд на стационарно хидротехническо пристанищно съоръжение ширината на оперативната акватория на съответния пристанищен терминал не може да надхвърля 1,5 пъти ширината на най-големия разчетен кораб за терминала при морските пристанища за обществен транспорт.

Размерите на оперативната акватория се определят от условията за обезпечаване безопасност и удобства за подхождане и отход при швартови операции и обслужване на разчетните типове кораби с отчитане възможностите за нейното развитие за приемане на кораби от перспективни типове.

#### **Оперативна акватория на Корабно място № 21**

Дължината на оперативната акватория е определена от дължината на корабното място и е 280м.

В съответствие с изискванията на Разпореждане №1/05.07.2018 г. на изпълнителния директор на Дирекция "МА"-Бургас, корабите които ще се обработват на 21-во корабно място ще застават на кея на десен борд.

В съответствие с чл. 16, ал. 4, т. 2. от Наредба № 10, широчината на оперативната акватория е:

$$W(oa) \leq 1.5 \times W_{\max} \leq 1.5 \times 24 = 35 \text{ м. Приета широчина е } 30 \text{ м}$$

#### **Оперативна акватория на Корабни места № № 22, 23 и 24**

Корабни места № № 22, 23 и 24 са разположени на обща кейова стена с дължина м и проектна дълбочина -11,78 м. (БС).

В съответствие с изискванията на нормативните документи и заложената технология корабите, които ще се обработват на тези корабни места, ще застават на кея

на десен или ляв борд (зависи от това дали се разтоварват или товарят с цел при ползването на обръщателния кръг те да не бъдат натоварени).

В съответствие с чл. 16, ал. 4, т. 2. от Наредба № 10, широчината на оперативната акватория е:

$$V(oa) \leq 1.5 \times V_{\text{макс}} \leq 1.5 \times 26,7 = 40 \text{ м.}$$

Дължината на оперативната акватория е 614 м, която включва общата дължина на кея 560 м и още 54м до южната граница на оперативната акватория на 25-то корабно място.

### **Оперативна акватория на Корабни места № № 25, 25А и 26**

Корабни места № № 25, 25А и 26 са разположени на общ кейов фронт.

В съответствие с чл. 16, ал. 4, т. 2. от Наредба № 10, широчината на оперативната акватория на съответния пристанищен терминал (в случая кейовия фронт) не може, при предвидено приставане на кораб на борд на стационарно хидротехническо пристанищно съоръжение, да надхвърля— 1,5 пъти ширината на най-големия разчетен кораб. Широчината на най-големия разчетен кораб за новопредвиденото 26-то корабно място е 40 м, поради което широчината на оперативната акватория в този участък е следната:

$$V(oa) \leq 1.5 \times V_{\text{макс}} \leq 1.5 \times 30 = 45 \text{ м.}$$

Широчината на оперативната акватория пред фронта на корабни места с № 25 и № 25А е 40 м, като тя е определена от специфичните технически особености на кейовия фронт и връзки със съседните оперетивни акватории на 26-то и 24-то корабни места.

### **Оперативна акватория на Корабни места № № 27 и 28**

Корабни места № № 27 и 28 ще бъдат разположени на предвидената нова источна кейова стена на терминала.

Дължината на оперативната акватория е 560 м и включва дължината на кейовия фронт на двете корабни места увеличена с широчитната на оперативната акватория пред 26-то корабно място.

В съответствие със заложената технология, корабите които ще се обработват на тези корабни места ще застават на кея на десен или ляв борд (зависи от това дали се разтоварват или товарят с цел при ползването на обръщателния кръг те да не бъдат натоварени).

Съгласно чл. 16, ал. 4, т. 2. от Наредба № 10, широчината на оперативната акватория е:

$V(oa) \leq 1.5x V_{\max} \leq 1.5 \times 32 = 48 \text{ м.}$  . Приета ширина е 45м

### **Оперативна акватория на Корабни места № № 29 и 29А**

Корабни места № № 29 и 29А ще бъдат разположени на предвидената нова источна кейова стена на терминала.

Съгласно чл. 16, ал. 4, т. 2. от Наредба № 10, широчината на оперативната акватория е:  $V(oa) \leq 1.5x V_{\max} \leq 1.5 \times 32 = 48 \text{ м.}$  Приета ширина е 45м.

## **2.5.4 Зона за маневриране към оперативната акватория**

### **2.5.4.1 Зона за подход и маневриране към Корабни места № 21, 22, 23 и 24**

Подходът на корабите от корабната стоянка на Бургас ще преминава цялата дължина на плавателния канал в края на който, площта и техническите параметри на общата акватория между Западната кейова стена на пристанищен терминал Бургас-Запад и кейовата стена на КРЗ позволяват вписване на обръщател с диаметър 350 м и дълбочина – 11,50м. С този проект за генерален план се предвижда удълбочаване на зоната пред КМ 24 и част от КМ 23 с обща дължина от 260м до -13.50м

Зоната за маневриране към Корабни места № № 22, 23 и 24 която е с дълбочина 11,50 м, е ограничена от Запад с линия, която в южния край на кейовата стена на 24-то корабно място е на отстояние 340 м, а северния и край е на разстояние 140 м от кейовата стена на 21-во и на 136,30 м. от кейовата стена на 22-ро корабно място.

Зоната за маневриране към Корабно място № 21, която е с дълбочина 8,50 м, е ограничена от юго-запад от линия свързваща Западната точка на оперативната акватория и северната точка на гореописаната граница на зоната за маневриране пред 22-ро корабно място.

### **2.5.4.2 Зона за подход и маневриране към Корабни места № 25, 25А и 26**

Кейовата стена на №№ 25, 25А и 26 представлява южната крайбрежна граница на територията на пристанище „Бургас-Запад“, покрай която на около 100 метра е северната граница на подходният плавателен канал.

Подходът към корабното място ще се осъществява директно чрез отклонение от плавателния канал.

По отношение на определяне параметрите на **зоната за маневриране**, съгласно „Нормы технологического проектирования морских портов РД 31.3.05-97 (Москва 1998 год.)“, минималната широчина на водната площ за маневриране и приставане на корабните места, се определя в зависимост от дължината на басейна размерите на корабите, и от разположението на кейовете (едностранно или двустранно).

При едностранно разположение на корабните места в едно пристанище, широчината на маневрената зона, в която се ползва буксир и не се предвижда напълно зъвъртане на корабите се определя по формулата:

$$B = 2B_c + L_b, \text{ където:}$$

- $B_c$  – ширина на расчетния кораб, м;
- $L_b$  – Сумарна дължина на буксирния кораб и хоризонталната проекция на буксировъчното въже, м.

За кораби с Dwt над 60 хил. т. нормативно е определено  $L_b = 90\text{м}$ .

Тогава за к.м 26 широчината на маневрената зона е:

$$B = 2 \times 40 + 90 = 170 \text{ м.}$$

Тъй като определената по методиката от цитираните по-горе Норми широчина на водната площ за маневриране и приставане на корабните места включва, както зоната за маневрената, така и оперативната акватория по смисъла на наредба № 10 от 2014 г., то следва, че широчината на маневрената акватория не трябва да бъде по-малка от:  $170 \text{ м} - 60 \text{ м.} = 110 \text{ м}$ .

Разстоянието от оперативната акватория до северната граница на плавателния канал е от 55 до 15 м, поради което маневрирането на максималния разчетен кораб към/от 26-то корабно място ще ползва и част от плавателния канал, който е с широчина средно 208 м. Поради това следва необходимостта, подходният плавателен канал в зоната пред 26-то корабно място да бъде удълбочен на -15,50м.

#### **2.5.4.3 Зона за подход и маневриране към Корабни места №№ 27, 28 и 29**

Съгласно настоящия проект, Корабни места №№ 27, 28 и 29 са разположени на Западната граница на акваторията образувана между Западната крайбрежна граница на Терминал 2А и източната крайбрежна граница на територията на Бургас-Запад. Част от нея е разположена зоната за маневриране на 30-то, 31-во и 32-ро корабни места, която от Западната страна е обозначена с ограничителни буйове № Y1, № Y2 и № Y3.



Северната граница на зоната за маневриране на трите корабни места е корабно място № 29,.

Източната граница представлява линията определена от корабни места 30, 31 и 32. .

Южната граница е подходния навигационен канал.

