



ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ
**ПРИСТАНИЩНА
ИНФРАСТРУКТУРА**

БИЗНЕС ПРОГРАМА

2026 - 2030

СЪДЪРЖАНИЕ	Стр.
Общи положения	3
Правна рамка	3
Политики и приоритети на ЕС за развитие на пристанищата, пристанищната инфраструктура и вътрешните водни пътища	10
Преглед на изпълнението на политиките в областта на транспорта	15
Политики и приоритети на дадените на концесия от МТС пристанища за развитие на пристанищната инфраструктура.	18
Мисия	26
Организационно развитие и капацитет	27
Международно сътрудничество	37
Политика по качеството	43
ОСНОВНИ ПАРАМЕТРИ НА БЮДЖЕТНАТА ПРОГНОЗА ЗА 2026, 2027, 2028, 2029 и 2030 ГОДИНИ	
Изпълнявани проекти, финансирани със средства на ЕС	47
Пазарен анализ	50
Описание на приходите и разходите за 2026, 2027, 2028, 2029 и 2030 години	59
Отчет за финансовото състояние , Отчет за доходите и Отчет за паричните потоци на ДП „Пристанищна инфраструктура“ – реалистичен, песимистичен и оптимистичен вариант	92
Финансови и нефинансови показатели на ДП „Пристанищна инфраструктура“ за 2026 – 2030 г.	102
Анализ на одновните рискове на ДП „Пристанищна инфраструктура“ за 2026 – 2030 г.	106
Приложение № 1 – Инвестиционни дейности за 2026 г. Обекти финансирани с капиталов трансфер и собствени средства за 2026 г.	21 стр.
Приложение № 2 – Инвестиционни дейности за 2026 г. Обекти финансирани със собствени средства.	51 стр.
Приложение № 3 – Инвестиционни дейности за 2027, 2028, 2029 , 2030 г. Обекти финансирани с капиталов трансфер и собствени средства за 2027, 2028, 2029 , 2030 г.	2 стр.
Приложение № 4 – Инвестиционни дейности за 2027, 2028, 2029 , 2030 г. Обекти финансирани със собствени средства 2027, 2028, 2029 , 2030 г.	13 стр.
Приложение № 5 – Общ размер на разходите - Дирекция "Управление на проекти 2027, 2028, 2029 , 2030 г.	1 стр.
Приложение № 6 – Регистър на рисковете на ДП „Пристанищна инфраструктура“	11 стр.

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Бизнес програмата за периода 2026 – 2030г. е разработена на основание чл. 115у, ал. 2 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) и в изпълнение на чл. 58 и чл. 59 от Правилника за прилагане на Закона за публичните предприятия.

Целта на настоящата програма е да представи основните насоки в дейността на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) за 2026 год., 2027 год. 2028 год., 2029 год. и планираните дейности за 2030 год.

Средствата за изпълнение на програмата се осигуряват съгласно разпоредбите на чл. 115с, ал. 1 от ЗМПВВПРБ от:

- пристанищните такси по чл. 103в, ал. 1 и по чл. 109а, ал. 3 от ЗМПВВПРБ;
- приходи от собствена дейност;
- лихви по депозити на собствени средства и по просрочени плащания;
- държавния бюджет;
- дейности, свързани с осъществяването на предмета на дейност по чл. 115м, ал. 1;
- безвъзмездно предоставени средства (дарения);
- безвъзмездно предоставени средства по програми на Европейския съюз.

Настоящата Бизнес програма представя прогнозата за разходване на средствата, формиращи бюджета на ДППИ, съгласно разпоредбите на закона:

- за осъществяване предмета на дейност на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ по чл. 115м, ал. 1;
- осигуряване безопасността на корабоплаването в каналите и акваториите на пристанищата и поддържане на сили и средства за участие в спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи в акваториите на пристанищата и на пристанищните райони в съответствие с Националния план за защита при бедствия;
- за издръжка на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

ПРАВНА РАМКА

Национално законодателство

- Кодекс на търговското корабоплаване;
- Административнопроцесуален кодекс;
- Граждански процесуален кодекс;

- Кодекс на труда;
- Данъчно-осигурителен процесуален кодекс;
- Кодекс за социално осигуряване;
- Кодекс за застраховането;
- Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България;
- Закон за публичните предприятия;
- Закон за държавната собственост;
- Закон за обществените поръчки;
- Закон за концесиите;
- Закон за опазване на околната среда;
- Закон за управление на отпадъците;
- Закон за устройство на територията;
- Закон за кадастъра и имотния регистър;
- Закон за устройството на Черноморското крайбрежие;
- Закон за водите;
- Закон за управление на отпадъците;
- Закон за акцизите и данъчните складове;
- Закон за административното регулиране на икономическите дейности, свързани с нефт и продукти от нефтен произход;
- Закон за запасите от нефт и нефтопродукти;
- Закона за задълженията към Международния фонд за обезщетения при щети, причинени от замърсяване с нефт;
- Закон за контрол по прилагане на ограничителните мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна;
- Закон за достъп до обществена информация;
- Закон за защита на личните данни;
- Закона за защита на лицата, подаващи сигнали или публично оповестяващи информация за нарушения;
- Закон за електронните съобщителни мрежи и физическа инфраструктура;
- Закон за противодействие на корупцията;
- Закон за управление на средствата от Европейските фондове при споделено управление;
- Закон за икономическите и финансовите отношения с дружествата, регистрирани в юрисдикции с преференциален данъчен режим, контролираните от тях лица и техните действителни собственици;
- Търговски закон;
- Закон за търговския регистър и регистъра на юридическите лица с нестопанска цел;
- Закон за финансовото управление и контрол в публичния сектор;
- Закон за вътрешния одит в публичния сектор;
- Закон за въвеждане на еврото в Република България;
- Закон за данък върху добавената стойност;

- Закон за счетоводството;
- Закон за корпоративното подоходно облагане;
- Постановление № 181 на МС от 20.07.2009 г. за определяне на стратегическите обекти и дейности, които са от значение за националната сигурност;
- Правилник за устройството, функциите и дейността на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“;
- Правилник за прилагане на Закона за държавната собственост;
- Правилник за прилагане на Закона за обществените поръчки;
- Правилник за прилагане на Закона за концесиите;
- Правилник за прилагане на Закона за публичните предприятия;
- Наредба № 15 от 17.01.2024 г. за предаване и приемане на отпадъци от кораби;
- Наредба за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване;
- Наредба за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Република България;
- Наредба № 7 от 23.05.2001 г. за реда за посещение, маневриране и престой на корабите в пристанищата и рейдовете, за товарене и разтоварване, за качване на кораба и слизване на брега на екипажа, на пътниците или други лица, както и за връзка на кораба с брега;
- Наредба за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България;
- Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт;
- Наредба № 9 от 17.10.2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти;
- Наредба № 8 от 27.04.2020 г. за преместваемите обекти и за информационните, рекламните и монументално-декоративните елементи на територията на пристанищата;
- Наредба № 19 от 09.12.2004 г. за регистрация на пристанищата на Република България;
- Наредба за условията и реда за постигане сигурността на корабите и пристанищата по чл. 106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България;
- Наредба за реда, начина и компетентните органи за установяване на критичните инфраструктури и обектите им и оценка на риска за тях;
- Наредба № 919 от 08.12.2000 г. за събиране на статистическа информация за дейността на пристанищните оператори и собствениците на пристанища и пристанищни съоръжения в Република България;
- Наредба № 16 от 20.06.2006 г. за обработка и превоз на опасни и/или замърсяващи товари по море и на опасни товари по вътрешни водни пътища;
- Наредба № 18 от 03.12.2004 г. за регистрация на пристанищните оператори в Република България.

Национални стратегически документи:

- Национална програма за развитие: България 2030;
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.;
- Национален план за развитие на комбинирания транспорт на Република България до 2030 г.;
- Морски пространствен план на Република България 2021-2035 г.;
- Стратегия за безопасност на корабоплаването и опазване на околната среда от замърсяване от кораби;
- Национална стратегия за управление и развитие на водния сектор;
- Национален план за управление на отпадъците 2021-2028 г.;
- Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 – 2025 г.;
- Национална рамка за политика за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура;
- Национална стратегия за околна среда 2021 – 2030 г.;
- Дългосрочна стратегия за смекчаване на изменението на климата до 2050 г. на Република България;
- Национален план за възстановяване и устойчивост;
- Актуализирана държавна политика по планиране и разпределение на радиочестотния спектър в Република България;
- Национален план за въвеждане на еврото в Република България.

Европейски стратегически документи и оперативни програми:

- Бяла книга на транспорта – Стратегия 2050 г. (Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство - към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите);
- Стратегия на Европейската комисия за „устойчива и умна мобилност“;
- Европейски зелен пакт;
- Интегрираната морска политика за Европейския съюз;
- Стратегия на Европейския съюз за развитието на Дунавското пространство;
- Стратегия на Европейския съюз за развитието на Дунавски регион и приоритетните проекти за Република България;
- Програма „Транспортна свързаност“ (ПТС) 2021-2027 г.;
- Съобщение и план за действие с оглед на установяване на европейско пространство за морски транспорт без бариери - концепцията „Морски магистрали“.

Международни правни норми и право на ЕС:

- Конвенция на Организацията на обединените нации по морско право;

- Международна конвенция за безопасност на човешкия живот на море, 1974 г. (SOLAS, 1974), с измененията и допълненията;
- Международна конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973, изменена с Протоколи от 1978 г. (MARPOL 73/78) и с Протокол от 1997 г., с измененията и допълненията по анексите към протоколите ;
- Международна конвенция за контрол и управление на корабните баластни води и седименти;
- Конвенция за улесняване на международното морско корабоплаване;
- Конвенция за опазване на Черно море от замърсяване;
- Конвенция за предотвратяване на замърсяването на морската среда от преднамерено изхвърляне на отпадъци и други материали от 1972 г., с измененията и допълненията;
- Конвенция за Международната организация за морските средства за навигация;
- Международна конвенция за арест на кораби, 1999 г.;
- Международна конвенция за търсене и спасяване по море, 1979 г.;
- Международен кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването (ISM Code);
- Международен кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения (ISPS Code);
- Кодекс за прилагане на задължителните инструменти на ИМО (III Code);
- Конвенция за режима на корабоплаването по Дунава;
- Конвенция за сътрудничество при опазване и устойчиво използване на река Дунав (Конвенция за опазване на река Дунав);
- Европейско споразумение за международен превоз на опасни товари по вътрешни водни пътища (ADN);
- Регионално споразумение относно радиотелефонната служба по вътрешните водни пътища (RAINWAT);
- Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 година за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата;
- Регламент (ЕО) № 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 година относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения;
- Регламент (ЕС) 2023/1804 на Европейския парламент и на Съвета от 13 септември 2023 година за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС;
- Регламент (ЕС) 2023/1805 на Европейския парламент и на Съвета от 13 септември 2023 година относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО;
- Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013;

- Регламент (ЕО) № 336/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2006 година за прилагане на Международния кодекс за управление на безопасността в рамките на Общността и за отмяна на Регламент (ЕО) № 3051/95 на Съвета;
- Регламент (ЕС) 2019/1239 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 година за създаване на единна европейска среда за морско информационно обслужване и за отмяна на Директива 2010/65/ЕС;
- Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 година за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора;
- Регламент (ЕО) № 13/2004 на Комисията от 08 декември 2003 година за определяне списъка на морските пътища, предвиден в член 3, буква г) от Регламент (ЕИО) № 1108/70 на Съвета;
- Регламент на Съвета (ЕС) № 833/2014 от 31 юли 2014 година относно ограничителни мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна;
- Регламент (ЕС) 2021/1060 на Европейския парламент и на Съвета от 24 юни 2021 година за установяване на общоприложимите разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд плюс, Кохезионния фонд, Фонда за справедлив преход и Европейския фонд за морско дело, рибарство и аквакултури, както и на финансовите правила за тях и за фонд „Убежище, миграция и интеграция“, фонд „Вътрешна сигурност“ и Инструмента за финансова подкрепа за управлението на границите и визовата политика;
- Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 година за определяне на общо приложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006;
- Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета от 07 юли 2021 година за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014;
- Регламент (ЕО) № 414/2007 на Комисията от 13 март 2007 година относно техническите насоки при планирането, въвеждането и оперативното използване на речни информационни услуги (RIS), посочени в чл. 5 от Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 07 септември 2005 г. относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) по вътрешните водни пътища на Общността;
- Регламент (ЕО) № 416/2007 на Комисията от 22 март 2007 година относно техническите спецификации за известия до корабните водачи, на които се позовава чл. 5 от Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 07 септември 2005 г. относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) по вътрешните водни пътища на Общността;
- Регламент за изпълнение (ЕС) № 909/2013 на Комисията от 10 септември 2013 година за определяне на техническите спецификации на системата за изобразяване на електронни карти и информация за корабоплаването по вътрешните водни пътища (ECDIS за

вътрешните водни пътища) в съответствие с Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;

- Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2032 на Комисията от 20 ноември 2018 година за изменение на Регламент (ЕО) № 416/2007 на Комисията относно техническите спецификации за известия до корабните водачи;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1973 на Комисията от 07 декември 2018 година за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 909/2013 за определяне на техническите спецификации на системата за изобразяване на електронни карти и информация за корабоплаването по вътрешните водни пътища (ECDIS за вътрешните водни пътища) в съответствие с Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/838 на Комисията от 20 февруари 2019 година относно технически спецификации за системите за проследяване и локализиране на корабите и за отмяна на Регламент (ЕО) № 415/2007;
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1744 на Комисията от 17 септември 2019 година относно техническите спецификации за електронно корабно докладване при вътрешното корабоплаване и за отмяна на Регламент (ЕС) № 164/2010;
- Регламент (ЕС) 2018/974 на Европейския парламент и на Съвета от 04 юли 2018 година относно статистиката за превоза на товари по вътрешни водни пътища;
- Директива (ЕС) 2017/2109 на Европейския парламент и на Съвета от 15 ноември 2017 година за изменение на Директива 98/41/ЕО на Съвета относно регистрацията на лица, които плават на борда на пътнически кораби, които оперират по направление към или от пристанища на държавите членки на Общността, и на Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки;
- Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 година относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за изменение на Директива 2010/65/ЕС и за отмяна на Директива 2000/59/ЕО;
- Директива 2005/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 година за повишаване на сигурността на пристанищата;
- Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 07 септември 2005 година относно хармонизирани речни информационни услуги (RIS) по вътрешните водни пътища на Общността;
- Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 година за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета;
- Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 година относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО;
- Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 година за възлагане на договори за концесия;
- Директива 2014/89/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 година за установяване на рамка за морско пространствено планиране;

- Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 година за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета;
- Директива (ЕС) 2022/2557 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 година за устойчивостта на критичните субекти и за отмяна на Директива 2008/114/ЕО на Съвета;
- Директива (ЕС) 2022/2555 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 година относно мерки за високо общо ниво на киберсигурност в Съюза, за изменение на Регламент (ЕС) № 910/2014 и Директива (ЕС) 2018/1972 и за отмяна на Директива (ЕС) 2016/1148 (Директива МИС 2).

ПОЛИТИКИ И ПРИОРИТЕТИ НА ЕС ЗА РАЗВИТИЕ НА ПРИСТАНИЩАТА И ПРИСТАНИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Европейската транспортна политика счита за приоритетно развитието на морския транспорт и на транспорта по вътрешните водни пътища - ключови компоненти на интермодалността, които предоставят възможност за преодоляване на нарастващата претовареност на пътната и железопътната инфраструктура и за борба със замърсяването на въздуха.

Пристанищата са от решаващо значение за европейската транспортна дейност, за конкурентоспособността на Европа и имат огромен потенциал за създаване на работни места и за инвестиции.

Пристанищната политика следва да бъде насочена към следните области:

- осигуряване на устойчиво развитие на пристанищата и техния капацитет;
- създаване на ясна и прозрачна рамка относно осигуряването на инвестиции за пристанищата.

Към момента речният и морският транспорт са недостатъчно развити и използването им е в пряка зависимост от развитието на вътрешните водни услуги, морските превози на къси разстояния (развитие на европейската концепция за морски магистрали) и предоставяне на подобрени пристанищни услуги.

Приоритети в Европейското законодателство

Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ от 2011 г. е основният европейски стратегически документ, който очертава насоките за развитие на транспорта. В нея са описани плановете на Европейската комисия (ЕК) за следващите десетилетия, предвиждащи изграждането на транспортна система до 2050 г., характеризираща се с Единно европейско транспортно пространство, отворени пазари, по-екологична инфраструктура и иновационни технологии с ниски въглеродни емисии.

През м. декември 2020 г. Комисията представи и своята „Стратегия за умна и устойчива мобилност“ (COM(2020) 789), която включва и план за действие с 82 инициативи за следващите години в областта на транспорта. Към това, Европейският зелен пакт от 2019 г. (COM/2019/640, т.нар. Зелена сделка) предоставя план за действие за повишаване на ефективното използване на ресурсите чрез преминаване към чиста, кръгова икономика, възстановяване на биологичното разнообразие и намаляване на замърсяването. В плана са посочени необходимите инвестиции и

наличните финансови инструменти. В него се обяснява как да се гарантира справедлив и приобщаващ преход и се поставя цел за въвеждането на по-чисти, по-евтини и по-здравословни форми на транспорт.

В Стратегията си „Транспорт 2050“ ЕК посочва конкретни цели до 2050 г.:

- всички основни TEN-T пристанища да са свързани в достатъчна степен със системите за железопътен превоз на товари и, когато е възможно, с вътрешните водни пътища;
- внедряване на интелигентни системи за управление на водния транспорт;
- осигуряване на висококачествена мрежа с голям капацитет и съответния набор от информационни услуги;
- прехвърляне на 50% от пътните товарни превози над 300 км към други видове транспорт, например железопътен или воден;
- пълно прилагане на принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“;
- намаляване на емисиите от корабни горива с 40%.

Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, формулира общите параметри и насоки за цялата мрежа. Транспортната политика на Европейския съюз има за цел да гарантира безпроблемно, ефективно, безопасно и свободно движение на хора и стоки в целия ЕС посредством интегрирани мрежи, които използват всички видове транспорт (сухопътен, железопътен, воден и въздушен).

Трансевропейската транспортна мрежа укрепва социалното, икономическото и териториалното сближаване на Съюза и допринася за създаването на единно европейско транспортно пространство, което е ефикасно и устойчиво, увеличава ползите за своите потребители и подкрепя приобщаващия растеж.

Цели на Трансевропейската транспортна мрежа

- сближаване;
- ефикасност;
- устойчивост;
- ефективност (увеличаване на ползите за потребителите).

Механизми за постигане на целите

Сближаване чрез:

- достъпност и свързаност на всички региони на Съюза, включително отдалечените, най-отдалечените, островните, периферните и планинските райони, както и рядко населените райони;
- намаляване на разликите в качеството на инфраструктурата между държавите-членки;
- за движението на пътници и товари, взаимосвързаност между транспортната инфраструктура за движението на дълги разстояния, от една страна, и регионалното и местното движение, от друга страна;
- транспортна инфраструктура, която отразява характерното положение в различни части на Съюза и осигурява балансирано покритие на всички европейски региони.

Ефикасност чрез:

- премахване на тесните места и изграждане на липсващите връзки в рамките на транспортните инфраструктури и при свързващите звена между тях, на териториите на държавите-членки и между тях;
- взаимосвързаност и оперативна съвместимост на националните транспортни мрежи;
- оптимална интеграция и взаимосвързаност на всички видове транспорт;
- насърчаване на икономически ефикасен, висококачествен транспорт, допринасящ за по-нататъшния икономически растеж и конкурентоспособността;
- ефективно използване на новите и съществуващите инфраструктури;
- икономически ефективно прилагане на иновационни технологически и оперативни концепции.

Устойчивост чрез:

- развитие на всички видове транспорт по начин, съвместим с осигуряването на устойчив и икономически ефективен транспорт в дългосрочен план;
- принос към целите за ниски емисии на парникови газове, нисковъглероден и чист транспорт, сигурност на горивата, намаляване на външните разходи и опазване на околната среда;
- насърчаване на нисковъглеродния транспорт с цел до 2050 г. да бъде постигнато значително намаляване на емисиите на CO₂ в съответствие с целите на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂.

Увеличаване на ползите за потребителите на мрежата чрез:

- задоволяване нуждите на нейните потребители от мобилност и транспорт в рамките на Съюза и във връзките с трети страни;
- осигуряване на норми за безопасност, сигурност и високо качество за пътническите и товарните превози;
- оказване на подкрепа за мобилността, дори в случаи на природни или причинени от човека бедствия, и осигуряване на достъп до услугите на спешната помощ и спасителните служби;
- създаване на изисквания за инфраструктурата, по-специално в областта на оперативната съвместимост, безопасността и сигурността, които да осигурят качество, ефикасност и устойчивост на транспортните услуги;
- достъпност за възрастните, за лицата с ограничена подвижност и за пътниците с увреждания.

При разработването на широкообхватния план на Трансевропейската транспортна мрежа се въвежда още един приоритет (цел) - **общ приоритет на мерките, необходими за:**

- осигуряване на по-добър достъп и свързаност на всички региони на Съюза при отчитане особеностите на островите, изолираните мрежи и рядко населените, отдалечените и най-отдалечените райони;

- осигуряване на оптимална интеграция и оперативна съвместимост в рамките на видовете транспорт;
- изграждане на липсващите връзки и отстраняване на тесните места, по-специално по трансграничните участъци;
- насърчаване на ефективното и устойчиво използване на инфраструктурата и, при необходимост, увеличаване на капацитета;
- подобряване или поддържане на качеството на инфраструктурата от гледна точка на нейната безопасност, сигурност, ефикасност, устойчивост на климатични условия и при необходимост — на бедствия, екологични характеристики, социални условия, достъпност за всички потребители, включително възрастните хора, лицата с ограничена подвижност и пътниците с увреждания, както и качеството на услугите и непрекъснатостта на транспортните потоци.

ПРИОРИТЕТИ НА ЕС ЗА РАЗВИТИЕ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА ПО ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА

- за съществуващите вътрешноводни пътища — прилагане на необходимите мерки за достигане на стандартите за вътрешноводни пътища клас IV;
- където е приложимо, постигане на по-високи стандарти за модернизиране на съществуващи водни пътища и за създаване на нови водни пътища в съответствие с техническите аспекти на инфраструктурата на ЕСMT с цел да се задоволи търсенето на пазара;
- внедряване на телематични приложения, включително речни информационни услуги (RIS);
- свързване на инфраструктурата на вътрешните пристанища с железопътната инфраструктура за товарни превози и пътната транспортна инфраструктура;
- обръщане на особено внимание на свободно течащите реки, близки до естественото си състояние и които по тази причина могат да бъдат обект на специални мерки;
- насърчаване на устойчивото корабоплаване по вътрешните водни пътища;
- модернизиране и разширяване на капацитета на необходимата инфраструктура за операции по превоз в зоната на пристанището.

ПРИОРИТЕТИ НА ЕС ЗА РАЗВИТИЕТО НА ИНФРАСТРУКТУРАТА ЗА МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ

- насърчаване на морските магистрали, в това число на плаванията на къси разстояния, улесняване на развитието на връзките с хинтерланда и, по-специално, разработване на мерки за подобряване на екологичните показатели на морския транспорт в съответствие с приложимите изисквания на правото на Съюза или други имащи отношение международни споразумения;
- взаимно свързване на морските пристанища с вътрешноводните пътища;
- въвеждане на VTMISS и електронни морски услуги;
- въвеждане на нови технологии и иновации за насърчаване на алтернативните горива и енергийно ефективния морски транспорт, включително втечен природен газ (LNG);

- модернизиране и разширяване на капацитета на необходимата инфраструктура за операции по превоз в зоната на пристанището.

СПЕЦИФИЧНИ СЕКТОРНИ ЦЕЛИ И ИНДИКАТОРИ

- Премахване на участъците със затруднения, повишаване на оперативната съвместимост на железопътните линии, изграждане на липсващите връзки, и по-конкретно подобряване на трансграничните участъци.

Индикатори:

- броя на новите или подобрените трансгранични връзки;
 - броя на километрите железопътни линии, адаптирани към европейското стандартно номинално междурелсие и оборудвани с ERTMS;
 - броя на премахнатите участъци със затруднения и участъците с увеличен капацитет от транспортните маршрути за всички видове транспорт, които са получили финансиране по МСЕ;
 - дължината на мрежата от вътрешните водни пътища по класове в Съюза;
 - дължината на железопътната мрежа в Съюза, която е била модернизирана във връзка с изискванията по чл. 39, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1315/2013.
- Осигуряване на устойчиви и ефикасни транспортни системи в дългосрочен план, с цел подготовка за очакваните бъдещи транспортни потоци, както и осигуряване на условия за декарбонизация на всички видове транспорт чрез преход към иновативни, нисковъглеродни и енергийно ефективни транспортни технологии, като същевременно се оптимизира безопасността.

Индикатори:

- броя пунктове за доставка на алтернативни горива за превозни средства, използващи основната мрежа на TEN-T за автомобилен превоз в Съюза;
 - броя вътрешни и морски пристанища на основната мрежа на TEN-T, които са оборудвани с пунктове за доставка на алтернативни горива в Съюза;
 - намаляването на броя на жертвите на пътно-транспортни произшествия по пътната мрежа в Съюза.
- Оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на видовете транспорт и засилване на оперативната съвместимост на транспортните услуги, като същевременно се осигурява достъпността на транспортните инфраструктури.

Индикатори:

- броя на мултимодалните логистични платформи, включително броя на вътрешните и морските пристанища и летища, които са свързани с железопътната мрежа;
- броя на подобрените терминали за железопътен-автомобилен транспорт и броя на подобрените или новите връзки между пристанищата чрез морски магистрали;
- броя километри вътрешни водни пътища, оборудвани с RIS.

Пристанищата са главните портали към трансевропейската транспортна мрежа. За да изпълняват ролята си, те трябва да са добре развити и ефективни и да отговарят на

международните стандарти. Към момента обаче развитието на европейските пристанища е на различно равнище – някои са много добре развити функционално, а други изостават или са в състояние на струкурен спад. Изоставащите пристанища потискат възможностите за икономическо развитие на обслужваните от тях райони и влияят отрицателно на ЕС като цяло. От друга страна три високоефективни европейски пристанища обработват 20% от целия товарооборот, което повишава риска от претоварване в техния хинтерланд и особено от задръствания по пътищата в ущърб на гражданите, които живеят там. Структурните различия заплашват развитието на морските превози на къси разстояния като алтернатива на претоварените сухоземни пътища.

Според прогнозите за развитие на товарооборота, при сценарий за нисък растеж обемът ще нарасне с около 50% до 2035 г. За справяне с този растеж ще бъдат необходими навременни мерки за преодоляване на структурните различия и поемане на голяма част новия от товаропоток от недоразвитите пристанища от цялата трансевропейска мрежа.

Предизвикателствата, пред които е изправен секторът, се утежняват още повече от непрекъснато развитие на технологиите, поради което съществуващата пристанищна инфраструктура може бързо да се окаже остаряла или да се нуждае от значително модернизиране.

ПРЕГЛЕД НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПОЛИТИКИТЕ В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. е дългосрочен национален програмен документ за развитието на Република България, който е база за програмирането на стратегически документи във връзка с изпълнението както на националните политики, така и на политиките на ЕС.

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

Тенденцията за развитие на речните и морски пристанища за обществен транспорт е свързана с тяхното концесиониране и либерализацията на пристанищните услуги при отчитане на нуждите за подобрене на техническите условия на пристанищните инфраструктури и акватории.

Стратегическите цели на политиката в транспортния сектор са:

- постигане на икономическа ефективност;
- развитие на устойчив транспортен сектор;
- подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност.

Основни приоритети:

- ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;

- интегриране на българската транспортна система с европейската;
- прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар. Осигуряване на добра бизнес среда;
- осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор;
- ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта;
- осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната;
- устойчиво развитие на масовия обществен транспорт.

Стратегически цели за развитието на пристанищата за обществен транспорт:

- развиване на публично-частните партньорства;
- развиване на мултимодалните логистични платформи;
- модернизиране и разширяване на капацитета на необходимата инфраструктура за операции в зоната на пристанищата и за постигане на устойчивост, повишена ефективност на използването на ресурси и по-широко прилагане на екологично чисти технологии и промишлени процеси;
- насърчаването на устойчивото корабоплаване по вътрешните водни пътища;
- намаляване на административната тежест - въвеждане обслужване на едно гише и на национална система за електронен обмен на информация в пристанищата – Port Community System;
- създаване и поддържане на стабилна регулаторна среда;
- създаване на ясна и прозрачна рамка за осигуряване на инвестиции за пристанищата;
- изграждане и поддържане на интегрирани информационни системи - предпоставка за налагане на съвременни модели на управление и дейност;
- развитие на интермодалния/комбинирания транспорт и създаване на национална мрежа от съвременни интермодални терминали, която да обслужва нуждите на железопътния и водния товарен транспорт;
- изготвяне на обща политика на пристанищата за намаляване вредното въздействие от пристанищните дейности;
- осигуряване на съоръжения за приемане на отпадъци и остатъци от товари с произход от нормалната експлоатация на корабите;
- осигуряване на съоръжения за мониторинг на параметрите на околната среда /въздух и вода/;
- осигуряване на съоръжения за борба с разливи и замърсяване на акваторията;
- осигуряване на пристанищни приемни съоръжения за приемане на замърсени баластни води;
- проучване и осигуряване на съоръжения за снабдяване на корабите с електроенергия при престоя им на кей.

Специфични цели:

- повишаване нивото на безопасност в транспортния отрасъл;
- ограничаване вредното въздействие на транспорта върху околната среда;
- привеждане на инфраструктурата по направленията на Общоевропейските транспортни коридори към европейските стандарти;
- развитие на пристанищните райони с използване възможностите на съвременните комуникации, включително за он-лайн заявки и извършване на плащания за транспортни услуги;
- повишаване на вътрешната сигурност в ЕС като цяло, чрез подпомагане на предотвратяването на трансграничната престъпност.
- Гарантиране по-ефективно управление на морските и речните пристанища от национално значение при обезпечаване на националните интереси за сигурност в максимална степен. Пристанищното управление трябва напълно да отговаря на изискванията на ЕС;
- Преодоляване технологичните различия, които съществуват в момента между пристанищата в България и тези в ЕС; да модернизира пристанищните активи и да създаде условия за оптимизиране на пристанищните операции;
- Подобряване цялостно дейността, както и безопасността и сигурността за пътниците и товарните превозите чрез въвеждането и спазването на всички изисквания, заложи в директивите и регламентите на Европейския съюз и международните конвенции;
- Увеличаване товаро и пътничкопотоците, както и привличане транзитни товари;
- Създаване условия за развитието на черноморски и речен каботаж, превоз на къси разстояния (по море), подобряване на пристанищните услуги;
- Увеличаване обхвата на цифровизацията
- По ефективно използване на пристанищната инфраструктура, разположена в централните градски зони чрез изграждане на яхтени марини.

Приоритети в областта на развитието и поддържането на пристанищната инфраструктура:

- развитие и модернизация на пристанищната инфраструктура;
- създаване на условия за специализация на пристанищните терминали;
- повишаване на ефективността на работата на пристанищата;
- създаване на условия за привеждане на българските пристанища в съответствие с изискванията на ЕС по отношение на опазването на околната среда;
- повишаване на нивото на сигурност и безопасност в пристанищата.

Строителството на модерна транспортна инфраструктура се реализира в продължителен период от време и изисква солиден финансов ресурс, в тази връзка МТС прилага подход на дългосрочно планиране и осигуряване на стабилни финансови потоци. Политиките на МТС във връзка с развитие на пристанищната инфраструктура са пряко свързани с формирането и прилагането на механизмите за засилване ролята на частния сектор в развитието на инфраструктурата, включително и чрез различни форми на публично-частно партньорство. МТС организира и осъществява концесионната политика и дейността по предоставяне на концесии върху обектите на железопътната инфраструктура, цели или технологично обособени части от пристанища за обществен транспорт – държавна собственост и граждански летища за

обществено ползване, както и организира и осъществява контрол върху сключените договори за предоставяне на концесии.

