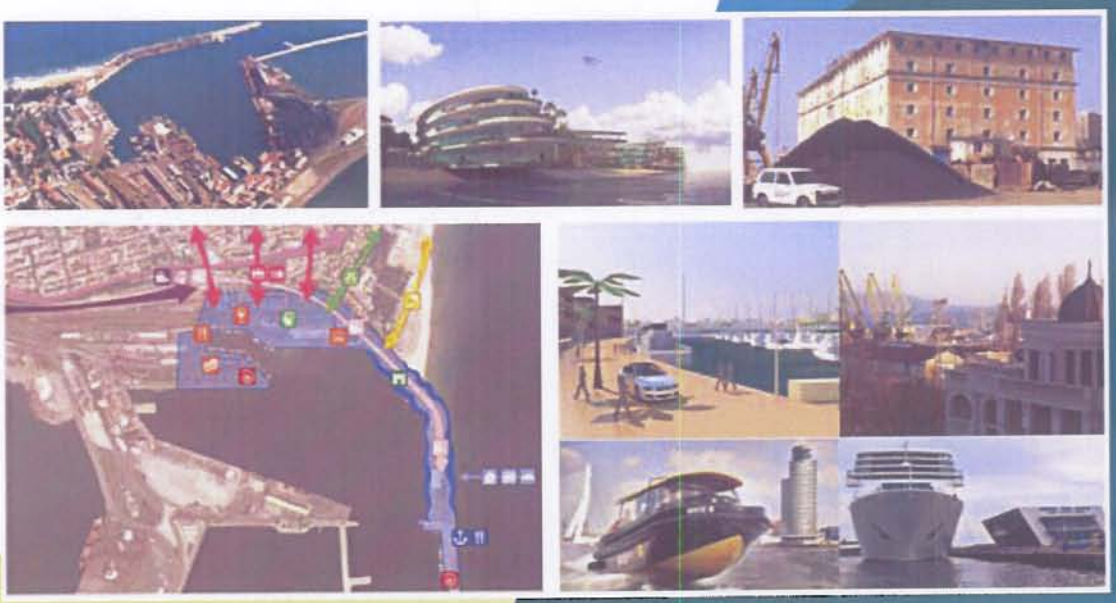
Приложение 11

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

MUGAPO

ДО
Г-Н АНГЕЛ ЗАБУРТОВ
ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР НА
ДП „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА"



ТЕХНИЧЕСКО ПРЕДЛОЖЕНИЕ

за

ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПОРЪЧКАТА С ПРЕДМЕТ:

Изработване и одобряване на генерален план на пристанище за обществен транспорт с национално значение **Бургас**, свързаните с него предварителни (прединвестиционни) проучвания за развитие и задание за проектиране в съответствие с Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата, съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт

от консорциум

„МУГАПО – Роял ХасконингДХВ"

* Данните са заличени съгласно Закона за защита на личните данни!

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

От Георги [redacted]* Арнаудов

(трите имена),

ЕГН [redacted]*,

притежаващ/ща л.к.№ [redacted]*
(орган и място на издаването),

в качеството си на Представляващ Консорциум „МУГАПО – Роял ХасконингДХВ“,

ЕИК/БУЛСТАТ [redacted] - [redacted],

със седалище и адрес на управление: Любен Каравелов 84, София 1000,

тел. + 359 [redacted]*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЗАБУРТОВ,

След запознаване с документацията за участие в обществената поръчка с предмет: **„Изработване и одобряване на генерален план на пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас, свързаните с него предварителни (прединвестиционни) проучвания за развитие и задание за проектиране в съответствие с Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата, съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт”**

С оглед на основните цели и обхват на обществената поръчка, при разработването на настоящото Техническо предложение е отчетен същественият опит на екипа от ключови експерти при изпълнение на сходни услуги. При дългогодишната си работа в областта изготвяне на правни, технически и финансово- икономически анализи по съществени инфраструктурни и транспортни проекти екипът ни е натрупал значителен практически опит, който смята да използва, за да предостави на Възложителя квалифицирано консултиране, което цели като **краен резултат постигане на оптимален модел за реализиране на дейностите от Проекта** и да осигури възможността за последващо изграждане и управление на изградените активи при съобразяване с националната и европейската правни рамки в областта на пристанищната инфраструктура, при прилагане на добрите модели и практики при реализиране на сходни проекти.