Така обособена тя ще се обедини със съществуващата зона за маневриране към 31-во и 32-ро корабни места. Поради това, с цел по удобно маневриране, както към корабни места № № 27, 28 и 29, така и към 30-то, 31-во и 32-ро корабни места, ограничителните буйове № Y1, Y2 и № Y3 следва да бъдат премахнати.

По този начин, както и след удълбочаване на подходния плавателен канал в зоната пред 26-то корабно място, площта и техническите параметри на описаната по-горе обща акватория позволяват вписване на обръщател с диаметър 500 м.

### **2.5.5 Навигационно осигуряване на пристанищната акватория – плаващи и стационарни навигационни знаци и съоръжения**

Съгласно ЗМПВВПРБ „навигационно осигуряване на пристанищната акватория" е комплекс от наземни и плаващи навигационни знаци (светещи или несветещи, излъчващи или неизлъчващи радиосигнали), създаден с цел ориентирание на корабите при подходането или излизането им от пристанищата и за обозначаване на местата, представляващи навигационна опасност за корабоплаването.

Навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата се осъществява от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура", освен в случаите, в които това е възложено на Министерството на отбраната. Всички канални такси се събират от Държавно предприятие "Пристанищна Инфраструктура".

Навигационното осигуряване на акваторията ще е съобразено с предвиденото в парцеларния план и изискванията на „Международните правила за предпазване от сблъскване на море“, 1972 г., изменени с поправките съгласно Резолюция А.910(22) от 29 ноември 2001 г., в сила от 29 ноември 2003 г., и Резолюция А.1004(25) от 29 ноември 2007 г., в сила от 1 декември 2009 г. - за специализираните пристанищни обекти в акваторията на Черно море.

За навигационно осигуряване на необходимите условия за безопасно маневриране и приставане на корабите към предвидените нови кейови стени на пристанищен терминал

„Бургас-Запад“ се предвижда във всеки край да се поставят мигалки за обозначаването им, с което ще се осигури информиране на навлизащите в акваторията на пристанището кораби.

За обозначаване на северната граница на дълбоководната част от плавателния канал, която се предвижда да достигне до зоната пред 26-то корабно място, е необходимо изместване на зеления канален буй № 21 на Запад, както и допълнителен ограничителен буй между червен канален буй № 24 и буй № 26.

Координатите на точките на закотвяне на новопроектираните ограничителни буйове за обозначаване на края на дълбоководната част на подходния канал с кота – 15,50 (БС) са, както следват:

**Таблица 34: Координати на буйове 21 и 24**

Буй №	Координати BG-2005		Координати WGS-84	
	X (м)	Y (м)	N	E
Буй 21 (изместен) канален - зелен	661042,160	4706901,302	42° 28' 50.588"	27° 27' 31.932"
Буй 24а (нов) - ограничителен	660972,909	4706713,894	42° 28' 44.567"	27° 27' 28.710"

## 2.5.6 Навигационни условия в пристанищната акватория и отделните зони в нея

По отношение на акваториите на всички открити български морски пристанища се прилагат изискванията на издадените от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ „Задължителни правила за морските пристанища на Република България“ (в сила от 03.07.2009 г., - ДВ. бр.50 от 3 Юли 2009г., посл. изм. и доп. ДВ. бр. 57 от 27 юли 2012г.).

Организацията и управлението на маневрената дейност и дейността на участниците в съответната маневра - кораби, агенти, влекачи, пилотски катери, швартовчици, стифадори и др., се осъществяват от диспечера на пилотската станция под контрола на дежурния оператор на системата за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването.

В изпълнение на изискванията на „Задължителни правила за морските пристанища на Република България“ (в сила от 03.07.2009 г., издадени от Изпълнителна агенция "Морска администрация" - ДВ. бр.50 от 3 Юли 2009г., изм. ДВ. бр.55 от 19 Юли 2011г.), всички плавателните съдове пристигащи в пристанище Бургас осъществяват контакт с Пилотска станция - Бургас на УКВ канал 14; или на факс: +359 56 875797.

При подхождане към пристанищата и рейдовете капитаните са длъжни да се свържат с дежурния оператор в момента на навлизане в отговорния район.

Заявки за задължителен пилотаж се подават до пилотска станция от агента или капитана на кораба чрез оператора на „Системата за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването“ СУТ. Маневрената записка се подава на Трафик кулата или на имейл адрес: [vsltraffic\\_bs@bgports.bg](mailto:vsltraffic_bs@bgports.bg) и се предава от дежурния оператор на СУТ на дежурния диспечер Пилотска станция за изпълнение. (Разпореждане №1/05.07.2018 г. на изпълнителния директор на Дирекция ”МА”-Бургас)

Заявката предварително се съгласува с пристанищния оператор и буксирната компания и се подава в срокове, както следва:

а) за кораби с газене до 13,50 m - не по-късно от 2 h преди началото на маневрата или пристигането на кораба в подходна точка с координати Ш = 42°28'5С / Д = 27°32'0 И;

б) за кораби с газене, по-голямо от 13,50 m, или такива, за които Правило 11 (с) от гл. I на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. се отнася - не по-късно от 4 h преди началото на маневрата или пристигането на кораба в подходна точка с координати Ш = 42°29'0 С / Д = 27°39'0 И.

Пилотажът е задължителен както за въвеждане в пристанището, така и за заставане на котвена стоянка във външните рейдове на пристанището.

Външните рейдове, зони за котвени стоянки на плавателните съдове, посещаващи пристанищата и пристанищните терминали в района на действие на дирекция „Морска администрация – Бургас“ са посочени в „Задължителни правила за морските пристанища на Република България”, издадени от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ – Раздел III – **Котвени стоянки на пристанищата, които се намират в района на дирекция „Морска администрация – Бургас“.**

Корабите застават на котва след разрешение от дежурния оператор на системата за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването.

Подходният навигационен канал, обслужващ пристанищен район Бургас в т.ч. и корабните места на акваторията на пристанище „Бургас-Запад” е със следните проектни характеристики:

- Обща дължина на подходния навигационен канал 6450 м;
- Ширина на подходния навигационен канал – мин. 150 м;
- До акваторията на Терминал №2А:
  - Дължина 5150 м;

- Дълбочина 15,50 м;
- От акваторията на Терминал №2А до акваторията на пристанище „Запад“:
  - Дължина 1350 м;
  - Дълбочина 12,00.

Границите на подходния навигационен канал са маркирани с морски буйове, координатите на които са дадени в следващата таблица:

**Таблица 35: Координати на буйовете**

Координати на точките - Буйовете, Акватория и Маяци						
Име	BG-2005		WGS 84		забележка	
	№	X	Y	B		L
Буй 1	666543,651	4706304,525	42° 28' 27.050"	27° 31' 32.122"	Зелени канални буйове, подходен канал – Пристанищен район Бургас	
Буй 3	666102,024	4705970,641	42° 28' 16.574"	27° 31' 12.443"		
Буй 5	665509,086	4705951,206	42° 28' 16.403"	27° 30' 46.472"		
Буй 7	664599,663	4705940,058	42° 28' 16.741"	27° 30' 06.658"		
Буй 9	663700,504	4705919,187	42° 28' 16.753"	27° 29' 27.284"		
Буй 11	663313,948	4706353,088	42° 28' 31.107"	27° 29' 10.811"		Зелени канални, канал – Пристанище Бургас Изток-2 (КНТ)
Буй 13	662988,020	4706735,456	42° 28' 43.744"	27° 28' 56.938"		
Буй 15	662608,874	4706019,421	42° 28' 20.831"	27° 28' 39.609"		
Буй 17	662521,848	4706026,182	42° 28' 21.116"	27° 28' 35.807"		Зелени канални, Бургас Изток-2 „Терминал №2“
Буй 19	661804,365	4706402,193	42° 28' 33.842"	27° 28' 04.787"		
Буй 25	662460,563	4706058,300	42° 28' 22.203"	27° 28' 33.157"	Зелени ограничителни Източен Басейн Изток-2	
Буй 27	662580,345	4706699,709	42° 28' 42.895"	27° 28' 39.057"		
Буй 29	662637,663	4707000,618	42° 28' 52.602"	27° 28' 41.874"		
Буй 21	661042,160	4706901,302	42° 28' 50.588"	27° 27' 31.932"		
Буй 23	660869,442	4707004,310	42° 28' 54.055"	27° 27' 24.476"	Зелени канални, Бургас Запад	
Буй 2	666550,589	4705829,582	42° 28' 11.656"	27° 31' 31.927"		
Буй 4	666110,791	4705814,775	42° 28' 11.517"	27° 31' 12.664"	Червени, канални – Пристанище Изток-2 (КНТ)	
Буй 6	665505,880	4705805,034	42° 28' 11.669"	27° 30' 46.179"		
Буй 8	664612,088	4705792,061	42° 28' 11.937"	27° 30' 07.049"		
Буй 10	663702,965	4705769,515	42° 28' 11.902"	27° 29' 27.237"		
Буй 12	662807,453	4706540,217	42° 28' 37.555"	27° 28' 48.834"		
Буй 14	662712,915	4705744,962	42° 28' 11.860"	27° 28' 43.881"		
Буй 16	662441,439	4705874,197	42° 28' 16.253"	27° 28' 32.132"	Червени, канални – Пристанище Изток-2 „Терминал №2“	
Буй 18	661970,940	4706101,579	42° 28' 23.976"	27° 28' 11.772"		
Буй 20	661547,541	4706323,589	42° 28' 31.489"	27° 27' 53.466"		
Буй 22	661232,885	4706484,430	42° 28' 36.937"	27° 27' 39.857"		
Буй 24	661096,848	4706605,533	42° 28' 40.963"	27° 27' 34.025"	Червени, канални – Пристанище Бургас-Запад	
Буй 24а	660972,909	4706713,894	42° 28' 44.567"	27° 27' 28.710"		
Буй 26	660810,022	4706856,307	42° 28' 49.304"	27° 27' 21.725"		
Буй 28	660539,535	4707113,014	42° 28' 57.824"	27° 27' 10.144"	Оранжеви, Ограничителни Пристанище Изток-2 „Терминал №2	
Буй 30	662287,098	4707079,682	42° 28' 55.429"	27° 28' 26.609"		
Буй 31	662169,364	4706761,659	42° 28' 45.214"	27° 28' 21.131"		
Буй Y-4	662247,234	4706170,099	42° 28' 25.987"	27° 28' 23.935"		
Буй Y-5	662304,338	4706438,463	42° 28' 34.640"	27° 28' 26.708"		



Съгласно Наредба № 1 от 31.01.2001 г. за условията и реда за осъществяване на пилотска дейност в Република България (ДВ, бр. 12 от 9.02.2001 г.) обектът попада в пилотажен район Бургас, т.е. пилотажът ще бъде задължителен.

Редът за осъществяване на маневрената дейност се определя от директора на Дирекция "Морска администрация - Бургас".

Маневрирането на кораби в района на българските морски пристанища с тонаж, равен или по-голям от 1000 БТ, се извършва задължително с помощта на влекачи.

Броят на влекачите се определя съгласно Задължителните правила за пристанище Бургас и по препоръка на пилота.

### **Навигационни Правила в Пристанищен терминал Бургас-Запад:**

Дирекция "Морска администрация"- Бургас издава периодично Заповеди и Разпореждания, с които се регламентират дължините на корабните места и допустимото газене на корабите.

Маневрите по въвеждане и извеждане на кораби в пристанището се забраняват от дежурния оператор СУТ при:

- Сила на вятъра над 15 м/сек. или видимост под 300 м.;
- Сила на вятъра над 12 м/сек. за кораби с дължина над 180 м. под баласт и за влизащи кораби тип "Ро-Ро";
- Сила на вятъра над 8 м/сек. за кораби маневриращи за заставане или слизане от док и за кораби с главен двигател извън строя.

### **2.5.7 Необходимост от ползване на зоната за маневриране и на зоната за подхождане и от кораби, посещаващи други терминали на същото пристанище за обществен транспорт и/или други пристанища и обосновка на предлаганото решение**

Пристанищната акватория на пристанищен терминал „Бургас Запад“ е разположена в Западния басейн защитен от новия вълнолом.

В Западния басейн на пристанище Бургас са разположени още:

#### **1. Пристанищен терминал „Бургас Изток-2“ – терминал 2А от „Бургас Изток-2“ .**

Параметрите на *Пристанищен терминал „Бургас Изток-2“* са следните:

- Обща площ на пристанището - 419 468 кв.м. м<sup>2</sup>
- Общ брой на корабните места (капацитет) – 14;
- Обща дължина на корабните места - 1 606 м
- Максимална дълбочина пред корабните места до 15,50 м

На Пристанищен терминал „Бургас Изток-2“ се обработват кораби с генерални и насипни товари, контейнери и наливни товари. Количествата на обработените през последните години товари са над 3 350 хил. тона.

2. **"Порт България Уест"** - пристанище за обществен транспорт с регионално значение, специализирано в обработка на генерални и насипни товари течни товари (без нефтени), и Ро-Ро товари. То е разположено на територия с площ 27 416 кв.м. в южната част на гр. Бургас.

Обща дължина на кейовия фронт 400 м. на който са обособени три корабни места с дълбочина между 6,00 м. и 8,50 м.

Количествата на обработените през последните години товари са над 500 хил. тона.

3. **Кораборемонтен завод „Порт-Бургас“** - Пристанище за обществен транспорт с регионално значение с предназначение за обработка на неопасни генерални и наливни товари и насипни товари от хранителен произход, други съпътстващи дейности от/на плавателни съдове и сухоземни транспортни средства.

Общата дължина на кейовия фронт е 202 м.

Пристанището разполага с две корабни места с дълбочина 10,50 м.

Количествата на обработените през последните години товари са над 670 хил. тона.

Корабният достъп до горепосочените пристанища се осъществява чрез ползване на подходният навигационен канал преминавайки покрай разположената в Западния басейн акватория на пристанищен терминал „Бургас-Запад“. Обръщателния кръг в зоната за маневриране пред съществуващите корабни места на пристанищен терминал „Бургас-Запад“ ще се ползва и от корабите посещаващи горепосочените пристанища с регионално значение.

Поради близостта на Корабни места №№ 25, 25А и 26 до подходният навигационен канал, маневрирането на кораби към тях следва да се извършва във времето когато няма движещи се кораби в този участък от канала.

Зоната за подход и маневриране към новите корабни места с № 27, 28 и 29 ще се използва и от корабите предназначени за обслужване на Терминал 2А.

## 2.5.8 Регистър с координатите на точки по границите на акваторията и на всяка отделна зона в нея и при доказана необходимост на зоната за разполагане на швартовите буйове

Въз основа на определените по-горе параметри на оперативните акватории и зоните за подхождане и маневриране, към отделните кейови зони на пристанищен терминал Бургас-Запад, координатите на определящите ги точки са следните:

Таблица 36: Координати на Оперативна акватория и маневрените зони на корабните места на Терминал Бургас Запад