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

ПОЛИТИКИ И ПРИОРИТЕТИ НА ДАДЕНИТЕ НА КОНЦЕСИЯ ОТ МТС ПРИСТАНИЩАТА ЗА РАЗВИТИЕ НА ПРИСТАНИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

За периода 2005 – 2025 г. са реализирани и влезли в сила следните договори за предоставяне/прекратяване на концесия върху пристанищни терминали:

№	Обект и вид на концесия	Концесионер	Срок /Год	РМС за определяне на концесионер	Дата на договора за концесия
					Дата на влизане в сила/прекратяване на договора
1	Пристанищен терминал Леспорт - концесия за услуга	"Пристанище Леспорт" АД	30	448/17.05.2005 г.	сключен на 08.06.2005 г.
					в сила от 30.5.2006 г.
2	Пристанищен терминал Балчик - концесия за услуга	"Порт Балчик" АД	25	868/07.11.2005 г.	сключен на 14.12.2005 г.
					в сила от 25.05.2006 г.
3	Пристанищен терминал Свищов - концесия за строителство	"Драгажен флот - Истър" АД	31	866/07.11.2005 г.	сключен на 15.02.2007 г.
					в сила от 21.04.2007 г.
4	Пристанищен терминал Оряхово - концесия за услуга	"Слънчев дар" АД	25	343/16.05.2007 г.	сключен на 04.07.2007 г.
					в сила от 23.06.2008 г.
5	Пристанищен терминал Сомовит - концесия за услуга	"Октопод - С" ООД	22	233/06.04.2009 г.	сключен на 28.05.2008 г.
					в сила от 01.08.2009 г.
6	Пристанищен терминал Видин-север пристанищен терминал „Фериботен комплекс Видин“ - концесия за услуга	"Параходство Българско речно плаване" АД	30	375/04.06.2010 г.	сключен на 20.08.2010 г.
					в сила от 20.10.2010 г.

7	Пристанищен терминал Росенец - концесия за услуга	„Лукойл Нефтохим Бургас“ АД	35	172/22.03.2011 г. 549/11.08.2023 г.	сключен на 12.05.2011 г. в сила от 30.07.2011 г.
					прекратен на 11.08.2023 г.
8	Пристанищен терминал Бургас-изток 2 - концесия за услуга	"БМФ порт Бургас" ЕАД	46,8	421/13.06.2011 г.	сключен на 08.09.2011 г.
					в сила от 01.01.2012 г.
9	Пристанищен терминал Никопол – концесия за услуга	„Параходство българско речно плаване“ АД	35	286/10.05.2013 г.	сключен на 07.08.2013 г.
					в сила от 06.10.2013 г.
10	Пристанищен терминал Лом	"Порт Инвест" ЕООД	35	49/24.01.2013 г.	сключен на 06.03.2013 г.
					в сила от 01.05.2013 г.
11	Пристанищен терминал Бургас-запад	"БМФ порт Бургас" ЕАД	46,8	153/05.03.2013 г.	сключен на 08.03.2013 г.
					в сила от 03.05.2013 г.
12	Пристанищен терминал Несебър	"Водмар" ЕАД	35	1035/18.12.2012 г.	сключен на 07.07.2014 г.
					в сила от 08.09.2014 г.
13	Пристанищен терминал Видин-юг	"СКМ Порт Видин" АД	35	464/21.08.2017 г.	сключен на 06.12.2017 г.
					в сила от 03.04.2018 г.
14	Пристанищен терминал със зимовник – Русе – концесия за строителство*	"Порт Бимас" ЕООД	35	РК-8/15.07.2021 г.	сключен на 29.07.2021 г.
					в сила от 28.01.2022 г.

*Активие все още не са прехвърлени на ДП „Пристанищна инфраструктура“

АКТУАЛИЗИРАН ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ЗА ДЪРЖАВНИТЕ КОНЦЕСИИ ЗА ПЕРИОДА 2021 г. – 2027 г.

(Приет от Координационния съвет по концесиите с решение по т. 1 от дневния ред на заседание, проведено на 09 юни 2025 г., одобрен от Министерския съвет с Решение по Протокол № 26 от заседанието на 24 юни 2025 г.)

Планът за действие за държавните концесии за програмен период 2021 - 2027 г. (Планът за действие) е разработен в съответствие с Националната стратегия за развитие на концесиите в Република България за периода 2018 – 2027 година (Националната стратегия за развитие на концесиите). Планът за действие е приет от Координационния съвет по концесиите (КСК, Съвета) чрез процедура за неприсъствено приемане на решение, проведена в периода 04

декември 2020 г. – 11 декември 2020 г., и е одобрен от Министерския съвет с Решение по Протокол № 5 от заседание на 20 януари 2021 г.

Планът за действие служи за определяне на концесиите, чрез възлагането на които ще се изпълнят целите и приоритетите, включени в Националната стратегия за развитие на концесиите, за посочения по-горе програмен период.

Планът за действие съдържа планираните процедури за определяне на концесионер, които ще се провеждат по реда на Закона за концесиите (ЗК).

Проекти за концесия за 2025 – 2027 г

1. Концесия за строителство на обект „Пристанищен терминал Варна-изток и пристанищен терминал Варна-запад“

Предмет на концесията	Концесия за строителство
Обект на концесията	Пристанищен терминал Варна-изток – публична държавна собственост, с концесионна територия в размер 343 027 кв. м. Пристанищен терминал Варна-запад – публична държавна собственост, с концесионна територия в размер 1 826 799 кв. м.
Максимален срок на концесията	35 години, като съгласно ЗК срокът на концесията може да се удължава, като общият срок на всички удължавания, независимо от основанията за това, не може да е по-дълъг от една трета от конкретния срок, определен с концесионния договор.
Строителство, което ще се възложи с концесията	Строителни и монтажни работи по чл. 7, ал. 2 от ЗК
Услуги, които ще се възложат с концесията	Пристанищни услуги по чл. 116 от ЗМПВВППРБ
Срокове за изпълнение на възложеното строителство	35 години
Плащания от концедента	Не се предвиждат
Концесионно възнаграждение (без ДДС)	Еднократно концесионно възнаграждение, фиксирано концесионно възнаграждение и променливо концесионно възнаграждение. Прогнозна сума от концесионни възнаграждения за срока на концесията в размер на около 10 225 837,62 евро.

2. Концесия за услуга на обект „Пристанищен терминал „Товарен пристанищен

терминал Бургас-Изток 1“

Предмет на концесията	Концесия за услуги
Обект на концесията	Пристанищен терминал „Товарен пристанищен терминал Бургас-Изток 1“ – публична държавна собственост, с концесионна територия в размер 87 153 кв. м., включваща корабно място № 13 и корабно място № 14
Максимален срок на концесията	35 години, като съгласно ЗК срокът на концесията може да се удължава, като общият срок на всички удължавания, независимо от основанията за това, не може да е по-дълъг от една трета от конкретния срок, определен с концесионния договор
Строителство, което ще се възложи с концесията	Строителни и монтажни работи по чл. 8, ал. 4 от ЗК – строително-монтажни работи, свързани с поддържането в добра експлоатационна годност на терминала.
Услуги, които ще се възложат с концесията	Пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 1 и т. 2 от ЗМПВППРБ: • Морско-технически услуги; Обработка на товари: товарене, разтоварване, подреждане, съхраняване, преупаковка на различни по тип товари, вътрешнопристанищен превоз на товари, измерване, укрепване и др.; Други стопански дейности, които могат да се извършват във връзка с концесията - съпътстващи дейности по чл. 116а, ал. 1 от ЗМПВППРБ, дотолкова доколкото те не пречат и няма да попречат на извършването на пристанищните услуги.
Срокове за изпълнение на възложеното строителство	Не е приложимо
Плащания от концедента	Не се предвиждат
Концесионно възнаграждение (без ДДС)	Еднократно концесионно възнаграждение, фиксирано концесионно възнаграждение и променливо концесионно възнаграждение. Прогнозна сума от концесионни възнаграждения за срока на концесията в размер на около 3 487 142,54 евро

3. Концесия за услуга на обект „Фериботен терминал Варна“

Предмет на концесията	Концесия за услуги
Обект на концесията	Фериботен терминал Варна – публична държавна собственост, с концесионна територия в размер 1 007 декара

Максимален срок на концесията	35 години, като съгласно ЗК срокът на концесията може да се удължава, като общият срок на всички удължавания, независимо от основанията за това, не може да е по-дълъг от една трета от конкретния срок, определен с концесионния договор.
Строителство, което ще се възложи с концесията	Строителни и монтажни работи по чл. 8, ал. 4 от ЗК – строително-монтажни работи, свързани с поддържането в добра експлоатационна годност на Фериботен терминал Варна.
Услуги, които ще се възложат с концесията	За изпълнение на дейностите по управление и поддържане на обекта на концесията - Фериботен терминал Варна, концесионерът ще осигурява поддържането в наличност на следните услуги и стопански дейности, които се извършват чрез обекта на концесията: предоставяне на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 2 от ЗМПВВППРБ за обработка на товари; предоставяне на морско-технически услуги по чл. 116, ал. 2, т. 1 от ЗМПВВППРБ, за извършването на които е необходимо използването на елементи на линейната техническа инфраструктура на терминала;
	предоставяне на услуги за достъп и използването на вътрешната железопътна инфраструктура на пристанищния терминал; извършване на съпътстващи дейности по чл. 116а от ЗМПВВППРБ, представляващи дейности, обезпечаващи извършването на пристанищните услуги, както и дейности, които съответстват на производствените и търговските задачи на предприятия, чието местоположение в пристанищния терминал се оправдава от връзката им с пристанищния трафик, с обема на речния трафик, който създават, или поради услугите, които извършват на потребителите, при условие че не пречат и няма да попречат на извършването на пристанищни услуги съоръжения; предоставяне на услуга по управление на активи на пристанищен терминал Фериботен комплекс Варна.
Срокове за изпълнение на възложеното строителство	Не е приложимо
Плащания от концедента	Не се предвиждат
Концесионно възнаграждение (без ДДС)	Еднократно концесионно възнаграждение, фиксирано концесионно възнаграждение и променливо концесионно възнаграждение. Прогнозна сума от концесионни възнаграждения за срока на концесията в размер на около 4 243 722,61евро.

4. Концесия за строителство на обект „Пристанищен терминал Русе – запад“

Предмет на концесията	Концесия за строителство
Обект на концесията	Пристанищен терминал Русе – запад – публична държавна собственост, с концесионна територия в размер 117 003 кв. м.
Максимален срок на концесията	35 години, като съгласно ЗК срокът на концесията може да се удължава, като общият срок на всички удължавания, независимо от основанията за това, не може да е по-дълъг от една трета от конкретния срок, определен с концесионния договор.
Строителство, което ще се възложи с концесията	Строителни и монтажни работи по чл. 7, ал. 2 от ЗК
Услуги, които ще се възложат с концесията	Пристанищни услуги по чл. 116 от ЗМПВВППРБ
Срокове за изпълнение на възложеното строителство	35 години
Плащания от концедента	Не се предвиждат
Концесионно възнаграждение (без ДДС)	Еднократно концесионно възнаграждение, фиксирано концесионно възнаграждение и променливо концесионно възнаграждение. Прогнозна сума от концесионни възнаграждения за срока на концесията в размер на около 1 370 262,24 евро.

5. Концесия за строителство на обект „Пристанищен терминал Русе-изток 1 и пристанищен терминал Русе-изток 2“

Предмет на концесията	Концесия за строителство
Обект на концесията	Пристанищен терминал Русе-изток – 1 – публична държавна собственост, с концесионна територия в размер 330 389 кв. м., включващ корабни места от № 1 до № 8, и Пристанищен терминал Русе-изток – 2 – публична държавна собственост, с концесионна територия в размер 355 132 кв. м., включващ корабни места от № 9 до № 14, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе.
Максимален срок на концесията	35 години, като съгласно ЗК срокът на концесията може да се удължава, като общият срок на всички удължавания, независимо от основанията за това, не може да е по-дълъг от една трета от конкретния срок, определен с концесионния договор

Строителство, което ще се възложи с концесията	Изпълнение на строителство по чл. 7, ал. 2, т. 1 и 2 от ЗК
Услуги, които ще се възложат с концесията	Услуги по чл. 116 от ЗМПВВППРБ
Срокове за изпълнение на възложеното строителство	35 години
Плащания от концедента	Не се предвиждат
Концесионно възнаграждение (без ДДС)	Еднократно концесионно възнаграждение, фиксирано концесионно възнаграждение и променливо концесионно възнаграждение. Прогнозна сума от концесионни възнаграждения за срока на концесията в размер на около 7 515 990,65 евро.

6. Концесия за услуга на обект „Пристанищен терминал Видин-център“

Предмет на концесията	Концесия за услуги
Обект на концесията	Пристанищен терминал Видин-център – публична държавна собственост, с концесионна територия в размер 18 261 кв. м.
Максимален срок на концесията	35 години, като съгласно ЗК срокът на концесията може да се удължава, като общият срок на всички удължавания, независимо от основаниято за това, не може да е по-дълъг от една трета от конкретния срок, определен с концесионния договор.
Строителство, което ще се възложи с концесията	Изпълнение на строителство по чл. 7, ал. 2, т. 3 от ЗК
Услуги, които ще се възложат с концесията	Пристанищни услуги по чл. 116 от ЗМПВВППРБ
Срокове за изпълнение на възложеното строителство	Не е приложимо
Плащания от концедента	Не се предвиждат

Концесионно възнаграждение (без ДДС)	Еднократно концесионно възнаграждение, фиксирано концесионно възнаграждение и променливо концесионно възнаграждение. Прогнозна сума от концесионни възнаграждения за срока на концесията в размер на около 305 241,25 евро.
---	--

7. Пристанищен терминал Тутракан, част от пристанище за обществен транспорт Русе

Предмет на концесията	Концесия за услуги
Обект на концесията	Пристанищен терминал Тутракан, част от пристанище за обществен транспорт Русе – публична държавна собственост, с концесионна територия в размер на 4 414 кв. м.
Максимален срок на концесията	35 години, като съгласно ЗК срокът на концесията може да се удължава, като общият срок на всички удължавания, независимо от основаниято за това, не може да е по-дълъг от една трета от конкретния срок, определен с концесионния договор.
Строителство, което ще се възложи с концесията	Строителни и монтажни работи по чл. 8, ал. 4 от ЗК – строително-монтажни работи, свързани с поддържането в добра експлоатационна годност на терминала.
Услуги, които ще се възложат с концесията	- Пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 1 и т. 2 от ЗМПВВПРБ: - морско-технически услуги; - обработка на товари: товарене, разтоварване, подреждане, съхраняване, преупаковка на различни по тип товари, вътрешнопристанищен превоз на товари, измерване, укрепване и др. - Други стопански дейности, които могат да се извършват във връзка с концесията – съпътстващи дейности по чл. 116а, ал. 1 от ЗМПВВПРБ, доколкото те не пречат и няма да попречат на извършването на пристанищните услуги.
Срокове за изпълнение на възложеното строителство	За периода на възложената концесия.
Плащания от концедента	Не се предвиждат
Концесионно възнаграждение (без ДДС)	Еднократно концесионно възнаграждение, фиксирано концесионно възнаграждение и променливо концесионно възнаграждение. Прогнозна сума от концесионни възнаграждения за срока на концесията в размер на не по-малко 89 476,08 евро.

8. Фериботен терминал Силистра, част от пристанище за обществен транспорт Русе.

Клон-ТП на ДППИ/ пристанищни терминали на концесия	2026 г. – Очакван размер /без ДДС/ на инвестиции в публична държавна собственост в обектите на концесия	2027 г. – Прогнозен размер /без ДДС/ на инвестиции в публична държавна собственост в обектите на концесия	2028 г. – Прогнозен размер /без ДДС/ на инвестиции в публична държавна собственост в обектите на концесия	ОБЩО
<u>Клон-ТП "Пристанище Лом"</u> концесионни обекти на пт Лом, пт Видин-Север, пт Фериботен комплекс Видин, пт Видин-юг, пт Оряхово	235 194,27 €	115 040,67 €	152 876,27€	503 111,21€
<u>Клон-ТП "Пристанище Русе"</u> концесионни обекти на пт Свищов, пт Сомовит и пт Никопол	150 877,29€	46 016,27€	34 767,84€	231 661,41€
<u>Клон-ТП "Пристанище Бургас"</u> концесионни обекти на пт Бургас изток-2, пт Бургас- запад, пт Несебър	61 879 146,96€	380 677,77€	275 952,16€	62 538 776,89
<u>Клон-ТП "Пристанище Варна"</u> концесионни обекти на пт Леспорт и пт Балчик	5 112,92 €	5 112,92 €	5 112,92 €	15 338,76 €
ОБЩО ПО ГОДИНИ	62 270 331,44€	546 847,63€	471 709,20€	63 288 888,27€

„ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ СЪС ЗИМОВНИК-РУСЕ“ - към 31.10.2025 г. няма признати и одобрени активи – публична държавна собственост, тъй като обектът е все още недовършен. Също така към настоящият момент всички активи за обекта на концесия се водят в счетоводните регистри на Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав (ИАПД).

МИСИЯ

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) е управителен орган на българските пристанища за обществен транспорт и предоставя услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването.

Мисията на ДП „Пристанищна инфраструктура“ е поддържане и развитие на пристанищната инфраструктура в пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост и общата техническа инфраструктура, включително инфраструктура за достъп на пристанищата по чл. 106а от ЗМПВВППРБ като условие за устойчиво и екологосъобразно развитие на транспортната система на Република България.

Приоритети на ДП „Пристанищна инфраструктура“:

- поддържане и ремонт на пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост и общата техническа инфраструктура на пристанищата по чл. 106а от ЗМПВВППРБ, необходима за постигане на съответствие с изискванията към предлаганите пристанищни услуги;
- ефективно управление на собствеността;
- поддържане на висока сигурност и качество на услугите за удовлетворяване на изискванията на клиентите и заинтересованите страни;
- управление на персонала за осигуряване на нужната компетентност на базата на обучение, умения и опит;
- ефективно финансово управление на публичните ресурси;
- спазване на екологични норми, при минимални обществено необходими разходи;
- осигуряване на безопасността на корабоплаването в акваториите на пристанищата за обществен транспорт и тяхното поддържане до постигане на проектните параметри;
- проектиране, изграждане, развитие, поддръжка и рехабилитация на пристанищната инфраструктура, вълнозащитните и брегоукрепителни съоръжения на пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост и на пристанищата по чл. 106а от ЗМПВВППРБ;
- осигуряване на информационно обслужване на корабния трафик по море и река;
- изпълнение и поддържане на планове за сигурност на пристанищата на пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост и на пристанищата по чл. 106а от ЗМПВВППРБ.
- гарантиране на по-ефективно управление на морските и речните пристанища от национално значение при обезпечаване на националните интереси за сигурност в максимална степен. Пристанищното управление трябва напълно да отговаря на изискванията на ЕС;
- преодоляване на технологичните различия, които съществуват в момента между пристанищата в България и тези в ЕС; да модернизира пристанищните активи и да създаде условия за оптимизиране на пристанищните операции;
- подобряване безопасността и сигурността за пътниците и товарните превозите чрез въвеждането и спазването на всички изисквания, заложи в директивите и регламентите на Европейския съюз и международните конвенции;
- увеличаване на товаро и пътничкопотоците, както и привличане на транзитни товари;

- създаване на условия за развитието на черноморски и речен каботаж, превоз на къси разстояния (по море), подобряване на пристанищните услуги;
- увеличаване обхвата на цифровизацията;
- намаляване на вредното въздействие от корабоплаването и пристанищните дейности върху околната среда;
- изграждане на яхтени марини.

ОРГАНИЗАЦИОННО РАЗВИТИЕ И КАПАЦИТЕТ

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ управлява инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт и терминалите – държавна собственост и общата техническа инфраструктура, включително инфраструктура за достъп, в пристанищата по чл. 106а.

Съгласно чл. 115л от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ е юридическо лице по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, със седалище в гр. София и с клонове – териториални поделения.

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

Статут: юридическо лице – публичен търговец, регистриран по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон.

Контрол и координация – дирекция „Концесии и контрол върху дейността на търговските дружества и държавните предприятия“ (Министерство на транспорта и съобщенията), дирекция „Координация на програми и проекти“ (МТИТС), Централно координационно звено (Министерски съвет), Европейска комисия;

Финансов контрол: инспекторат МТИТС, ИА „Държавна финансова инспекция“, Сметна палата, независим одит, дирекция „Национален фонд“ (Министерство на финансите), ИА „Одит на средствата от ЕС“.

Стратегическото планиране: разработен проект на седемгодишна програма за изграждането, реконструкцията, рехабилитацията, поддържането, развитието и управлението на инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост, базирана на национален стратегически документ.

Оперативно планиране: Бизнес програмата за изграждането, реконструкцията, рехабилитацията, поддържането, развитието и управлението на инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост (утвърждава се от министъра).

Основни функции

I направление: управление, поддръжка и развитие на пристанищната инфраструктура; изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на основна и техническа инфраструктура в пристанищата, подходящи канали, пристанищни акватории, вълноломи, защитни

съоръжения и други, обслужващи пристанищата – държавна собственост; навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата; ДППИ изготвя и поддържа регистър на данните за пристанищната инфраструктура на пристанищата – държавна собственост.

II направление: повишаването на безопасността и ефективността на корабоплаването, опазването на човешкия живот на море и защитата на околната среда от възможните вредни въздействия от корабоплаването; предоставя услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването, като предоставя на корабите съвети и препоръки, свързани с безопасността на корабоплаването, подпомагащи вземането на решения на борда на кораба в сложна метеорологична и навигационна обстановка, организира движението на корабите с цел предотвратяване появата и развитието на опасност от авария и сблъскване; чрез Националния център за електронен документооборот на морския транспорт се осигурява електронния обмен на документи, свързани с граничния контрол при посещение на корабите в българските морски пристанища; чрез българската част от Световната морска система за бедствия и безопасност (GMDSS) се разпространява морска информация за безопасност (информация, свързана с хидрометеорологичната обстановка, навигационни предупреждения и всякаква друга информация, свързана с условията и безопасността на корабоплаването) и комуникациите при морски бедствия и аварии; осигурява техническата експлоатация и поддръжка на съоръженията, апаратурите, системите и подсистемите за обслужване на корабния трафик и информационно обслужване на морските пристанища, включващи основните и спомагателните съоръжения на VTS, VTMS, GMDSS и SSN.

За обслужване на корабите в български пристанища по река Дунав и предоставяне на речни информационни услуги, отговарят основен брегови РИС център Русе и VTS център Лом. Центровете работят в денонощен режим 24/7.

Със собствени средства ДППИ изгради „Система за електронна обработка на корабни документи при пристигане/отплаване в/от български пристанища по река Дунав” – Single Window на река. Системата предоставя индивидуален защитен електронен достъп на регистрираните външни потребители по смисъла на „Наредба за предоставяне на речните информационни услуги по вътрешните водни пътища на Република България” (оператори, корабособственици, агенти) съобразно вътрешните правила и процедури на ДППИ.

Сведенията, получени в съответствие с формалностите за даване на сведения за кораби са достъпни в реално време за всички отговорни за корабоплаването институции. Информацията се съхранява в база данни.

Всички VTS центрове имат достъп до системата Single Window на река, както и до основните навигационни системи на БУЛРИС. Системата е изградена по смисъла на електронния докуменотооборот на Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 07 септември 2005 г. относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността, и се предвижда да функционира до въвеждането на правна рамка или друго общоевропейско решение относно електронното докладване (ERI).

III направление: извършва пристанищните услуги по чл. 116, ал. 2, т. 2 и т. 3 от ЗМПВБППРБ, като вътрешен оператор в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) 2017/352, когато предоставя някоя от морско-техническите пристанищни услуги по чл. 1, параграф 2, букви "а", "в", "д" и "ж" от същия регламент в пристанище по чл. 106а. при предсрочно прекратяване на

договор с пристанищен оператор до сключването на нов договор по предвидения в закона ред и изпълнява следните функции: отговаря за предоставянето на пристанищните услуги в съответствие с действащата нормативна уредба и установените на терминала технология и организация, както и координира и организира осъществяването на съпътстващите дейности на съответните терминали; изготвя необходимите технологични карти и организира съгласуването и одобряването им по законоустановения ред; отговаря за събирането на цените за извършването на пристанищните услуги; подготвя и организира сключването на договорите с товародателите и другите клиенти на терминала; следи, координира, контролира и отговаря за изпълнението на задълженията по сключените на съответния пристанищен терминал договори с товародатели и другите клиенти на терминала; подготвя необходимите документи и подава съответните заявления за вписване на обстоятелства в регистъра на пристанищата и в регистъра на пристанищните оператори съобразно действаща нормативна уредба; подготвя необходимите документи и организира подаването на съответните заявления за издаване на удостоверения за експлоатационна годност; изготвя досиета за всеки кораб, посетил съответния пристанищен терминал, и предоставя на Изпълнителна агенция "Морска администрация" статистически данни с обхват, съдържание и в сроковете, съгласно Наредба № 919 от 2000 г. за събиране на статистическа информация за дейността на пристанищните оператори и собствениците на пристанища и пристанищни съоръжения в Република България.

Предмет на дейност

Предметът на дейност на Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура“ е дефиниран в чл. 115м, ал. 1 от ЗМПВВППРБ, както следва:

1. Изграждане на пристанища и пристанищни терминали – държавна собственост, както и реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищните терминали – държавна собственост, от пристанищата за обществен транспорт, освен в случаите, когато това е възложено на концесионер или на еднолично търговско дружество с държавно участие в капитала; тези дейности се съгласуват с министъра на околната среда и водите;
2. Управление на държавната собственост в пристанищата за обществен транспорт;
3. Обезпечаване на достъп до пристанищата по чл. 93, т. 1 – 4 от ЗМПВВППРБ;
4. Поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса, вълноломи, защитни съоръжения, мрежи и съоръжения на общата техническа инфраструктура, включително инфраструктура за достъп, в пристанищата по чл. 106а и в пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост; тези дейности се съгласуват с министъра на околната среда и водите;
5. Осъществяване на навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата, освен в случаите, в които това е възложено на Министерството на отбраната;
6. Определяне, събиране и разходване на пристанищните такси по чл. 103в, ал. 1 и чл. 109а, ал. 3 от ЗМПВВППРБ;
7. Изготвяне, поддържане и съхраняване на регистър, съдържащ данни за пристанищната инфраструктура - държавна собственост;
8. Подпомагане министъра на транспорта и съобщенията при осъществяване на контрола по изпълнението на концесионните договори и договорите с едноличните търговски

дружества за извършване на пристанищни услуги и на дейности по чл. 116а, ал. 1 от ЗМПВВПРБ;

9. Организиране набирането, поддържането в актуално състояние и предоставянето на специализирани данни за обектите по чл. 32, ал. 1, т. 1 от Закона за кадастъра и имотния регистър и създаването на специализирани карти, регистри и информационни системи пристанищата по чл. 106а от ЗМПВВПРБ и за пристанищата за обществен транспорт или терминали от такива пристанища, които са държавна собственост;

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

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

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

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

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

15. Предоставяне на хидрометеорологична информация;

16. Отговорност за наличието, изпълнението и поддържането на планове за сигурност на пристанищата по чл. 106а от ЗМПВВПРБ;

17. Извършване на съпътстващи дейности по чл. 116а от ЗМПВВПРБ в пристанищата за обществен транспорт и терминалите от такива пристанища, които са държавна собственост;

18. Поддържане на сили и средства за участие в спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи, извършвани в акваториите на пристанищата по чл. 106а от ЗМПВВПРБ и на пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост в съответствие с Националния план за защита при бедствия;

19. Изграждане, поддържане и администриране на национална система за електронен обмен на информация в пристанищата за обществен транспорт;

20. Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" не може да извършва пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 2 и 3 от ЗМПВВПРБ, освен при предсрочно прекратяване на договор с пристанищен оператор до сключването на нов договор по предвидения в закона ред;

21. Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" не може да участва в търговски дружества, които по занятие извършват пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2;

22. Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" е вътрешен оператор в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) 2017/352, когато предоставя някоя от морско-техническите пристанищни услуги по чл. 1, параграф 2, букви "а", "в", "д" и "ж" от същия регламент в пристанище по чл. 106а.

Органи на управление

- Министърът на транспорта и съобщенията;
- Управителен съвет в състав от трима членове, включително генералния директор, които се назначават след конкурс от министъра на транспорта и съобщенията за срок от 5 години;
- Генералният директор, който се назначава след конкурс от министъра на транспорта и съобщенията за срок от 5 години.

Организационна структура на ДП „Пристанищна инфраструктура“:

- Главно управление;
- Клонове – териториални поделения:
 - „Пристанище Варна“ с район на действие от географския паралел на българо-румънската граница до географския паралел на нос Емине;
 - „Пристанище Бургас“ с район на действие от географския паралел на нос Емине до географския паралел на българо-турската граница;
 - „Пристанище Русе“ с район на действие от километър 374,100 до километър 645 от българския участък на р. Дунав;
 - „Пристанище Лом“ с район на действие от километър 645 до километър 845,650 от българския участък на р. Дунав.
- Специализирано поделение дирекция „Ръководство на корабния трафик – Черно море“;
- Специализирано поделение дирекция „Ръководство на корабния трафик – река Дунав“;
- Специализирано поделение дирекция „Опериране и експлоатация на пристанищни терминали“:
 - Пристанищен терминал „Русе - запад“;
 - Фериботен терминал „Силистра“;
 - Пристанищен терминал „Петрол“;
 - Пристанищен терминал „ТЕЦ Езерово“;
 - Фериботен комплекс „Варна“;
 - Пристанищен терминал „Росенец“.
 - Обособена зона „Марина Порт Бургас“.

Структура на Главното управление на ДП „Пристанищна инфраструктура“:

- Финансов контролър;
- Отдел „Вътрешен одит“
- Отдел „Охрана, сигурност и защита на личните данни“;
- Отдел „Човешки ресурси“;
- Отдел „Връзки с обществеността и протокол“;
- Отдел „Международно сътрудничество“.

Обща администрация, организирана в две дирекции:

- Дирекция „Правна“;
- Дирекция „Административно-финансово и информационно обслужване“.

Специализирана администрация, организирана в три дирекции:

- Дирекция „Инфраструктура, акватория и собственост“;
- Дирекция „Управление на проекти“;
- Дирекция „Стратегическо развитие, пристанищни услуги и екология“.

Специализирани поделения – на ДП „Пристанищна инфраструктура“:

- СПД „Ръководство на корабния трафик – Черно море“.
- СПД „Ръководство на корабния трафик – река Дунав“.
- СПД „Опериране и експлоатация на пристанищни терминали“.