Генералният план на пристанище за обществен транспорт е устройствената основа за изграждането, разширяването и развитието на всяко пристанище за

обществен транспорт. С него се определят концепциите за дългосрочно развитие на съответната територия и акватория. Те следва да се обосноват със съответните технологични и маркетингови изводи, като се съобразят със Стратегията за развитие на транспортната система на Република България и с Общия генерален план за транспорта на България, както и със съответните концепции и схеми за пространствено развитие и устройствени планове от по-висока степен. Основа на генералния план са резултатите от прединвестиционно (предварително) проучване за и определя развитието на съществуващите и необходимостта от резервиране на нови територии, предназначени за извършване на пристанищни дейности и услуги, функционално ги зонира съобразно технологичното и организационното обособяване на необходимата територия на пристанището и планира режима на тяхното устройство и параметрите на застрояването им. Наред с отразяването на съществуващото положение, планът трябва да определи общата техническа инфраструктура на пристанището, съответно - развитието на комуникационно-транспортната мрежа (железопътни линии и пътища) и на другите мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура на територията на пристанището. Неговите предвиждания определят терените за терминали, както и зоните за извършване на дейности по чл. 116а от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВППРБ), границите и проектните дълбочини, навигационното осигуряване на пристанищната акватория и на всяка от зоните в нея и дава обобщените параметри на зоните за бъдещи инвестиционни инициативи, както и характеристиките на съществуващите и на предвидените за изграждане съоръжения, сгради, пътни и железопътни връзки, открити складови площи и на общите мрежи на техническата инфраструктура на територията на пристанището.

Генералният план е елемент от заявлението за инвестиционна инициатива за изграждане на ново или за разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт.

1. ОПИСАНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИТЕ РАБОТИ ПО ЕТАПИ 1, 2 И 3:

1.1. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЕТАП I (ПРЕДИНВЕСТИЦИОННО ПРОУЧВАНЕ, СЪГЛАСНО ЧЛ. 5 И СЛ. ОТ НАРЕДБА № 10 ОТ 31.03.2014 Г. ЗА ОБХВАТА И СЪДЪРЖАНИЕТО НА ГЕНЕРАЛНИТЕ ПЛАНОВЕ НА ПРИСТАНИЩАТА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ)

1.2. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЕТАП II (ИЗГОТВЯНЕ НА ВАРИАНТИ НА ПРЕДВАРИТЕЛНИ КОНЦЕПТУАЛНИ РЕШЕНИЯ НА ПРОЕКТ ЗА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА РАЗВИТИЕ С ТЕХНИКО-ИКОНОМИЧЕСКАТА ОБОСНОВКА И SWOT АНАЛИЗ НА ВАРИАНТИТЕ)

1.3. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЕТАП III (ИЗГОТВЯНЕ НА ЗАДАНИЕ ЗА ПРОЕКТИРАНЕ НА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН, СЪГЛАСНО ЧЛ. 11 ОТ НАРЕДБА № 10)

1.4 СЪОТВЕТСТВИЕ НА ИНВЕСТИЦИОННАТА ИНИЦИАТИВА С ОДОБРЕНАТА ОТ МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ СТРАТЕГИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ И С ОБЩИЯ ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ТРАНСПОРТА НА БЪЛГАРИЯ

2. ОПИСАНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИТЕ РАБОТИ ПО ЕТАПИ 4 И 5:

2.1. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЕТАП IV (ИЗГОТВЯНЕ НА ПРОЕКТ НА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН СЪГЛАСНО РАЗДЕЛ III ОТ НАРЕДБА № 10 ОТ 31.03.2014 Г. ЗА ОБХВАТА И СЪДЪРЖАНИЕТО НА ГЕНЕРАЛНИТЕ ПЛАНОВЕ НА ПРИСТАНИЩАТА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ)

2.2. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЕТАП V (ВЛИЗАНЕ В СИЛА НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН – ИЗВЪРШВАНЕ НА НЕОБХОДИМИТЕ ДЕЙСТВИЯ И НАБАВЯНЕ НА ИЗИСКУЕМИТЕ ДОКУМЕНТИ В ПРИЛОЖИМИТЕ ПРОЦЕДУРИ ПО ЗООС И ЗБР ДО ВЛИЗАНЕТО В СИЛА НА СТАНОВИЩЕТО ПО ЕО/РЕШЕНИЕТО ПО ОВОС, ПРОЦЕДУРИТЕ ПО ОДОБРЯВАНЕ И СЪГЛАСУВАНЕ НА ЗАДАНИЕТО ЗА ПРОЕКТИРАНЕ, КАКТО И В ПРОЦЕДУРИТЕ ПО СЪГЛАСУВАНЕ, ОДОБРЯВАНЕ И ВЛИЗАНЕ В СИЛА НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН)

3. ПРИЛАГАМЕ ЛИНЕЕН ГРАФИК ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОУЧВАТЕЛНИТЕ И НА ПРОЕКТНИТЕ РАБОТИ.