Координати на точките на Корабните Места - Тетинали Бургас Запад					Площ, м <sup>2</sup>	Зона за маневриране
№	BG-2005		WGS 84		описание / (дълбочина)	
	X	Y	B	L		
51	660832,012	4707801,302	42° 29' 19.907"	27° 27' 23.645"	KM 21 (8.50м)	14 357
52	660849,910	4707825,378	42° 29' 20.674"	27° 27' 24.453"		
53	661030,983	4707653,426	42° 29' 14.966"	27° 27' 32.205"		
54	661075,315	4707657,916	42° 29' 15.078"	27° 27' 34.151"	KM 22 (11.50м)	132 821
55	660968,892	4707483,942	42° 29' 09.521"	27° 27' 29.315"		
56	661006,439	4707470,150	42° 29' 09.046"	27° 27' 30.945"		
57	660934,724	4707390,676	42° 29' 06.525"	27° 27' 27.725"	KM 23 (11.50м)	132 821
58	660972,248	4707376,947	42° 29' 06.052"	27° 27' 29.354"		
59	660911,897	4707329,099	42° 29' 04.547"	27° 27' 26.663"		
60	660949,720	4707315,205	42° 29' 04.068"	27° 27' 28.305"	KM 24 (11.50м) (13.50м в бъдеще )	132 821
61	662132,199	4706988,565	42° 28' 52.594"	27° 28' 19.736"		
64	662094,014	4706883,849	42° 28' 49.230"	27° 28' 17.957"		
69	660845,293	4707146,565	42° 28' 58.682"	27° 27' 23.563"	KM 25 (6.50м) KM 25а	14 420
70	660882,850	4707132,800	42° 28' 58.208"	27° 27' 25.193"		
B28	660539,535	4707113,014	42° 28' 57.824"	27° 27' 10.144"		
71	660904,726	4707124,232	42° 28' 57.914"	27° 27' 26.142"	KM 26 (15.50м)	9 908
72	660902,813	4707109,528	42° 28' 57.439"	27° 27' 26.043"		
73	660901,084	4707103,356	42° 28' 57.241"	27° 27' 25.961"		
74	660876,351	4707072,038	42° 28' 56.244"	27° 27' 24.847"	KM 27 (15.50м)	273 624
75	660863,624	4707082,050	42° 28' 56.578"	27° 27' 24.300"		
76	660831,047	4707107,677	42° 28' 57.433"	27° 27' 22.900"		
77	661043,795	4706940,326	42° 28' 51.851"	27° 27' 32.043"	KM 28 (15.50м)	273 624
B23	660869,442	4707004,310	42° 28' 54.055"	27° 27' 24.476"		
B21	661042,160	4706901,302	42° 28' 50.588"	27° 27' 31.932"		
78	661068,537	4706971,761	42° 28' 52.851"	27° 27' 33.158"	KM 26 (15.50м)	9 908
79	661052,763	4706929,616	42° 28' 51.497"	27° 27' 32.425"		
80	661268,273	4706848,959	42° 28' 48.722"	27° 27' 41.776"		
511	661220,141	4706794,190	42° 28' 46.981"	27° 27' 39.611"	KM 27 (15.50м)	273 624
81	661283,953	4706891,233	42° 28' 50.080"	27° 27' 42.506"		
82	661326,143	4706875,580	42° 28' 49.541"	27° 27' 44.337"		
83	661346,245	4707145,437	42° 28' 58.270"	27° 27' 45.491"	KM 28 (15.50м)	273 624
84	661374,369	4707135,004	42° 28' 57.910"	27° 27' 46.711"		
85	661388,437	4707129,790	42° 28' 57.731"	27° 27' 47.322"		
86	661416,564	4707119,357	42° 28' 57.372"	27° 27' 48.542"	KM 28 (15.50м)	273 624
87	661506,982	4707363,124	42° 29' 05.202"	27° 27' 52.749"		

88	661464,804	4707378,769	42° 29' 05.741"	27° 27' 50.918"	KM 29 (15.50м)
89	661470,020	4707392,834	42° 29' 06.192"	27° 27' 51.161"	
90	661512,199	4707377,189	42° 29' 05.654"	27° 27' 52.991"	
91	661485,672	4707435,024	42° 29' 07.548"	27° 27' 51.889"	
92	661760,670	4707285,026	42° 29' 02.480"	27° 28' 03.774"	
93	661776,357	4707327,204	42° 29' 03.835"	27° 28' 04.504"	
94	661895,169	4707283,134	42° 29' 02.318"	27° 28' 09.660"	

Корабите маневриращи към КМ 21 ще използват и акваторията на "Порт България Уест" която е с по дълбока и е с дълбочина -9.0м

Съгласно легалната дефиниция на чл. 92, ал. 1 от ЗМПВВПРБ (обн. ДВ, бр. 12 от 2000 г., посл. изм. и доп. ДВ, бр. 28 от 2018 г.) пристанището е „участък, който включва акватория, територия и инфраструктура на брега на Черно море, р. Дунав, островите и каналите, разположено е на територията на една или повече общини и обединява природни, изкуствено създадени и организационни условия за безопасно приставане, престояване и обслужване на кораби“. За всички пристанища се води публичен регистър от Изпълнителна агенция „Морска администрация“, в който съгласно ал. 5, т. 4 и т. 8 на чл. 92 ЗМПВВПРБ се вписват „координатите на граничните точки и площта на оперативната акватория, зоната за маневриране на корабите и зоната за подхождане“, както и „основните параметри - обща дължина на кейовия фронт, в т. ч. на плаващите хидротехнически съоръжения, служещи за връзка между кораба и брега и проектни дълбочини в оперативната акватория“, респ. промените в тези обстоятелства. В пристанище, което не е вписано в регистъра не могат да се извършват пристанищни дейности и услуги, съотв. не се допуска извършване на пристанищни дейности и услуги извън посочените в регистрацията на пристанището или терминала. Чл. 103а от закона разделя пристанищата за обществен транспорт на такива с национално и регионално значение, те се вписват в съответните списъци по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и се приемат с решение на Министерския съвет, респ. се обнародват в „Държавен вестник“. Параграф 50 от ПЗР на ЗИД на ЗМПВВПРБ (обн. в ДВ, бр. 28 от 2018 г.) предвижда министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да внесе в срок до две години от влизане в сила на изменителния закон (1 април 2020 г.) в Министерския съвет проект на решение по чл. 103а, ал. 2 от закона, респ. в срок един месец от приемането на РМС Изпълнителна агенция „Морска администрация“ ще впише служебно в регистъра на пристанищата



данните по чл. 95, ал. 5, т. 3, 41 9 и 10 за съответното пристанище). Съгласно чл. 103а, ал. 3, т. 3 ЗМПВВПРБ с това решение се определят и „границите на акваторията на всяко пристанище и на отделните зони в нея - оперативната акватория, зоната за маневриране на корабите и зоната за подхождане“. Съгласно разпоредбата на чл. 103а, ал. 3 от ЗМПВВПРБ след изменението от 2018 г. списъците на пристанищата за обществен транспорт по чл. 103а, ал. 2 от ЗМПВВПРБ не съдържат само наименованията на пристанищата (подобно на отменените през 2013 г. приложения № 1 и 2 към чл. 103а от ЗМПВВПРБ), а трябва да включват и информацията относно: терминалите на всяко пристанище, включително зоните, които по своето предназначение отговарят на характеристиките на пристанищата по чл. 107–109, и зоните за съхранение на товари, които не се намират непосредствено на брега; **границите на територията на всяко пристанище и границите на акваторията на всяко пристанище и на отделните зони в нея (оперативната акватория, зоната за маневриране на корабите и зоната за подхождане)**. Тази по-подробна информация за пристанищата за обществен транспорт може да бъде извлечена и ще бъде извличана само и единствено от техните генерални планове, когато същите бъдат приведени в съответствие с изискванията на закона

Известно е, че съгласно чл. 103в ЗМПВВПРБ, преди отплаването си корабите, които посещават пристанищата за обществен транспорт с национално значение, заплащат пристанищни такси, които се събират от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" и се разходват за обезпечаване на достъпа до пристанищата за обществен транспорт с национално значение, включително за покриване на **разходите за изграждане и поддържане** на морски канали, външни защитни диги, буйове, фарове, пристанищна инфраструктура, **поддържане на проектите дълбочини в акваториите на пристанищата за обществен транспорт с национално значение до границата на оперативната акватория**. Границите на всяка от съставните части на пристанищната акватория, които ще бъдат възпроизведени в Решението на Министерски съвет по чл. 103а, ал. 3, т. 3 от ЗМПВВПРБ преди това следва да бъдат определени с предвижданията на съответния генерален план за пристанище или терминал от национално или регионално значение. Затова и зоните за подхождане и маневриране в пристанище за обществен транспорт от национално значение Бургас, като част от настоящия проект ще бъдат съобразени впоследствие и в процедури от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ проект на генерален план (възложен с Решение № РД-10.13/04.08.2016 г.

на генералния директор на предприятието), доколкото ангажимент на държавното предприятие е да ги изгражда и поддържа. След изменението на ЗМПВВПРБ (ДВ, бр. 28 от 2013 г.) това е законов ангажимент на държавата в лицето на държавното предприятие и по отношение на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение: чл. 103в, ал. 5 възлага на „Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" да събира таксите по ал. 1, т. 1, 2 и 4 за корабите, които посещават пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и пристанищата по чл. 107 - 109, срещу което има законово задължение и да обезпечават достъп до тези пристанища чрез поддържане на средствата за навигационно осигуряване, каналите и пристанищната акватория до границата на оперативната акватория.