Структура на Клонове – териториални поделения на ДП „Пристанищна инфраструктура“:

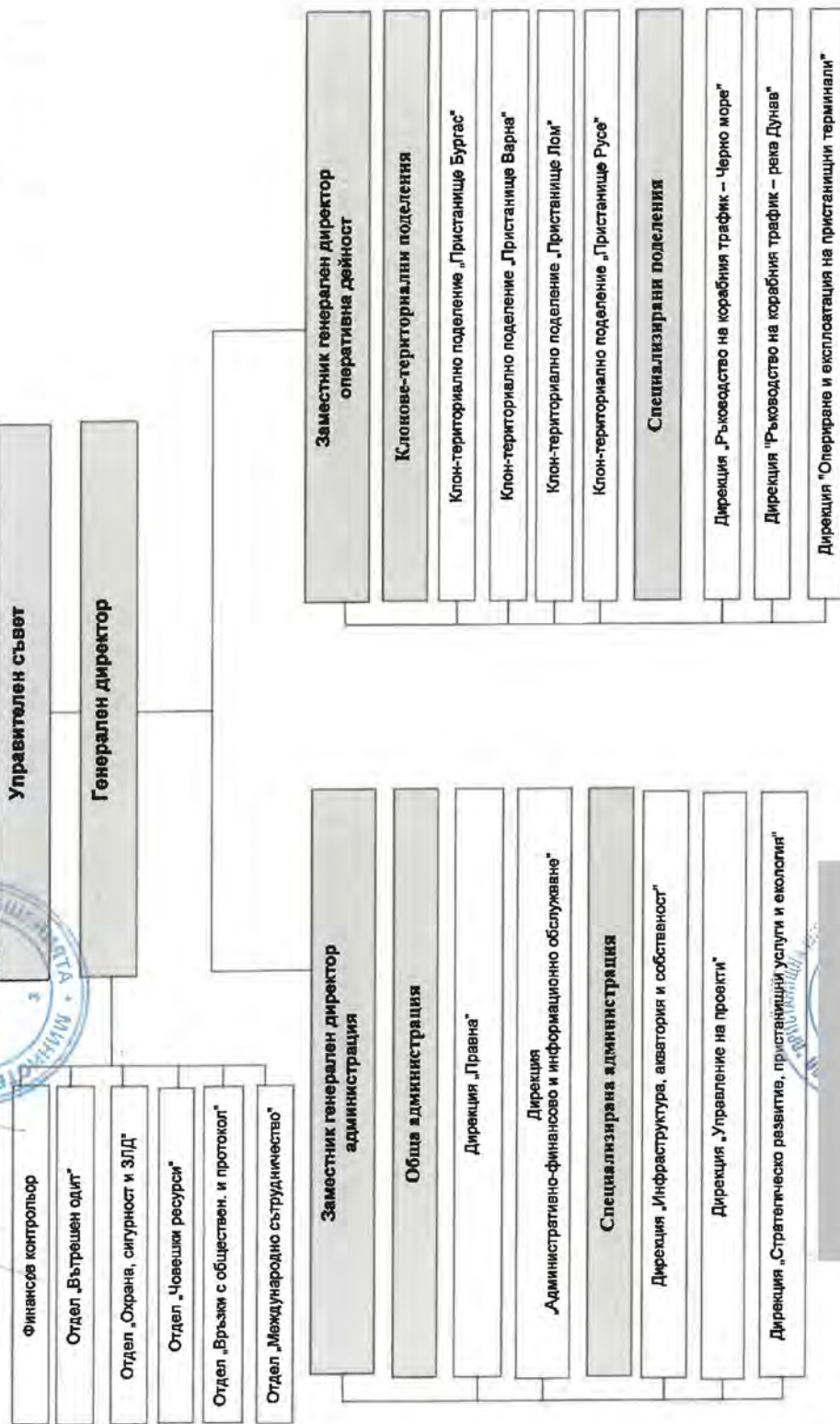
- Клон – териториално поделение „Пристанище Варна“;
- Клон – териториално поделение „Пристанище Бургас“;
- Клон – териториално поделение „Пристанище Русе“;
- Клон – териториално поделение „Пристанище Лом“.

Със заповед № ПД-199/09.09.2025 г. министърът на транспорта и съобщенията е утвърдил следната организационна структура и численост на ДП „Пристанищна инфраструктура“:

Лични данни съгласно
ЗЗЛД

УТВЪРДИЛ: МИНИСТЪР ПРЕДПРИЯТИЕ "ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА"

Приложение №1



Общо: 420 бр.

Ивайло Иванов:

Генерален директор на
ДП "Пристанищна инфраструктура"

ОЦЕНКА НА СЪСТОЯНИЕТО НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ ЗА 2025 Г. И ПРОГНОЗА ЗА ПЕРИОДА 2026 – 2030 Г.

Утвърденият щатен брой на работниците и служителите в предприятието е 420 бр.

Последната промяна в числеността на работещите в ДП „Пристанищна инфраструктура“ е от м. септември 2025 г. и е свързана с вътрешноорганизационни промени (щатни промени) в Специализирано поделение дирекция „Ръководство на корабния трафик – Черно море“ и Специализирано поделение дирекция „Опериране и експлоатация на пристанищни терминали“.

I. Във връзка с въвеждането на редица задължителни норми на европейското и националното законодателства за обмен на административна и логистична информация в морския транспорт по електронен път Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) активно изгражда и развива електронни информационни системи за гражданското корабоплаване. Тази дейност има за цел обменът на информация да се извършва, съгласно изискванията, и Република България да отговаря напълно на международната нормативна уредба, както и да се даде възможност на морския бизнес да бъде оперативно и информационно съвместим със задграничните си партньори.

Системите Maritime Single Window, BulPCS, MOVER, SafeSeaNet, и др. са разработени, оперирани, поддържани и развивани от Специализираното поделение дирекция „Ръководство на корабния трафик – Черно море“ (СПД „РКТ-Черно море“) на ДППИ, чийто служители извършват дейностите по администриране на системите, проследяване на наличието и качеството на данните, откриване, проследяване и анализиране на грешки, проследяване на функционирането на връзките към вътрешни и външни (в т.ч. международни) системи, качеството на потока от данни, връзки с потребителите и др.

Поради постоянното увеличаване на изискванията към обхвата и качеството на данните, обемите информация, включването на нови потребители и роли, внедряването на подобрения и усъвършенствания, е необходимо извършването на промени в структурата и организацията на работа на СПД „РКТ-Черно море“, без увеличаване на утвърдените щатни бройки на дирекцията – 85 щ.бр.

Основните промени са свързани с обособяване на специализиран отдел „Администриране и развитие на електронните информационни системи“ със задача мониторинг на оперативното състояние на системите, администриране на потребителите, анализиране на работата на системите и тяхното развитие, както и вътрешноорганизационно реструктуриране в дирекцията по отношение на функциите по ръководството на корабния трафик, включващо два основни отдела „Управление и информационно осигуряване на корабния трафик – Варна“ и „Управление и информационно осигуряване на корабния трафик – Бургас“.

II. На Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ е възложено да извършва функциите на пристанищен оператор по предоставянето на пристанищни услуги в случаите на предсрочно прекратяване на договор за концесия с пристанищен оператор, на основание чл. 115м, ал. 2, предложение второ от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.

За изпълнението на тези функции през 2015 година в структурата на предприятието е обособено Специализирано поделение дирекция „Опериране и експлоатация на пристанищни терминали“ (СПД ОЕПТ). В годините от създаването си СПД ОЕПТ оперира различен брой пристанищни терминали, като към настоящия момент броят на терминалите в експлоатация е 7 (седем) – Пристанищен терминал „Русе-запад“, Фериботен терминал Силистра, Пристанищен

терминал „Петрол Варна“, Пристанищен терминал „ТЕЦ-Езерово“, Фериботен комплекс Варна, Пристанищен терминал „Росенец“ и Обособена зона – Марина Порт Бургас.

Извършените промени са във връзка с разширяване на дейността на Фериботен комплекс Варна, който освен като терминал за ЖП товари започна работа за обработка и на РО-РО товари. Възстановена е, и се поддържа редовна линия Варна-Батуми, като минимум веднъж на седмица пристига ферибот/кораб. Линията е редовна и фиксирана с точни часове, което изисква промяна в организацията на работа на терминала. С оглед ефективното изпълнение на тези дейности и тяхното ресурсно обезпечаване, са осигурени щатни бройки за назначаване на съответните специалисти за швартоване на плавателните съдове и поддръжка на съоръженията в съответствие с изискванията на технологичните карти.

По силата на споразумение между държавния пристанищен оператор „Пристанище Бургас“ ЕАД и Министерство на транспорта и съобщенията, и подписан приемо-предавателен протокол от 28.02.2025 г. ДППИ прие активите на Обособена зона – Марина Порт Бургас. Експлоатацията на терминала изисква извършване на дейности по швартоване, снабдяване с вода, електроенергия, комуникации, събиране на приходи, безопасност и друга логистика.

На базата на извършен преглед и анализ, и с оглед осигуряването на оптималния брой специализирани длъжности и човешки ресурси за изпълнение на горепосочените дейности е осигурен необходимия щатен брой за СПД ОЕПТ (79 щ. бр.) – за експлоатацията на всички пристанищни терминали, за които специализираното поделение изпълнява функциите на пристанищен оператор.

Разходите за издръжка и експлоатация на тези пристанищни терминали ще бъдат осигурени от приходите на съответния пристанищен терминал.

На базата на анализ на ефективен фонд работно време, утвърдения щат (длъжностно разписание), средната брутна работна заплата към 31.08.2025 г. и приетите размери на социалните разходи, са определени средствата за работна заплата за Бизнес програмата.

Размерът на средната основна заплата на заетите работници и служители в ДП „Пристанищна инфраструктура“ е 1 085,98 евро.

Размерът на средната брутна месечна заплата на заетите работници и служители в предприятието 1 494,51 евро., което включва: основна заплата, клас прослужено време и възнагражденията с постоянен характер, произтичащи от действащото трудово законодателство (научна степен, нощен труд, извънреден труд, официален празник, платен годишен отпуск, обезщетение за болничен лист за сметка на работодателя и др.);

Средният месечен размер на изплащаните допълнителни възнаграждения е 539,92 евро.

Допълнителните възнаграждения и придобивки включват допълнително материално стимулиране (ДМС) и средства за социално-битово и културно обслужване (социална програма). Социалната програма включва средства за осигуряване на храна, еднократна помощ при лечение, еднократна помощ при раждане, облекло, еднократна помощ при ползване на платен годишен отпуск, еднократни суми за официални празници Великден, Коледа, професионален празник и др.

От 2025 г. се планират средства за допълнително здравно застраховане в размер на 25,56 евро месечно за всички работници и служители и средства за допълнително доброволно пенсионно осигуряване за всички работници и служители – също в размер на 25,56 евро месечно за всички работници и служители.

Условията и редът за изплащане на основните заплати и допълнителните възнаграждения са регламентирани във вътрешен акт на предприятието – Вътрешни правила за организацията на работната заплата в ДП „Пристанищна инфраструктура“.

Начинът на използване на средствата за социално-битово и културно обслужване е определен с решение на Общото събрание на работниците и служителите на предприятието.

В предприятието няма действащ колективен трудов договор.

В предприятието няма синдикални организации.

Средномесечното възнаграждение на органите на управление на предприятието (управителен съвет и одитен комитет) е както следва:

– управителен съвет – 16 519,84 евро;

– одитен комитет – 6 096,64 евро;

Средният брой часове на отсъствията поради временна нетрудоспособност е 4% от общия брой продуктивни часове за годината.

Средният брой часове на отсъствията поради отпуск е 8% от общия брой продуктивни часове.

В ДП „Пристанищна инфраструктура“ ежегодно се изготвя и утвърждава Годишен план за обучение на служителите, съдържащ наименование на темите за обучение, период на провеждане и участници. През 2025 г. над 40% от общия брой служители са преминали обучения за повишаване на професионалната квалификация.

ДП „Пристанищна инфраструктура“ провежда последователна политика по равнопоставеност на половете (жени и мъже), която е съобразена със спецификата на дейността на предприятието и е в съответствие с националните и международни ангажименти. Не се допуска дискриминация по отношение на заплащане, кариерно развитие и цялостен статус на работещите служители и работници в предприятието, основана на пол, раса, народност, етническа принадлежност, произход, религия, образование, убеждения, политическа принадлежност, лично и обществено положение или имуществено състояние или на всякакви други признаци, установени в закон или в международен договор, по който Република България е страна.

Прогноза относно числеността на служителите през 2026 г. и за периода на Бизнес програмата, възможни са:

- увеличение на числеността, в следствие на придобиване/изграждане на активи и ресурси във връзка с предоставени пристанищни терминали за опериране и експлоатация, разширяване функциите на предприятието, въвеждане на нови информационни системи и др.;
- намаляване на числеността в случаи, когато се извършва модернизация и оптимизация на работните процеси, извеждане от експлоатация на активи и дейности и др., водещи до излишък на работна сила, както и при сключване на концесионни договори за терминали (отдаване на концесия), където ДП „Пристанищна инфраструктура“ изпълнява функции на пристанищен оператор.

За периода 2026 – 2030 г. в ДП „Пристанищна инфраструктура“ е поставена нефинансова цел „Повишаване качеството на човешкия капитал на предприятието като основен ресурс за постигане на стратегическите му цели“ с въведени нефинансови показатели за нейното постигане. Изпълнението на тази цел се извършва чрез провеждане на подходящи политики по управлението на човешките ресурси, подобряване на условията на труд, равнопоставеност на половете и стимулираща социална програма. Прогнозните стойности на нефинансовите показатели в областта на управлението на човешките ресурси са представени в частта „Показатели за периода 2026 – 2030 година“ на настоящата програма.

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

МЕЖДУНАРОДНО СЪТРУДНИЧЕСТВО

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ членува в най-престижните международни организации в областта на морския и вътрешноводния транспорт. Международната ангажираност на ДППИ е неразделна част от визията на предприятието за конкурентоспособно и екологосъобразно развитие на българските морски и речни пристанища за обществен транспорт.

ДП „Пристанищна инфраструктура“ е пълноправен редовен член на:

- Европейската организация на морските пристанища – European Sea Ports Organisation (ESPO);
- Европейската федерация на вътрешните водни пристанища – European Federation of Inland Ports (EFIP);
- Международната асоциация на пристанищата – International Association of Ports and Harbours (IAPH);
- Международната организация за морските средства за навигация – The International Organization for Marine Aids to Navigation (IALA);
- Международната асоциация на капитаните на пристанищата – International Harbour Masters' Association (IHMA);
- Световната асоциация за инфраструктурата за водния транспорт – The World Association for Waterborne Transport Infrastructure (PIANC);
- Международната асоциация на системите за електронен обмен на информация в пристанищата – The International Port Community System Association (IPCSA);
- Световната мрежа на пристанищните градове – The worldwide network of port cities (AIVP);
- Конфедерация на работодателите и индустриалците в България (КРИБ);
- Българската асоциация за водород, горивни клетки и съхранение на енергия (BGH2A).

Експерти на ДППИ активно участват в редовните заседания на техническите комитети и мрежи, семинарите, конференциите и други форуми на ESPO, EFIP, IALA, IAPH, IHMA, PIANC, IPCSA, AIVP.

Системно се следят заседанията на работните групи и подкомитети на:

- Международната морска организация – International Maritime Organization (IMO);
- Международния съюз по далекосъобщенията - International Telecommunication Union (ITU/IMO);
- Европейската агенция за морска безопасност - European Maritime Safety Agency (EMSA);
- HLSG for Governance of the Digital Maritime System and Services - Ръководната група на високо равнище за управление на морската цифрова система и съответните услуги. Групата установява и поддържа сътрудничество с експертните групи във връзка с експлоатацията, използването и функционирането на системата на Съюза за обмен на морска информация,

обслужването на едно гише в рамките на отделните държави, националната SafeSeaNet или други електронни системи и тяхната оперативна съвместимост.

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

Европейската организация на морските пристанища - European Sea Ports Organisation (ESPO) представлява интересите на управителните органи на пристанищата и пристанищните власти в страните-членки на ЕС пред Европейската комисия и Европейския парламент. Организацията обединява усилията на заинтересованите страни за влияние при формирането на политиките на ЕС за постигане на сигурен, ефективен и екологично съобразен пристанищен сектор. Пълноправни членове в организацията, на принципа на националното представителство, са всички страни-членки на ЕС, които имат морски пристанища, като понастоящем ESPO има редовни членове от 24 европейски държави и 3 членове с наблюдателен статут.

ESPO е организатор или съорганизатор на всички по-големи и авторитетни международни форуми в областта на морския транспорт и пристанищната дейност. Организацията активно сътрудничи с ЕК при обсъждането, изготвянето и прилагането на европейските нормативни актове, приложими за морския транспорт и развитието на пристанищата.

В качеството си на национален член, представляващ България, ДП „Пристанищна инфраструктура“ участва в Изпълнителния комитет и Общото събрание на ESPO и е член на всички комитети и мрежи, както следва: „Икономически анализи и статистика“, „Управление на пристанищата“, „Интермодалност, логистика и индустрия“, „Търговия, митници и сигурност“, „Морско дело“, „Устойчиво развитие“, „Мрежа по правни консултации“, „Мрежа по политиката за фериботни и круизни пристанища“, „Мрежа по труд и експлоатация“, „Мрежа за син растеж“ и „Енергийна мрежа“.

	Европейската федерация на вътрешните водни пристанища European Federation of Inland Ports (EFIP)
---	---

ДП „Пристанищна инфраструктура“ е член на Европейската федерация на вътрешните водни пристанища (EFIP) от 2015 г. EFIP обединява повече от 200 вътрешни пристанища и пристанищните власти в 18 страни в Европейския съюз, Швейцария, Сърбия и Украйна. От 1994 г. EFIP работи за утвърждаване ролята на европейските вътрешноводни пристанища като важни интермодални центрове в транспортната и логистична верига.

Европейската федерация на вътрешните водни пристанища EFIP активно следи всички инициативи на европейско ниво, които са от значение за речните пристанища, представя техните политически приоритети и ги представлява пред европейските институции и другите международни организации. EFIP предлага на своите членове възможността да обменят

информация, опит и добри практики с колегите си от други държави. ДП „Пристанищна инфраструктура“ участва в Изпълнителния комитет и Общото събрание на EFIP и е член на всички комитети, както следва: „Комитет по инфраструктура и инвестиции“, „Комитет по дигитализация и иновации“ и „Комитет по околна среда и устойчивост“.



Международната асоциация на пристанищата International Association of Ports and Harbours (IAPH)

IAPH е международна неправителствена организация – най-мощният форум за партньорство и взаимодействие на представители от управителните органи и пристанищните власти на 190 пристанища и 167 компании в морския бизнес и институти от 89 държави. Организацията е основана през 1955 г. със седалище – Токио, Япония.

Единствената международна неправителствена организация в сектора на морските пристанища със статут на консултативен орган към пет от специализираните агенции на Организацията на обединените нации. IAPH е посветена на насърчаване сътрудничеството между пристанищата и тяхната ключова роля при развитието на световната търговия и морска индустрия. През пристанищата-членове на IAPH преминава около 60% от световния контейнерен трафик и над 60% от международната търговия по море.



Международната организация за морските средства за навигация The International Organisation for Marine Aids to Navigation (IALA)

IALA е основана през 1957 г. като неправителствена организация с цел да оказва техническа подкрепа, обмен на добри практики и постижения на пристанищни власти, икономически субекти, научни и иновационни структури от цял свят. От 22 август 2024 г. е със статут на междуправителствена организация под името Международна организация за морските средства за навигация, а Конвенцията е ратифицирана от Р България на 15 февруари 2024 г., с което страната ни се нарежда сред учредителите. ДП „Пристанищна инфраструктура“ участва със свои представители на Дипломатическата конференция за приемане на Конвенция за учредяване на IALA като Международна организация на фаровите служби и помощните средства за навигация.

IALA разработва базовите документи по въпросите на електронната навигация, управление на корабния трафик, помощните средства за навигация, AIS и др., върху които се работи в Международната морска организация (IMO). Целта е постигане на хармонизация между различните държави по отношение на осигуряването, управлението и експлоатацията на средствата за навигация и предоставяните услуги по управление на корабния трафик за безопасно и ефективно придвижване на плавателните съдове и повишаване опазването на околната среда. Компетенцията на IALA се използва широко от ЕС при разработване и приемане на регламенти и директиви в областта.

Националното членство на ДП „Пристанищна инфраструктура“ в IALA осигурява достъп до информация (бъдещи тенденции и очаквани изменения в областта) и документация

(ръководства, стандарти, препоръки, технически данни, изследвания, курсове за обучение на VTS/VTMIS и др.) и възможност за участие и влияние при разработване и вземане на решения в областта на средствата за навигация и VTS/VTMIS.

Представители на ДППИ участват в работата на комитетите „Изисквания и управление на помощни средства (ARM)“, „Инженеринг и устойчивост на средства за навигация (ENG)“, „Служби и услуги по управление на морския трафик (Vessel Traffic Service)“, „Електронна навигация (ENAV)“, както и в консултативните заседанията на експертите-юристи.



**International Harbour
Masters Association**

Международната асоциация на капитаните на
пристанищата International Harbour Masters' Association
(IHMA)

ДП „Пристанищна инфраструктура“ е пълноправен член на Международната асоциация на капитаните на пристанищата (IHMA) от 2019 г. В световен мащаб IHMA обединява лицата, изпълняващи функции на Harbour Master, както и органите, отговорни за безопасното, сигурно, ефективно и екологосъобразно провеждане на морските операции в пристанищните води. Асоциацията разполага с членове в повече от 50 държави и има консултативен статут в Международната морска организация (ИМО). Дейността на IHMA е насочена към съсредоточаване усилията на компетентните в областта лица и власти, проследяване на инициативи в международен аспект и предлага на своите членове възможността да обменят информация и опит с колегите си от други държави, с оглед:

- Отговорностите за безопасност и сигурност на навигацията в пристанищата и управление на опасностите и рисковете, свързани с пристанищните операции;
- Опазване на околната среда и прилежащата брегова ивица от възможните вредни въздействия от корабоплаването;
- Реакция и управление в извънредни или рискови ситуации;
- Оптимизация на пристанищните процеси и услугите по управление на корабния трафик и навигационното осигуряване.



PIANC
The World Association for Waterborne
Transport Infrastructure

Световната асоциация за инфраструктурата за водния
транспорт The World Association for Waterborne Transport
Infrastructure (PIANC)

ДП „Пристанищна инфраструктура“ е квалифициран член в Световната асоциация за инфраструктурата за водния транспорт от 2020 г. PIANC представлява мащабен форум за управителни органи на пристанища/пристанищни власти, агенции, академични структури и компании, утвърден в глобален мащаб водещ партньор на правителствения и частния сектор в проектирането, изграждането и поддържането на пристанища, водни пътища и крайбрежни зони. Създадена през 1885 г. като организация с нестопанска цел, днес PIANC има над 2400 членове от 45 държави по света и обединява най-добрите международни експерти по технически, икономически и екологични въпроси, свързани с развитието на пристанищата и инфраструктурата на водния транспорт.

Основната дейност на PIANC е да предоставя насоки чрез координиран подход и техническа подкрепа по актуални глобални проблеми. Работните групи на асоциацията редовно

разработват технически документи, споделят най-добрите практики, а докладите и публикациите на PIANC служат като основа за разработването на международни и национални стандарти, включително на правни инструменти на вторичното право на ЕС. Фокус в работата на PIANC се поставя върху практическото приложение на най-новите академични разработки, иновации, екологични инициативи и стратегически проекти.



Международната асоциация на системите за електронен обмен на информация в пристанищата The International Port Community System Association (IPCSA)

Международната асоциация на системите за електронен обмен на информация в пристанищата (IPCSA) е организация с нестопанска цел, която обединява в световен мащаб управителни органи на пристанищата, оператори и ползватели на Port Community Systems и национални координатори за European Maritime Single Window environment (EMSWe), за обмяна на опит, добри практики и процедури по отношение на електронното предаване на информация и данни в рамките на цялата логистична верига.

Асоциацията има членове, които осъществяват дейност в над 50 държави и се занимават с обмена на информация за повече от 250 пристанища и летища. IPCSA участва в разработването на нормативни актове на ЕС относно формалностите за даване на сведения за кораби и създаване на единна европейска среда за морско информационно обслужване – EMSWe, както и на стандарти, технически и практически указания по отношение на пристанищните системи, за да се подобри конкурентоспособността на пристанищата и да се опростят административните процедури.

ДППИ, в качеството си на управителен орган на българските пристанища и национален координатор за EMSWe, преследва визията за модерна, сигурна и безопасна транспортна система. Динамиката в сферата на дигитализацията и автоматизацията изисква от пристанищните власти проследяване на всички новости, непрекъснат обмен на стратегии и добри практики, както и ноу-хау трансфер. Поради тази причина IPCSA допринася с огромен опит и знания в областта на елементите от дигиталната инфраструктура на веригата за доставки. Членството на ДППИ в IPCSA предоставя възможност за участие в дискусия с други оператори на PCS, за осъществяване на оперативна съвместимост на системите и обмен на стандартизирани и структурирани данни, както и развитие на нови онлайн услуги.



Световната мрежа на пристанищните градове The worldwide network of port cities (AIVP)

AIVP – Световната мрежа на пристанищните градове е основана през 1988 г. във Франция. AIVP проследява синергиите в отношенията „пристанище – град“ по света и подпомага своите членове в прилагането на нови стратегии, които им позволяват да се справят по-ефективно с промените, оказващи влияние върху икономическото, социалното и екологичното развитие в пристанищните градове и зони.

В рамките на AIVP градските и пристанищните власти работят заедно за икономическото развитие и за намиране на съвместни перспективни решения, които да допринасят за добре функциониращи и устойчиви морски и речни пристанища, пристанищни градове и зони.

Асоциацията предоставя целенасочена и интензивна подкрепа в областите, свързани с взаимодействието и сближаването между градовете и пристанищата, политиките за териториално и градско развитие, устойчивост и околна среда, енергиен преход, круизния туризъм.

През последните години ДППИ работи в посока за подобряване на положителния облик на българските пристанищни градове и развитието им в посока отваряне към морето и реката, поради което членството в AIVP е изключително важно. Транспортните връзки, инфраструктурата и свързаността ѝ с хинтерланда, гарантирането на сигурността, силно специализираните пристанищни услуги и бизнес средата, но също така и достъпа до културни и развлекателни услуги, са някои от многото елементи, върху които се обръща внимание в AIVP. Мрежата днес включва близо 200 пристанища и техните управителни органи, градове, бизнес структури и обществени организации от над 37 държави по света. Членството на ДППИ в AIVP е участие в мулти-секторна, тематична мрежа, която взема предвид предизвикателствата пред пристанищния град, в контекста на глобализацията и разглежда сложната взаимовръзка между различните дейности в пристанищата и градовете.

 КОНФЕДЕРАЦИЯ НА РАБОТОДАТЕЛИТЕ И ИНДУСТРИАЛЦИТЕ В БЪЛГАРИЯ	Конфедерация на работодателите и индустриалците в България – (КРИБ)
--	--

Конфедерацията на работодателите и индустриалците в България - КРИБ е най-голямата организация на едрите и средните частни предприятия в България. Основната цел на Конфедерацията е да защитава интересите на работодателите и да изразява ясно техните позиции пред обществото. КРИБ обхваща компании, които общо генерират около три-четвърти от брутния вътрешен продукт и от износа на страната. КРИБ е член на Международната търговска камара.

	Българска асоциация за водород, горивни клетки и съхранение на енергия – BGH2A
---	---

Българската асоциация за водород, горивни клетки и съхранение на енергия е юридическо лице с нестопанска цел, работещо в обществена полза. Тя обединява експерти, институции и бизнеси с цел развитие и насърчаване на технологиите за горивни клетки, водород и съхранение на енергия, енергийната ефективност и възобновяемите енергийни източници, както и опазването на околната среда и нисковъглеродния транспорт.

Двустранни спогодби на ДП „Пристанищна инфраструктура“ с международни и български организации, по които предприятието ще продължи да работи през периода 2026 – 2030 г:

- Меморандум за разбирателство с Катарската компания за управление на пристанища „Муани Катар“, подписан на 19 април 2016 г.;

- Меморандум за взаимно сътрудничество с „Международно морско търговско пристанище Баку“, подписан на 29 септември 2016 г.
- Меморандум за сътрудничество в областта на пристанищата и морския транспорт между ДП „Пристанищна инфраструктура“ и Организацията на пристанищата и морския транспорт на Ислямска република Иран, подписан на 19 април 2019 г.
- Меморандум за сътрудничество и партньорство с ИНСТИТУТ ПО ЕЛЕКТРОХИМИЯ И ЕНЕРГИЙНИ СИСТЕМИ „АКАДЕМИК ЕВГЕНИ БУДЕВСКИ“ (ИЕЕС-БАН) в областта на научноизследователската дейност, подписан на 08.04.2025 г.
- Меморандум за сътрудничество с Национална браншова организация за електрическа мобилност (ИКЕМ), подписан на 07.07.2016 г.

В периода 2026 – 2030 г. ДП „Пристанищна инфраструктура“ ще продължи да развива своята международна дейност и сътрудничество с български и международни организации, като акцент ще бъде поставен върху обмяната на добри практики, прилагането на иновации и съвместното участие в проекти от стратегическо значение.

ПОЛИТИКА ПО КАЧЕСТВОТО

В Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) са разработени, документирани и въведени Система за управление на качеството (СУК), Система за управление на здравето и безопасността при работа (СУЗБР) и Система за управление на околната среда (СУОС).

ДП „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) е сертифицирано по Системата за управление на качеството (СУК), в съответствие с изискванията на стандарт ISO 9001:2008 през юни 2007 г.

В края на 2017 г. в предприятието е внедрена новата версия на Системата за управление на качеството (СУК), съгласно изискванията на стандарт ISO 9001:2015 и през месец април 2018 г., Държавното предприятие беше сертифицирано по стандарт ISO 9001:2015. Настоящият сертификат е с валидност до 13.05.2028 г.

На 19.10.2018 г. е утвърдена политика и цели по качеството на ДППИ, с които ръководството на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ поема и декларира своя ангажимент като стремеж към постоянно подобряване на качеството на предлаганите услуги и свързаните с тях дейности по управление на пристанищна инфраструктура, подходящи канали и акватории, управление на корабния трафик, информационно обслужване на корабоплаването, информационно обслужване на морските пристанища, морско-технически услуги и други услуги съгласно изискванията на потребителите, Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВППРБ), Кодекс на търговското корабоплаване и Правилник за устройството, функциите и дейността на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“;

От 23.04.2014 г. предприятието е сертифицирано по Система за управление на здравето и безопасността при работа (СУЗБР), в съответствие с изискванията на стандарт BS OHSAS 18001:2007. През 2018 г. бе въведен нов стандарт на Системата за управление на здравето и безопасността при работа (СУЗБР) - ISO 45001 на мястото на стандарт BS OHSAS 18001:2007. Новият международен стандарт акцентира върху лидерство и участие на работниците и служителите в политиката по здраве и безопасност при работа (ЗБР), дава насоки на

организациите относно управлението на риска, здравето и безопасността, като се обръща специално внимание на превенцията от злополуки, намаляване на рисковете и запазване на доброто физическо състояние на служителите. Наличието на внедрена и функционираща система за управление в съответствие с ISO 45001 демонстрира спазване на приложимите нормативни изисквания, което от своя страна намалява вероятността от глоби или съдебни спорове. Безопасността на служителите и качеството на работната среда са подобрени, повишена е ефективността на вътрешните операции, намалени са инцидентите и принудителното спиране на машините, повишена е репутацията на организацията.

През месец март 2020 г., ДП „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) беше сертифицирано по новата Система за управление на здравето и безопасността при работа (СУЗБР), в изпълнение на изискванията на стандарт ISO 45001:2018. Настоящия сертификат е с валидност до 26.04.2026 г.

На 17.01.2020 г. бе утвърдена политиката и целите по здраве и безопасност при работа на ДППИ, съответстваща на новия стандарт по ЗБР ISO 45001:2018.

През м. април 2018 г. предприятието беше сертифицирано по Системата за управление на околната среда (СУОС), съгласно изискванията на стандарт ISO 14001:2015, с настоящ сертификат с валидност до 24.04.2027 г.

На 16.10.2017 г. е утвърдена политиката по околна среда (ОС) на ДППИ, с която ръководството на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ поема и декларира своя ангажимент:

1. Чрез добри управленски практики и изпълнение на изискванията на нормативните актове да допринася за опазване на ОС, включително предотвратяване от замърсяване при извършване на дейностите, които са в обхвата на неговата система за управление на ОС (СУОС), а именно: управление на пристанищната инфраструктура и развитие на морските и речни пристанища; предоставяне на услуги чрез Световната морска система за бедствия и безопасност; предоставяне на услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването и предоставяне на речни информационни услуги на корабния трафик; предоставяне на хидрометеорологична информация; предоставяне на пристанищни услуги.

2. Да следи за повишаване на резултатността спрямо ОС чрез постоянно подобряване на системата за управление на околната среда (ОС) като цяло или на нейни елементи.