4. ПРЕДЛАГАМЕ ДА ИЗПЪЛНИМ ОБЩЕСТВЕНАТА ПОРЪЧКА В СРОКОВЕТЕ , КАКТО СЛЕДВА:

- За прединвестиционото проучване – **115** (сто и петнадесет) календарни дни от подписване на договора;
- За вариантите на предварителни концептуални решения на проект за генерален план за развитие – **85** (осемдесет и пет) календарни дни от приемане без забележки и указания от техническия съвет на прединвестиционното проучване и одобряване от възложителя на доклада за изпълнение на етап 1;
- за изготвяне на заданието за проектиране на генерален план – **42** (четиридесет и два) календарни дни от избор на най-ефективното и целесъобразно проектно решение и одобряване от възложителя на доклада за изпълнение на етап 2;
- За изготвяне на проект на генерален план, вкл. изготвяне на ЕО/ОВОС – **140** (сто и четиридесет) календарни дни от издаване на Заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията на

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

министъра на регионалното развитие и благоустройството за разрешаване изработването на генерален план и одобряване на заданието;

- За изготвяне на заявлението за разглеждане, приемане и одобряване на генералния план и изискващите се по чл. 25 от Наредба № 10 приложения – **28** (двадесет и осем) календарни дни от приемане без забележки и указания от техническия съвет на проекта на генерален план и одобряване от възложителя на доклада за изпълнение на етап 4 и влизане в сила на решението по ОВОС/доклада по ЕО.

5. Прилагаме график за изпълнение на поръчката.

6. Допълнителна информация

Приложения: съгласно текста.

07.06.2016
.....
(дата (дд/мм/гггг)

Георги Стефанов Арнаудов
(име и фамилия; длъжност)
Представляващ Консорциум
„МУГАПО – Роял ХасконингДХВ",

гр./с./ .София .....

.....
подпис на законния представител или
на надлежно упълномощено лице,
което подава офертата (и печат)

Въведение 7

Защо Консорциум „МУГАПО – Роял ХасконингДХВ"? 8

Въведение за фирмата Royal HaskoningDHV 8

Въведение за фирмата МУГАПО ООД 14

Опит и Реализирани Проекти - Консорциум МУГАПО - Роял ХасконингДХВ - 15

Референции - Препоръки 34

1 Описание на предложените работи по Етапи 1, 2 и 3: 35

1.1 Обхват - Съдържание, Подход и Методология към Дейностите по Етап 1, Етап 2 и Етап 3 35

1.1.1 Етап 1: Предивестиционно Проучване – Организация, Методология и Подход 44

1.1.2 Методи за оценка и анализ на резултатите от проучвателните работи 62

1.1.3 Значение и влияние на резултатите от проучвателните работи върху вариантни концептуални решения за развитие на пристанището 63

1.1.4 Етап 2: Варианти на Концептуални Решения на Проект на Генерален План 65

1.1.5 Етап 3: Задание за Проект на Генерален План на Пристанище Бургас 112

1.2 Ключови моменти, подход, проблеми и приоритети в пристанищния сектор в България. 116

1.3 Институции и Съгласувателни Дейности за Изпълнение на Етап 1, Етап 2 и Етап 3. 189

2 Предложение за изпълнение на Етап 4 и Етап 5 191

2.1 Обхват - Съдържание, Подход и методология към Дейностите по Етап 4 и Етап 5 191

2.1.1 Етап 4: Проект за Генерален План. 191

2.1.2 Етап 5: Съгласуване, Одобряване и влизане в сила на Генералния план 202

2.2 Институции и Съгласувателни дейности по Етап 4 и Етап 5 202

3 Организационна Структура и Експерти 213

3.1 Ключови Експерти – Екип 1: 216

3.2 Ключови експерти – Екип 2 – Еколози : 224

3.3 Допълнителни експерти (не-ключови) 225

3.4 Софтуер при изпълнение на проекта 227

3.5 Норми и Стандарти 229

4 Организация на Проекта: 231

4.1 Управление и Контрол на Проекта: 232

4.2 Комуникация 234

4.3 Материали, офиси / оборудване и инфраструктура 235

4.4 Мониторинг и Контрол 236

4.5 Критерии за качество и оценката на Възложителя (клиента) 237

5 План за управление на качеството на проекта 240

6 Времеви График за Изпълнение на Проекта 244

7 Допълнителна информация 246

7.1 Предпоставки (Риск) които могат да окажат влияние върху изпълнението на поръчката; 246

7.2 ИЗТОЧНИЦИ НА ДАННИ 261

7.3 ДОКЛАДИ 273
7.4 ОПИСАНИЕ НА НОРМАТИВНИТЕ АКТОВЕ И СТРАТЕГИЧЕСКИТЕ ДОКУМЕНТИ, СВЪРЗАНИ С ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОБЩЕСТВЕНАТА ПОРЪЧКА 275
ПРИЛОЖЕНИЯ: 288
1. Времеви График за Изпълнение на Поръчката 288

Въведение

Защо Консорциум „МУГАПО – Роял ХасконингДХВ“?