При изграждането на оперативна акватория, т. нар. capital dragging, но не по отношение на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение (собствениците им събират в своя полза кейова такса), а по отношение на терминалите от пристанищата за обществен транспорт с национално значение, в т. ч. и терминал Бургас - Запад, ангажиментът за определянето на оперативната акватория, респ. като функция от нея - и на границите на зоните за подхождане и маневриране, отново е на „управителя на пристанищната инфраструктура“. В този случай обаче, законът изрично регламентира възможността това да бъде реализирано и посредством механизмите на сключен договор за концесия (в този смисъл и Решение на Конституционния съд на Република България № 3 от 06.03.2014 г. по к.д. № 10 от 2013 г., обн. ДВ, бр. 24/2014 г.). При пристанищата за обществен транспорт с регионално значение законът предвижда (чл. 103в, ал. 6 от ЗМПВВПРБ) „за правото на ползване на оперативната акватория“ собствениците им да заплащат годишна акваториална такса в размер, определен от Министерския съвет. Това ползване включва наред с „възможността да се разполагат плаващи хидротехнически съоръжения за връзка между кораба и брега в оперативната акватория“ и правото да се поддържат проектните дълбочини в оперативната акватория. В случаите, в които се изгражда ново регионално пристанище или се разширява съществуващо такова, респ. се увеличат в дълбочина „проектните параметри“ на кейовата стена (действащото законодателство не поставя пречка пред подобна инвестиционна инициатива по отношение на параметър дълбочина, стига строежът да се реализира в собствен на възложителя имот, който параметър предполага и характеристиките на акваторията, в т. ч. и на зоните за подхождане и маневриране, т.е. „естествени или създадени в резултат на

човешка дейност условия на защита от вълни и затлачване, която притежава нужните площ и дълбочина за безопасно подхождане, маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб за съответното пристанище или пристанищен терминал - § 2, т. 29 от ДР на ЗМПВВПРБ), собственикът на пристанището за обществен транспорт с регионално значение заплаща единствено стойността на правото на строеж за т. нар. „отвоюване“ на територия, в т. ч. и, но само - на оперативна акватория (чл. 112к, ал. 2 във вр. с чл. 112л, ал. 2 и чл. 112з, т. 1 от ЗМПВВПРБ). В този смисъл е и РМС № 513 от 20 юли 2018 г. за възмездно учредяване на право на строеж върху имот – публична държавна собственост, представляващ част от морското дъно в границите на вътрешните морски води на Република България в Черно море на основание чл. 112з, ал. 1, т. 1, чл. 112и, чл. 112л, ал. 2 и чл. 112н от ЗМПВВПРБ и § 3, ал. 1 и 2 от ПРЗ на ППЗДС в полза на „КРЗ Порт Бургас“ АД, собственик на пристанище за обществен транспорт с регионално значение „Кораборемонтен завод „Порт – Бургас“ („КРЗ „Порт – Бургас“). За пример, ако собственикът на пристанище за обществен транспорт с регионално значение изгради в собствена територия или след съответното учредяване на право на строеж по реда на чл. 112з от ЗМПВВПРБ кейова стена с дълбочина 15 м., проектира и постигне съответните параметри на оперативната си акватория (за което събира кейови такси от корабите, които обработва) и на основание чл. 103в, ал. 2 и ал. 5 от ЗМПВВПРБ поиска „обезпечаване на достъп“, съобразявайки се със силата на пресъдено нещо на цитираното Решение на Конституционния съд от 2014 г. и законовите гаранции, които специалният закон дава, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ е длъжно да ги „обезпечи“, в т. ч. и, но не само, като процедира съответното изменение на генералния план на пристанището за обществен транспорт от национално значение в частта – зони за похождение и зони за маневриране към оперативната акватория. Така откритата с Решение № РД-10-27 от 24. 11. 2015 г. на генералния директор на ДП „Пристанищна инфраструктура“ процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет „Рехабилитация за постигане на проектни дълбочини на пристанищните терминали в района на действие на Териториално поделение - клон Бургас“, по отношение на обект „Подходен канал за пристанище „Бургаски корабостроителници“, след Покана за изпълнение по чл. 84, ал. 2 от ЗЗД, във връзка с чл. 302 и 303 от Търговския закон и чл. 2, т. 4 от ЗМПВВПРБ (вх. рег. № на ДППИ 18-00-11/30.01.2017 г. [www.bgports.bg/bg/zop/114](http://www.bgports.bg/bg/zop/114), последва Обявление за изменение (рег. № на ДППИ 05-10-6/23.03.2017 г.), с оглед постигане на дълбочина от 7.50 м. (равен на проектните

дълбочини пред кейовата стена) обемът на драгажната маса в съответната драгажна зона е коректно увеличен, а координатите на зоната – съответно променени. Сключеното споразумение между ДП „Пристанищна инфраструктура“ и изпълнителя е законосъобразно изпълнено (видно от Обявление за приключване на договор за обществена поръчка 05-10-5/26.03.2018 г.). Единствено задължение на собственика на пристанището за обществен транспорт с регионално значение е да приложи към проекта на своя генерален план, съгласно чл. 112б, ал. 2, т. 3 ЗМПВВПРБ „технологична и финансова обоснова на инвестиционната инициатива, в т. ч. обосновка на необходимостта за размера на инвестициите за отчуждаване на поземлени имоти, както и за изграждане на пътни и/или железопътни връзки, **на акватория или отделни нейни зони**“. Per argumentum a fortiori (по аргумент на по-силното законово основание), съгласно чл. 103в, ал. 2 ЗМПВВПРБ Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ събира от корабите посещаващи терминалите на пристанищата за обществен транспорт с национално значение **освен** описаните по-горе пристанищни такси - канални кораби, тонажни кораби и светлинни (чл. 103в, ал. 1, т. 1, 2 и 4 ЗМПВВПРБ) **и линейни кейови такси** (чл. 103в, ал. 1, т. 3 ЗМПВВПРБ). Съответно - планирането на параметрите на зоните за подхождане и маневриране към терминалите на пристанище за обществен транспорт с национално значение, в т. ч. и на оперативната акватория е предмет на генералните планове и техните изменения, както на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, така и на пристанищните оператори, получили достъп до пазара на пристанищни услуги по силата на договор за концесия за един или повече от неговите терминали. Тези законови разпоредби, гарантиращи приложението на разпоредбите на чл. 19, ал. 1, 2 и 3 във връзка с чл. 5, ал. 2 от Конституцията (чл. 103в, ал. 2, 5 и 6, чл. 115м, ал. 1, т. 2, 3, 4 ЗМПВВПРБ) са отразени и при изменението на Правилника за устройството, функциите и дейността на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (обн. ДВ, бр. 93 от 2013 г.) – чл. 16а, ал. 2, т. 2, чл. 19, ал. 1, т. 2, 3, 4, чл. 29, т. 17, чл. 30, ал. 1, т. 2, 8, чл. 32, ал. 2, т. 2, чл. 34, ал. 2, т. 16, 19). Налице е безспорен ангажмент на българската държава в лицето на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ относно финансирането на самия драгаж (Законът за обществените поръчки, доколкото към настоящия момент не е иницирано искане по чл. 131, в своя чл. 8 също така допуска процедурата по избор на изпълнител да се възложи съвместно от секторния възложител - управител на публичната държавна собственост (чл. 115л, ал. 3 във вр. с чл. 115м, ал. 1, т. 2 и 3 от ЗМПВВПРБ) и



пристанищния оператор – концесионер. По същия начин и административните договори по § 74 от ПЗР на ЗИД на ЗМПВВПРБ (обн. ДВ, бр. 24 от 2004 г.), които са по същество договори по чл. 19а АПК възлагат на държавните пристанищни оператори **„от свое име и за сметка** на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ поддържането, строителството, ремонта и рехабилитацията на обектите – публична държавна собственост **и оперативната акватория“**. Това става, като операторът се задължава до определен срок да представи на държавното предприятие съответна програма за настоящата календарна година до 20 декември на предходната година, предприятието е длъжно да я разгледа и да я одобри или да откаже да я одобри, като може да предложи изключването някои от предложените или в нея на нови дейности, съотв. при разногласия между оператора и ДППИ по предложените от него промени, програмата се утвърждава от министъра на транспорта, а в случай, че операторът не изпълни в срок задължението си за представяне програмата дори се изготвя от ДППИ, става приложение към съответния договор и е задължителна за изпълнение от страна на оператора. Ето защо и настоящият проект на генерален план включва в обхвата си всяка от частите на акваторията (§ 2 от ДР на ЗМПВВПРБ - т. 29, 45 и 46). Съгласно чл. 112а, ал. 2 (изм. – ДВ, бр. 28 от 2018 г.) генералният план на пристанище за обществен транспорт, като стъпва на основата на на предварително (прединвестиционно) проучване за развитието на пристанището (т. 1) „определя развитието на съществуващите и необходимостта от резервиране на нови територии, предназначени за извършване на пристанищни дейности и услуги, функционално ги зонира съобразно технологичното и организационното обособяване на необходимата територия на пристанището и **планира режима на тяхното устройство и параметрите на застрояването им**. Под параметри на застрояването се разбира както изграждането на нови кейови места, така и постигането на нови проектни дълбочини в „оперативната акватория“, респ. в зоните за подхождане и маневриране към нея.