В съответствие с така обявената политика по ОС и след като взема предвид значимите аспекти и приетите мерки за минимизирането на тяхното въздействие върху околната среда (ОС), ръководството на ДППИ си поставя следните цели:

1. Създаване и поддържане на организация за наблюдение и контрол по изпълнение на планираните мерки и спазване на изискванията за опазване на ОС;

2. Осъществяване на ясна комуникация с клиенти и доставчици по отношение на правилата за опазване на ОС и тяхното спазване;

3. Достигане на високо ниво на осъзнатост на работниците и служителите в ДППИ по отношение на опазването на ОС чрез обучение, обмен на информация, ясно определяне на роли и отговорности в процесите на управление на околната среда (ОС), оценяване на изпълнението на техните задължения и създаване на условия за инициране на коригиращи действия.

Ръководството на ДП „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) за прилагане основните принципи, установени в международните стандарти за управление, като процесния подход, системния подход, лидерството, активно участие на служителите и непрекъснато усъвършенстване е изградило и документирало Интегрирана система за управление (ИСУ)

обединяваща изискванията на Международните стандарти - Система за управление на качеството ISO 9001:2015 (СУК), Система за управление на сигурността на информацията БДС ISO/IEC27001:2006 (СУСИ), Система за управление на здравето и безопасността при работа (СУЗБР) ISO 45001:2018 (СУЗБР) и Система за управление на околната среда (СУОС).ISO 14001:2015 (СУОС).

ДП „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) е вписано като пристанищен оператор на пристанищен терминал „Петрол“ и пристанищен терминал „Фериботен комплекс Варна“, част от пристанище за обществен транспорт Варна, също така на пристанищен терминал Русе-запад и пристанищен терминал Фериботен терминал „Силистра“, част от пристанище за обществен транспорт Русе, както и на пристанищен терминал „Росенец“, част от пристанище за обществен транспорт Бургас.

Пристанищенищен терминал „Петрол“, е сертифициран с обхват „предоставяне на пристанищни услуги“ по Системата за управление на качеството (СУК), в съответствие с изискванията на стандарт ISO 9001:2015 и по Системата за управление на околната среда (СУОС), в съответствие с изискванията на стандарт ISO 14001:2015 със сертификати по ISO 9001:2015 и ISO 14001:2015 с валидност до 26.11.2026 г.

Пристанищен терминал Русе-запад е сертифициран по Системата за управление на качеството (СУК), в съответствие с изискванията на стандарт ISO 9001:2015, и е вписан в общия обхват на сертификация на предприятието по СУК с валидност до 13.05.2028 г. ; по Системата за управление на околната среда (СУОС), в изпълнение на изискванията на стандарт ISO 14001:2015, вписан в общия обхват на сертификация на предприятието по СУОС с валидност до 24.04.2027 г. и по стандарт стандарт ISO 45001:2018 на Системата за управление на здравето и безопасността при работа (СУЗБР), включен в общия обхват на сертификация на предприятието по СУЗБР с валидност до 26.04.2026 г.

Фериботен комплекс "Варна", част от пристанище за обществен транспорт Варна е сертифициран с обхват „Предоставяне на пристанищни услуги по чл. 116 от ЗМПВВППРБ“ по Системата за управление на качеството (СУК), в съответствие с изискванията на стандарт ISO 9001:2015 със сертификат с валидност до 29.11.2026 г.

Фериботен терминал „Силистра“, част от пристанище за обществен транспорт Русе е сертифициран с обхват „Предоставяне на пристанищни услуги по по чл. 116 от ЗМПВВППРБ“ по Системата за управление на качеството (СУК), в съответствие с изискванията на стандарт ISO 9001:2015 със сертификат с валидност до 12.07.2028 г.

Пристанищен терминал „Росенец“, част от пристанище за обществен транспорт Бургас е сертифициран с обхват „Предоставяне на пристанищни услуги по по чл. 116 от ЗМПВВППРБ“ по Системата за управление на качеството (СУК), в съответствие с изискванията на стандарт ISO 9001:2015 със сертификат с валидност до 01.01.2027 г.

При разпределяне на дейностите на съвместната експлоатация на пристанищен терминал „ТЕЦ Езерово“, част от пристанище за обществен транспорт Варна, ДП „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) е предвидено да бъде пристанищен оператор за извършване на морско-технически услуги. За издаване на Удостоверение за експлоатационна годност (УЕГ) на пристанище „ТЕЦ Езерово“ по изискванията на Наредба № 9/2013 г. за експлоатационна годност на пристанищата, през месец септември 2018 г., същото бе сертифицирано с обхват „Предоставяне на морско-технически услуги по чл. 116 от ЗМПВВППРБ – швартоване, снабдяване на корабите с вода, телефон и електрическа енергия и приемане и обработване на отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност“ по Системата за управление на качеството

(СУК), в изпълнение на изискванията на стандарт ISO 9001:2015 със сертификат с валидност до 30.09.2027 г.

По-важни цели на Интегрираната система за управление (ИСУ) са:

предлаганите услуги да задоволят напълно потребителските изисквания към пристанищната инфраструктура и приложимите изисквания на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) и Кодекса на търговското корабоплаване и да се определи последователността на процесите и постигне контрола, поддържането и ефикасното им функциониране, като осигури необходимото качество на предоставяните услуги;

да постигне мотивация на персонала за постигане на желаното ниво на качество на услугите, като определи изискванията към доставчиците;

да се отстранят или намалят до приемлив минимум рисковете за персонала и за другите заинтересувани страни, които могат да бъдат изложени на опасности, свързани със ЗБР, произтичащи от тяхната дейност, както и за загуба на поверителност, цялост и наличност на информационните активи, като се отчетат основните заплахи, уязвими места и въздействия, свързани с тези активи;

да се отстранят или намалят до приемлив минимум рисковете, свързани със сигурността на информацията в ДППИ, за да се осигури конфиденциалност, цялостност и достъпност на информацията;

да се предотврати замърсяването на околната среда (ОС) като се определят значимите екологични аспекти и се планират, предприемат и отчитат мерките за минимизиране на въздействието им върху ОС;

периодично да оценяват процесите, планират и извършват действия за постигане на планираните резултати и за непрекъснато им подобряване.

Ръководство на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) осигурява определянето и посрещането на изискванията на клиентите, потребителите, като стремежът е към повишаване на удовлетвореността им. Управленският мениджмънт отчита, че изискванията към предоставяните услуги включват и нормативни изисквания, свързани с управлението на пристанищната инфраструктура и предоставянето на пристанищни услуги, а така също и допълнителни изисквания към процесите, определени вътрешно от предприятието. Целта е да бъдат определени и посрещнати дори и "бъдещите" недеklarирани изисквания на потребителя (вкл. заинтересованите страни и обществото като цяло), чрез подходящо проучване, измерване и анализ на удовлетвореността и факторите, определящи изискванията към националната пристанищна инфраструктура.

Интегрираната система за управление (ИСУ) в основна степен осигурява:

Постигане на увереност във всички потребители за съответствие на предлаганите услуги със специфичните им изисквания и приложимите стандарти/нормативни актове;

Поддържане на система от правила за докладване, управление и разследване на слабости и/или инциденти, свързани със сигурността на информацията;

Обвързване, ангажиране и ефективни взаимоотношения на целия персонал за постигане непрекъснато подобрене качеството на предлаганите услуги, опазване на околната среда (ОС), осигуряване и запазване здравето и безопасността при работа на служителите и качеството на работната среда в предприятието.

Политиката по качество за сертифициране и ресертифициране на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ ще продължи и през програмния период 2026 – 2030 год.

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ в стремеж в посока постигане на по-висока резултатност и ефективност по отношение на качество, околна среда, здраве и безопасност ще продължи и през програмния период 2026 – 2030 год. да поддържа политиката за сертифициране и ресертифициране по стандартите от Интегрираната система за управление на предприятието.

ОСНОВНИ ПАРАМЕТРИ НА БЮДЖЕТНАТА ПРОГНОЗА ЗА 2026 г., 2027 г., 2028 г., 2029 г. и 2030 г.

ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ НА ПРОЕКТИ СЪС СРЕДСТВА ОТ ЕС В ПЕРИОДА 2026 – 2030 г.

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ осъществява проекти, финансирани по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. (ПТС), съфинансирани по Програма LIFE и по Механизма за свързване на Европа, насочен към хармонизиране и оптимизиране на речните информационни услуги в Европа.

ПТС подкрепя проекти с инвестиции в използването на екологосъобразни видове транспорт и алтернативни горива, подобряване на качеството на транспортната инфраструктура и намаляването на вредното въздействие на транспорта върху околната среда. Основни задачи на Програмата са навременното завършване на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и цифровата трансформация. В качеството си на бенефициент по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г., ДППИ изпълнява проекти, както по Приоритет 3: „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизирани системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“ с източници на финансиране Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и национално съфинансиране; така и по Приоритет 5: „Техническа помощ“ с източници на финансиране Кохезионен фонд (КФ) и национално съфинансиране.

ДППИ реализира проект по Програма LIFE. Програма LIFE е финансов инструмент на Европейския съюз, подпомагащ проекти за опазване на околната среда, природата и климата на територията на ЕС. Целта на програмата е да подпомогне преминаването към чиста, кръгова, енергийно ефективна и климатично неутрална икономика чрез иновативни проекти и нови решения в съответствие с политиките на ЕС. Програма LIFE се финансира от бюджета на ЕС в рамките на Многогодишната финансова рамка и се управлява от Европейската комисия чрез агенция CINEA. Източници на финансиране са средства от ЕС и национално съфинансиране.

ДППИ участва в проекти, финансирани от Механизма за свързване на Европа (MCE) чрез Изпълнителната агенция за европейски климат, инфраструктура и околна среда (CINEA), в рамките на приоритетите за развитие на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), внедряване на интелигентни транспортни системи и дигитализация на услугите по вътрешните водни пътища. MCE е основният финансов инструмент на ЕС за стратегически инвестиции в транспорт, енергийна и цифрова инфраструктура, финансиран от бюджета на Европейския съюз в рамките на Многогодишната финансова рамка с подкрепа от Кохезионния фонд и национално съфинансиране.

Също така ДППИ участва в подготовката на проектни предложения по Програма Интеррег VI-A Румъния - България 2021-2027 и рамковата програма „Хоризонт Европа“ за периода 2021-2027 г. Програма Интеррег VI-A Румъния - България 2021-2027 е програма на Европейския съюз за трансгранично сътрудничество, в която участват Република България и Румъния. Програмата се фокусира върху проекти, които съвместно решават специфични за района предизвикателства, имат реално трансгранично въздействие и са от полза за населението, бизнеса и институциите в

трансграничния регион. Източниците на финансиране по програмата са Европейски фонд за регионално развитие и национално съфинансиране. „Хоризонт Европа“ е рамковата програма на Европейския съюз в областта на научните изследвания и иновациите за периода 2021-2027 г. Програмата подкрепя инициативи насочени към дигитализация, автоматизация, внедряване на иновативни технологии в пристанищната дейност, опазване на морската среда, развитие на научноизследователска и иновационна инфраструктура и декарбонизация на транспортния сектор. Източници на финансиране са основно средства от ЕС.

Основните параметри на бюджетната прогноза, разпределена по години, са както следва:

- **За 2026 г.:** 50 363 034 €
 - Средства от ЕС: 31 945 366 €
 - Съфинансиране: 18 417 668 €
- **За 2027 г.:** 38 710 999 €
 - Средства от ЕС: 34 373 588 €
 - Съфинансиране: 4 337 411 €
- **За 2028 г.:** 34 173 945 €
 - Средства от ЕС: 28 360 080 €
 - Съфинансиране: 5 813 865 €
- **За 2029 г.:** 6 173 320 €
 - Средства от ЕС: 2 863 713 €
 - Съфинансиране: 3 309 607 €

За проектите, които се финансират с европейски средства и са съвместима държавна помощ съгласно Регламент (ЕС) №651/2014 - Общ регламент за групово освобождаване (ОРГО) следва да се отчете, че допустимите за финансиране по ПТС разходи по проекта ще се сконтират до тяхната стойност към момента на предоставянето на помощта (датата на сключване на административен договор за предоставяне на БФП). Лихвеният процент, който ще се използва за сконтиране се определя към момента на предоставяне на помощта съгласно информацията за неговия размер, публикувана на страницата на Министерство на финансите на електронен адрес: <https://stateaid.minfin.bg/bg/page/424>).

Бизнес програмата на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ за периода 2028–2030 г. обхваща част от Многогодишната финансова рамка на Европейската комисия 2028–2034 г., която ще предостави значителни възможности за финансиране на проекти, насочени към модернизацията, дигитализацията и трансграничната интеграция на пристанищната инфраструктура. Европейската комисия предлага ключови инструменти за инвестиции, сред които Механизъмът за свързване на Европа (МСЕ), насочен към изграждане, развитие и модернизация на трансевропейските мрежи в транспорта и енергетиката. Новият МСЕ ще бъде структуриран в два основни стълба: транспорт (включително военна мобилност) и енергетика. В рамките на МСЕ – Транспорт ще се подкрепят трансгранични инфраструктурни проекти, като военната мобилност открива възможности за проекти с двойна, гражданска и военна, употреба, включително разширение на пристанищни терминали. МСЕ – Енергетика подкрепя изграждането на междусистемни връзки на електрически мрежи, водородна инфраструктура, електролизери и съоръжения за транспортиране и съхранение на CO₂, като се стимулират синергии между транспортните и енергийните проекти, включително в областта на възобновяемата енергия. Европейският фонд за конкурентоспособност (ЕФК) ще предлага възможности за инвестиции в стратегически сектори чрез укрепване на критични вериги за доставки и инфраструктура. Фондът

ще осъществява дейността си чрез четири направления, съобразени с ключовите стратегически приоритети на ЕС. Направление „Чист преход и индустриална декарбонизация“ предоставя възможности за финансиране на устойчива енергия и модернизация на пристанищата, а направление „Устойчивост и сигурност, отбранителна промишленост и космос“ подкрепя проекти с двойна употреба, морска сигурност и устойчивост на критична инфраструктура. „Хоризонт Европа“ и инициативите за дигитално лидерство създават перспективи за пилотни иновации, автоматизация, интелигентни системи за управление на трафика, киберзащита и дигитализация на пристанищните процеси. В националното финансиране настъпва промяна, като досегашните програми ще се трансформират в Национални и регионални планове за партньорство/National and Regional Partnership Plans, предоставящи средства за национални компоненти на TEN-T мрежите, вътрешни енергийни системи, важни проекти от общ европейски интерес и туризъм, откривайки нови възможности за пристанищата с туристическа функция и регионални инициативи. Програмата Global Europe предлага финансиране на трансгранични инициативи, партньорства със съседни държави и инфраструктурни проекти, свързани с интеграцията на Украйна в европейските транспортни коридори, укрепвайки позицията на пристанищата в международната транспортна мрежа.

В рамките на периода 2026-2030 г., ДППИ има готовност за реализацията на проект „Изграждане на закрити корабни места на територията на терминали Русе-запад и Русе-Изток (1 и 2)“, който да се реализира по Програма „Транспортна свързаност“ в случай на наличие на свободен финансов ресурс. Проектът предвижда изграждане на закрито корабно място и съпътстваща инфраструктура на територията на пристанище Русе, което би гарантирало изпълнение на ангажиментите за осигуряване на съвременна, ефективна и непрекъсната обработка на различни видове товари при лоши метеорологични условия. Изпълнението на проекта е предпоставка за увеличаване на товарооборота, намаляване на времето за престой на плавателните и сухопътните превозни средства на пристанище Русе. Наличието на закрито корабно място ще гарантира и привличане на нови товари, а оттам и до увеличаване на товарооборота и ефективността на пристанище Русе. В допълнение ще се постигне и подобрена мултимодалност чрез осигуряване на условия за безпроблемно прехвърляне на товари от воден на сухоземен транспорт и обратно. Подобен тип корабно място е и стратегическа инфраструктура за спешни, аварийни и военно-спасителни дейности. Проектът е на обща стойност от 11,25 млн. евро, определена въз основа на проучвания изготвени до момента.

Друг проект, който ДППИ цели да реализира е „Увеличаване на капацитета, безопасността и ефективността на пристанище Варна за извършване на мултимодални операции чрез осигуряване на ново кейово място, разширение и модернизиране на пристанищната инфраструктура“. Реализацията на проекта предвижда да се изгради ново кейово място в пристанищен терминал Варна-запад, включително да се разшири и модернизира съществуващата пристанищна инфраструктура. Изпълнението на проекта ще подобри конкурентоспособността на пристанище Варна чрез увеличаване на товарооборота на пристанищния терминал посредством подобрена инфраструктура за мултимодални операции. Проектът е на обща стойност от 83,5 млн. евро, определена въз основа на проучвания изготвени до момента. Проектът е предвиден за частично финансиране по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г., но поради ограничения финансов ресурс по програмата, ДППИ е необходимо да намери други източници на финансиране, като например участие в публично-частно партньорство.

ПАЗАРЕН АНАЛИЗ 2026, 2027, 2028, 2029 и 2030 г.

1. Тенденциите в развитието на пазара на международните превози на товари и пътници.

- Увеличаване на конкуренцията между пристанищата;
- Политическата нестабилност в региона на Черно море;
- Увеличаване на контейнеризацията;
- Увеличаване на размерите и капацитета на плавателните съдове;
- Увеличаване на сътрудничеството и създаването на организации и алианси;
- Въвеждане на изискванията по отношение намаляване на негативното влияние на корабоплаването върху околната среда;
- Недостатъчни публични инвестиции в пристанищна инфраструктура
- Подобряване на мултимодалните връзки.

2. SWOT анализ на пазара на пристанищни услуги в Р България.

Силни страни:

- Благоприятно географско местоположение на страната по отношение развитие на транзитните превози по направлението на транспортните коридори, пресичащи държавата и осигуряващо добри условия за свързване на Европа с Близкия Изток, Западна и Централна Азия през черноморските пристанища;
- Висока степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура, което е предпоставка за добри връзки с крайните клиенти;
- Изградени връзки на пристанищата за обществен транспорт с националната пътна и железопътна мрежа;
- Обвързаност чрез р. Дунав с европейската система от канали за речно корабоплаване;
- Висока степен на либерализация на транспортния пазар;
- Висока степен на хармонизация на транспортното законодателство с това на ЕС.

Слаби страни:

- Неблагоприятно географско местоположение по отношение транзитирането на товари от Далечния Изток, Америка и Африка;
- Липса на възможност за директно претоварване от морски на речни кораби и перспективи за развитие на речните превози при настоящото състояние на корабоплавателния път;
- Недостатъчната дълбочина на акваторията и подходите към пристанищата;
- Липса на целогодишно корабоплаване по река Дунав поради спад в нивата ѝ основно през летните месеци;
- Липса на големи и утвърдени в бранша компании, които да оперират пристанищните терминали и да развият нови направления;
- Недостатъчната специализация на терминалите;

- Незадоволително състояние на пристанищните съоръжения и претоварна техника, които не отговарят на съвременните тенденции в структурата на товарооборота;
- Ограничени възможности за развитие на част от терминалите, разположени в централните градски части на съответните населени места;
- Недостиг на съвременни логистични и информационни системи в пристанищата.

Възможности:

- Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища и предоставяне на пристанищни услуги;
- Устойчив прогнозен ръст на БВП.

Заплахи:

- Повишена конкуренция от страна на пристанищата в региона;
- Политическа регионална нестабилност;
- Отрицателен естествен прираст на населението и ниско потребление;
- Липса на достатъчно финансиране.

3. Анализ на конкурентната среда.

Потенциални конкуренти на българските пристанища са четири пристанища извън Р България: – Солун (Р Гърция), Пирея (Р Гърция), Амбарли (Р Турция) и Констанца (Р Румъния). Пристанище Текирдак в последните две-три години също успя да се превърне в конкурент, като в значителна степен отне част от пазарния дял на Амбарли.

От анализа на петте конкуриращи се пристанища могат да се направят следните заключения:

- Единствено Констанца притежава съответни инфраструктурни възможности, за да конкурира българските морски пристанища при товари, различни от контейнерните;
- Инвестиционните проекти в региона са свързани в повечето случаи с контейнеризираните товари и ще увеличат конкурентоспособността на Пирея и Амбарли. Инвестициите се отнасят за инфраструктурата на пристанищата и връзките с хинтерланда.

Пазарът на контейнери е много конкурентен и е доминиран основно от контейнерните линии. В контейнерните линии се използват все по-големи плавателни съдове, които акостират във все по-малък брой пристанища. Това води до нарастване на ролята на големите пристанища по основните маршрути и фидерите. Освен новия пристанищен терминал за обществен транспорт в Бургас запад, останалите терминали в пристанищата Варна и Бургас са неконкурентноспособни по отношение на развиващия се пазар на контейнеризирани превози.

По отношение на транзитните товари, които са основа за развитието на пристанищата, българските морски пристанища не са позиционирани благоприятно, което влияе неблагоприятно за тяхното развитие. Те предлагат по-малко ефективни логистични решения в

сравнение с адриатическите пристанища, чийто основен потенциален пазар са транзитните товари с произход Азия, Америка и Африка. Това се дължи на по-високите транспортни разходи през българските пристанища, поради необходимостта от преминаване през Босфора и отдалечеността им по суша от крайните клиенти в централна Европа. Морските пристанища нямат възможност за директно претоварване от морски на речни кораби, а транспортът по р. Дунав в българския участък е слабо развит. Основното преимущество на българските пристанища е в посока развитие на превозите на къси разстояния в рамките на Черно море, главно контейнеризирани и РО-РО товари. Това би трябвало да се вземе предвид при бъдещото планиране на инвестициите.

Развитието на **речните пристанища** е в пряка зависимост от състоянието на корабоплавателния път. Същият е в лошо състояние и прави невъзможно развитието на линейните превози с интермодални единици (контейнери), което е бъдещето на водния транспорт. Няма транзитни товари. Пристанищната инфраструктура е морално остаряла, поради което товарооборота е слаб и пристанищните услуги не са на необходимото ниво. Липсва и интерес от частни инвеститори, което е показателно. Доколкото тези проблеми влияят на всички пристанища по р. Дунав, на практика няма изявена конкуренция между пристанищата по вътрешните водни пътища.

4. Взаимоотношения с клиентите и заинтересованите лица.

При извършване на своята дейност и изготвянето на своята тарифна политика Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) се ръководи от принципите, залегнали в Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 година за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата, а именно:

- прозрачност;
- обективност;
- недискриминация;
- съответствие с правилата на конкуренцията;
- съобразяване с търговската стратегия и инвестиционните планове, прилагани в съответното пристанище.

ДППИ провежда обществени обсъждания с ползвателите на пристанищата и с другите заинтересувани страни по съществените въпроси от своята компетентност в съответствие с изискванията на регламента.

5. Ценова и тарифна политика.

Съгласно чл. 115м, ал. 1, т.6 на ЗМПВВПРБ в предмета на дейност на Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура“ са включени дейности по определяне, събиране и разходване на пристанищните такси. Съгласно чл. 103в, ал. 1 от същия закон всички кораби с изключение на военните, които посещават пристанищата за обществен транспорт и за опериращите в такова пристанище кораби, заплащат пристанищни такси. Таксите се заплащат преди отплаването на кораба от пристанището и включват канални такси; тонажни корабни такси; линейни кейови такси; светлинни такси и такси за приемане и обработване на отпадъци от кораби.

На основание чл. 115п, ал. 7, т. 10 от ЗМПВВППРБ (редакция бр.104/2020 г.) Управителният съвет на ДППИ по предложение на генералния директор определя размерите на пристанищните такси по чл. 103в, ал. 1 и чл. 109а, ал. 3, както и промените в тях.

С Решение на Управителния съвет на ДППИ – по т. 10 от Протокол № 188 от 15.11.2023 г. са приети Тарифи за пристанищни такси, събирани от ДППИ в пристанищата по смисъла на чл.106а от ЗМПВВППРБ – Варна и Бургас. Тарифите се прилагат от 01 февруари 2024 г.

Със заповед № РД-12-189/20.12.2024 г. на Генералния директор на ДППИ е създадена работна група с основна задача да бъде извършен анализ на резултатите от прилагането на Тарифите за пристанищните такси за ползване на пристанищна инфраструктура, събирани от ДП „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) в пристанищата по чл. 106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България - Варна и Бургас и за достъп по море до пристанищата по чл. 107-109 от ЗМПВВППРБ и речните пристанища за обществен транспорт – държавна собственост Русе, Лом и Видин. Работната група изпълни всички правни, счетоводни и фактически действия по извършването на анализ за периода от 01.01.2024 г. до 31.12.2024 г. на действащите тарифи за пристанищните такси за ползване на пристанищна инфраструктура, събирани от ДП „Пристанищна инфраструктура“ в пристанищата по чл. 106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България - Варна и Бургас и за достъп по море до пристанищата по чл. 107-109 от ЗМПВВППРБ и речните пристанища за обществен транспорт – държавна собственост Русе, Лом и Видин, отчитайки нестабилната военно - политическа обстановка в района на Черно море, последната оказваща пряко влияние на корабоплаването и посещаемостта на пристанищата, сравнително ниското ниво на очаквана инфлация в страната в рамките на 3-3,5 % и Европа, цените на горивата и на труда, както и повишаващите се изисквания към дейността на предприятието предложи действащите Тарифи да останат приложими и в рамките на 2025 г.

С Решение на Управителния съвет на ДППИ – по т. 11 от Протокол № 188 от 15.11.2023 г. е приета Тарифа за пристанищните такси за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, събирани от ДППИ в пристанищата по смисъла на чл.106а от ЗМПВВППРБ и пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост (Тарифа). Тарифата се прилага от 01 февруари 2024 г. Тарифата е актуализирана и с Решение на Управителния съвет на ДППИ – по т. 3 от Протокол № 203 от 14.10.2024 г. е приета Тарифа за пристанищните такси за приемане и обработване на отпадъци от кораби, събирани от ДППИ в пристанищата по смисъла на чл.106а от ЗМПВВППРБ и пристанищата за обществен транспорт – държавна собственост (Тарифа). Тарифата се прилага от 01 януари 2025 г.

На основание §1а от ДР на ЗМПВВППРБ и Наредба № 9/09.02.2024 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти са разработени и утвърдени от генералния директор на ДППИ четири плана за приемане и обработване на отпадъци за пристанища за обществен транспорт с национално значение, съответно за Варна, Бургас, Лом и Видин и Русе. В плановете се съдържа информация за пристанищата, които обхваща съответния план, процедурите по деклариране, приемане и предаване на отпадъци, отговорните лица и документите, които следва да се съставят за този процес.

През 2023 г. ДП „Пристанищна инфраструктура“ обяви и проведе в Единна национална електронна уеб-базирана платформа Централизирана автоматизирана информационна система „Електронни обществени поръчки“ (ЦАИС ЕОП) обществена поръчка за избор на изпълнители чрез провеждане на открита процедура с предмет: „Приемане и обработване на отпадъци -

резултат от корабоплавателна дейност в пристанища по чл. 106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България - Варна и Бургас“, по двадесет обособени позиции. В резултат на провеждането на 17.10.2023 г. са сключени 20 (двадесет) договора с избраните изпълнители със срок на изпълнение на услугите предмет на договорите 24 (двадесет и четири) месеца. На основание чл. 3 от същите договори предоставянето на услугите в пълен обем е започнало на 01.02.2024 г. През 2024 г. общо разходваните средства по договорите от влизането им в сила са в размер на 1 621 640,63 лв., а приходите от такси за приемане и обработване на отпадъци за същия период са в размер общо на 1 572 513,18 лв.

С оглед приближаващия краен срок на договорите и като се вземе предвид необходимото технологично време за подготовка и провеждане на открита процедурата по реда на Закона за обществените поръчки (ЗОП) за избор на изпълнители на МТУ – приемане и обработване на отпадъци от кораби, ДППИ пристъпи към подготовка на нова обществена поръчка по реда на ЗОП, с предмет: „Приемане и обработване на отпадъци от кораби в пристанищата по чл. 106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България - Варна и Бургас“ по 20 (двадесет) обособени позиции.

С утвърден от генералния директор Ценоразпис на таксите, събирани от ДППИ при предоставяне на услуги и информация на физически и юридически лица в предприятието се събират и такси за издаване на свидетелства, справки, удостоверения, писмени извлечения, протоколи от регистри на информационните системи и други. На основание чл. I, т. 1 от Ценоразписа в морските пристанища се събират и такса за издаване на свидетелство за отплаване по чл. 22 от Наредбата за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване.

В съответствие със стандартите ISO 9001, ISO 27001, BS OHSAS 18001 и ISO 14001 ДППИ е разработило, документирано, въвело и поддържа Интегрирана система за управление (ИСУ), която включва писмени процедури и инструкции на всички основни процеси от дейността. По отношение процесите по събиране на приходи от пристанищни такси в морските пристанища в ИСУ е разработена и се прилага ОП-172.

Таксите за посещение на плавателни съдове в морските пристанищата се събират от Клон – Териториално поделение „Пристанище Варна“ и Клон – Териториално поделение „Пристанище Бургас“.

Прогноза за периода 2026 – 2030 г.

5.2.1. Приходи от пристанищни такси за ползване на пристанищна инфраструктура

Прогноза	Бургас				
	2026	2027	2028	2029	2030
Посещения	2 040	2 040	2 040	2 040	2 040
БТ	21 050 000	21 050 000	21 050 000	21 050 000	21 050 000
Такси	8 538 574	8 538 574	8 538 574	8 538 574	8 538 574

Прогноза	Варна
----------	-------

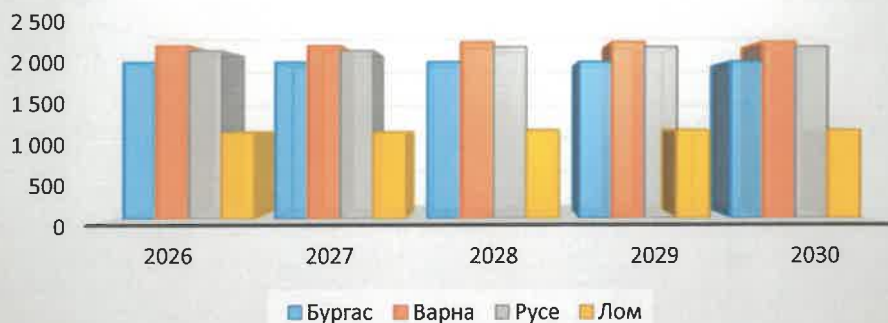
	2026	2027	2028	2029	2030
Посещения	2 250	2 250	2 295	2 295	2 295
БТ	17 500 000	17 500 000	17 850 000	17 850 000	17 850 000
Такси	7 694 943	7 694 943	7 848 842	7 848 842	7 848 842

Прогноза	Русе				
	2026	2027	2028	2029	2030
Посещения	2 190	2 190	2 234	2 234	2 234
Товарооборот	1 150 000	1 150 000	1 173 000	1 173 000	1 173 000
Такси	490 840	490 840	500 657	500 657	500 657

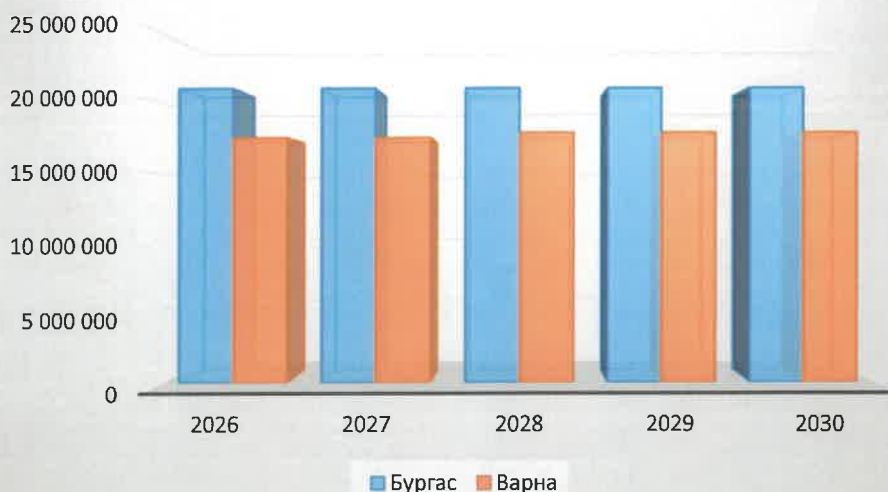
Прогноза	Лом				
	2026	2027	2028	2029	2030
Посещения	1 120	1 120	1 142	1 142	1 142
Товарооборот	840 000	840 000	856 800	856 800	856 800
Такси	281 211	281 211	286 835	286 835	286 835



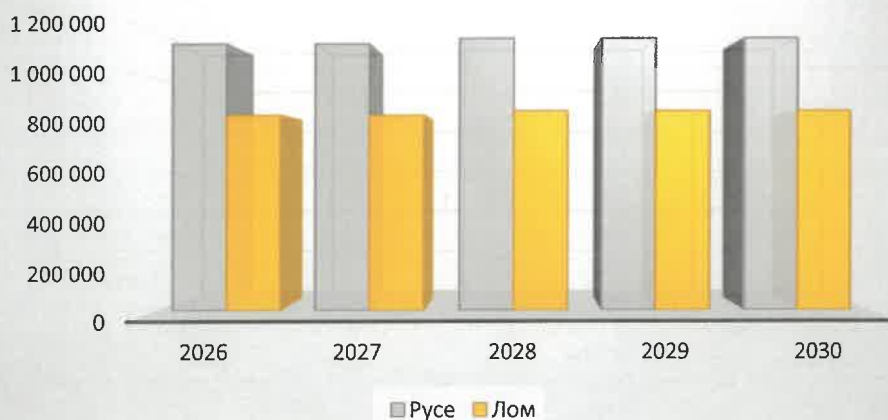
Посещения на кораби 2026-2030 г.