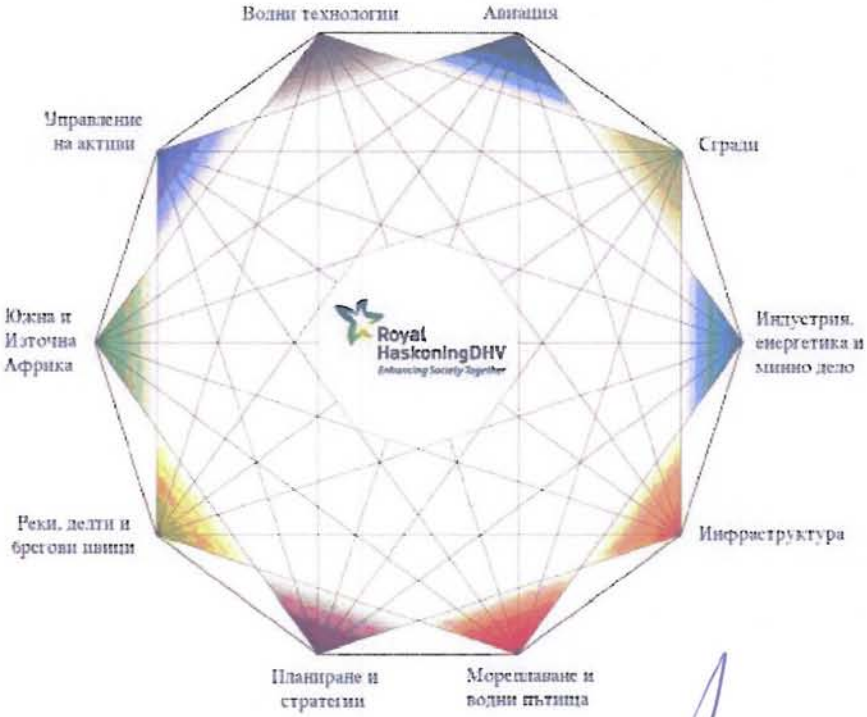
Въведение за фирмата Royal HaskoningDHV

Royal HaskoningDHV е водещ, независим, международен инженерингов консултант и проектант с дълбоки корени в Холандия, Обединеното Кралство Великобритания и Южна Африка.

Основната дейност на Фирма Royal HaskoningDHV е проектиране и консултантски услуги и разполага със следните отдели:

- Летища
- Сгради
- Индустриално Енергийно и Минно Строителство
- Инфраструктура
- Пристанищно строителство и Водни пътища
- Планиране и стратегия
- Речно, делти и брегово строителство
- Управление на Транспорта
- Водни Технологии

Ние имаме принос в реализирането на над 30 000 проекта из целия свят, удовлетворявайки изискванията на нашите държавни и частни клиенти.



Нашите експерти са хората, към който се обръщат за решаването на предизвикателства от световен мащаб, а те предоставят устойчиви и прагматични решения в транспортирането на минните суровини, опазване на храните и решаването на проблема с намаляването на водните ресурси, развитието на мегаполисите, устойчивата инфраструктура, енергийните ресурси и снабдяването.

Royal HaskoningDHV има годишен оборот в размер на € 500 000 000

Настоящото предложение се представя от централата на дружеството и негов законен представител - HaskoningDHV Nederland B.V., с чието име Royal HaskoningDHV реализира своята дейност по целия свят. Чрез него всички професионални ресурси, възможности и умения, както и опитът на Royal HaskoningDHV ще бъдат вложени в решаването на задачите по проекта.

Фирмата Royal HaskoningDHV е наградена с почетната титла 'Royal' от Кралицата на Холандия през 1981 г., за забележителните си постижения в морския инженеринг и строителство през последните 100 г. Тази титла се присъжда само на една фирма от сектор на икономиката в Холандия.

- **Световен опит**

Оценявано като част от семейството на 10-те водещи, независимо притежавани дружества, чиито активи не се предлагат на борсите и, които влизат в първите 50 по успех, седемте хиляди негови служители предоставят услуги от повече от 100 офиса в 35 страни.

Фигура 0-1: Офисите на Royal HaskoningDHV по света

Тези 7,000 служители добавят стойност към проектите на нашите клиенти предоставяйки своята професионална помощ в 35 страни от целия свят чрез напълно интегрираната ни мрежа от представителни офиси. Бидейки водачи в

устойчивото развитие и иновациите ние сме отдадени на непрекъснатото усъвършенстване, на интегритетът в бизнеса и на устойчивото развитие работейки съвместно с нашите клиенти, акционери и обществени групи за подобряване на условията на живот.

- **Нашите партньори**

Иновацията е процес, в който участват всички и по тази причина Royal HaskoningDHV работи в тясно сътрудничество с клиенти, партньори-проектанти, университети, правителствени агенции, неправителствени организации и много други общности за разработването и практическото въвеждане на новите начини на живот и работа в полза на общественото развитие днес и в бъдеще.