Генералният план е документът, в който следва да се предвидят и „мотивирани решения за параметрите (границы и проектни дълбочини) и за навигационното осигуряване на пристанищната акватория и на всяка от зоните в нея.“ (т. 4). Като вид специализиран подробен устройствен план по смисъла на Закона за устройство на територията - план за регулация и застрояване за пристанищната територия и парцеларен план за пристанищната акватория, той се изменя, съгласно чл. 112в, ал. 2, т. 2 ЗМПВВПРБ и когато възникне инвестиционна инициатива, която може да засегне освен **резервирана за бъдещо развитие на пристанището територия (доизграждане на к.м.**

33), така и когато е „свързана с промяна на параметрите на пристанищната територия или акватория“.

Съгласно чл. 13 от Наредба № 10 „генерален план се изработва за цялото пристанище за обществен транспорт“, като „когато е предоставена концесия за един или повече терминали от пристанище за обществен транспорт с национално значение или отделните терминали на пристанище за обществен транспорт с регионално значение принадлежат на различни собственици, както и когато инвестиционната инициатива за изграждане на нов терминал на съществуващо пристанище за обществен транспорт принадлежи на трето лице, генералният план може да бъде изработен за отделен терминал. В тези случаи в обхвата на генералния план за пристанищния терминал освен територията на терминала се включват и „оперативната акватория на терминала, както и зоните за подхождане и маневриране, независимо дали се ползват от корабите, които посещават само този или и други терминали на пристанището, или и други пристанища“. Одобреният и влязъл в сила генерален план за отделния пристанищен терминал се счита за изменение на действащия генерален план за цялото пристанище за обществен транспорт. Съгласно ал. 5 на чл. 13 когато генералният план за отделен пристанищен терминал е одобрен и влязъл в сила преди одобряването на генерален план за цялото пристанище за обществен транспорт, неговите предвиждания задължително се съобразяват при изработване и одобряване на плана за цялото пристанище. Наред с това Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, което е ангажирано в процедурата по разглеждането и приемането на проекта за изменение на генералния план на пристанището за обществен транспорт с национално значение (чл. 33, ал. 1 т. 13 от Наредба № 10 за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт) ще съобрази изменения генерален план в тази част, като ще може с оглед ангажиментите на концедента, поети в концесионния договор да окаже и необходимото съдействие, съгласно ангажиментите на българската държава, поети в концесионния договор, респ. да поиска и получи (чл. 112а, ал. 9 ЗМПВВПРБ) разрешение за строеж (чл. 16, ал. 5 от Закона за концесиите) за изграждане на съответните зони за подхождане и маневриране (обекти и подобекти) към корабните места от терминала в обхвата на настоящия проект, както и да възложи изпълнението (в т. ч. и на етапи, ако предвиди такива в своето задание за проектиране, като във всяка от неговите части се посочва на кой етап от реализацията на плана се осъществяват съответните предвиждания за развитие).

## **2.6 Част: "Обемно-устройствено решение на сградите и съоръженията" – архитектурна и конструктивна**

Генералният план, обект на разработката, разглежда Застрояването на терминала като неразделна част от технологичното решение. Заедно с инженерната и комуникационната инфраструктура, сградите и съоръженията на територията са задължителен елемент, който осигурява наземното опериране и логистика на товарите.

Имайки предвид динамиката на икономическото и геополитическо развитие на районите, особено за България, разположена на границите на 2 континента, сградният фонд и неговите предвиждания трябва да са подчинени на един основен принцип – флексабилност. Свързвайки „Стария континент“ и Азия като невероятно бързо развиваща се икономическа и популационна зона, Порт Бургас и респективно неговите наземни и логистични елементи трябва да отговарят на бързо променящите се условия и да подлежат на лесна и бърза промяна както на функцията така и на местоположението си. Въпреки концесионните срокове, често се налага и ще се налага промяна на местоположението, вида и размера на сградите.

Като изключим административните сгради, които към момента се приема, че са вече ситуирани и решени като обем и съдържание, всички останащи съществуващи сгради следва да имат възможността да се променят като предназначение, както и да се добавят нови обекти. Към момента на разработката, съобразно краткосрочните планове на Концесионера са предвидени няколко скалда с предложени размери и местоположение. В по-далекоперспективен аспект, Генералният план следва да даде възможност за разгледаната по-горе мобилност и флексабилност на предлаганите от пристанищния оператор услуги.

Всеки товар идва със своите специфични изисквания за разтоварване, складиране и товарене отново на морски или сухопътен транспорт, с което към момента е невъзможно да се определят абсолютно всички необходими от конкретни нови сгради и съоръжения. Поради тази причина Генералният план дава възможност посредством ограничителни линии на застрояване съгласно Приложение П.6.3.2 от Наредба №8 за Обема и съдържанието на устройствените схеми и планове, към която ни препращат разпоредбите на Наредба №10 за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт, когато текущите въпроси не са третирани в нея, да се иска застрояване с Виза за проучване и проектиране на място, което не е предварително обозначено в Генералния план. При

искането за ново застрояване винаги следва да се съблюдават параметрите съобразно зоната по ОУП на Бургас - „Т“, а именно Плътност по-малка от 80% и К-интензивност по-малък от 2,5. Височините на сградите и съоръженията се определят съобразно технологичните изисквания и нормативите за осигуреност на вертикални и хоризонтални товари.

Във връзка с по-горе изтъкнатите аргументи, при проектирането на новите сгради и съоръжения е необходимо да се търсят възможно най-леки конструктивни решения, които да позволяват при отпаднала необходимост старите конструкции да се отстраняват бързо, лесно и екологосъобразно. Разбира се, всичко това следва да е съобразено с текущите спецификации на товарите и изискванията за тяхното съхранение и опериране, както и с изискванията на нормативната база на Република България.



## 2.7 Част: "Екологична"

**Предварителна собствена оценка за въздействието върху околната среда при въвеждане в експлоатация на проектираните мощности и за мерките, чрез които ще се постигне нейното опазване**

### 2.7.1 Основни инвестиционни инициативи, идентифицирани в маркетинговия анализ

Съгласно маркетинговия анализ като основни инвестиции на Пристанищен терминал Бургас – Запад се идентифицират следните:

- **За зърнените товари** – закупуване на технологично оборудване и механизация за осъществяване на претоварните операции на зърнените товари;
- **За други насипни товари** – подмяна на амортизираните машини, мероприятия по рехабилитация на складовите площи, модернизация и въвеждане на нов вид технология за вътрешен транспорт и претоварване;
- **За контейнери и Голямогабаритни товари** – освен пренасочване на контейнерите към пристанищен терминал „Бургас Изток 2” се идентифицира и възможност и необходимост от тежкоподемна техника и складови площи с висока товароносимост. Също така се установява и недостатъчна пропускателна способност на кейвия фронт, поради което се предполага, че ще се яви необходимост от изграждане на два броя нови дълбоководни корабни места с нов кейов фронт. Предвидена е доставка на два портейнерни крана на релси, мобилен кран за едрогабаритни и голямотонажни единични товари, полагане на нова железобетонна настилка и релсов път в тила на кейовата стена;
- **Общо за терминала** – реконструкция, рехабилитация и изграждане на нова инфраструктура (пътна, ВиК, електро), където е необходимо.
- **Съгласно изброените** инвестиции, идентифицирани в маркетинговия анализ, дейностите с евентуално въздействие върху околната среда и човешкото здраве са свързани както с рехабилитация на съществуващи обекти, така и с ново строителство.