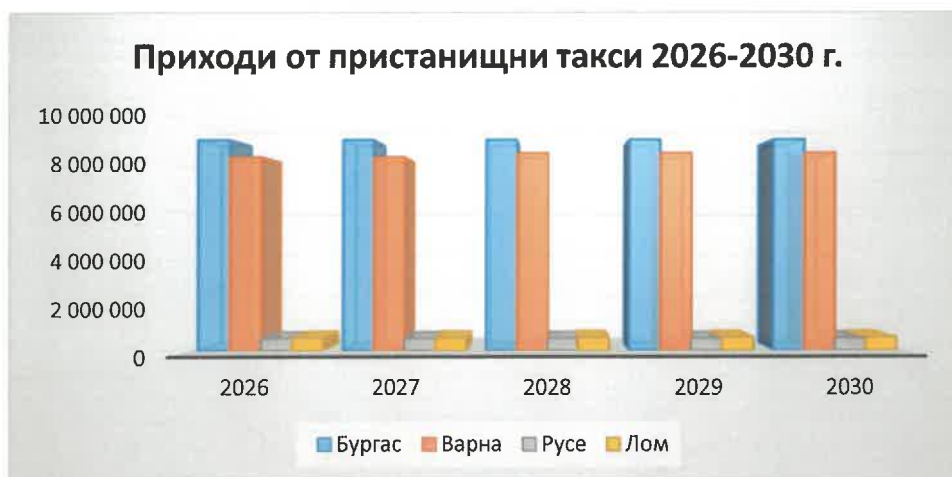


Бруто тонаж - морски пристанища



Товарооборот - речни пристанища





1.2.1. Приходи от такси и разходи за приемане и обработване на отпадъци от кораби

Разходи за приемане и обработване на отпадъци от кораби						
	2026	2027	2028	2029	2030	Общо
Бургас	414 289	418 517	422 744	426 972	431 199	2 113 722
Варна	572 096	577 933	583 771	589 609	595 446	2 918 855
Река	28 712	28 712	28 712	28 712	28 712	143 561
Общо	1 015 097	1 025 162	1 035 227	1 045 293	1 055 358	5 176 137





Приходи от такси за приемане и обработване на отпадъци от кораби						
	2026	2027	2028	2029	2030	Общо
Море	986 385	996 450	1 006 515	1 016 580	1 026 646	5 032 576
Река	28 712	28 712	28 712	28 712	28 712	143 561
Общо	1 015 097	1 025 162	1 035 227	1 045 293	1 055 358	5 176 137





2. Маркетингова политика.

ДППИ изготвя проучвания на пазара на пристанищни услуги и провежда диференцирана и прозрачна тарифна политика съобразена с реалните разходи за осигуряване на дейностите на предприятието в конкретните пристанища, в съответствие с изискванията на пазара на пристанищни услуги в тях.

Общите разходи на корабите, при посещението им в пристанищата (общия дисбурсмент) са само част от цената за превоз на единица товар по цялостната логистична верига за превоз на товари „от врата до врата“, включваща сухопътен и воден транспорт. При използване на по-модерни претоварни съоръжения и съвременни ИТ системи сумата на общия дисбурсмент на кораба в морско пристанище може да се сведе до по-малко от 4% - 5% от общите логистични разходи за превоза на товара.

В случаите на превози на къси разстояния, разходите на кораба в пристанището могат да съставляват и по-съществена част от общата цена за превоза на товара. Тези превози се явяват основен потенциал за развитие на българските пристанища. В тази връзка ДППИ не предвижда увеличение на таксите, с цел стимулиране на развитието им.

Таксите на ДППИ са малката част от дисбурсмента на кораба, но са от основно значение за гарантиране на адекватно финансиране на дейностите по осигуряване на достъпа до пристанищата в интерес на всички ползватели. Размерът им не би следвало да окаже съществено влияние върху конкурентоспособността на пристанищата и трябва да съответства на реално необходимите разходи на предприятието при осигуряване на дейностите, предвидени по закон.

ОПИСАНИЕ НА ПРИХОДИТЕ И РАЗХОДИТЕ ЗА 2026, 2027, 2028, 2029 и 2030 ГОДИНИ

1. Прогноза за постъпленията на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

Съгласно чл. 115с, ал. 1 от ЗМПВВППРБ приходите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ се формират от:

1. пристанищните такси по чл. 103в, ал. 1 и чл. 109а, ал. 3;
2. приходи от собствена дейност;
3. лихви по депозити на собствени средства и по просрочени плащания;
4. държавния бюджет;
5. дейности, свързани с осъществяването на предмета на дейност по чл. 115м, ал. 1;
6. безвъзмездно предоставени средства (дарения);
7. безвъзмездно предоставени средства по програми на Европейския съюз.

1.1. Прогноза за приходите от пристанищни такси по чл. 103в, ал. 1 и чл. 109а, ал. 3.

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ в изпълнение на чл. 115м, ал. 1, т. 6 от ЗМПВВППРБ определя и събира пристанищните такси по чл. 103в, ал. 1 и чл. 109а, ал. 3.

Приходите ще бъдат основно от таксите, които Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ събира от чуждестранни и български кораби при посещението им в българските пристанища.

Таблица № 1

Месец	Сума за 2030 г. (хил.евро)	Сума за 2029 г. (хил.евро)	Сума за 2028 г. (хил.евро)	Сума за 2027 г. (хил.евро)	Сума за 2026 г. (хил.евро)
Януари	1 968	1 892	1 841	1 790	1 687
Февруари	1 892	1 892	1 892	1 790	1 636
Март	1 943	1 943	1 790	1 636	1 636
Април	1 917	1 851	1 713	1 636	1 585
Май	1 917	1 851	1 687	1 611	1 590
Юни	1 917	1 882	1 687	1 585	1 585
Юли	1 943	1 882	1 636	1 636	1 636
Август	1 943	1 940	1 733	1 636	1 636
Септември	1 943	1 940	1 713	1 636	1 636
Октомври	1 994	1 994	1 892	1 646	1 585
Ноември	1 968	1 943	1 943	1 943	1 636
Декември	2 020	1 994	1 994	1 790	1 687
Общо:	23 366	23 003	21 520	20 334	19 536

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

На основание сключените договори с пристанищните оператори по §74, ал. 3 от Преходните и заключителни разпоредби на ЗМПВВППРБ, очакваното възнаграждение за ползването на обектите пристанищна инфраструктура, срещу което държавните пристанищни оператори следва да извършат ремонтни и рехабилитационни работи за поддръжка на пристанищната инфраструктура. Ползването на публичната държавна собственост от държавните оператори е възмездно, като съгласно сключени договори за предоставяне на пристанищна инфраструктура по реда на §74 от ЗМПВВППРБ операторите се задължават да поддържат пристанищната инфраструктура и извършват ремонтно-възстановителни дейности в

годишен размер не по-малък от 0,20 евроцента на обработен тон товари и 0,15 евроцента на преминал пътник за операторите по морето и 0,15 евроцента на обработен тон товари и 0,10 евроцента на преминал пътник за операторите по реката.

От 01.04.2024 год. влизат в сила новите четири Допълнителни споразумения по сключените договори с пристанищните оператори по §74, ал. 3 от Преходните и заключителни разпоредби на ЗМПВВППРБ. С тях се определя фиксирана и променлива част на възнаграждението за ползване на предоставената им за ползване пристанищна инфраструктура. Ползването на публичната държавна собственост от държавните оператори е възмездно, като съгласно сключени договори за предоставяне на пристанищна инфраструктура по реда на §74 от ЗМПВВППРБ операторите се задължават да поддържат пристанищната инфраструктура и извършват ремонтно-възстановителни дейности за сметка на ДП „Пристанищна инфраструктура“ съгласно утвърдена инвестиционна програма, както и да извършват текущи ремонти от свое име и за своя сметка на обектите включени в приложението към Допълнителните споразумения. Приходите са:

- За 2026 година – **2 495 хил.евро.;**
- За 2027 година – **2 638 хил.евро.;**
- За 2028 година – **1 524 хил.евро.;**
- За 2029 година – **1 989 хил. евро.;**
- За 2030 година – **1 871хил. евро.**

1.3. Прогноза за приходите от извършване на пристанищни услуги по приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност

На основание чл. 103в, ал. 1, т. 2 и ал. 2, т. 1 от ЗМПВВППРБ очакваните приходи от такси за приемане и обработване на отпадъци от кораби по Анекс I, Анекс IV и Анекс V за периода 2026 г. - 2030 г., са както следва:

Приходи от такси за приемане и обработване на отпадъци от кораби						
	2026	2027	2028	2029	2030	Общо
Море	986 385	996 450	1 006 515	1 016 581	1 026 645	5 032 576
Река	28 712	28 712	28 712	28 712	28 712	143 561
Общо	1 015 097	1 025 162	1 035 227	1 045 293	1 055 358	5 176 137

2. Годишна прогноза за разходите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

2.1. Прогноза за разходите за обслужване на кредит по споразумение BG-P4 с Японската банка JBIC Заема е усвоен за изграждането на терминал за насипни товари в пристанище за обществен транспорт Бургас. ДП „Пристанищна инфраструктура“ е страна по подзаемно споразумение за обслужване на заем BG-P6 от 29.08.2009 г. между Japan Bank for International Cooperation (JBIC) и Република България за проект „Изграждане и развитие на нови контейнерни терминали на пристанищата Варна и Бургас“.

Средства по обслужване на кредита по споразумение BG-P4 с Японската банка JBIC, съгласно Подзаемно споразумение за обслужване на заем за проект „Разширение на пристанище Бургас“ в размер Подзаемно споразумение са за обслужване на заем за проект

„Разширение на пристанище Бургас“. Предприятието е подписало подзаемно споразумение и е поело дългосрочно задължение във валута „японски йени“, както следва: в размер на 10 028 916 485 японски йени за частта от заема използвана за изграждане на инфраструктура и 1 265 548 744 японски йени за частта от заема, използвана за заплащане на консултантски услуги; Съгласно споразумението задълженията се обслужват с две вноски на 20 юни и 20 декември, като срока за изплащане за частта от заема използвана за изграждане на инфраструктура е до 20 юни 2028 година, а срока за изплащане за частта от заема използвана за заплащане на консултантски услуги е 20 юни 2038 година.

2.2. Прогноза за общите разходи за дейността на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

Структурата на планираните разходи по видове за ДП „Пристанищна инфраструктура“:

Таблица № 2

Видове разходи	Стойност за 2030 г. (хил.евро)	Стойност за 2029г. (хил.евро)	Стойност за 2028 г. (хил.евро)	Стойност за 2027 г. (хил.евро)	Стойност за 2026 г. (хил.евро)
Разходи за материали	358	358	460	501	573
В т.ч.: за пристанищни услуги	205	203	202	199	192
В т.ч. съпътстващи дейности	123	121	126	117	110
Разходи за външни услуги	1 841	1 841	1 943	9 510	9 408
В т.ч.: за пристанищни услуги	6 653	6 721	6 789	7 369	6 926
В т.ч. съпътстващи дейности	128	120	121	124	117
Разходи за персонала	8 148	8 148	8 595	8 861	8 417
В т.ч.: за пристанищни услуги	897	945	1 034	553	572
В т.ч. съпътстващи дейности	405	405	369	335	305
Разходи за социални осигуровки и плащания	3 611	3 611	3 809	3 927	3 731
В т.ч.: за пристанищни услуги	443	452	513	280	287
В т.ч. съпътстващи дейности	77	77	70	64	58
Други разходи	409	409	409	486	501
В т.ч.: за пристанищни услуги	69	69	70	70	71
В т.ч. съпътстващи дейности	166	166	166	165	164
Общо разходи:	14 367	14 367	15 216	23 284	22 630
В т.ч.: за пристанищни услуги	8 266	8 391	8 609	8 471	8 048
В т.ч. съпътстващи дейности	899	889	851	805	754

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

Таблица № 3

Разходи за материали	Стойност за 2030 г. (лв.)	Стойност за 2029г. (лв.)	Стойност за 2028 г. (лв.)	Стойност за 2027 г. (лв.)	Стойност за 2026 г. (лв.)
Гориво и смазочни материали	40 903,35	40 903,35	46 016,27	56 242,11	61 355,03

Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура"

В т.ч.: за пристанищни услуги	38 346,89	38 346,89	38 346,89	37 835,60	30 677,51
Ел.енергия, топлоенергия и вода	204 516,75	204 516,75	270 984,70	281 210,53	311 888,05
В т.ч.: за пристанищни услуги	66 467,94	65 445,36	63 911,49	61 355,03	61 355,03
В т.ч. съпътстващи дейности	57 775,98	56 242,11	56 242,11	51 129,19	48 572,73
Канцеларски материали	12 782,30	12 782,30	15 338,76	15 338,76	15 338,76
В т.ч.: за пристанищни услуги	5 112,92	5 112,92	5 112,92	5 112,92	5 112,92
В т.ч. съпътстващи дейности	2 556,46	2 556,46	3 579,04	3 067,75	2 556,46
Консумативи и резервни части	23 008,13	23 008,13	40 903,35	46 016,27	61 355,03
В т.ч.: за пристанищни услуги	40 903,35	40 903,35	40 903,35	40 903,35	40 903,35
В т.ч. съпътстващи дейности	15 338,76	15 338,76	15 338,76	15 338,76	12 782,30
Други материали	28 121,05	28 121,05	30 677,51	35 790,43	46 016,27
В т.ч.: за пристанищни услуги	20 451,68	20 451,68	20 451,68	20 451,68	20 451,68
В т.ч. съпътстващи дейности	26 587,18	26 587,18	26 587,18	26 587,18	25 564,59
Работно облекло и предпазни средства	28 121,05	28 121,05	30 677,51	35 790,43	46 016,27
В т.ч.: за пристанищни услуги	12 782,30	12 782,30	12 782,30	12 782,30	12 782,30
В т.ч. съпътстващи дейности	5 112,92	5 112,92	6 135,50	5 112,92	5 112,92
Инвентар, нямащ характер на ДА	20 451,68	20 451,68	25 564,59	30 677,51	30 677,51
В т.ч.: за пристанищни услуги	20 451,68	20 451,68	20 451,68	20 451,68	20 451,68
В т.ч. съпътстващи дейности	15 338,76	15 338,76	17 895,22	15 338,76	15 338,76
Общо разходи за материали:	357 904,32	357 904,32	460 162,69	501 066,04	572 646,91
в т.ч.: за пристанищни услуги	184 065,08	183 042,49	181 508,62	178 440,87	171 282,78
В т.ч. съпътстващи дейности	122 710,05	121 176,18	125 777,80	116 574,55	109 927,75

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

Таблица № 4

Разходи за външни услуги	Стойност за 2030 г. (лв.)	Стойност за 2029г. (лв.)	Стойност за 2028 г. (лв.)	Стойност за 2027 г. (лв.)	Стойност за 2026 г. (лв.)
Охрана	306 775,13	306 775,13	357 904,32	536 856,48	562 421,07
В т.ч.: за пристанищни услуги	178 952,16	178 952,16	178 952,16	332 339,72	255 645,94
В т.ч. съпътстващи дейности	28 121,05	28 121,05	28 121,05	28 121,05	25 564,59
Транспорт	17 895,22	17 895,22	17 895,22	20 451,68	25 564,59
В т.ч.: за пристанищни услуги	33 233,97	33 233,97	33 233,97	33 233,97	25 564,59
В т.ч. съпътстващи дейности	5 112,92	5 112,92	5 112,92	5 112,92	5 112,92
Консултантски услуги и одит	92 032,54	92 032,54	107 371,30	112 484,21	117 597,13
В т.ч.: за пристанищни услуги	5 112,92	5 112,92	5 112,92	10 225,84	5 112,92
Застраховки	61 355,03	61 355,03	66 467,94	71 580,86	76 693,78
В т.ч.: за пристанищни услуги	10 225,84	10 225,84	10 225,84	25 564,59	20 451,68
В т.ч. съпътстващи дейности	5 112,92	5 112,92	5 112,92	5 112,92	2 556,46
Текущ ремонт и поддръжка	723 478,01	723 478,01	723 478,01	1 482 746,46	1 533 875,64
В т.ч.: за пристанищни услуги	76 693,78	76 693,78	76 693,78	497 487,00	416 702,88
В т.ч. съпътстващи дейности	35 790,43	35 790,43	35 790,43	35 790,43	33 233,97

Пощенски и телекомуникационни услуги	92 032,54	92 032,54	102 258,38	148 274,65	153 387,56
В т.ч.: за пристанищни услуги	10 225,84	10 225,84	10 225,84	15 338,76	10 225,84
В т.ч. съпътстващи дейности	2 556,46	2 556,46	2 556,46	2 556,46	2 556,46
Колокация и годишни лицензии	10 225,84	10 225,84	10 225,84	10 225,84	10 225,84
Членски внос за участие в международни асоциации	61 355,03	61 355,03	71 580,86	76 693,78	76 693,78
Разходи за публични събития	25 564,59	25 564,59	25 564,59	25 564,59	25 564,59
В т.ч. съпътстващи дейности	10 225,84	10 225,84	10 225,84	10 225,84	10 225,84
Други	92 032,54	92 032,54	102 258,38	163 613,40	178 952,16
В т.ч.: за пристанищни услуги	40 903,35	40 903,35	40 903,35	61 355,03	56 242,11
В т.ч. съпътстващи дейности	33 233,97	33 233,97	34 256,56	34 256,56	36 813,02
Разходи за пристанищни услуги	0,00	0,00	0,00	6 391 148,51	6 135 502,57
Разходи по управление на отпадъци	357 904,32	357 904,32	357 904,32	470 388,53	511 291,88
В т.ч.: за пристанищни услуги	0,00	0,00	0,00	2 556,46	1 022,58
Общо разходи за външни услуги:	1 840 650,77	1 840 650,77	1 942 909,15	9 510 028,99	9 407 770,61
В т.ч.: за пристанищни услуги	355 347,86	355 347,86	355 347,86	7 369 249,88	6 926 471,11
В т.ч. съпътстващи дейности	120 153,59	120 153,59	121 176,18	121 176,18	116 063,26

2.3. Прогноза за приемане и обработване на отпадъци от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

Дейностите по приемане и обработване на отпадъци от кораби се извършват от 2007 г. и в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15.02.2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата, Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ), Закона за управление на отпадъците, Международна конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973, изменена с протокол от 1978 г. (MARPOL 73/78) и с протокол от 1997 г., Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 година относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за изменение на Директива 2010/65/ЕС и за отмяна на Директива 2000/59/ЕО, Наредба № 9 от 5.11.2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти (последно изм. и доп. ДВ. бр. 12 от 09.02.2024 г.), както и Наредба № 15 от 17.01.2024 г. за предаване и приемане на отпадъци от кораби (обн., ДВ, бр. 8 от 26.01.2024 г.).

Всяка страна - членка е необходимо да въведе подходящи пристанищни приемни съоръжения и система за покриване на разходите при предаване на отпадъци.

Тази система има следните характеристики:

- обхваща част от видовете отпадъци;
- предвижда заплащане на пряка такса, независимо от количеството сдаден отпадък;
- предвижда възможност стойността на предадените отпадъци да е по - голяма от стойността на таксата.

Задължение на ДП „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) на основание чл. 115м, ал. 1, т. 11 от ЗМПВВПРБ е сключване на договори с пристанищни оператори за извършване на пристанищни услуги по приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност в пристанищата по чл. 106а от ЗМПВВПРБ - Варна и Бургас.

Съгласно издадена Заповед № РД-08-19/21.01.2021 г. на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията са определени нови граници на териториалния

обхват на пристанищата за обществен транспорт Варна и Бургас по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ.

Приемането и обработването на отпадъци от кораби е пристанищна морско-техническа услуга (МТУ) по смисъла на чл. 116, ал. 2, т. 1 от ЗМПВВПРБ в пристанищата за обществен транспорт Варна и Бургас по чл. 106а от същия закон.

Териториалният обхват за изпълнение на очакваните морско-технически услуги са пристанищните терминали, част от пристанищата за обществен транспорт Варна и Бургас по чл. 106а от ЗМПВВПРБ.

През 2023 г. се проведе процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет:

„Приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност в пристанища за обществен транспорт - държавна собственост Русе, Лом, Видин“ по 20 обособени позиции:

Обособена позиция № 1: Приемане и обработване на нефтосъдържащи/течни и твърди отпадъци - пристанище Русе;

Обособена позиция № 2: „Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищни терминали държавна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Варна, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

Обособена позиция № 3: „Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищни терминали държавна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Бургас, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

Обособена позиция № 4: „Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищни терминали държавна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Бургас, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

Обособена позиция № 5: „Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал "ТЕЦ Езерово", частна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Варна, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

Обособена позиция № 6: „Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал "ТЕЦ Езерово", частна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Варна, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

Обособена позиция № 7: „Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал "Одесос ПБМ - Варна", частна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Варна, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

Обособена позиция № 8: „Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал "Пристанищен терминал за базови масла", частна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Варна, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

Обособена позиция № 9: „Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал "Пристанищен терминал за базови масла", частна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Варна, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

Обособена позиция № 10: „Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал "Пристанищен терминал "ПЧМВ -Варна", частна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Варна, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

Обособена позиция № 11: „Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал "Пристанищен терминал "ПЧМВ –Варна", частна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Варна, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

Обособена позиция № 12: „Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен

терминал "Порт България Уест", частна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Бургас, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ”;

Обособена позиция № 13: „Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал "Порт България Уест", частна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Бургас, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ”;

Обособена позиция № 14: „Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал "Кораборемонтен завод "Порт - Бургас"", частна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Бургас, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ”;

Обособена позиция № 15: „Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал "Кораборемонтен завод "Порт - Бургас", частна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Бургас, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ”;

„Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „Одесос ПБМ – Варна“, частна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Варна, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ”;

„Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „Бургаски корабостроителници южен кей – Л“, частна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Бургас, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ”;

„Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал "Бургаски корабостроителници южен кей - Л", частна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Бургас, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ”;

„Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „Трансстрой – Бургас“, частна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Бургас, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ”;

„Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „Трансстрой – Бургас“, частна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Бургас, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ”.

В следствие на провеждането на откритата процедура по реда на Закона за обществените поръчки, са сключени 20 (двадесет) договора с избрани изпълнители, със срок на действие 24 (двадесет и четири) месеца, които изтичат в началото на 2026 г.

Във връзка с изтичащите гореспоменати договори през 2025 г. ДП „Пристанищна инфраструктура“ е предприела своевременни действия за организиране, провеждане и възлагане на нови договори относно дейността по събиране и обработване на отпадъци от кораби. За целта е назначена работна група, която е подготвила необходима документация за провеждане на откритата процедура по реда на Закона за обществените поръчки за избор на пристанищни оператори за изпълнение на пристанищните услуги за приемане и обработване на отпадъци от кораби, посещаващи пристанищата за обществен транспорт Варна и Бургас по смисъла на чл. 106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.

Обособените позиции на подготвената за провеждане откритата процедура по чл. 18, ал. 1, т. 1 от ЗОП за възлагане на обществена поръчка, с предмет „Приемане и обработване на отпадъци от кораби в пристанищата по чл. 106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България - Варна и Бургас“, са следните:

1. „Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищни терминали -

държавна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Варна по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

2. „Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищни терминали - държавна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Варна по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

3. „Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищни терминали - държавна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Бургас по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

4. „Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищни терминали - държавна собственост, част от пристанище за обществен транспорт Бургас по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

5. „Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „ТЕЦ Езерово“, част от пристанище за обществен транспорт Варна по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

6. „Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „ТЕЦ Езерово“, част от пристанище за обществен транспорт Варна по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

7. „Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „Одесос ПБМ – Варна“, част от пристанище за обществен транспорт Варна по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

8. „Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „Пристанищен терминал ПЧМВ – Варна“, част от пристанище за обществен транспорт Варна по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

9. „Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „Пристанищен терминал ПЧМВ – Варна“, част от пристанище за обществен транспорт Варна, по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

10. „Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „Порт България Уест“, част от пристанище за обществен транспорт Бургас по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“

11. „Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „Порт България Уест“, част от пристанище за обществен транспорт Бургас по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

12. „Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „Кораборемонтен завод Порт – Бургас“ част от пристанище за обществен транспорт Бургас по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

13. „Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „Одесос ПБМ – Варна“ част от пристанище за обществен транспорт Варна по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

14. „Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал

„Пристанищен терминал за базови масла“, част от пристанище за обществен транспорт Варна по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

15. „Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „Пристанищен терминал за базови масла“, част от пристанище за обществен транспорт Варна по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

16. „Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „Кораборемонтен завод Порт – Бургас“, част от пристанище за обществен транспорт Бургас по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

17. „Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „Бургаски корабостроителници южен кей-Л“, част от пристанище за обществен транспорт Бургас по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

18. „Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „Бургаски корабостроителници южен кей-Л“, част от пристанище за обществен транспорт Бургас по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

19. „Приемане и обработване на нефтосъдържащи отпадъци (Анекс I от МАРПОЛ 73/78) и на битово-отпадни води (Анекс IV от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „Трансстрой - Бургас“, част от пристанище за обществен транспорт Бургас по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“;

20. „Приемане и обработване на твърди отпадъци (Анекс V от МАРПОЛ 73/78) – пристанищен терминал „Трансстрой - Бургас“, част от пристанище за обществен транспорт Бургас по смисъла на чл. 106а от ЗМПВВПРБ“.

Общата прогнозна стойност на поръчката с 20 обособени позиции е до 5 032 576,45 (пет милиона тридесет и две хиляди петстотин седемдесет и шест евро и 0,45цента) евро без ДДС.

Прогнозната стойност на настоящата открита процедура със 17 обособени позиции е до 5 020 714,48 (пет милиона двадесет хиляди седемстотин и четиринадесет евро и 0,48 цента) евро без ДДС.

На основание чл. 21, ал. 6 ЗОП три от обособените позиции се възлагат по реда, валиден за индивидуалната им стойност (чрез директно възлагане по чл. 20, ал. 4, т. 3 ЗОП).

Срокът на действие на договорите, които ще бъдат сключени в резултат на провеждането е 60 (шестдесет) месеца.

1.3. Прогноза за разходите от извършване на пристанищни услуги по приемане и обработване на отпадъци от кораби

На основание чл. 103в, ал. 1, т. 2 и ал. 2, т. 1 от ЗМПВВПРБ очакваните разходи за приемане и обработване на отпадъци от кораби по Анекс I, Анекс IV и Анекс V за периода 2026 г. - 2030 г., са както следва:

Разходи за море: за 2026 г. 986 384,80 евро, за 2027 г. - 996 450,10 евро, за 2028 г. - 1 006 515,39 евро, за 2029 г. - 1 016 580,68 евро и за 2030 г. – 1 026 645,47 евро.

Разходи за река: : за 2026 г. – 28 712,11евро, за 2027 г. – 28 712,11 евро, за 2028 г. – 28 712,11 евро, за 2029 г. – 28 712,11евро и за 2030 г. – 28 712,11 евро.

1.	Комплексно обслужване и експлоатация на съоръженията за превенция и реагиране	Съхранение, обслужване и експлоатация на (СПРЕАЗ) в морските и речни пристанища за обществен транспорт. Изпълнение на дейностите по превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания в акваториите на	1 112 010,76€
----	---	--	---------------

	при експлоатационни или аварийни замърсявания (СПРЕАЗ) в морските и речни пристанища за обществен транспорт, по две обособени позиции: Обособена позиция № 1: „Комплексно обслужване и експлоатация на СПРЕАЗ в морските пристанища за обществен транспорт“; Обособена позиция № 2: „Комплексно обслужване и експлоатация на СПРЕАЗ в речните пристанища за обществен транспорт“	пристанищата и бреговата линия, при два сценария - Аварийна ситуация и Превантивно осигуряване. За нуждите на морските и речни пристанища за обществен транспорт в Р България, ДППИ е доставило и реализирало оптималния вариант за осигуряване на СПРЕАЗ, създадени са мобилни центрове за борба с нефтени разливи, снабдени с достатъчно и съвременно оборудване – бонове, скимъри, събиращо рамо, съдове за разстановка, както и с достатъчно обеми за съхранение на събраните нефтени или твърди отпадъци. Съоръженията са позиционирани във Варна и Русе. Подборът на съоръженията е направен спрямо мобилността им и гъвкавост за употребата им при всички възможни ситуации, които могат да бъдат предпоставка за възникване на разлив или разпиляване на отпадъци, като по възможност да бъдат обхванати акваториите на всички терминали. За експлоатацията на мобилните центрове за СПРЕАЗ е приложим модел, използван от Европейската агенция по морска безопасност (EMSA) – чрез сключване на договор с оператор, на който е предоставено оборудването за съхранение и експлоатация, като същия е ангажиран с поддържане на готовност в случаи на нужда (в определен срок след нотификация от ДППИ) да започне дейност по реагиране при замърсяване.	
2.	„Приемане и обработване на отпадъци от кораби в пристанищата по чл. 106а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България - Варна и Бургас“ по 20 обособени позиции.	Обектът е естествено продължение на следваната световна, европейска и национална политика за опазване на чистотата на морските води от замърсяване резултат от, при спазване и прилагане на европейските регламенти, директиви и националното законодателство в областта на пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари. ДППИ има задължение да осигури оператор, който да предостави морско-техническата услуга по събиране и обработване на отпадъци от	5 032 576,45 €
3.	„Доставка на консумативи, материали и калибрационни разтвори, както и сервизно обслужване и поддръжка на мониторингово	Разположената в пристанище за обществен транспорт Бургас мониторинговата станция е изградена по изпълнен от ДППИ проект ЕСOPORTIL BMP1/2.3./2622/2017, финансиран по Програма за транснационално сътрудничество „Балкани – Средиземно море 2014-2020“. През 2025 г. ДП „Пристанищна инфраструктура“ заяви участие по Програма Хоризонт Европа с няколко проектни предложения, част от тях са:	9 970,19€

оборудване, изградено по проект ECOPORTIL в района на пристанище за обществен транспорт - Бургас“,	Проект „Цялостен мониторинг на емисиите от въздуха в пристанищата и корабите“ COMPAS и Проект „Възстановяване на океана и водите в крайбрежните градове и техните пристанища“ Water Front Care. В процеса на изпълнение на бъдещите проекти от важно значение ще бъде предоставянето на данни в реално време, като непрекъснато наблюдение на параметри на морската вода и атмосферния въздух, както и на системата за събиране, обработка и визуализация на данните от измерване в реално време.	
--	---	--

Капиталови средства за 2026 година (без резервираните обекти за 2025 г.)