- **Членства**

Royal HaskoningDHV е член на признати инженерни и екологични организации в онези страни, в които дружеството разполага с постоянни представителства и офиси.

Всички консултанти на Royal HaskoningDHV, както и инженери, архитекти, плановици, еколози и други специалисти са членове на браншовите организации в страните, в които те работят.

Royal HaskoningDHV е член на следните професионални организации:

- Холандската Асоциация на Инженерите и Консултанти (NI ingenieurs)
- Асоциацията на Инженерите-Консултанти във Великобритания (ACE),
- Асоциацията на Международните Инженери и Консултанти (Federation Internationale Ingenieurs CONSEILS на (FIDIC).
- NEDECO – Холандски Инженери и Консултанти.

DNV GL BUSINESS ASSURANCE

MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATE

Koninklijke Haskoning DHV Groep B.V.
(Acting as Royal HaskoningDHV)

ISO 14001:2004

Consultancy, design, engineering and project management services in the fields of aviation, buildings, industry, energy & mining, infrastructure, maritime & waterways, planning & strategy, rivers, delta & coasts, and water technology.

- **Управление на Качество, Здравеопазване, Безопасност и Екология**

Всички продукти и услуги на Royal HaskoningDHV се предоставят съобразно изискванията на висшите международни стандарти. В план на качеството, здравеопазването, безопасността и опазването на околната среда, Royal HaskoningDHV отговаря на световно-признатите стандарти ISO 9001, ISO14001 и OHSAS 18001 и е сертифициран NFV.

- **Система за управление на качеството**

Royal HaskoningDHV отговаря на изискванията на стандарта ISO 9001:2008, който се прилага в цялото дружество. Показаната илюстрация представя копие на сертификата Det Norske Veritas. Основният сертификат е с № 142105-2013-AQ-NLD-Rv.6.

DNV GL BUSINESS ASSURANCE
MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATE

Koninklijke Haskoning DHV Groep B.V.
(Acting as Royal HaskoningDHV)

ISO 9001:2008

Consultancy, design, engineering and project management services in the fields of aviation, buildings, industry, energy & mining, infrastructure, maritime & waterways, planning & strategy, rivers, delta & coasts, and water technology.

- **Опазване на околната страна**

Royal HaskoningDHV прилага изискванията на стандарта ISO 14001:2004 за да може да идентифицира, поддържа и предвиди всички законови и други изисквания, касаещи опазването на околната среда за да бъдем сигурни, че тяхното изпълнение ще бъде периодично оценявано и, че дружеството изпълнява своите задължения. през юли 2008 година. Основният сертификат по ISO 14001:2004 е с № 142106-2013-AE-NLD-Rv.7.

- **Управление на здравната защита и безопасността**

Royal HaskoningDHV успя да разработи и въведе една пълна и всеобхватна система за охрана на труда, безопасност и сигурност. На 17 септември 2009 година Royal HaskoningDHV получи сертификата OHSAS 18001-2007, а основният сертификат е с № 184819-2015-AHSO-NLD-RvA-Rev.2.

DNV GL BUSINESS ASSURANCE
MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATE

Koninklijke Haskoning DHV Groep B.V.
(Acting as Royal HaskoningDHV)

OHSAS 18001:2007

Consultancy, design, engineering and project management services in the fields of aviation, buildings, industry, energy & mining, infrastructure, maritime & waterways, planning & strategy, rivers, delta & coasts, and water technology.

- **Световен Лидер**

  - **Пристанища и Водни пътища**

Репутацията ни на отличници в сферата на мултидисциплинарното инженерство и дейност в разработването на проекти за пристанища и водните пътища е добила световна известност. В тясно сътрудничество с нашите клиенти ние планираме, проектираме и изграждаме безопасни, устойчиви и екологично безвредни обекти по целия свят.

Royal HaskoningDHV е световен водач в разработването на морски пристанищни и транспортни инфраструктурни обекти с прилагането на прецизно планиране, на богатия ни опит в проектирането и реализацията, включително влагане на върхови умения в областта на договарянето, законодателните аспекти, оценката на рисковете, надзора и финансирането.
Опитът на дружеството покрива много сфери на инфраструктурното развитие – по вода, на брега и на сушата. Мултидисциплинарният характер на нашата организация ни позволява да предоставяме пълни е всеобхватни услуги на нашите клиенти, покривайки всички етапи - от проектирането до изграждането на обектите гарантирайки, по този начин успешната реализация на всеки един проект.

- **Умения и опит**

Royal HaskoningDHV оказва помощ на своите клиенти през всички фази на реализирането на техните проекти: от маркетингови прогнози и предвижданията за трафика, през оценката на рентабилността и получаването на първите разрешителни през проектирането и изпълнението до поддръжката и бизнес услугите. С повече от 130 годишен мореплавателен опит зад гърба си, ние добре разбираме състоянието, основните проблеми и предизвикателства пред пристанищата и мореплавателните компании.