## **2.7.2 Предварителна собствена оценка за въздействието върху околната среда на инвестиционните инициативи, идентифицирани в маркетинговия анализ**

Предвид ранния етап на разработката – идентифициране на инвестиционните инициативи, които да бъдат осъществени на пристанищния терминал, подробна и конкретна оценка на въздействието върху околната среда и човешкото здраве на този етап не може да се извърши. Затова, настоящата оценка следва да се приеме единствено като ориентировъчна.

Въздействието на дейностите по рехабилитация и ново строителство на обекти и съоръжения се различава при различните етапи на изпълнение на съответните инвестиции – строителство и експлоатация.

### **2.7.2.1 Възможни въздействия по време на строителството:**

#### **Въздействие върху микроклимата**

По време на строителството/доставката и монтажа/извършването на рехабилитациите на съоръжения и инфраструктура на територията на пристанищния терминал е възможно временно влошаване на микроклимата в резултат на запрашаване и отделяне на съответни количества вредни вещества в атмосферния въздух (изгорели газове от строителната и транспортна техника). Въздействието е локално, временно, за фазата на изпълнение на строителните дейности и обратимо.

#### **Въздействие върху качеството на атмосферния въздух**

Въздействието ще бъде свързано с повишени нива на прах и емисии на изгорели газове от ДВГ на транспортната и строителна техника. Въздействието е локално, в обхвата на извършваните дейности, временно и обратимо.

#### **Въздействие върху водите**

Въздействието върху водите на този етап не може да се определи еднозначно, тъй като не са ясни характера и конкретните параметри на дейностите – с най-голямо въздействие върху водите ще бъде инвестиционната инициатива, свързана с изграждане на нови кейов фронт и корабни места.

Следва да се има предвид, че Бургас, в т.ч. територията в обхвата на Актуализацията на Генералния план, попада в район със значителен потенциален риск от наводнения с наименование „Черно море-Бургас” и код BG2\_APSFR\_BS\_07. Зоната е с дължина 73 км. Степента на риска е „висок”.

### **Въздействие върху геоложката основа**

Геоложката основа е възможно да бъде засегната единствено при ново строителство – напр. предвидените нови кейов фронт и корабни места. За степента и характера на въздействие на този етап не може да бъде извършена оценка, предвид липсата на конкретни параметри на инвестиционните инициативи.

### **Въздействие върху почвите**

Първично съхранени почви на територията на терминала няма. Не се очаква въздействие върху този компонент на околната среда.

### **Въздействие върху растителността**

В обхвата на обекта на концесия липсва и съхранена естествена растителност. Не се очаква въздействие върху растителността. При реализиране на инициативите за ново строителство на кейов фронт и корабни места ще бъде засегната растителността в акваторията. На този етап не може да бъде направена оценка за степента на засягане и въздействие върху водната растителност.

### **Въздействие върху животинския свят**

Площта на концесията е от антропогенен произход, почти лишена от растителност. В резултат в границите на концесионната площ се срещат много малко, широко разпространени и/или синантропни животински видове. Не се очаква значително въздействие по отношение на този компонент. Що се касае до инвестиционната инициатива за нови кейов фронт и корабни места, на този етап няма яснота за параметрите на съоръженията и не може да се направи категорична оценка за степента на въздействие върху морските представители на фауната.

## **Въздействие върху защитени зони и защитени територии**

Концесионната територия не засяга защитени територии и зони. Най-близките защитени зони са както следва:

- *Защитена зона “Атанасовско Езеро”, с код BG0000270, обявена по Директивата за местообитанията и по Директивата за птиците – на север от концесията;*
- *Защитена зона “Бургаско Езеро”, с код BG0000273, обявена също и по двете Директиви - северозападно от концесията;*
- *Защитена зона “Мандра - Пода”, с код BG0000271, обявена и по двете Директиви - южно от концесията;*
- *Защитена зона “Залив Ченгене Скеле”, с код BG0000242, обявена и по двете Директиви - югоизточно от концесията;*
- *Защитена зона “Бакърлъка”, с код BG0002077, обявена по Директивата за местообитанията - източно от концесията.*

Най-близките защитени територии са както следва:

- *Резерват “Атанасовско Езеро”. Отстои на 7100 т северно от концесията;*
- *Защитена местност “Бургаски солници”. Отстои на 2900 т северно от концесията;*
- *Защитена местност “Вая”. Отстои на 8600 т Западно от концесията;*
- *Защитена местност “Пода”. Отстои на 2630 т югозападно от концесията;*
- *Защитена местност “Узунгерен”. Отстои на 3700 т южно от концесията;*
- *Защитена местност “Ченгене Скеле”. Отстои на 6020 т югоизточно от концесията.*

На този етап, предвид липсата на конкретика за инвестиционните инициативи не може да се направи прогноза за възможността и вероятността за въздействие върху посочените защитени зони и територии.

## **Въздействие върху ландшафта**



Ландшафтът в района е антропогенизиран и без наличие на уникални елементи от години. Не се очаква промяна в типа ландшафт в резултат на реализацията на инвестиционните инициативи.

### **Въздействие върху културните ценности**

Няма данни за възможно засягане на такива ценности. По отношение на инициативите за ново строителство, особено тези, свързани с работа в акваторията, следва да се проучи възможността от засягане на такива ценности съвместно с Центъра за подводна археология.

### **Въздействие върху материалните активи**

Въздействието върху материалните активи ще е изцяло положително, свързано с тяхното обновяване.

### **Въздействие по отношение на отпадъците**

Не се очаква въздействие – отпадъците ще бъдат събирани и предавани съгласно договори на съответните дружества, притежаващи разрешителни за това.

### **Въздействие по отношение на шума**

По време на строителството се предполага и повишаване на шумовите нива, генерирани на обекта от строителната и транспортна техника. Въздействието е локално, временно и обратимо.

### **Въздействие върху човешкото здраве и населението**

При строителните и ремонтни дейности е възможно повишаване на нивата на прах и шум, което ще се отрази най-вече на работещите на територията на обекта и в непосредствена близост. Въздействието ще е временно и локално.

## **2.8 Възможни въздействия по време на експлоатацията:**

### **Въздействие върху микроклимата**

Не се очаква въздействие върху микроклимата. Очаква се като цяло подобрение спрямо съществуващото положение, вследствие на обновяванията на съоръженията и подобряване на техническите параметри.

### **Въздействие върху качеството на атмосферния въздух**

На този етап не е изяснено предвиждат ли се организирани източници на емисии на територията на терминала, но като цяло се предполага положително въздействие, спрямо съществуващото, в резултат на предвидените подобрения и обновления на съоръженията (ограничаване на прахообразуването и на отделянето на емисии на изгорели газове от ДВГ).

### **Въздействие върху водите**

Не се очаква въздействие, като по отношение на новите кейов фронт и корабни места е необходима по-детайлна оценка на въздействието върху водите.

### **Въздействие върху геоложката основа**

Не се очаква въздействие.

### **Въздействие върху почвите**

Не се очаква въздействие.

### **Въздействие върху растителността**

Не се очаква въздействие, като по отношение на новите кейов фронт и корабни места е необходима по-детайлна оценка на въздействието върху морската растителност.

### **Въздействие върху животинския свят**

Не се очаква въздействие, като по отношение на новите кейов фронт и корабни места е необходима по-детайлна оценка на въздействието върху морските организми.

### **Въздействие върху защитени зони и защитени територии**

Не се очаква въздействие.

### **Въздействие върху ландшафта**

Не се очаква въздействие.

### **Въздействие върху културните ценности**

Не се очаква въздействие.

### **Въздействие върху материалните активи**

Очаква се положително въздействие в сравнение с настоящото, предвид обновяването на материалните активи на територията на концесията.

### **Въздействие по отношение на отпадъците**

Не се очаква въздействие.

### **Въздействие по отношение на шума**

Предполага се, че въздействието ще е положително спрямо съществуващото в момента, предвид подобрените параметри на съоръженията и обновленията.