Наименование на обекта	Прогноза
	2026 г.
1	2
Комплексно обслужване и експлоатация на съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни или аварийни замърсявания (СПРЕАЗ) в пристанищата по чл.106а от ЗМПВППРБ - Варна и Бургас и речните пристанища за обществен транспорт - държавна собственост	370 670,25€

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

Таблица № 5

Разходи за възнаграждения персонала	Стойност за 2030 г. (лв.)	Стойност за 2029г. (лв.)	Стойност за 2028 г. (лв.)	Стойност за 2027 г. (лв.)	Стойност за 2026 г. (лв.)
Възнаграждения	8 148 458,71	8 148 458,71	8 594 816,52	8 860 688,30	8 417 398,24
В т.ч.: за пристанищни услуги	946 912,56	933 107,68	913 167,30	894 760,79	879 933,33
В т.ч. съпътстващи дейности	261 270,15	257 179,82	257 179,82	255 134,65	251 555,61
Осигуровки	1 688 797,08	1 688 797,08	1 781 340,91	1 836 049,15	1 744 527,90
В т.ч.: за пристанищни услуги	196 336,08	193 268,33	189 178,00	185 087,66	182 531,20
В т.ч. съпътстващи дейности	54 196,94	53 174,36	53 174,36	52 663,06	52 151,77
Социални плащания	1 922 457,47	1 922 457,47	2 027 783,60	2 090 672,50	1 986 368,96
В т.ч.: за пристанищни услуги	223 434,55	219 855,51	215 253,88	211 163,55	207 584,50
В т.ч. съпътстващи дейности	61 866,32	60 843,73	60 843,73	60 332,44	59 309,86
Общо разходи персонал:	11 759 713,27	11 759 713,27	12 403 941,04	12 787 409,95	12 148 295,10
В т.ч.: за пристанищни услуги	1 366 683,20	1 346 231,52	1 317 599,18	1 291 012,00	1 270 049,03
В т.ч. съпътстващи дейности	377 333,41	371 197,91	371 197,91	368 130,15	363 017,24

В таблица № 5 „Разходи за заплати“ се съдържат разходите за трудови възнаграждения на служителите на предприятието, възнагражденията на членовете на Управителния съвет, както и възнагражденията на членовете на Одитния комитет на предприятието.

В сумата са включени също така:

- клас за прослужено време в размер на 1% за всяка година трудов стаж;
- 25% от размера на основната заплата за всеки служител са предвидени за допълнително материално стимулиране.

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

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

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

Таблица № 6

Други разходи	Стойност за 2030 г. (лв.)	Стойност за 2029г. (лв.)	Стойност за 2028 г. (лв.)	Стойност за 2027 г. (лв.)	Стойност за 2026 г. (лв.)
Разходи за данъци и такси, вкл. по ЗМДТ	265 871,78	265 871,78	265 871,78	278 654,08	281 210,53
В т.ч.: за пристанищни услуги	51 129,19	51 129,19	51 129,19	51 129,19	51 129,19
В т.ч. съпътстващи дейности	155 432,73	155 432,73	155 432,73	154 921,44	153 387,56
Командировки в страната и в чужбина	66 467,94	66 467,94	66 467,94	97 145,46	102 258,38
В т.ч.: за пристанищни услуги	12 271,01	12 271,01	12 271,01	12 271,01	12 782,30
В т.ч. съпътстващи дейности	511,29	511,29	511,29	511,29	511,29
Обучение, курсове, семинари на персонала	46 016,27	46 016,27	46 016,27	66 467,94	71 580,86
В т.ч.: за пристанищни услуги	511,29	511,29	511,29	511,29	511,29
В т.ч. съпътстващи дейности	511,29	511,29	511,29	511,29	511,29
Представителни разходи	30 677,51	30 677,51	30 677,51	43 459,81	46 016,27
В т.ч.: за пристанищни услуги	5 112,92	5 112,92	6 135,50	6 135,50	6 135,50
В т.ч. съпътстващи дейности	9 203,25	9 203,25	9 203,25	9 203,25	9 203,25
Общо други разходи:	409 033,50	409 033,50	409 033,50	485 727,29	501 066,04
В т.ч.: за пристанищни услуги	69 024,40	69 024,40	70 046,99	70 046,99	70 558,28
В т.ч. съпътстващи дейности	165 658,57	165 658,57	165 658,57	165 147,28	163 613,40

При определяне прогнозния размер на разходите за командировки е отчетено задължителното участие на предприятието в международните форуми, териториалната отдалеченост на пристанищните терминали и обектите, както и броя персонала на предприятието.

3. Прогноза за приходите и разходите от пристанищни услуги от дейността на СПД „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“

Приходите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ се формират и от извършване на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 2 и т. 3 от ЗМПВВППРБ при предсрочно прекратяване на договор с пристанищен оператор до сключването на нов договор по предвидения в закона ред.

3.1. Пристанищен терминал „Русе –запад“:

1. Общи положения

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ), чрез СП Дирекция „Опериране и експлоатация на пристанищни терминали“, извършва пристанищни услуги по реда на чл. 116, ал. 2, т. 2 и 3 ЗМПВВППРБ при предсрочно прекратяване на договор с пристанищен оператор до сключването на нов договор по предвидения в закона ред, оперира Пристанищен терминал Русе-запад.

В обхвата на дирекцията попада Пристанищен Терминал Русе-запад, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение - Русе е разположен между 497, 625 км. и 495,923 км от р. Дунав.

Територията на пристанището е 118 369 м², разделена на два участъка, от двете страни на лиман, с площ съответно: I - ви участък: 29 910 м² и II - ри участък: 88 459 м²

Терминалът разполага с 12 кейови места, с обща дължина 1 395 м., като 7 от тях са разположени в акваторията на лимана, а останалите 5 места се намират на северния кей на пристанището, с пряк излаз към плавателния участък на р. Дунав. Всички кейови места са функциониращи и могат да бъдат използвани за приемане на плавателни съдове, с цел обработка на различни видове товари (генерални, насипни, наливни, машини и съоръжения и др.).

Пристанищен Терминал Русе-запад разполага с 6 закрити склада с обща квадратура - 12 352,34 м² и 2 открити склада - с обща площ 26 150,78 м².

- Пристанищен Терминал Русе-запад е вписан в регистъра на пристанищата на Република България, отговаря на всички нормативни изисквания, съдържащи се в европейското и българското законодателство и притежава следните удостоверения:
- Удостоверение за експлоатационна годност № 13028/28.01.2024 г. издадено от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, с право да извършва следните пристанищни дейности и услуги по чл.116, ал.2, т.1, т.2 и т.3 от ЗМПВВППРБ;
- Удостоверение за регистрация на пристанищен оператор № 32010/26.07.2022 г., издадено от директора на Дирекция „Речен надзор-Русе“, съгласно което пристанищният терминал се оперира се от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“;
- Двадесет и пет технологични карти за товарно-разтоварна дейност, съгласно Наредба № 9 за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти;
- Пристанищен терминал Русе-запад има Сертификация по система за управление на качеството БДС ISO 9001:2015.

Терминалът разполага с 12 кейови места, с обща дължина 1 395 м., като 7 от тях са разположени в акваторията на лимана, а останалите 5 места се намират на северния кей на пристанището, с пряк излаз към плавателния участък на р. Дунав. Всички кейови места са функциониращи и могат да бъдат използвани за приемане на плавателни съдове, с цел обработка на различни видове товари (генерални, насипни, наливни, машини и съоръжения и др.). Осигурено е движението на автомобили и камиони по асфалтова пътна мрежа. Терминалът

разполага с жп коловозно развитие и връзка с националната жп мрежа. Съществуващата инфраструктура осигурява обработка и складиране на товари и извършването на съпътстващите им услуги.

ДП „Пристанищна инфраструктура“ разполага с административна организация и кадрови ресурс, която съответства на вида и мащаба на стопанската му дейност, а именно дейността, свързана с функциите му на пристанищен оператор на пристанищен терминал Русе-запад. Така структурираната организация е подходяща за управлението на стоковите потоци, които се обработват на терминала.

- Задълженията на служителите най-общо са формулирани по следния начин:
- Ръководител пристанищен терминал Русе-запад, с оглед възложените му отговорности, организира, разпределя и следи за изпълнението на възложените задачи на служителите в пристанищен терминал Русе-запад. Пряко подчинен е на директора на СП Дирекция „Опериране и експлоатация на пристанищни терминали“.
- Стифадор, с оглед възложените му отговорности, организира, разпределя и следи за изпълнението на оперативната дейност в пристанищен терминал Русе-запад. Изготвя ежедневно оперативно сведение, на база на което ДППИ подава задължителната, съгласно Наредба № 919/08.12.2000 г. статистическа информация за дейността на пристанищните оператори и собствениците на пристанища и пристанищни съоръжения в Република България в системата Portstat на ИА „Морска администрация“. Пряко подчинен е на Ръководител пристанищен терминал Русе-запад.
- Административни длъжности, с оглед възложените им отговорности, организират, разпределят и изпълняват административната дейност в пристанищен терминал Русе-запад. Пряко подчинени са на Ръководител пристанищен терминал Русе-запад.
- Талимани, с оглед възложените им отговорности, приемат, съхраняват и отчитат товари, съгласно установените Вътрешните правила на ДП „Пристанищна инфраструктура“, издават необходимите първични документи за обработените товари. Пряко подчинени са на стифадора в пристанищен терминал Русе-запад.
- Кранисти, водач-мотокаристи и пристанищни работници, с оглед възложените им отговорности, осъществяват товаро-разтоварната дейност в терминала, спазвайки изискванията на утвърдените Карти за типов технологичен процес, представени в дирекция „Речен надзор-Русе“; почистват и поддържат терминала в т.ч. косене, почистване на сняг, обезледяване и др.
- Енергетик, ел. техник, техник-механик и друг поддържащ персонал, с оглед възложените им отговорности, осъществяват техническата поддръжка в пристанищен терминал Русе-запад.

Приходите в пристанищен терминал Русе-запад се генерират от предоставяне на пристанищни услуги, съгласно „Цени и условия за извършваните дейности и услуги в пристанищен терминал Русе-запад“, публикувани на адрес: <http://www.bgports.bg/bg/page/40>. Пристанищните услуги обработка на товари, съхранение на товари, предоставяне на корабномясто, снабдяване на корабите с вода и ел. енергия и други. Над 68 % от приходите са от обработка на товари, над 15% са приходите от съхранение на товари, над 8 % са приходите от предоставяне на корабни места.

Настоящата Бизнес програма представя прогнозата за разходване на средствата, формиращи бюджета на пристанищен терминал Русе-запад, СП Дирекция „Опериране и експлоатация на пристанищни терминали“, ДППИ, съгласно разпоредбите на закона:

- за осъществяване предмета на дейност на пристанищен терминал Русе-запад, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“;
- за издръжка на пристанищен терминал Русе-запад, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

2. Пазар и конкуренти

Пристанищен Терминал Русе – Запад, е най - старото пристанище за обществен транспорт в град Русе и региона. Стратегическото му местоположение и наличието на условия за разнообразна обработка на товари, превозвани чрез воден, железопътен и сухопътен транспорт, определят огромното значение на терминала като важен интермодален център по р. Дунав.

3. Стратегически цели в периода 2026 – 2030 година

Основната цел на СП Дирекция „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“, ДППИ е поддържане на пристанищен терминал Русе-запад в експлоатационно годно състояние, до предоставянето на терминала на концесия.

4. Прогноза за приходите от пристанищни услуги от дейността на СПД „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“ Пристанищен терминал Русе-запад през 2026 г.–2030 г.

Приходите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ се формират и от извършване на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 2 и 3 ЗМПВППРБ при предсрочно прекратяване на договор с пристанищен оператор до сключването на нов договор по предвидения в закона ред.

5. Прогноза за приходите и разходите от дейността на СПД „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“ Пристанищен терминал Русе-запад през 2026 г.–2030 г.

5.1. Прогноза за приходите от пристанищни услуги от дейността на СПД „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“ Пристанищен терминал Русе-запад през 2026 г.–2030 г.

Очаква се през периода 2026 г. - 2030 г. на пристанищен терминал Русе-запад, опериран от ДП „Пристанищна инфраструктура“ да се обработят, както следва:

Таблица № 1 - Товарооборот на пристанищен терминал Русе-запад

№	Период	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.	2030 г.
1	Ламарина	50 000	50 500	51 005	51 515	52 030
2	Минерални торове	35 000	35 210	35 412	35 606	35 792
3	Слънчоглед	2 000	2 020	2 040	2 061	2 081
4	Слънчогледов шрот	5 000	5 050	5 101	5 152	5 203
5	Валцдрат	7 000	7 070	7 141	7 212	7 284
6	Захар	5 000	5 050	5 101	5 152	5 203
7	Други	10 000	10 100	10 201	10 303	10 406
Общо, тона:		114 000	115 000	116 000	117 000	118 000

Планират се приходи от пристанищни услуги са както следва:

Таблица № 2 - Приходи на Пристанищен терминал Русе-запад

Месец	Сума за 2026 г. (хил.евро)	Сума за 2027 г. (хил.евро)	Сума за 2028 г. (хил.евро)	Сума за 2029 г. (хил.евро)	Сума за 2030 г. (хил.евро)
Януари	74	75	76	76	77
Февруари	77	78	78	79	80
Март	128	129	130	132	133
Април	102	103	104	105	106
Май	77	78	78	79	80
Юни	79	80	81	82	82
Юли	74	75	76	76	77
Август	74	75	76	76	77
Септември	87	88	88	89	90
Октомври	77	78	78	79	80
Ноември	72	72	73	74	75
Декември	77	78	79	79	80
Общо:	997	1 008	1 017	1 028	1 038

5.2. Прогноза за общите разходи за дейността на СПД „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“ Пристанищен терминал Русе-запад през 2026 г.–2030 г.

Структурата на планираните разходи по видове за СПД ОЕПТ Пристанищен терминал Русе-запад.

Таблица № 3 - Разходи на Пристанищен терминал Русе-запад

Видове разходи	Стойност за 2026 г. (хил.евро)	Стойност за 2027 г. (хил.евро)	Стойност за 2028 г. (хил.евро)	Стойност за 2029 г. (хил.евро)	Стойност за 2030 г. (хил.евро)
Разходи за материали	110	116	117	96	97
Разходи за външни услуги	104	105	106	107	109
Разходи за амортизации	565	514	511	509	506
Разходи за персонала	424	428	433	102	103
Разходи за социални осигуровки и плащания	205	207	209	51	52
Други разходи	15	15	15	15	16
Общо разходи:	1 423	1 384	1 391	880	883

3.2. Пристанищен терминал „Фериботен терминал Силистра“:

1. Общи положения

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ), чрез СП Дирекция „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“, извършва пристанищни услуги по реда на чл. 116, ал. 2, т. 2 и 3 ЗМПВППРБ при предсрочно прекратяване на договор с пристанищен

оператор до сключването на нов договор по предвидения в закона ред, оперира Фериботен терминал Силистра.

В обхвата на дирекцията попада Фериботен терминал Силистра, част от Пристанище за обществен транспорт Русе. Терминала е разположен на десния бряг на река Дунав при км 382,500 с обща площ 65 124 м², съгласно АПДС № 4217 от 11.04.2022 г. и дължината на бреговата линия-272 метра.

- Фериботен терминал Силистра е вписан в регистъра на пристанищата на Република България, отговаря на всички нормативни изисквания, съдържащи се в европейското и българското законодателство и притежава следните удостоверения:
- Удостоверение за експлоатационна годност № 13024/30.06.2022 г. издадено от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, с право да извършва следните пристанищни дейности и услуги по чл.116, ал.2, т.1, т.2 и т.3 от ЗМПВВПППРБ;
- Удостоверение за регистрация на пристанищен терминал № 13017/05.07.2022 г., издаден от директора на Дирекция „Речен надзор-Русе“;
- Удостоверение за регистрация на пристанищен оператор № 32010/26.07.2022 г., издадено от директора на Дирекция „Речен надзор-Русе“, съгласно което пристанищният терминал се оперира се от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“;
- Съгласувани технологични карти за товарно-разтоварна дейност от/на фериботни платформи и бункероване на дизелово гориво, съгласно Наредба № 9 за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти;
- Фериботен терминал Силистра има Сертификация по система за управление на качеството БДС ISO 9001:2015.

Терминалът е с едно корабно място за приставане на Ро-Ро кораби и разполага с наклонена стомано-бетонова рампа с размери 85 метра на 30 метра. Осигурено е движението на автомобили и камиони по асфалтова пътна мрежа. Терминалът не разполага с жп коловозно развитие и връзка с националната жп мрежа, но е свързан с републиканската пътна мрежа. Съществуващата инфраструктура осигурява обработка на Ро-Ро товари и извършването на съпътстващите им услуги.

ДППИ организира оперативната денонощна работа в терминала, осигурявайки необходимия човешки ресурс от 12 служители, включващ ръководител пристанищен терминал, организатор пристанищна дейност, талиман-касиери и пристанищни работници.

Задълженията на служителите най-общо са формулирани по следния начин:

- Ръководител пристанищен терминал Силистра, с оглед възложените му отговорности, организира, разпределя и следи за изпълнението на възложените задачи на служителите във Фериботен терминал Силистра. Пряко подчинен е на директора на СП Дирекция „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“.
- Организатор пристанищна дейност, с оглед възложените му отговорности, организира, разпределя и следи за изпълнението на оперативната дейност във Фериботен терминал Силистра. Пряко подчинен е на Ръководител пристанищен терминал Силистра.
- Талиман-касиери, с оглед възложените им отговорности, приемат, съхраняват и отчитат парични средства, съгласно установените Вътрешните правила на ДП „Пристанищна инфраструктура“, издават необходимите първични счетоводни документи за получените средства, провеждат задължителен ежедневен инструктаж на пристанищните работници, съгласно изискванията на Наредба № 12 от 30.12.2005 г. за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд при извършване на товарно-разтоварни работи. Пряко подчинени са на Организатор пристанищна дейност.

- Пристанищните работници, с оглед възложените им отговорности, организират преминаването на МПС-та и пътници, спазвайки изискванията на утвърдена Карта за типов технологичен процес № 001, представена в дирекция „Речен надзор-Русе“, контролните организации в терминала и изискванията за безопасност; отговарят за спазване на изискванията на Карта за типов технологичен процес № 002 за бункероване на дизелово гориво, съгласувана от дирекция „Речен надзор-Русе“; Изготвят ежедневно оперативно сведение, на база на което ДППИ подава задължителната, съгласно Наредба № 919/08.12.2000 г. статистическа информация за дейността на пристанищните оператори и собствениците на пристанища и пристанищни съоръжения в Република България в системата Portstat на ИА „Морска администрация“; почистват и поддържат терминала в т.ч. почистване на обществени тоалетни, косене, почистване на сняг, обезледяване и др.

Приходите във Фериботен терминал Силистра се генерират от предоставяне на пристанищни услуги, съгласно „Цени и условия за извършваните дейности и услуги във Фериботен терминал Силистра“, публикувани на адрес: <http://www.bgports.bg/bg/page/40>. Пристанищните услуги включват натоварване и/или разтоварване на/от Ро-Ро кораби на сухопътни превозни средства; обслужване на МПС-та и пътници по фериботната линия Силистра-Кълъраш; предоставяне на съоръжения за снабдяване с ел. енергия и питейна вода; бункероване на дизелово гориво. Над 99 % от приходите са от фериботни пристанищни услуги, под 1% са приходите от допълнителни услуги, като предоставяне на ел. енергия и бункероване на дизелово гориво.

2. Пазар и конкуренти

Съгласно трансевропейската транспортна мрежа (коридор 9 „Рейн-Дунав“), терминала попада в едно от направленията за развитие на транспортната мрежа (воден транспорт) и е от важно значение, съгласно Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. На него е осигурена инфраструктура за осигуряване и изпълнение на товарооборот чрез воден транспорт и шосеен транспорт.

С функционирането на линията Силистра-Калараш, през Фериботен терминал Силистра преминава целия тежкотоварен трафик в областта от и към Република Румъния.

3. Стратегически цели в периода 2026 – 2030 година

Основната цел на СП Дирекция „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“, ДППИ е поддържане на Фериботен терминал Силистра в експлоатационно годно състояние, до предоставянето на терминала на концесия.

4. Прогноза за приходите от пристанищни услуги от дейността на СПД „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“ Фериботен терминал Силистра през 2026 г.–2030 г.

Приходите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ се формират и от извършване на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 2 и 3 ЗМПВВППРБ при предсрочно прекратяване на договор с пристанищен оператор до сключването на нов договор по предвидения в закона ред.

5. Прогноза за приходите и разходите от дейността на СПД „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“ Фериботен терминал Силистра през 2026 г.–2030 г.

5.1. Прогноза за приходите от пристанищни услуги от дейността на СПД „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“ Фериботен терминал Силистра през 2026 г.–2030 г.

Очаква се през периода 2026 г. - 2030 г. на фериботен терминал Силистра, опериран от ДП „Пристанищна инфраструктура“ да се обработят МПС и пътници, както следва:

Таблица № 1 - Товарооборот на Фериботен терминал Силистра

№	Период	2026	2027	2028	2029	2030
1	Ламарина	16 500	16 665	16 832	17 000	17 170
2	Минерални торове	700	707	714	715	720

Планират се приходи от пристанищни услуги са както следва:

Таблица № 2 - Приходи на Фериботен терминал Силистра

Месец	Сума за 2026 г. (хил.евро)	Сума за 2027 г. (хил.лв.)	Сума за 2028 г. (хил.лв.)	Сума за 2029 г. (хил.лв.)	Сума за 2030 г. (хил.лв.)
Януари	11	11	11	11	11
Февруари	12	12	12	12	12
Март	12	12	12	12	12
Април	13	13	13	13	13
Май	13	13	14	14	14
Юни	14	14	14	14	14
Юли	14	14	15	15	15
Август	15	15	15	15	15
Септември	15	15	16	16	16
Октомври	16	16	16	16	16
Ноември	16	16	17	17	17
Декември	17	17	17	17	17
Общо:	169	169	173	173	173

5.2. Прогноза за общите разходи за дейността на СПД „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“ Фериботен терминал Силистра през 2026 г.–2030 г.

Структурата на планираните разходи по видове за СПД ОЕПТ Фериботен терминал Силистра.

Таблица № 2 – Разходи на Фериботен терминал Силистра

Видове разходи	Стойност за 2026 г. (хил.евро)	Стойност за 2027 г. (хил.евро)	Стойност за 2028 г. (хил.евро)	Стойност за 2029 г. (хил.евро)	Стойност за 2030 г. (хил.евро)
Разходи за материали	9	9	10	6	6
Разходи за външни услуги	51	60	51	61	52
Разходи за амортизации	70	70	70	70	70
Разходи за персонала	153	155	156	30	30
Разходи за социални осигуровки и плащания	77	77	78	16	17
Други разходи	4	4	4	4	4
Общо разходи:	365	375	368	186	177

3.3. Пристанищен терминал „Росенец“:

1. Общи положения

Пристанищен терминал „Росенец“ - Бургас опериран от СП Дирекция „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“ в ДП „Пристанищна инфраструктура“ е част от пристанище за обществен транспорт – Бургас. Същият се намира в южната част на Бургаския залив и е разположен североизточно по крайбрежната ивица на парк „Росенец“.

Въз основа на Решение № 549 на Министерския съвет от 11.08.2023 г. (РМС № 549/11.08.2023 г.) за уведомяване на „Лукойл Нефтохим Бургас“ АД за прекратяването на договора за предоставяне на концесия върху пристанищен терминал „Росенец“ – част от пристанище за обществен транспорт с национално значение – Бургас, (Концесионния договор) на основание §2, ал. 1 от Преходните и заключителните разпоредби на Закона за контрол по прилагане на ограничителните мерки с оглед на действията на Русия, дестабилизиращи положението в Украйна и за последиците от прекратяването, „ЛУКОЙЛ Нефтохим Бургас“ АД е уведомено, че считано от 15.08.2023 г. Концесионният договор е прекратен;

На 14.09.2023 г. публичната държавна собственост на ПТ „Росенец“, включена в обекта на концесията, съгласно Концесионния договор, е предадена на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ с Приемо-предавателен протокол за предаване и приемане на обекта на концесия, в изпълнение Заповед № РД-08-437/21.08.2023 г. на министъра на транспорта и съобщенията.

2.ТЕХНОЛОГИЧЕН ПРОЦЕС И ОПЕРАТИВНА ДЕЙНОСТ

ПТ „Росенец“ разполага с 3 корабни места, с обща площ на кейовия фронт на пристанището: 560 м.

- Обща площ на покрити складове: 375 кв.м
- Общ обем на складовете за течни товари: 682 000 куб.м

В съответствие с разпоредбите на чл. 115м, ал. 2 и чл. 116, ал. 2 от „Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанища на Република България“ и издадените Удостоверение за регистрация на пристанищен оператор № 21035/22.08.2023г., Удостоверение за

експлоатационна годност (УЕГ) № 12020/07.12.2023г. и Удостоверение за регистрация на пританищен терминал № 12023/12.12.2023г., ДП „Пристанищна инфраструктура“ предоставя пристанищните услуги по обработка на товари и съпътстващи морско-технически дейности и услуги (по чл. 116, ал. 3 от ЗМПВВППРБ) на ПТ „Росенец“.

С оглед на това, че „ЛУКОЙЛ Нефтохим Бургас“ АД притежава право на собственост върху парка за съхранение на товари на ПТ „Росенец“, резервоари, претоварни и други съоразения, както и нефтопреработвателна рафинерия в Бургас, като обектите държавна собственост и тези собственост на ЛНБ са функционално и технологично свързани.

Между ДП „Пристанищна инфраструктура“ и „ЛУКОЙЛ Нефтохим Бургас“ АД е подписано „Споразумение за Сътрудничество № 56/30.08.2023г.

Дейността на СП Дирекция ОЕПТ в ДППИ като пристанищен оператор на ПТ „Росенец“ по предоставяне на пристанищните услуги, се извършват в съответствие с Приложение № 1 (Правила за работа) към Допълнително споразумение № 2 – неразделна част от Споразумение за сътрудничество № 56/30.08.2023 г. и одобрените технологични карти за обработка на кораби с наливни товари посещаващи терминала.

С оглед обезпечаване функциите на пристанищен оператор, в дирекцията се назначени служители на длъжност: ръководител пристанищен терминал „Росенец“; оператор пристанищен терминал „Росенец“, организатор икономически дейности.

3. СТРАТЕГИИ И ПРОЕКТИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ПТ „РОСЕНЕЦ“

В периода 2016 – 2022г. „ЛУКОЙЛ Нефтохим Бургас“ АД като концесионер на ПТ „Росенец“, предприема действия за модернизация на терминала, като с разрешения за ползване №СТ-05-784/26.10.2021 и СТ-05-585/22.11.2022Г. са въведени в експлоатация строеж: „Привеждане на Присове №1, №2 и №3 на Пристанищен терминал „Росенец“ към нормативните изисквания и добрите европейски практики“ – съответно Етап 3 и Етап 1.

На 14.06.2023 г. между „ЛУКОЙЛ Нефтохим Бургас“ АД и „Обединение Терминал Росенец 2“ ДЗЗД е подписан Договор № А202200604 с предмет: “Строително-монтажни работи (СМР) за привеждане на пирсове 1, 2 и 3 на Пристанищен терминал (ПТ) „Росенец“ към нормативните изисквания и добрите европейски практики – Етап 2 и Изграждане на инсталация за регенерация на парите (ВРУ) - Етап 4” (Договора), с прогнозен срок на изпълнение до 10.11.2025 г

По силата на чл. 115м, ал. 1, т. 1 ЗМПВВППРБ реконструкцията, рехабилитацията и поддържането на пристанищните терминали – държавна собственост, от пристанищата за обществен транспорт, в случаите когато това не е възложено на концесионер или на еднолично търговско дружество с държавно участие в капитала (каквото е случаят с пристанищен терминал „Росенец“) са включени в предмета на дейност на ДП „Пристанищна инфраструктура“

Между „ЛУКОЙЛ Нефтохим Бургас“ АД, Министерство на транспорта и съобщенията (МТС), Сметната палата (СП), Агенцията по обществени поръчки (АОП) и Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ е разменена кореспонденция във връзка с възможността държавното предприятие да замести „ЛУКОЙЛ Нефтохим Бургас“ АД по Договора, като в писмата на СП и АОП е изразено становище, подкрепено в писмото на МТС до ДП „Пристанищна инфраструктура“, че от гледна точка на Закона за обществените поръчки не

съществува пречка за заместването, което следва да бъде съобразено с приложимите разпоредби на Търговския закон и на Закона за задълженията и договорите;

В изпълнение на Договор № A202200604 от 14.06.2023 г. с предмет: “Строително-монтажни работи (СМР) за привеждане на пирсове 1, 2 и 3 на Пристанищен терминал (ПТ) „Росенец“ към нормативните изисквания и добрите европейски практики – Етап 2 и Изграждане на инсталация за регенерация на парите (ВРУ) - Етап 4”, ДППИ е заменило ЛНБ като възложител съгласно тристранно споразумение №3 /17.01.2024 г. (към Договора) между: ДПИ, ЛНБ и „ОБЕДИНЕНИЕ ТЕРМИНАЛ РОСЕНЕЦ 2“ ДЗЗД.

След приключване на СМР по изпълнение на горецитирания договор за модернизация и направените след встъпването на ДППИ като възложител актуализации на проекта, с последващото им въвеждане в експлоатация, се очаква значително повишаване на ефективността и безопасността при експлоатацията на ПТ „Росенец“.

Във връзка с наложената забрана за внос и преработка на нефт с произход от Руската федерация, както и продажба на горива произведени от същата, се налага коренна промяна във веригата за доставка на нефт за рафинерията. С цел поддържане разумни цени на горивата за българския пазар, за осъществяване на регулярни доставки на нефт, намаляване на разходите за транспорт и в отговор на изискванията на доставчиците, се налага суровината да се доставя в по-големи обеми, чрез танкери от типа “Suezmax”. В тази връзка е разработен проектът за реализация на операция по приемане за обработка на частично разтоварен чрез (STS) танкер тип „SUEZMAX“ на ПТ „Росенец“.

Чрез реализацията на проекта, се очаква оптимизиране на разходите на клиентите и повишение на приходите на ДППИ от пристанищни такси и такси за пристанищни услуги.

4. ПРОГНОЗНИ ДАННИ ЗА ДЕЙНОСТТА НА ПТ „РОСЕНЕЦ“ ЗА ПЕРИОДА 2026 – 2030 г.

Приходите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ се формират и от извършване на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 2 и 3 ЗМПВППРБ при предсрочно прекратяване на договор с пристанищен оператор до сключването на нов договор по предвидения в закона ред. Реалистичните очаквания са през периода (2026 - 2030 г.) , на пристанищен терминал „Росенец“, опериран от ДП „Пристанищна инфраструктура“, да се обработват средно 30 кораба на месец, с очакван общ товарооборот за периода от **50 384 500 тона** (Таблица №1). Планират се приходи от пристанищни услуги за периода (2026 – 2030 г.) в размер на **39 840 375 , 00 евро**.