Основният принцип в нашата е работа е да станем собственици на проблемите, срещу които са изправени нашите клиенти. Royal HaskoningDHV има несравним опит в областта на пристанищните технологии, планирането и

инфраструктурното проектиране. Възможностите ни в тази сфера са доказани от множеството, успешно реализирани проекти по целия свят.

Royal HaskoningDHV натрупа огромен опит във всички сфери на пристанищното планиране, операциите и морското инженерство:

- Технико-икономическа оценка на рентабилността
- Проектиране
- Основно планиране
- Маркетингови проучвания
- Анализ на транспорта
- Управление на проектирането
- Участие в търгове
- Строителен надзор
- Операции
- Анализ на рисковете
- Моделиране и симулиране
- Оценка на влиянието върху околната среда
- Устойчивост
- Здравеопазване и безопасност
- Техническа подкрепа и обучение
- Приватизация

Опитът и експертните възможности на Royal HaskoningDHV са прилагани в изграждането на терминали за товар на течни и сухи товари на едро, терминали за контейнери и Ro-Ro, сухи портове, сухоземни контейнерни депа, свободни зони и индустриални предприятия в пристанищата, корабостроителници, докове, морски и други бази за доставки, риболовни пристанища и пътнически терминали.

В процеса на реализирането на тези проекти натрупахме огромен опит в подбора на обектите, подготовката, оценяване на рентабилността, оценяване на качеството, реализацията, пускането в експлоатация и редица други операции, както и проучвания за цялостното планиране, подробното проектиране и строителния надзор.

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

Въведение за фирмата МУГАПО ООД

Фирма "МУГАПО" ООД е основана през 1991г. след промените в България, с основни дейности проучване, проектиране и строителство. Сътрудниците на фирмата са специалисти с огромен опит, работили в бившето държавно предприятие "Транспроект", което единствено се е занимавало с проучване и проектиране в областта на транспорта. Специалистите са участвали в проектирането на почти всички големи пристанищни обекти по река и море. Участвали са в проектирането на големи пристанищни комплекси като "Пристанище Варна-Запад", "Фериботен комплекс Варна-Иличовск", "Пристанище Бургас-Запад", Русе, Лом, Силистра и др.

Извършвали са проучвания, проектиране, авторски надзор и са взимали участие в различни етапи от въвеждане в експлоатация на множество проекти в страната и чужбина. Проектирано е модернизация на пристанищата в Куба, проект за пристанище на Атлантическия бряг в Никарагуа, проекти в Мозамбик, Русия и др.

На базата на дългогодишния опит, който имат специалистите от фирмата, "МУГАПО" извършва висококачествени услуги, които да задоволят нарастващите изисквания на потребителите.

Опитът и знанията, които имат специалистите от "МУГАПО" дават възможност те да бъдат приложени в проектирането и изграждането на различни пристанищни обекти, комплекси, терминали, транспортни инфраструктурни обекти и др.

Опит и Реализирани Проекти - Консорциум МУГАПО - Роял ХасконингДХВ -

HaskoningDHV Nederland B.V разполага със специалисти на световно ниво в сферата на пристанищното строителство и управление и разполага със значителен опит на пазарите в черноморския регион във всички сектори на морския транспорт. Предлагаме преглед на по-големите проекти, реализирани от нас в района на Черно море, заедно с примери за работата, извършена от нашите специалисти в сферата на инженерното строителство и проектирането на пристанища от други райони по света.

Таблица 0-1: Реализирани Проекти на Роял ХасконингДХВ

Име на проекта	**Пристанище Поти – Генерален План Идеен проект, Технически проект и Работен проект на нов контейнерен терминал, терминали за зърно, генерални товари и течни товари**
Страна	Грузия
Клиент	Пристанищна корпорация Поти - част от АРМТ
Година	2011 – 2014
Цена на проекта	1 500 000 Евро
Кратко описание	Поти е основно пристанище на Грузия, разположено на източния бряг на Черно море. То е важна връзка в транспортния коридор Европа - Кавказ – Азия, по който върви транспорта от Европа през Черно море, Кавказ и през Каспийско море към Централна Азия. Корпорацията "Пристанище поти" (АРМТ) нае Royal Haskoning DHV да проучи възможностите за неговото разширяване. Предвидено бе, новото пристанище да поеме увеличаваща се контейнерна търговия, да получи нов ЖП достъп до кея и нов терминал за насипни товари. Работата по това пристанище от 2011 г насам включва следното: • Нов Генерален План на пристанището • Проектиране на реконструкцията на кей 15 • Проектиране на нова кейова стена 12/ • Генерален План на новия сухоземен терминал за контейнери (ICT) • Генерален план на новия терминал за контейнери • Проектиране на ICT конструкциите