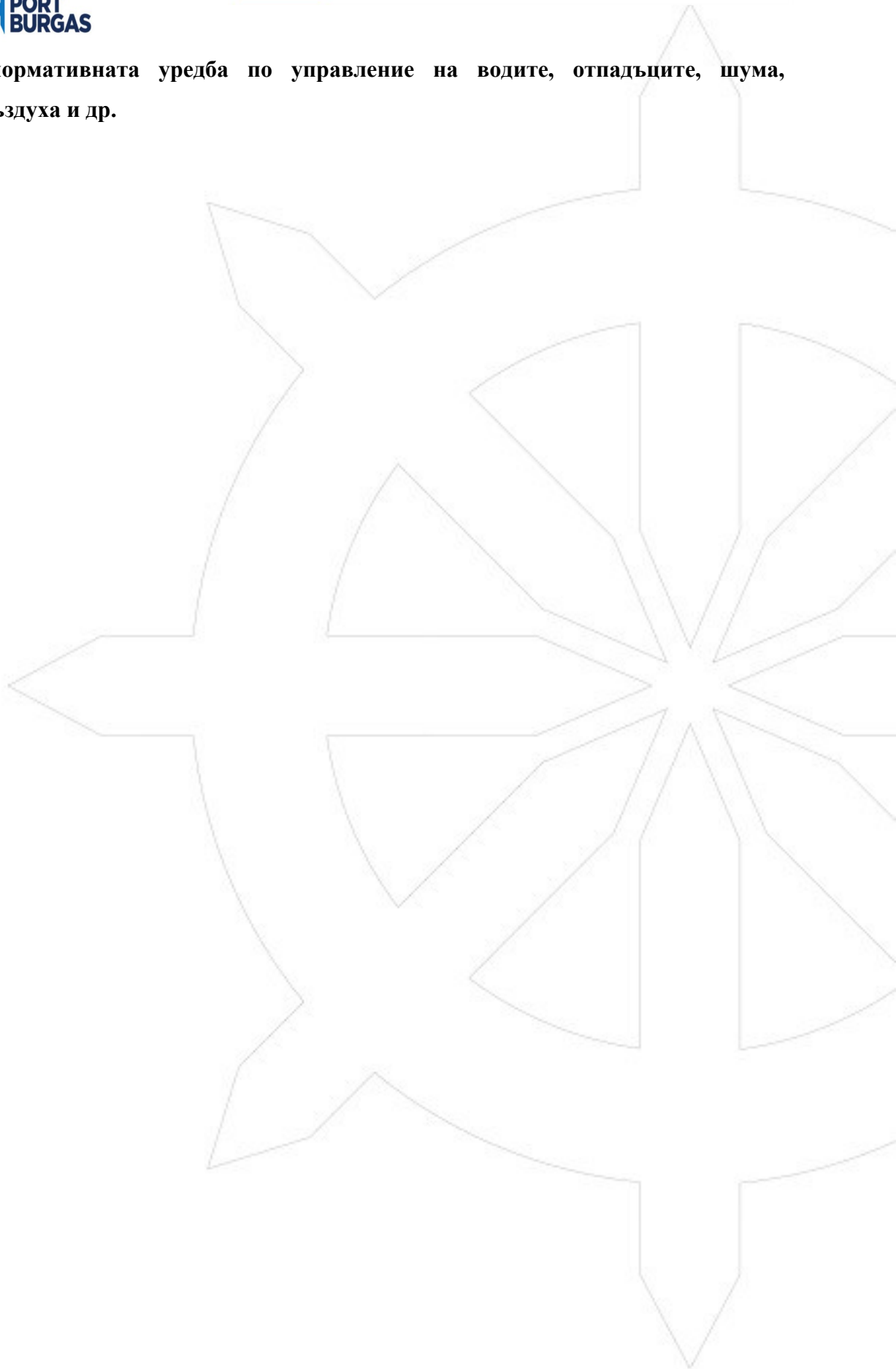
### **Въздействие върху човешкото здраве и населението**

Като цяло би следвало да се очаква положително въздействие както за работещите на терминала, така и за района като цяло, предвид подобренията на обекта, които ще спомогнат за ограничаване на нивата на шум и запрашаване в района.

Генералният план на Бургас – Запад вкл. ПУП-ПРЗ и ПУП-ПП са в съответствие с изготвените План за управление на риска от наводнение и План за управление на речните басейни, публикувани на интернетстраницата на Басейнова дирекция. Спазени са препоръките на Басейнова дирекция за драгажните дейности, описани в писмо с изх. №05-10-42/A4 от 07.01.2019 г.

**В заключение следва да се отбележи, че за всяка инвестиционна инициатива следва да се проведат изискващите се процедури по реда на екологичното законодателство (оценка на въздействието върху околната среда по реда на глава шеста на Закона за опазване на околната среда и оценка за съвместимост с предмета и целите на опазване на защитените зони от мрежата Natura 2000 по реда на Закона за биологичното разнообразие), както и да се осигурят необходимите разрешителни**

**съгласно нормативната уредба по управление на водите, отпадъците, шума, здравето, въздуха и др.**





### **3 ЕТАПНОСТ НА РЕАЛИЗАЦИЯТА НА ПРОЕКТА ЗА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН**

В настоящия проект на Генералния план е заложено реализацията на предложените в него решения за изграждане и въвеждане в експлоатация на отделните пристанищни съоръжения да се изпълнява на няколко етапа.

Последователността и състава на пристанищните съоръжения на отделните етапи ще зависи основно от нарастването на товарооборота и появата на необходимост от тяхното изграждане, която следва да бъде в съответствие с направените в т. 2.1. Част: "Технологична" обосновка и определяне на основните параметри на технологичните структурни звена на пристанищния терминал.

Въз основа на направените в прединвестиционното проучване анализи и оценки на съществуващите условия за предоставяните пристанищни услуги с техните качествени и количествени измерения и определени общи и специфични проблеми, на първо място би се появила необходимостта от изграждане на едно дълбоководно мулти функционално корабно място за обработка на контейнеровози и кораби с едрогабаритни генерални товари и Ро-Ро кораби.

Приоритета за реализиране на това решение се обосновава от:

- нарастването на товарооборота на генералните товари и по специално на едрогабаритните и тежки товари и контейнери за които съществуващите пропускателна способност ще се окаже недостатъчна. Въз основа на направените в т. 2.1. от настоящия проект анализи на прогнозния товарооборот и сравнение със съществуващата кейова пропускателна способност бе установено, че още след 2020 година количествата на прогнозния товарооборот ще надхвърлят съществуващата кейова пропускателна способност на пристанищен терминал Бургас-Запад. Това е най-изразително по отношение на генералните товари и контейнерите.
- Нарастване големината на корабите, които ги транспортират и необходимостта от ползване на дълбоководни корабни места, с каквито пристанищен терминал Бургас-Запад не разполага.
- Подобряване на технологията за обработка на контейнерите чрез създаване на кейов фронт в близост до складовата площадка, с цел намаляване на вътрешно-

пристанищните транспортни разстояния, намаляване на експлоатационните разходи и съкращаване на времето за обработка на контейнеровозите.

Както бе посочено по-горе, реализацията на останалите проектни решения заложи в настоящия Генерален план за развитие на пристанищен терминал „Бургас-Запад“ ще се извършва в последователност зависеща от реалното събъждане на прогнозния товарооборот и в съответствие със задължението по изпълнение на концесионния договор.

## 4 ПРАВИЛА И НОРМАТИВИ ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН

Правилата и нормите за прилагането на Генерален план за развитие на пристанищен терминал Бургас-Запад, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение ще бъдат одобрени със съвместна заповед на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Министъра на регионалното развитие и благоустройството.

## 5 ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЯ - ЧЕРТЕЖИ		
№	№	НАИМЕНОВАНИЕ
1.	2002-2004	План за Регулация - фрагменти М 1:1000
2.	2001	План за Регулация – цялостен обхват М 1:2000
3.	3002-3004	План за застрояване - фрагменти М 1:1000
4.	3001	План за застрояване - цялостен обхват М 1:2000
6.	1001	Технологичен проект - цялостен обхват М 1:2500 (лист 1/3)
7.	1002	Технологичен проект – фрагмент М 1:1500 (лист 2/3)
8.	1003	Технологичен проект – фрагмент М 1:1500 (лист 3/3)
9.	1004	Парцеларен план - Акватория М 1:10 000 – Общ
10.	1004	Парцеларен план - Акватория М 1:2 500 – Терминал Бургас-Запад
11.	2001	Типов разрез – корабно място КМ 27 А-А
12.	2002	Типов разрез – корабно място КМ 27 В-В
13.	2003	Типов разрез – корабно място КМ 28
14.	2004	Типов разрез – корабно място КМ 26
15.	2005	Типов разрез – корабно място КМ 29