Таблица № 1 – Прогнозен товарооборот на Пристанищен терминал „Росенец“ - Бургас

№	Период	2026	2027	2028	2029	2030
1	Експорт на нефтопродукти	2 850 000	2 900 000	2 960 000	3 100 000	3 200 000
2	Товарене за бункероване	36 800	36 900	37 000	37 500	38 000
3	Импорт на нефт и нефтопродукти	6 700 000	6 800 000	6 950 000	7 200 000	7 500 000
4	Други	7 200	7 300	7 500	7 800	8 500
Общо, тона:		9 594 000	9 744 200	9 954 500	10 345 300	10 746 500

Планират се приходи от пристанищни услуги са както следва:

Таблица № 1.1 - Приходи на Пристанищен терминал „Росенец“ – Бургас

Месец	Сума за 2026 г. (хил.лв.)	Сума за 2027 г. (хил.лв.)	Сума за 2028 г. (хил.лв.)	Сума за 2029 г. (хил.лв.)	Сума за 2030 г. (хил.лв.)
Януари	568	570	572	575	575
Февруари	663	665	667	669	672
Март	716	718	720	722	725
Април	790	793	795	797	800
Май	691	693	695	697	700
Юни	785	787	789	791	794
Юли	722	725	727	729	732
Август	642	644	646	648	651
Септември	591	593	595	597	600
Октомври	605	607	609	612	615
Ноември	425	427	429	432	434
Декември	718	720	722	725	727
Общо:	7 915	7 940	7 964	7 995	8 023

2. Прогноза за общите разходи за дейността на СПД „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“ - Пристанищен терминал „Росенец“

Структурата на планираните разходи по видове за СПД ОЕПТ Пристанищен терминал „Росенец“

Таблица № 2

Видове разходи	Стойност за 2026 г. (хил.евро)	Стойност за 2027 г. (хил.евро)	Стойност за 2028 г. (хил.евро)	Стойност за 2029 г. (хил.евро)	Стойност за 2030 г. (хил.евро)
Разходи за материали	13	13	13	13	13
Разходи за външни услуги	4 673	4 673	4 673	4 673	4 673
Разходи за амортизации	145	145	145	145	145
Разходи за персонала	262	265	267	269	271
Други разходи	13	13	13	13	13
Общо разходи:	5 106	5 108	5 110	5 112	5 114

3.4. Пристанищен терминал „Петрол“

1. Общи положения

Приходите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ се формират и от извършване на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 2 и 3 ЗМПВВПРБ при предсрочно прекратяване на договор с пристанищен оператор до сключването на нов договор по предвидения в закона ред.

2. Реалистична прогноза за приходите от пристанищни услуги от дейността на СПД „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“ пристанищен терминал „Петрол – Варна“

Очаква се за периода 2026-2030 г. на пристанищен терминал „Петрол – Варна“, опериран от ДП „Пристанищна инфраструктура“, да се обработят около 1 500 000 т. товари. Планират се приходи от пристанищни услуги за 2026 г.-2030 г. в размер на **9 299 888,03 евро**, в т.ч. от престой на неработен кей **57 264,69 евро**.

Таблица № 1

Месец	Сума за 2026 г. (хил.евро)	Сума за 2027 г. (хил.евро)	Сума за 2028 г. (хил.евро)	Сума за 2029 г. (хил.евро)	Сума за 2030 г. (хил.евро)
Януари	61	63	65	67	69
Февруари	72	74	76	78	81
Март	102	105	108	112	115
Април	112	116	119	123	127
Май	118	121	125	128	132
Юни	159	163	168	173	178
Юли	205	211	217	223	230
Август	225	232	239	246	253
Септември	205	211	217	223	230
Октомври	184	190	195	201	207
Ноември	153	158	163	168	173
Декември	128	132	135	140	144
Общо:	1 723	1 775	1 827	1 883	1 939

2.2. Прогноза за общите разходи за дейността на СПД „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“ пристанищен терминал „Петрол–Варна“ през 2026 г.-2030 г. при реалистична прогноза за приходите.

Структурата на планираните разходи по видове за СПД „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“ пристанищен терминал „Петрол–Варна“.

Таблица № 2

Видове разходи	Стойност за 2026 г. (хил.лв.)	Стойност за 2027 г. (хил.лв.)	Стойност за 2028 г. (хил.лв.)	Стойност за 2029 г. (хил.лв.)	Стойност за 2030 г. (хил.лв.)
Разходи за материали	0	0	0	0	0
Разходи за външни услуги	42	44	47	49	51
Разходи за амортизации	123	123	128	128	133
Разходи за персонала	0	0	0	0	0
Разходи за социални осигуровки и плащания	0	0	0	0	0
Други разходи	2	2	2	2	2

Общо разходи:	167	169	176	178	186
----------------------	------------	------------	------------	------------	------------

3.5. Фериботен комплекс – „Варна“

1. Общи положения

Приходите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ се формират и от извършване на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 2 и 3 ЗМПВВПРБ при предсрочно прекратяване на договор с пристанищен оператор до сключването на нов договор по предвидения в закона ред.

2. Прогноза за приходите и разходите от дейността на СПД „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“ Пристанищен терминал Русе-запад през 2026 г.-2030 г.

Очаква се през 2026г.-2030г. на пристанищен терминал „Фериботен комплекс - Варна“, опериран от ДП „Пристанищна инфраструктура“, да се обработят около 45 380 товари (жп вагони и МПС- та). Планират се приходи от пристанищни услуги за 2026г.-2030г. в размер на **5 523 997,48 евро**.

Таблица № 1 - Товарооборот на Пристанищен терминал „Фериботен комплекс - Варна“

№	Период	2026	2027	2028	2029	2030
1	Жп Вагони	3 300	3 500	3 600	3 800	4 000
2	Товарни автомобили	4 000	4 300	4 500	4 700	5 000
3	Леки авт, лекотов. до 5т.	500	600	650	700	750
4	Мотоциклети	50	50	50	50	50
5	Пасажери	230	250	250	250	250
Общо, товари:		8 080	8 700	9 050	9 500	10 050

Таблица № 1.1 - Приходи на Пристанищен терминал „Фериботен комплекс - Варна“

Месец	Сума за 2026 г. (хил.лв.)	Сума за 2027 г. (хил.лв.)	Сума за 2028 г. (хил.лв.)	Сума за 2029 г. (хил.лв.)	Сума за 2030 г. (хил.лв.)
Януари	71	72	74	74	75
Февруари	64	71	72	69	76
Март	71	72	73	74	76
Април	72	81	77	82	83
Май	76	84	77	79	82
Юни	87	87	96	97	100
Юли	91	96	92	95	95
Август	95	97	102	109	111
Септември	102	106	107	112	116
Октомври	101	102	112	115	114
Ноември	106	107	110	112	115
Декември	106	110	114	116	115

Общо:	1 042	1 085	1 106	1 135	1 157
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

3. Прогноза за общите разходи за дейността на СПД „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“ Пристанищен терминал „Фериботен комплекс - Варна“ през 2026 г.-2030г. при реалистична прогноза за приходите.

Структурата на планираните разходи по видове за СПД ОЕПТ Пристанищен терминал „Фериботен комплекс - Варна“

Таблица № 2

Видове разходи	Стойност за 2026 г. (хил.евро)	Стойност за 2027 г. (хил.евро)	Стойност за 2028 г. (хил.евро)	Стойност за 2029 г. (хил.евро)	Стойност за 2030 г. (хил.евро)
Разходи за материали	7	8	9	10	10
Разходи за външни услуги	1 521	1 567	1 629	1 681	1 739
Разходи за амортизации	23	24	28	33	36
Разходи за персонала	36	41	46	51	56
Разходи за социални осигуровки и плащания	15	20	26	33	38
Други разходи	2	2	3	3	3
Общо разходи:	1 604	1 662	1 741	1 812	1 883

3.6. Пристанищен терминал „ТЕЦ Езерово“

Реалистична прогноза за приходите от пристанищни услуги от дейността на СПД „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“ - пристанище „ТЕЦ – Езерово“

Приходите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ в пристанище „ТЕЦ Езерово“, се формират от извършване на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 2. Прогнозата е през 2025 г.-2030 г. на Пристанище „ТЕЦ – Езерово“, опериран от ДП „Пристанищна инфраструктура“ и „ТЕЦ Варна“ ЕАД, да се обработват средно по осем до десет кораба месечно с осреднени технически характеристики и престой както следва : LOA-135 м., GT-5000t и престой около 7 дни. Планират се приходи от пристанищни услуги за 2026 г.-2030 г. в размер на **1 056 329.03 евро**, формирани от линейна кейова такса – 715 808,63 евро и от швартоване – 340 520,39 евро.

Таблица № 1

Месец	Сума за 2026 г. (хил.евро)	Сума за 2027 г. (хил.евро)	Сума за 2028 г. (хил.евро)	Сума за 2029 г. (хил.евро)	Сума за 2030 г. (хил.евро)
Януари	14	14	15	15	15
Февруари	16	17	17	18	18
Март	13	13	14	14	14
Април	15	16	16	17	17
Май	15	16	16	17	17

Юни	16	17	17	18	18
Юли	18	18	19	19	20
Август	20	21	21	22	23
Септември	20	21	21	22	23
Октомври	18	18	19	19	20
Ноември	17	17	18	18	19
Декември	15	16	16	17	17
Общо:	199	205	211	218	223

Прогноза за общите разходи за дейността на СПД „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“ Пристанище ТЕЦ - Езерово за периода 2026 г.-2030 г.

Структурата на планираните разходи по видове за СПД „Оперирание и експлоатация на пристанищни терминали“ Пристанище „ТЕЦ – Езерово“.

Таблица № 2

Видове разходи	Стойност за 2026 г. (хил.лв.)	Стойност за 2027 г. (хил.лв.)	Стойност за 2028 г. (хил.лв.)	Стойност за 2029 г. (хил.лв.)	Стойност за 2030 г. (хил.лв.)
Разходи за материали	0	0	0	0	0
Разходи за външни услуги	42	44	47	49	51
Разходи за амортизации	123	123	128	128	133
Разходи за персонала	0	0	0	0	0
Разходи за социални осигуровки и плащания	0	0	0	0	0
Други разходи	2	2	2	2	2
Общо разходи:	167	169	176	178	186

3.7. Обособена зона „Марина Порт Бургас“

1. Общи положения

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ управлява инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, предоставя услуги по управлението на корабния трафик и информационното обслужване на корабоплаването, осъществява функции за повишаването на безопасността и ефективността на морския транспорт.

На територията на пристанищен терминал Бургас-изток 1 е обособена Зона за обществен достъп, 79 дка са освободени от товарно-разтоварна дейност и са предназначени за яхтинг, пасажерско обслужване, обществени, културни, икономически дейности и рекреация. Зоната обхваща от първо до четвърто корабни места.

Основната стратегическа цел в периода 2026 – 2030 година пред „Марина Порт Бургас“ е увеличаване капацитета на лодкостоянката, поставяне на понтони за увеличаване многократно броя на яхтите на вода, привличане на повече клиенти както през активния ветроходен период, така и през зимния сезон за докуване на кей.

За периода 2026-2030 г. „Марина Порт Бургас“ си поставя следните стратегически цели:

Утвърждаване на „Марина Порт Бургас“ като водещо ветроходно средище в Зона за обществен достъп. Запазване и развитие на дейностите, които определят характерния облик на Зоната за обществен достъп;

Основната краткосрочна цел е оптимизиране и стабилизиране на финансовите показатели на „Марина Порт Бургас“ чрез: увеличаване на контактите с български и международни физически и юридически лица собственици на яхти; привличане на нови клиенти и партньори; поддържане на мрежа от взаимовръзки. Развитие на морски туризъм, организиране и участие във ветроходни регати, морски празници, предоставяне на базата за спортно-тренировъчна дейност на лицензирани яхт-клубове и др. Обслужване и ремонт на яхти и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение.

Минимизиране на разходите, чрез провеждане на мероприятия за подобряване на енергийната ефективност, въвеждане на енергоспестяващи решения;

Осигуряване на гъвкава ценова политика с въвеждането на обемни и сезонни отстъпки

Прогноза за разходите от дейността на Обособена зона „Марина Порт Бургас“ през 2026 г.–2030 г.

Таблица № 1

Видове разходи	Стойност за 2026 г. (хил. евро)	Стойност за 2027 г. (хил. евро)	Стойност за 2028 г. (хил. евро)	Стойност за 2029 г. (хил. евро)	Стойност за 2030 г. (хил. евро.)
Разходи за материали	1	1	1	1	2
Разходи за външни услуги	1	1	1	1	1
Други разходи	2	2	2	2	2

Таблица № 2

Разходи за материали	Стойност за 2026 г. (евро)	Стойност за 2027 г. (евро)	Стойност за 2028 г. (евро)	Стойност за 2029 г. (евро)	Стойност за 2030 г. (евро)
Ел.енергия, топлоенергия и вода	15 339,00	17 895,00	18 918,00	19 940,00	20 452,00

Таблица № 3

Разходи за външни услуги	Стойност за 2026 г. (евро)	Стойност за 2027 г. (евро)	Стойност за 2028 г. (евро)	Стойност за 2029 г. (евро)	Стойност за 2030 г. (евро)
Охрана	40 903,00	40 903,00	43 460,00	43 460,00	44 482,00
Текущ ремонт и поддръжка	2 556,00	4 090,00	4 090,00	4 602,00	5 113,00

Таблица № 4

Разходи за възнаграждения на персонала	Стойност за 2026 г. (евро)	Стойност за 2027 г. (евро)	Стойност за 2028 г. (евро)	Стойност за 2029 г. (евро)	Стойност за 2030 г. (евро)
Възнаграждения	30 678,00	30 678,00	31 189,00	31 189,00	31 700,00

3.8. Обособен отдел „Дейности и услуги в Зона за обществен достъп“ (ДУЗОД)

1. Прогноза за приходите от извършване на съпътстващи дейности

Съгласно чл. 115м, ал. 1 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанища на Република България в предмета на дейност на ДП „Пристанищна инфраструктура“ е включено извършване на съпътстващи дейности по чл. 116а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България в пристанищата за обществен транспорт и терминалите от такива пристанища, които са държавна собственост. Като част от тези съпътстващи дейности са: отдаването под наем на офис

пространства, находящи се на територията на „Конгресен научно-изследователски център за контрол и изследване на Черно море и прилежащи офиси“; предоставянето на услуги за почасово ползване на помещения, зали и техническо оборудване в „Конгресен научно-изследователски център за контрол и изследване на Черно море и прилежащи офиси“, предоставяне на образователни и развлекателни услуги в Научен център „ПланетУм“ и планетариум, както и на паркоместа, находящи се в Зона за обществен достъп, пристанищен терминал Бургас-изток 1. За обслужване на гореспоменатите дейности към Клон-териториално поделение „Пристанище Бургас“ е обособен отдел „Дейности и услуги в Зона за обществен достъп“ (ДУЗОД).

Организирането, провеждането и отчитането на събитията в „Конгресен научно-изследователски център за контрол и изследване на Черно море“ /ИССВ - Международен Конгресен Център Бургас/ е възложено на звено „Конгресен център“ към отдела, в който работят 9 служители. Служителите на длъжност специалист, счетоводител, експерт и старши-експерт са пряко подчинени на Ръководител отдел „Дейности и услуги в зона за обществен достъп“.

Средствата за изпълнение на програмата се осигуряват от собствена дейност, съгласно разпоредбите на чл. 115с, ал. 1, т. 18 от ЗМПВВППРБ от:

- Отдаване под наем на офис помещения в „Конгресен научно-изследователски център за контрол и изследване на Черно море с прилежащи офиси“;
- Ползване на зали и оборудване за провеждане на събития по Ценоразпис за таксите и услугите, предоставяни от ДП „Пристанищна инфраструктура“ в Зона за обществен достъп;
- Приходи от дейността на Научен център „ПланетУм“ и планетариум по Ценоразпис за таксите и услугите, предоставяни от ДП „Пристанищна инфраструктура“ в Зона за обществен достъп;
- Приходи по Ценоразпис за таксите, събирани от ДП „Пристанищна инфраструктура“ при предоставяне на паркинг-услуги на територията на пристанищен терминал „Бургас-изток 1 – Зона за обществен достъп“

Настоящата Бизнес програма представя прогнозата за разходване на средствата, формиращи бюджета на отдел „Дейности и услуги в Зона за обществен достъп“ (ДУЗОД), ДППИ, съгласно разпоредбите на закона:

- за осъществяване предмета на дейност на отдел „Дейности и услуги в Зона за обществен достъп“, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“;
- за издръжка на отдел „Дейности и услуги в Зона за обществен достъп“, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

Към момента дейностите на отдел ДУЗОД са обособени в няколко основни направления:

- Дългосрочно отдаване на пространства под наем;
- Отдаване на зали, площи и оборудване за провеждане на събития;
- Експлоатация на открити пакринг пространства;
- Продажба на билети Научен център „ПланетУм“ и Планетариум.

Дейността на отдел „Дейности и услуги в Зона за обществен достъп“ се подчинява на законите на свободния пазар и прилага пазарни принципи и механизми за генериране на приходи. Приходите се използват за издръжка на отдела, поддържане на сградния фонд и оборудване, обновяване на амортизирани активи. Отделът функционира в реална пазарна среда и в условията на пряка конкуренция с останалите участници на пазара: частни дружества, бюджетни

организации, НПО сектор във всяка от осъществяваните си дейности. Поставен в тази среда на пряка търговска конкуренция с частни компании, които са по-гъвкави във вземането на решения относно оперативната си дейност, и организации финансирани с държавни и общински средства във всяка от осъществяваните дейности, отдел ДУЗОД оперира в условията на неравностойна конкуренция, въпреки което чрез въвеждане на структуриран и планиран подход на действие Зоната за обществен достъп се утвърждава като локация, предпочитан избор за конгресен и фестивален туризъм и повишаване на приходите.

Основната стратегическа цел пред отдел „Дейности и услуги в Зона за обществен достъп“ е подготовка, организация и създаване на условия за дългосрочното и безпроблемно функциониране на оперативните и административните процеси в съответствие с актуалните и съвременни очаквания на културната и бизнес среда, както и в синхрон с изискванията на разпоредбите на Търговският закон и Законът за публичните държавни дружества.

В този смисъл, отдел ДУЗОД, има за цел да осигурява необходимата инфраструктура за актуални прояви на изкуствата, културата, науката и образованието, в т.ч. спектакли, рецитали, изложби, концерти, филми, за нови тенденции и да дава начален тласък на експерименти, поощрявани на новаторството, да служи за център, предоставящ актуална и ретроспективна информация за най-значими тенденции и явления в развитието на изкуствата, културния отход, неформалното образование и всички раздели на културния, икономически и научен живот в страната, които са със съществено влияние върху обществения живот в страната и развитието на социума.

За периода 2026-2030 г. отдел „Дейности и услуги в Зона за обществен достъп“ си поставя следните стратегически цели:

- Утвърждаване на мястото и ролята на Зона за обществен достъп, пристанище Бургас в национален план като водещо обществено, икономическо и културно средище;
- Запазване и развитие на дейностите, които определят характерния облик на Зоната за обществен достъп;
- Трайно стабилизиране и подобряване на финансовите и стопанските показатели на отдела и неговата конкурентна способност в краткосрочна и средносрочна перспектива.
- Усъвършенстване и подобряване на работните методи и взаимодействие между отделните звена в отдела;
- Осигуряване на устойчивото развитие, чрез дългосрочни проекти, които създават постоянна заетост и добавят стойност към репутацията на отделните звена в отдел ДУЗОД.
- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на инфраструктурата;

Основната краткосрочна цел е оптимизиране и стабилизиране на финансовите показатели на отдела чрез:

- Фокус върху дейностите по управление на активите, репутацията и осигуряването на заетост на отделните звена в отдел „Дейности и услуги в Зона за обществен достъп“;
- Засилване на контактите с държавни институции, международни дипломатически представителства, културни институти, местни власти, браншови сдружения и представители на бизнеса по привличане на нови клиенти и партньори; поддържане на мрежата от взаимовръзки;
- Обезпечаване на ефективни инструменти за комуникация: внедряване на нови софтуерни решения по отношения на системата за продажба на билети;
- Продължаване на дейностите по предприетите начинания, които да осигурят устойчиво развитие и трайна заетост на офис пространствата в „Конгресен научно-изследователски център за контрол и изследване на Черно море с прилежащи офиси“
- Минимизиране на разходите, чрез провеждане на мероприятия за подобряване на енергийната ефективност, въвеждане на енергоспестяващи решения;

- Оптимизиране на задълженията и ефективността на човешкия ресурс в структура.

Приходите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ се формират и от извършване на съпътстващи дейности по чл. 115м, ал. 1, т. 18 от ЗМПВВПРБ.

Очаква се през 2026 г., 2027 г., 2028 г., 2029 г. и 2030 г. постъпленията да се формират от:

- отдаване под наем на офис помещения в „Конгресен научно-изследователски център за контрол и изследване на Черно море с прилежащи офиси“:

За 2026 год. в размер на 240.82 хил. евро;

За 2027 год. в размер на 240.82 хил. евро;

За 2028 год. в размер на 240.82 хил. евро;

За 2029 год. в размер на 240.82 хил. евро;

За 2030 год. в размер на 240.82 хил. евро.

- ползване на зали и оборудване за провеждане на събития в Международен Конгресен Център по утвърден ценоразпис:

За 2026 год. в размер на 138,05 хил.евро.;

За 2027 год. в размер на 140 хил.евро;

За 2028 год. в размер на 140,61 хил.евро;

За 2029 год. в размер на 143,16 хил.евро;

За 2030 год. в размер на 145,72 хил. евро.

- приходи от дейността на Научен център „ПланетУм“:

За 2026 год. в размер на 48,57 хил.евро;

За 2027 год. в размер на 48,57 хил.евро;

За 2028 год. в размер на 48,57 хил.евро;

За 2029 год. в размер на 49,08 хил.евро;

За 2030 год. в размер на 49,08 хил.евро.

- експлоатация на паркинг зоната за обществен достъп по утвърден ценоразпис:

За 2026 год. в размер на 342,57 хил.евро;

За 2027 год. в размер на 352,79 хил.евро;

За 2028 год. в размер на 383,47 хил.евро;

За 2029 год. в размер на 383,47 хил.евро;

За 2030 год. в размер на 383,47 хил.евро.

Планираните приходи от извършване на съпътстващи дейности за 2026 г. са общо в размер на 770 хил.евро , за 2027 г. са общо в размер на 782,79 хил.евро, за 2028 г. са общо в размер на 813,47 хил.евро и за 2029 г. са общо в размер на 816,53 хил.лв. за 2030 г – 819,09 хил.лв.

2. Прогноза за общите разходи за дейността на отдел „Дейности и услуги в Зона за обществен достъп“, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

Структурата на планираните разходи по видове за отдел „Дейности и услуги в Зона за обществен достъп“, ДП „Пристанищна инфраструктура“

Таблица № 1

Видове разходи	Стойност за 2026 г. (хил.евро)	Стойност за 2027 г. (хил.евро)	Стойност за 2028 г. (хил.евро)	Стойност за 2029 г. (хил.евро)	Стойност за 2030 г. (хил.евро)
Разходи за материали	110	116	126	121	123
Разходи за външни услуги	117	124	121	120	128

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

Разходи за персонала	305	310	312	312	317
Разходи за социални осигуровки и плащания	58	59	59	59	60
Други разходи	164	165	166	166	166
Общо разходи:	754	774	784	778	794

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

Таблица № 2

Разходи за материали	Стойност за 2026 г. (евро)	Стойност за 2027 г. (евро)	Стойност за 2028 г. (евро)	Стойност за 2029 г. (евро)	Стойност за 2030 г. (евро)
Ел.енергия, топлоенергия и вода	97 145,00	102 258,00	112 484,00	107 371,00	109 928,00
Канцеларски материали	153,00	153,00	179,00	179,00	179,00
Консумативи и резервни части	614,00	614,00	614,00	614,00	614,00
Други материали	12 782,00	14 316,00	13 294,00	13 805,00	12 782,00
Общо разходи за материали:	110 695,00	117 341,00	125 957,00	126 570,00	123 503,00

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

Таблица № 3

Разходи за външни услуги	Стойност за 2026 г. (евро)	Стойност за 2027 г. (евро)	Стойност за 2028 г. (евро)	Стойност за 2029 г. (евро)	Стойност за 2030 г. (евро)
Охрана	32 723,00	32 723,00	33 234,00	33 234,00	34 257,00
Текущ ремонт и поддръжка	63 911,00	70 558,00	67 491,00	68 002,00	73 626,00
Пощенски и телекомуникационни услуги	2 556,00	2 556,00	2 556,00	2 556,00	2 556,00
Други	17 895,00	17 895,00	17 895,00	16 361,00	17 895,00
Общо разходи за външни услуги:	117 086,00	123 733,00	121 176,00	120 154,00	128 334,00

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

Таблица № 4

Разходи за възнаграждения на персонала	Стойност за 2026 г. (евро)	Стойност за 2027 г. (евро)	Стойност за 2028 г. (евро)	Стойност за 2029 г. (евро)	Стойност за 2030 г. (евро)
Възнаграждения	304 730,00	309 332,00	311 888,00	311 888,00	317 001,00
Осигуровки	58 287,00	58 799,00	59 310,00	59 310,00	60 332,00
Общо разходи персонал:	363 017,00	368 130,00	371 198,00	371 198,00	377 333,00

В таблица № 5 „Разходи за заплати“ се съдържат разходите за трудови възнаграждения на служителите на отдела.

В сумата са включени също така:

- клас за прослужено време в размер на 1% за всяка година трудов стаж;

• 25% от размера на основната заплата за всеки служител са предвидени за допълнително материално стимулиране.

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

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

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

Таблица № 6

Други разходи	Стойност за 2026 г. (евро)	Стойност за 2027 г. (евро)	Стойност за 2028 г. (евро)	Стойност за 2029 г. (евро)	Стойност за 2030 г. (евро)
Разходи за данъци и такси, вкл. по ЗМДТ	161 568,00	163 613,00	163 613,00	163 613,00	163 613,00
Обучение, курсове, семинари на персонала	2 045,00	1 534,00	2 045,00	2 045,00	2 045,00
Общо други разходи:	163 613,00	165 147,00	165 659,00	165 659,00	165 659,00

ОТЧЕТ ЗА ФИНАНСОВОТО СЪСТОЯНИЕ, ОТЧЕТ ЗА ДОХОДИТЕ И ОТЧЕТ ЗА ПАРИЧНИТЕ ПОТОЦИ –РЕАЛИСТИЧЕН, ПЕСИМИСТИЧЕН И ОПТИМИСТИЧЕН

ОТЧЕТ ЗА ФИНАНСОВОТО СЪСТОЯНИЕ РЕАЛИСТИЧЕН ВАРИАНТ

	2030 г.	2029 г.	2028 г.	2027 г.	2026 г.
АКТИВ	EUR'000	EUR'000	EUR'000	EUR'000	EUR'000
Нетекущи активи					
Имоти, машини и съоръжения	1 232 934	1 120 849	1 018 953	926 321	842 110
Дълготрайни нематериални активи	1 811	1 646	1 496	1 360	1 237
Предплатени разходи	-	-	-	-	1 924
Активи по отсрочени данъци	609	554	504	458	416
Общо нетекущи активи	1 235 354	1 123 049	1 020 953	928 140	845 687
Текущи активи					
Материални запаси	854	1 219	1 626	2 168	2 710

Текущи търговски и други вземания	10 216	9 288	8 443	7 676	6 978
Данъци за възстановяване	844	844	844	844	844
Пари и парични еквиваленти	15 339	15 339	15 339	15 339	15 339
Предплатени разходи	-	-	-	1 924	2 474
Общо текущи активи	27 252	26 689	26 252	27 950	28 344
Сума на актива	1 262 606	1 149 738	1 047 205	956 090	874 031
Собствен капитал					
Основен капитал	1 311 234	1 199 885	1 096 916	1 003 864	919 652
Капитал неизискващ регистрация	1 311 234	1 199 885	1 096 916	1 003 864	919 652
Резерв от преизчисления	2 012	1 829	1 663	1 511	1 374
Финансов резултат	(67 880)	(67 869)	(67 859)	(67 849)	(67 844)
Натрупани печалби/загуби	(67 890)	(67 890)	(67 890)	(67 890)	(67 890)
Печалба/загуба за годината	10	20	31	41	46
Собствен капитал за групата	1 245 366	1 133 845	1 030 720	937 526	853 182
Общо собствен капитал	1 245 366	1 133 845	1 030 720	937 526	853 182
Нетекущи пасиви					
Нетекущи финансови пасиви	-	-	-	1 818	5 231
Финансиране по оперативни програми	6 999	6 363	5 785	5 259	4 781
Пенсионни и други задължения към персонала	185	168	153	139	127
Общо нетекущи пасиви	7 185	6 531	5 938	7 215	10 138
Текущи пасиви					
Текущи финансови пасиви	-	-	1 818	3 413	3 496
Текущи търговски и други задължения	7 287	6 620	6 012	5 458	4 958
Данъчни задължения	61	61	61	61	61

Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура"

Задължения към персонала	2 419	2 419	2 419	2 199	1 999
Финансиране по оперативни програми	288	262	238	217	197
Общо текущи пасиви	10 056	9 362	10 548	11 348	10 712
Сума на собствен капитал и пасива	1 262 606	1 149 739	1 047 205	956 090	874 031

**ОТЧЕТ ЗА ДОХОДИТЕ
РЕАЛИСТИЧЕН ВАРИАНТ**

Приходи	EUR'000 2030 г.	EUR'000 2029 г.	EUR'000 2028 г.	EUR'000 2027г.	EUR'000 2026г.
Нетни приходи от продажби	32 922	32 927	28 980	35 550	34 338
Приходи от пристанищни такси	23 366	23 003	21 520	20 334	19 536
Приходи §74 от ЗМПВППРБ	1 871	1 989	1 524	2 638	2 495
Приходи от пристанищни услуги	4 520	4 954	3 876	10 788	10 717
Приходи от съпътстваща дейност	2 424	2 296	1 478	1 268	1 069
Други приходи	547	506	470	470	470
Приходи от финансираня	194	179	112	51	51
Финансови приходи	501	506	4 867	5 409	5 409
Общо приходи	33 423	33 433	33 848	40 960	39 748
Разходи					
Разходи по икономически елементи	(33 188)	(33 188)	(33 591)	(40 489)	(39 068)
Използвани суровини, материали и консумативи	(358)	(358)	(460)	(501)	(573)
Разходи за външни услуги	(1 841)	(1 841)	(1 943)	(9 510)	(9 408)
Разходи за амортизации	(18 821)	(18 821)	(18 375)	(17 205)	(16 438)
Разходи за заплати и осигуровки на персонала	(11 760)	(11 760)	(12 404)	(12 787)	(12 148)
Други разходи	(409)	(409)	(409)	(486)	(501)
Финансови разходи	(225)	(225)	(225)	(429)	(634)

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

Общо разходи без разходи за данъци	(33 413)	(33 413)	(33 816)	(40 919)	(39 702)
Печалба/загуба преди разходи за данъци	10	20	31	41	46

ОТЧЕТ ЗА ПАРИЧНИТЕ РЕАЛИСТИЧЕН ВАРИАНТ

	2030	2029	2028	2027	2026
	EUR'000	EUR'000	EUR'000	EUR'000	EUR'000
Парични потоци от оперативна дейност					
Постъпления от контрагенти	12 613	12 613	12 613	12 613	12 613
Плащания на контрагенти	(43 575)	(43 575)	(43 575)	(43 575)	(43 575)
Потоци за персонал и социално осигуряване, нето	(6 845)	(6 845)	(6 845)	(6 845)	(6 845)
Платени лихви и такси	65	65	65	65	65
Курсови разлики, нето	(27)	(27)	(27)	(27)	(27)
Други парични потоци от оперативна дейност	9 515	9 515	9 515	9 515	9 515
Нетни парични потоци от оперативна дейност	(28 255)	(28 255)	(28 255)	(28 255)	(28 255)
Парични потоци от инвестиционна дейност					
Покупки на дълготрайни активи	28 280	28 280	28 280	31 613	31 613
Покупки на финансови активи					
Нето парични средства използвани в инвестиционната дейност	28 280	28 280	28 280	31 613	31 613
Парични потоци от финансова дейност					
Платени лихви и такси по получени заеми				(3 060)	(3 060)
Други парични потоци от финансова дейност	(26)	(26)	(26)	(298)	(298)
Нето парични средства използвани във финансовата дейност	(26)	(26)	(26)	(3 358)	(3 358)
Ефект от промяна на валутни курсове върху паричните средства и еквиваленти					
Нетно изменение на паричните средства и паричните еквиваленти	0	0	0	0	0
Парични средства и парични еквиваленти на 1 януари	15 339	15 339	15 339	15 339	15 339
Парични средства и парични еквиваленти на 31 декември	15 339	15 339	15 339	15 339	15 339