Име на проекта	**Генерален План за Пристанища Хаифа и Ашдот, Израел**
Страна	Израел
Клиент	IPC – Дружество "Израелски пристанища"
Година	2014
Цена на проекта	>200 000 Евро
Кратко описание	Извършено бе проучване на бъдещото развитие на израелските пристанища за 50 годишен период. Предвижда се, капацитетът им да бъде удвоен през следващите 20 години, а като се имат предвид сериозните ограничения в план на налично пространство за такова разширение и ползването на огромни участъци от крайбрежието за други цели /военното министерство и др./, предстоящата работа се оценява като изключително трудна. Обхватът на предстоящите задачи включва: • Планиране на пристанищата на общонационално ниво • Подготовка на концепция за разширяване на пристанищата в Хайфа и Ашдод • Мулти-критериен анализ • Проучване на трафика и екологичните проблеми

Име на проекта	**Пристанище Badagry**
Страна	**Нигерия**
Клиент	APMT Terminals
Година	2014 -2015
Цена на проекта	2 350 000 Евро
Кратко описание:	Генерален План и Идейни проекти за терминали за контейнери, нефт & газ услуги, течні товари, генерални товари, и Ро-Ро трафик. Проекта включва планиране и проектиране на всички сгради и съоръжения, инфраструктура и ХТС, включително и около 3 000м кейови стени за едни от най-големите кораби (18 000 TEU)

Име на проекта	**Пристанище „Порто Централ"**
Страна	Бразилия:
Клиент	„Порто Централ"
Година	2014 - 2015
Цена на проекта	1 675 000 Евро
Кратко описание	Проекта включва ново пристанище и индустриална зона за насипни, течни и генерални товари и контейнери. Услугата Генерален План, Идеен проект, стойностни сметки и др.

Име на проекта	**Пристанище Акаба за Генерални Товари**
Страна	**Йордания:**
Клиент	Aqaba Development Corporation (ADC)
Година	2013-2014
Цена на проекта	700 000 USD
Кратко описание	Предварителни проучвания, Генерален План, Идеен Проект по ХТС, Технология, част Конструктивна, всички инженерни съоръжения и тръжна документация за нов терминал за генерални товари.

Име на проекта	**Акаба, LNG и FSRU Терминал**
Страна	Йордания:
Клиент	Aqaba Development Corporation (ADC)
Година	2014-2015
Цена на проекта	1 080 000 USD
Кратко описание	Предварителни проучвания, Генерален План, Идеен Проект по ХТС, Технология, част Конструктивна, всички инженерни съоръжения, ОВОС и тръжна документацияю

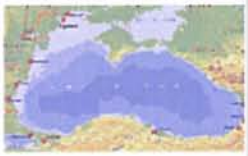
Име на проекта	**Проектиране на Интермдален Терминал Варна**
Страна	България
Клиент	ДП ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА
Година	2015 - продължава
Цена на проекта	
Кратко описание:	Този проект включва прединвестиционно проучване, идеен проект, генерален план, и технически проект на нов интермодален терминал във Варна с контейнерен терминал с две корабни места, зърнен терминал с две корабни места и терминал за генерални товари с едно корабно място. Друга задача на проекта е разработването на идеен проект за преобразуването на Терминал Варна Изток от товарен терминал в зона за обществен достъп с пътнически терминал, яхтено пристанище и зона за забавления, спор, туризъм и т.н.

Име на проекта	**ТЕЦ Езерово Варна Пред-Проектно Проучване**
Страна	България
Клиент	ЧЕЗ – ТЕЦ Варна
Година	2015 – 2015
Цена на проекта	•
Кратко описание:	Разработване на предварителен генерален план на терминали за контейнери, зърно и генерални товари. Проучването включваше маркетингов анализ на товарите, анализ на инвестициите, оперативните разходи и потенциала за приходи с цел оценка на икономическата ефективност при развитие на пристанището.

Име на проекта	**Проект за брегова линия и яхтено пристанище в Уолфиш Бей**
Страна	Намибия
Клиент	Нампорт
Година	2014 - 2015
Цена на проекта	•
Кратко описание:	Генералния план за изграждане на брегова линия за туризъм и забавления и яхтено пристанище в Уолфиш Бей. Техническа, финансова, екологична и социално икономическата оценка на проекта.

Име на проекта	**Цялостен проект за контрол на наводненията и брегова защита на залива Манила,**
Страна	**Филипините**
Клиент	Манила
Година	2014 - 2016
Цена на проекта	•
Кратко описание:	Генерален план и проект засъздаване на цялостна схема за контрол на наводненията и градската брегова линия за ключова зона от проекта (10 км2), Определяне на възможности и изготвяне на план за земеползване за пристанищно застрояване и изграждане на визионерска регионална брегова защита и план за брегова линия.