ОТЧЕТ ЗА ФИНАНСОВОТО СЪСТОЯНИЕ ПЕСИМИСТИЧЕН
ВАРИАНТ

АКТИВ	2030 г. EUR'000	2029 г. EUR '000	2028 г. EUR '000	2027 г. EUR '000	2026 г. EUR '000
Нетекущи активи					
Имоти, машини и съоръжения	630 599	575 310	473 114	473 621	430 564
Дълготрайни нематериални активи	1 176	1 176	1 176	1 176	1 176
Предплатени разходи	-	-	-	-	1 924
Активи по отсрочени данъци	609	554	504	458	416
Общо нетекущи активи	632 384	577 040	474 793	475 254	434 080
Текущи активи					
Материални запаси	854	1 219	1 626	2 168	2 710
Текущи търговски и други вземания	10 216	9 288	8 443	7 676	6 978
Данъци за възстановяване	844	844	844	844	844
Пари и парични еквиваленти	15 339	15 339	15 339	15 339	15 339
Предплатени разходи	-	-	-	3 763	2 474
Общо текущи активи	27 252	26 689	26 252	29 789	28 344
Сума на актива	659 637	603 729	501 045	505 043	462 424
Собствен капитал					
Основен капитал	709 277	655 079	549 961	552 772	508 017
Капитал неизискващ регистрация	709 277	655 079	549 961	552 772	508 017
	-	-	-	-	-
Резерв от преизчисления	2 012	1 829	1 663	1 511	1 374
Финансов резултат	(71 709)	(71 638)	(69 403)	(68 994)	(68 902)

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

Натрупани печалби/загуби	(67 890)	(67 890)	(67 890)	(67 890)	(67 890)
Печалба/загуба за годината	(3 819)	(3 748)	(1 513)	(1 104)	(1 012)
Собствен капитал за групата	639 579	585 271	482 220	485 289	440 488
Общо собствен капитал	639 579	585 271	482 220	485 289	440 488
Нетекущи пасиви					
Нетекущи финансови пасиви	-	-	-	1 818	5 231
Финансиране по оперативни програми	6 999	6 363	5 785	5 259	4 781
Пенсионни и други задължения към персонала	185	168	153	139	127
Общо нетекущи пасиви	7 185	6 531	5 938	7 215	10 138
Текущи пасиви					
Текущи финансови пасиви	-	-	1 818	3 413	3 496
Текущи търговски и други задължения	9 280	8 436	7 669	6 030	5 482
Данъчни задължения	61	61	61	61	61
Задължения към персонала	2 419	2 419	2 419	2 199	1 999
Финансиране по оперативни програми	1 112	1 011	919	835	759
Общо текущи пасиви	12 872	11 928	12 886	12 539	11 798
Сума на собствен капитал и пасива	659 636	603 730	501 044	505 044	462 424

ОТЧЕТ ЗА ДОХОДИТЕ ПЕСИМИСТИЧЕН ВАРИАНТ

	2030 г. EUR'000	2029 г. EUR'000	2028 г. EUR'000	2027 г. EUR'000	2026 г. EUR'000
Приходи					
Нетни приходи от продажби	28 239	27 738	26 546	33 341	32 549
Приходи от пристанищни такси	21 541	21 346	20 886	19 940	19 536

Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура"

Приходи §74 от ЗМПВВПРБ	-	-	-	2 470	2 342
Приходи от пристанищни услуги	4 469	4 315	3 876	9 295	9 234
Приходи от съпътстваща дейност	1 861	1 708	1 416	1 268	1 069
Други приходи	368	368	368	368	368
Финансови приходи	450	450	3 998	4 387	4 387
Общо приходи	28 689	28 188	30 545	37 728	36 936
Разходи	-	-	-	-	-
Разходи по икономически елементи	(32 482)	(31 910)	(31 833)	(38 505)	(37 570)
Използвани суровини, материали и консумативи	(409)	(358)	(460)	(603)	(660)
Разходи за външни услуги	(1 994)	(1 943)	(1 943)	(8 002)	(7 874)
Разходи за амортизации	(17 369)	(16 924)	(16 719)	(16 576)	(16 387)
Разходи за заплати и осигуровки на персонала	(12 251)	(12 251)	(12 251)	(12 787)	(12 148)
Други разходи	(460)	(435)	(460)	(537)	(501)
Разходи за дейността	-	-	-	-	-
Финансови разходи	(26)	(26)	(225)	(327)	(378)
Общо разходи без разходи за данъци	(32 508)	(31 935)	(32 058)	(38 833)	(37 948)
Печалба/загуба	(3 819)	(3 748)	(1 513)	(1 104)	(1 012)

ОТЧЕТ ЗА ПАРИЧНИТЕ ПОТОЦИ ПЕСИМИСТИЧЕН ВАРИАНТ

	2030	2029	2028	2027	2026
	EUR'000	EUR'000	EUR'000	EUR'000	EUR'000
Парични потоци от оперативна дейност					
Постъпления от контрагенти	19 308	19 308	23 861	23 072	23 861
Плащания на контрагенти	(43 575)	(43 575)	(42 041)	(36 332)	(46 452)
Потоци за персонал и социално осигуряване, нето	(11 760)	(11 760)	(12 404)	(12 787)	(12 148)
Платени лихви и такси	65	65	65	48	43
Курсови разлики, нето	(27)	(27)	(27)	(10)	(7)
Други парични потоци от оперативна дейност	9 515	9 515	8 493	7 981	10 026
Нетни парични потоци от оперативна дейност	(26 474)	(26 474)	(22 054)	(18 029)	(24 675)
Парични потоци от инвестиционна дейност					
Покупки на дълготрайни активи	26 500	26 500	22 079	21 387	28 034
Покупки на финансови активи					
Нето парични средства използвани в инвестиционната дейност	26 500	26 500	22 079	21 387	28 034

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

Парични потоци от финансова дейност

Платени лихви и такси по получени заеми				(3 060)	(3 060)
Други парични потоци от финансова дейност	(26)	(26)	(26)	(298)	(298)
Нето парични средства използвани във финансовата дейност	(26)	(26)	(26)	(3 358)	(3 358)

Ефект от промяна на валутни курсове върху паричните средства и еквиваленти

Нето изменение на паричните средства и паричните еквиваленти	0	0	0	0	0
Парични средства и парични еквиваленти на 1 януари	15 339	15 339	15 339	15 339	15 339
Парични средства и парични еквиваленти на 31 декември	15 339	15 339	15 339	15 339	15 339

ОТЧЕТ ЗА ФИНАНСОВОТО СЪСТОЯНИЕ ОПТИМИСТИЧЕН ВАРИАНТ

	2030 г. EUR'000	2029 г. EUR'000	2028 г. EUR'000	2027 г. EUR'000	2026 г. EUR'000
АКТИВ					
Нетекущи активи					
Имоти, машини и съоръжения	1 232 934	1 120 849	1 018 953	926 321	842 110
Дълготрайни нематериални активи	1 202	1 202	1 202	1 202	1 176
Предплатени разходи	-	-	-	-	1 924
Активи по отсрочени данъци	609	554	504	458	416
Общо нетекущи активи	1 234 745	1 122 604	1 020 659	927 981	845 626
Текущи активи					
Материални запаси	854	1 219	1 626	2 168	2 710
Текущи търговски и други вземания	10 216	9 288	8 443	7 676	6 978
Данъци за възстановяване	844	844	844	844	844
Пари и парични еквиваленти	15 339	15 339	15 339	15 339	15 339
Предплатени разходи	-	-	-	1 924	2 474

Общо текущи активи	27 252	26 689	26 252	27 950	28 344
Сума на актива	1 261 997	1 149 294	1 046 910	955 931	873 970
Собствен капитал					
Основен капитал	1 308 980	1 197 944	1 095 258	1 002 463	918 458
Капитал неизискващ регистрация	1 308 980	1 197 944	1 095 258	1 002 463	918 458
	-	-	-	-	-
Резерв от преизчисления	2 012	1 829	1 663	1 511	1 374
Финансов резултат	(67 798)	(67 798)	(67 798)	(67 798)	(67 798)
Натрупани печалби/загуби	(67 890)	(67 890)	(67 890)	(67 890)	(67 890)
Печалба/загуба за годината	92	92	92	92	92
Собствен капитал за групата	1 243 194	1 131 975	1 029 122	936 176	852 034
Общо собствен капитал	1 243 194	1 131 975	1 029 122	936 176	852 034
Нетекущи пасиви					
Нетекущи финансови пасиви	-	-	-	1 818	5 231
Финансиране по оперативни програми	6 999	6 363	5 785	5 259	4 781
Пенсионни и други задължения към персонала	185	168	153	139	127
Общо нетекущи пасиви	7 185	6 531	5 938	7 215	10 138
Текущи пасиви					
Текущи финансови пасиви	-	-	1 818	3 413	3 496
Текущи търговски и други задължения	8 026	7 296	6 633	6 030	5 482
Данъчни задължения	61	61	61	61	61
Задължения към персонала	2 419	2 419	2 419	2 199	1 999
Финансиране по оперативни програми	1 112	1 011	919	835	759
Общо текущи пасиви	11 619	10 788	11 850	12 539	11 798

Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура"

Сума на собствен капитал и пасива	1 261 997	1 149 294	1 046 910	955 931	873 970
-----------------------------------	-----------	-----------	-----------	---------	---------

ОТЧЕТ ЗА ДОХОДИТЕ ОПТИМИСТИЧЕН ВАРИАНТ

	2030 г. EUR'000	2029 г. EUR'000	2028 г. EUR'000	2027 г. EUR'000	2026 г. EUR'000
Приходи					
<i>Нетни приходи от продажби</i>	31 956	31 956	29 691	37 115	35 591
Продукция					
Приходи от пристанищни такси	22 338	22 338	21 362	21 014	19 945
Приходи §74 от ЗМПВПРБ	2 853	2 853	2 546	2 485	2 342
Приходи от пристанищни услуги	4 540	4 540	3 973	11 903	11 739
Приходи от съпътстваща дейност	1 738	1 738	1 416	1 319	1 171
Други приходи	435	435	368	368	368
Приходи от финансираня	51	51	26	26	26
<i>Финансови приходи</i>	450	450	3 876	3 876	3 876
Общо приходи	32 406	32 406	33 566	40 990	39 467
Разходи	-	-	-	-	-
<i>Разходи по икономически елементи</i>	(32 288)	(32 288)	(32 585)	(40 009)	(38 485)
Използвани суровини, материали и консумативи	(358)	(358)	(557)	(787)	(762)
Разходи за външни услуги	(1 841)	(1 841)	(1 943)	(9 116)	(8 600)
Разходи за амортизации	(17 154)	(17 154)	(17 006)	(16 781)	(16 489)
Разходи за заплати и осигуровки на персонала	(12 527)	(12 527)	(12 619)	(12 787)	(12 148)
Други разходи	(409)	(409)	(460)	(537)	(486)
<i>Финансови разходи</i>	(26)	(26)	(890)	(890)	(890)
Общо разходи без разходи за данъци	(32 314)	(32 314)	(33 474)	(40 898)	(39 375)
Печалба/загуба	92	92	92	92	92

ОТЧЕТ ЗА ПАРИЧНИТЕ ПОТОЦИ ОПТИМИСТИЧЕН ВАРИАНТ

	2030 EUR'000	2029 EUR'000	2028 EUR'000	2027 EUR'000	2026 EUR'000
Парични потоци от оперативна дейност					
Постъпления от контрагенти	24 421	24 421	28 974	28 185	28 974

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

Плащания на контрагенти	(38 462)	(38 462)	(39 485)	(41 445)	(46 452)
Потоци за персонал и социално осигуряване, нето	(11 760)	(11 760)	(12 404)	(12 787)	(12 148)
Платени лихви и такси	65	65	65	48	43
Курсови разлики, нето	(27)	(27)	(27)	(10)	(7)
Други парични потоци от оперативна дейност	9 515	9 515	5 936	7 981	8 902
Нетни парични потоци от оперативна дейност	(16 248)	(16 248)	(16 941)	(18 029)	(20 687)
Парични потоци от инвестиционна дейност					
Покупки на дълготрайни активи	16 274	16 274	16 966	21 387	24 046
Покупки на финансови активи					
Нето парични средства използвани в инвестиционната дейност	16 274	16 274	16 966	21 387	24 046
Парични потоци от финансова дейност					
Платени лихви и такси по получени заеми				(3 060)	(3 060)
Други парични потоци от финансова дейност	(26)	(26)	(26)	(298)	(298)
Нето парични средства използвани във финансовата дейност	(26)	(26)	(26)	(3 358)	(3 358)
Ефект от промяна на валутни курсове върху паричните средства и еквиваленти					
Нето изменение на паричните средства и паричните еквиваленти	0	0	0	0	0
Парични средства и парични еквиваленти на 1 януари	15 339	15 339	15 339	15 339	15 339
Парични средства и парични еквиваленти на 31 декември	15 339	15 339	15 339	15 339	15 339

ФИНАНСОВИ И НЕФИНАНСОВИ ПОКАЗАТЕЛИ НА ДП „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“ ЗА 2026 - 2030 ГОДИНА

ФИНАНСОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ПЕРИОДА 2026 – 2030 ГОДИНА

№	Показатели	Показатели					Разлика	
		2030 г.	2029 г.	2028 г.	2027 г.	2026 г.	Стойност	%
		Стойност	Стойност	Стойност	Стойност	Стойност		
1	Дълготрайни активи /общо/	1 235 354	1 123 049	1 020 953	928 140	845 687	82 452	10%
2	Краткотрайни активи в т.ч.	27 252	26 689	26 252	26 026	25 870	156	1%
4	Материални запаси	854	1 219	1 626	2 168	2 710	(542)	-20%
5	Краткосрочни вземания	11 060	10 131	9 287	8 519	7 822	698	9%
7	Парични средства	15 339	15 339	15 339	15 339	15 339	-	0%
8	Обща сума на активите	1 262 606	1 149 738	1 047 205	954 166	871 557	82 608	9%
9	Собствен капитал	1 245 366	1 133 845	1 030 720	937 526	853 182	84 345	10%
10	Финансов резултат	10	20	31	41	46	(5)	-11%

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

11	Дългострочни пасиви	7 185	6 531	5 938	7 215	10 138	(2 922)	-29%
12	Краткосрочни пасиви	10 056	9 362	10 548	11 348	10 712	636	6%
13	Обща сума на пасивите	17 240	15 894	16 486	18 563	20 849	(2 286)	-11%
14	Приходи общо	33 423	33 433	33 848	40 960	39 748	1 212	3%
15	Приходи от продажби	32 922	32 927	28 980	35 550	34 338	1 212	4%
16	Разходи общо	33 413	33 413	33 816	40 919	39 702	1 217	3%

Коефициенти

№	Коефициенти	2030 г.	2029 г.	2028 г.	2027 г.	2026 г.	Разлика	
		Стойност	Стойност	Стойност	Стойност	Стойност	Стойност	%
	Рентабилност:							
1	На собствения капитал	0,00001	0,00002	0,00003	0,00004	0,00005	(0,00)	19%
2	На активите	0,00001	0,00002	0,00003	0,00004	0,00005	(0,00)	19%
3	На пасивите	0,00059	0,00129	0,00186	0,00220	0,00221	(0,00)	0%
4	На приходите от продажби	0,00031	0,00062	0,00106	0,00115	0,00134	(0,00)	14%
	Ефективност:							
5	На разходите	1,00031	1,00061	1,00092	1,00100	1,00116	(0,00)	0%
6	На приходите	0,99969	0,99939	0,99908	0,99900	0,99884	0,00	0%
	Ликвидност:							
7	Обща ликвидност	2,7102	2,8507	2,4888	2,2935	2,4151	(0,12)	-5%
8	Бърза ликвидност	2,6253	2,7205	2,3346	2,1024	2,1621	(0,06)	-3%
9	Незабавна ликвидност	1,5254	1,6383	1,4542	1,3517	1,4319	(0,08)	-6%
10	Абсолютна ликвидност	1,5254	1,6383	1,4542	1,3517	1,4319	(0,08)	-6%
	Финансова автономност:							
11	Финансова автономност	72,2367	71,3390	62,5222	50,5041	40,9210	9,58	23%
12	Задлъжнялост	0,01384	0,01402	0,01599	0,01980	0,02444	(0,00)	19%

НЕФИНАНСОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ПЕРИОДА 2026 – 2030 ГОДИНА

Мисията на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) е осигуряването на ефективност на управляваната пристанищна инфраструктура и предоставяните от предприятието услуги, отчитайки баланса на интересите за развитието на националната пристанищна система, нуждите и очакванията на клиентите, заинтересованите страни и обществото като цяло.

Стратегическата цел на ДППИ е чрез подходящо бизнес планиране, в условията на спазване на национални и международни нормативни изисквания, и отчитайки наличните човешки и материални ресурси, да допринася за ефективното и ефикасно развитие на цялостната транспортна система на Република България.

За реализиране на мисията и изпълнението на стратегическата цел дейността на ДППИ е насочена към постигането на следните **оперативни цели**:

- ускорено изграждане, ефективно поддържане и модернизация на инфраструктурата в пристанищата за обществен транспорт;

- развитие на екологосъобразен, безопасен, сигурен и леснодостъпен за всички потребители воден транспорт, както и на висококачествени пристанищни и интермодални транспортно-логистични услуги;

- принос към конкурентноспособна икономика, основана на знанието и иновациите, чрез осигуряване на равнопоставен достъп до качествени електронни услуги, вкл. с функционирането на цифрова администрация за максимално улесняване на дейността на всички представители на

пристанищната общност и за преодоляването на бариерите пред свободното предоставяне и използване на онлайн услуги в рамките на Европейския съюз.

За измерването на горепосочените оперативни направления, до 2030 г. са възприети **нефинансови показатели**, съответстващи на предмета на дейност на ДППИ, определен в чл. 115м от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Показателите са групирани по функционални направления и съдържат базова стойност, целеви стойности за 2028 г. и 2030 г. и периодичност на измерване:

I. Управление и развитие на пристанищната инфраструктура (чл. 115м, тт. 1, 2, 4, 8, ЗМПВВПРБ)

Показател	Базова стойност	Целева стойност 2026 г.	Целева стойност 2027 г.	Целева стойност 2028 г.	Целева стойност 2029 г.	Целева стойност 2030 г.	Периодичност на измерването
Процент от пристанищните обекти – държавна собственост, поддържани в съответствие със стандартите	%	90%	91%	93%	92%	95%	Годишно
Средно време за реакция при аварии (часове)	час	60	56	54	52	48	Годишно
Приключени инфраструктурни проекти в срок	%	80%	85%	85%	95%	95%	Годишно
Процент от пристанищата с актуализиран кадастрален и технически регистър	%	85%	90%	90%	100%	100%	Годишно

II. Навигационно осигуряване и безопасност на корабоплаването (чл. 115м, тт. 5, 12, 13, 15, 17, 19, ЗМПВВПРБ)

Показател	Базова стойност 2026 г.	Целева стойност 2026 г.	Целева стойност 2027 г.	Целева стойност 2028 г.	Целева стойност 2029 г.	Целева стойност 2030 г.	Периодичност на измерването
Процент от навигационните средства, функциониращи в съответствие с нормативните изисквания	%	95%	97%	97%	97%	98%	На шестмесечие
Среден брой навигационни инциденти годишно	Бр.	5	≤3	≤3	≤3	≤2	Годишно
Брой проведени учения за аварийна готовност	Бр.	2	4	4	4	6	Годишно
Процент от пристанищните терминали с актуализирани планове за сигурност	%	80%	84%	86%	90%	100%	Годишно

III. Екологично управление и устойчивост (чл. 115м, т. 1, 4, 19, ЗМПВВПРБ)

Показател	Базова стойност 2026 г.	Целева стойност 2026 г.	Целева стойност 2027 г.	Целева стойност 2028 г.	Целева стойност 2029 г.	Целева стойност 2030 г.	Периодичност на измерването
Процент от пристанищните терминали с внедрени системи ISO 14001	%	95%	100%	100%	100%	100%	Годишно
Количество събрани и обработени отпадъци от кораби (тон/година)	Тон/година	4500	5000	5000	5000	5500	Годишно
Процент от драгажните дейности, извършени с екологосъобразни	%	85%	87%	90%	93%	95%	Годишно

Методи							
--------	--	--	--	--	--	--	--

IV. Електронни системи и информационно обслужване (чл. 115м, т. 10, 12, 15, 20, ЗМПВВППРБ)

Показател	Базова стойност 2026 г.	Целева стойност 2026 г.	Целева стойност 2027 г.	Целева стойност 2028 г.	Целева стойност 2029 г.	Целева стойност 2030 г.	Периодичност на измерването
Процент от административните процеси, дигитализирани чрез националната система за електронен обмен	%	85%	87%	90%	92%	95%	Годишно
Средно време за обработка на електронни услуги (часове)	час	4	3,40	3,20	3	2	Годишно
Процент от критичните ИТ системи с проведени тестове за киберсигурност	%	80%	85%	90%	95%	100%	Годишно

V. Контрол и административна координация (чл. 115м, т. 6, 9, 11, 18, ЗМПВВППРБ)

Показател	Базова стойност 2026 г.	Целева стойност 2026 г.	Целева стойност 2027 г.	Целева стойност 2028 г.	Целева стойност 2029 г.	Целева стойност 2030 г.	Периодичност на измерването
Процент от договорите за концесия, върху чието изпълнение е осъществена експертиза за подпомагане на Концедента	%	95%	96%	97%	98%	100%	Годишно
% от сигналите и жалбите, обработени в срок	%	90%	93%	95%	98%	100%	Годишно
% от дейностите на пристанищните оператори, подлежащи на координация и съгласуване	%	85%	87%	90%	93%	95%	Годишно

VI. Хоризонтални организационни показатели

Показател	Базова стойност 2026 г.	Целева стойност 2028 г.	Целева стойност 2028 г.	Целева стойност 2028 г.	Целева стойност 2028 г.	Целева стойност 2030 г.	Периодичност на измерването
Удовлетвореност на заинтересованите страни	%	85%	85%	90%	90%	95%	На две години
Процент от проекти, изпълнени в срок	%	70%	70%	85%	85%	90%	Годишно

- ПОВИШАВАНЕ КАЧЕСТВОТО НА ЧОВЕШКИЯ КАПИТАЛ НА ПРЕДПРИЯТИЕТО КАТО ОСНОВЕН РЕСУРС ЗА ПОСТИГАНЕ НА СТРАТЕГИЧЕСКИТЕ МУ ЦЕЛИ.

Изпълнението на тази нефинансова цел се измерва чрез провеждане на подходящи политики за управление на човешките ресурси, условия на труд и социални дейности.

Прогнозните стойности, посочени в представената актуализирана Бизнес програма на ДП „Пристанищна инфраструктура“ са, както следва:

НЕФИНАНСОВ ПОКАЗАТЕЛ	БАЗОВА СТОЙНОСТ	2026	2027	2028	2029	2030
Брой трудови	Процент от общия	≤ 3 %	≤ 3 %	≤ 3 %	≤ 3 %	≤ 3 %

злополуки	брой служители					
Среден брой часове отсъствия поради временна нетрудоспособност	Процент от общия брой продуктивни часове за годината	≤ 7 %	≤ 7 %	≤ 7 %	≤ 7 %	≤ 7 %
Брой служители постигнали увеличение на основната месечна заплата на база годишно атестиране	Процент от общия брой служители	≥ 75 %	≥ 75 %	≥ 75 %	≥ 75 %	≥ 75 %
Брой служители, преминали обучения за повишаване на професионалната квалификация	Процент от общия брой служители	≥ 40 %	≥ 40 %	≥ 40 %	≥ 40 %	≥ 40 %
Брой жени служители	Процент от общия брой служители	≥ 40 %	≥ 40 %	≥ 40 %	≥ 40 %	≥ 40 %
Брой жени служители на ръководна длъжност	Процент от общия брой служители на ръководна длъжност	≥ 25 %	≥ 25 %	≥ 25 %	≥ 25 %	≥ 25 %
Брой докладвани случаи на нарушения на етичните кодекси (етичните норми) в предприятието	Процент от общия брой служители	≤ 1,3 %	≤ 1,3 %	≤ 1,3 %	≤ 1,3 %	≤ 1,3 %

- СЪЗДАВАНЕ НА УСЛОВИЯ ЗА НЕВЪЗМОЖНОСТ ЗА РЕАЛИЗИРАНЕ НА КОРУПЦИОННИ ПРАКТИКИ.

Изпълнението на тази нефинансова цел се измерва чрез провеждане на подходящи политики за управление на човешките ресурси, условия на труд и социални дейности.

Прогнозните стойности, посочени в представената актуализирана Бизнес програма на ДП „Пристанищна инфраструктура“ са, както следва:

НЕФИНАНСОВ ПОКАЗАТЕЛ	БАЗОВА СТОЙНОСТ	2030 г.	2029 г.	2028 г.	2027 г.	2026 г.
Брой получени заявления за упражняване на права съгласно Регламент (ЕС) 2016/679	Процент от общия брой субекти на данни	≥ 1 %	≥ 1 %	≥ 1 %	≥ 1 %	≥ 1 %
Брой разгледани заявления за упражняване на права, отговарящи на разпоредбите на Регламент (ЕС) 2016/679	Процент от общия брой продуктивни часове за годината	≥ 1 %	≥ 1 %	≥ 1 %	≥ 1 %	≥ 1 %
Брой удовлетворени от ДППИ заявления за упражняване на права, отговарящи на разпоредбите на Регламент (ЕС) 2016/679	Процент от общия брой субекти на данни	≥ 1 %	≥ 1 %	≥ 1 %	≥ 1 %	≥ 1 %

АНАЛИЗ НА ОСНОВНИТЕ РИСКОВЕ НА ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2025 – 2026 ГОДИНА

Във връзка с изискванията на Стратегията за управление на риска на ДППИ за периода 2024-2026 г.; на база официално одобрените количествени оценки на рисковете, в периода

02.01.-10.03.2025 г., в ГУ на ДППИ е разработен и съответно утвърден от Генералния директор - обобщен регистър на рисковете на ДППИ – изд. 04.04. 2025 г. (рег. индекс 10-02-69-2), в който са идентифицирани и обобщени географските и технологичните специфики на съответните пристанища за обществен транспорт (вкл. териториално разположение; видове товари и инфраструктура и оборудване), както и са отчетени предизвикателствата тези инфраструктури да се управляват от едно държавно предприятие, с функции на национална пристанищна власт, при взаимодействие и активно участие на всички заинтересовани страни – пристанищни (икономически) оператори, контролни органи на държавата, местна власт и товародатели.

Горесцитираният документ е разработен при отчитането на дългосрочна статистика и с привличане на разностранна експертиза. В него са идентифицирани и оценени 76 риска.

В таблица № 1, по-долу, е представено разпределение на анализираните рискове по генерични области:

ТАБЛИЦА № 1 - РИСКОВЕ ПО ГЕНЕРИЧНИ ОБЛАСТИ

№	ГЕНЕРИЧНА ОБЛАСТ	БРОЙ РИСКОВЕ
1	Сигурност на информацията	6
2	Административни дейности	50
3	Пристанищна инфраструктура, акватория и собственост	2
4	Навигация и корабен трафик	4
5	Пристанищни услуги	4
6	Екология	3
7	Външни въздействия	7
ОБЩО		76

Съгласно Методиката, мерките за контрол по отношение на опасностите за предприятието са формулирани като „съществуващи“ и „бъдещи“.

За определени идентифицирани опасности (източници на риск), в зависимост от преценената частична степен на прилагане на съответните им мерки за управление, е извършено преизчисление на количествените стойности, което е довело до коригиране на рейтинга на тези рискове, т.е. съответно намаляване или увеличаване на опасността за организацията. Например, намаляла е честотата за настъпване на частична или пълна загуба на информация, повреда или нерегламентиран достъп. Редуцирани са и рисковете от лоша комуникация или неспазване на правила и процедури при работа.

Анализирано е влиянието (заплахите със степени и вероятности) на потенциални пандемии на организацията на работния процес и резултатите от дейността ДППИ. По този начин е постигнат разширен обхват при идентифициране и оценяване на опасностите (вкл. повече мерки и фокус към здраве, опазване на човешки живот и безопасна организация на работния процес).

Конкретните рискове са получили среден към висок рейтинг, т.е. основната част са в двете зони за управление, според Методиката – „зона на приемлив риск“ и зона ALARP („Толкова ниско, доколкото е разумно приложимо“).

В таблица № 2, по-долу, е представено разпределение на анализираните рискове според числовата стойност на общия им рейтинг:

ТАБЛИЦА № 2 - ЗОНИРАНЕ НА РИСКОВЕТЕ

№	Категория	БРОЙ
---	-----------	------

		РИСКОВЕ
1	зона на приемлив риск	49
2	зона ALARP (Толкова ниско, доколкото е разумно приложимо)	25
3	зона на неприемлив риск	2
ОБЩО		76

След преглед на съществуващите мерки за управлението на оценените рискове, в настоящия проект на риск регистър на ДППИ са предложени за внедряване и реалистични допълнителни/бъдещи мерки за минимизиране на рисковете.

След оценка на ползите и разходите (преки, непреки, алтернативни, осезаеми и т.н.) на предложените допълнителни/бъдещи мерки за минимизиране на рисковете са изведени съотношения „ползи/разходи“, които определят преобладаващата част от набелязаните (бъдещи) мерки като „силно препоръчителни“. В този смисъл е търсен баланс в предложенията за подобряване на ефективността на работата на ДППИ, по отношение на ползите, които биха се получили при управлението на риска, с разполагаемите ресурси в сектора на водния транспорт, по-конкретно - за управление на пристанищната инфраструктура.

В утвърдената Стратегия за управление на риска на ДППИ за периода 2024 – 2026 г., в т. 4.9., е регламентирано изискване за управление на утвърдените бъдещи мерки за ограничаване на рисковете с посочване на срокове и отговорни звена и/или лица за изпълнението им – чрез разработване, одобряване и изпълнение на План за внедряване на мерки за контрол на рискове (ПВМКР).

На база на утвърдения обобщен регистър на рисковете на предприятието – издание 04.04.2025 г., Генералният директор на ДППИ е одобрил План за внедряване на мерки за контрол на рискове – изд. 04.04. 2025 г. (рег. индекс 10-02-69-3) - относим на приетите бъдещи мерки за ограничаването на рисковете, със срокове и отговорни звена и/или лица за изпълнението им.

Съгласно приетата политика на ДППИ, утвърденият обобщен риск-регистър и одобреният ПВМКР са електронни записи на Интегрираната система за управление - ИСУ на ДППИ, в съответствие с изискванията за функционирането на подсистемата ѝ за управление на качеството (СУК), регламентирана чрез внедрения стандарт ISO 9001:2015.

С оглед изискванията за периодични действия - на годишна база, при функционирането на Системата за управление на качеството в ДППИ (съгласно ISO 9001:2015), през последното тримесечие на 2025 г. се извършва количествена оценка на риска в пристанищата за обществен транспорт Видин, Лом, Русе, Варна и Бургас, вкл. териториалните и специализирани поделения на ДППИ, в резултат на което ще бъде актуализиран риск-регистъра на Предприятието.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Бизнес програмата за периода 2026 – 2030 г. е разработен в съответствие с изискванията на 115у, ал. 2 от ЗМПВВППРБ и на основание Закона за публичните предприятия /ЗПП/, в съответствие с изискванията на Правилника за прилагане на Закона за публичните предприятия /ППЗПП/, приет с постановление на МС № 85/30 април 2020 г.

Бизнес програмата за периода 2026 – 2030 г. съдържа подробна информация за приходите, разходите, инвестициите и финансиранятия, съгласно изискванията на закона.

Годишната програма на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен

транспорт е приета с Протокол № 59 от 16.10.2025 г на Стопанският съвет на ДП „Пристанищна инфраструктура“. Приети са с решения: по т. 5 от Протокол № 218/27.10.2025 г на Управителния съвет на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

С Решение на Управителния съвет на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ с Протокол № 221/09.12.2025 г. г. е приета Бизнес програмата за 2026 г. – 2030г.



Станислав Йорданов

Генерален директор

ДП „Пристанищна инфраструктура“