Име на проекта	**Яхтено пристанище и крайбрежна зона Batavia**
Страна	Холандия
Клиент	Q - Hospitality
Година	2010 -2011
Цена на проекта	•
Кратко описание:	Генерален план, проектиране и управление на проекта по време на строителство на йхтено пристанище и крайбрежна зона за обществен достъп с атракции за туристи, пешеходна зона, ресторанти, парк и т.н.

Име на проекта	**TRACECA – Проучване на морските транспортни връзки**
Страна	Черно море
Клиент	ЕС
Година	2009-2010
Цена на проекта	
Кратко описание 	Целта на проекта е разработването на база за подобряване на морските връзки в района на Черно море. Необходими са по-надеждни, сигурни, безопасни, конкурентни и ефективни корабни и пристанищни услуги за подобряване на морските връзки, най-вече в план на фериботните услуги, Ro-Ro и контейнерния транспорт.

Име на проекта	**Преглед на пристанищната база на Руската федерация**
Страна	Руска федерация
Клиент	EBRD
Година	2009-2010
Цена на проекта	400 000 Euro
Кратко описание	Проучване и придобиване на необходимата информация за текущото състояние и перспективите за развитие на пристанищния сектор в Русия и препоръките на EBRD относно инвестиционната стратегия в този сектор. Работата включва: • Регулаторна и законова база на пристанищния сектор • Преглед и анализ на инфраструктурата и операциите в басейна север-запад, източния и южния басейн с 35 пристанища • Прогнози за товарооборота в пристанищния сектор • Преглед на конкурентоспособността на руските пристанища • Преглед и оценка на правителствената политика за този сектор • Екологична политика и изискванията към пристанищата • Критичен преглед и оценка на направените препоръки

Име на проекта	**Проучване и Проектиране на терминала за зърно "Южни"**
Страна	Украйна
Клиент	Обединен зърнен терминал
Година	2013 - 2014
Цена на проекта	
Кратко описание	ROYAL HASKONINGDHV предостави пазарно проучване и оценка на регионалното търсене на зърнени продукти и конкуренцията между отделните украински пристанища. Бе оценено световното търсене на зърно и участието на Украйна в план на евентуалния растеж на производството му. Бяха включени силните и слаби страни на Южни с анализ на съществуващите и бъдещи размери на морските съдове и способността на пристанищата да ги обработват. Бе представен и подробен ценови анализ на движението на количествата зърно в региона. След като разработи генерален план Royal Haskoning DHV получи поръчка да разработи идейния проект и работен проект на пристанищните операции и съоръжения терминала. Предвиденият товарооборот е 5 милиона тона зърно в година.

Име на проекта	**Пристанище Карасу – пазарен и технически доклад "Одит"**
Страна	Турция
Клиент	Ictas Group
Година	2013
Цена на проекта	-
Кратко описание	След като групата Ictas спечели търга BOT за пристанище Карасу /Турция/, Royal Haskoning DHV бе назначено за помогне при проектирането на пристанището и да изготви доклад "Одит" за потенциалните наематели. Фирмата бе включено и в работата по разработването на бизнес плана за новото пристанище.

Име на проекта	**Реконструкция на кей и складове на Новорослекспорт АД**
Страна	Русия
Клиент	LLC Morstroy Technology
Година	2012 – 2014
Цена на проекта	-
Кратко описание	Новорослекспорт АД (NLE) планира реконструкцията на кейовите места 28А, 28, 29 и 30 и складовите помещения с цел разширяване на контейнерния терминал до оборотен капацитет от 700 000 TEU. Работата по планирането на тази задача включва: • Определяне на необходимите инфраструктурни съоръжения и оборудването на обработка на контейнери за отделните кейови места, включително складова база и оборудване, портали, релси и др. • Достъп до и ефекта от корабите акостирали на близките дървени кейове върху акостирането на големите контейнеровози. • Изчисляване на нужното електрозахранване и оперативен персонал. Подготовката на генерален план по технологични схеми и съответната документация включва: • Подготовка на обяснителен, технологичен текст, диаграма на трафика, разположение на контейнерния терминал, изображения на напречните разрези на терминала. Подготовка на разделите в генералния план съдържащи общите планове, нивата и дренажните съоръжения, изкопни работи, павиране, различните снабдителни системи /осветление, електроенергия, вода, пожарозащита и др./, организация на движението и свързаните, с тях, обяснителни записки.

Име на проекта	**Преглед на черноморските зърнени терминали**
Страна	Конфиденциално
Клиент	Конфиденциално
Година	2012

Цена на проекта	-
Кратко описание	Обхват на извършената работа: • Инженерна оценка на предварителния план и проектните параметри, както и оценка на капиталните и оперативни разходи. Целта е да се гарантира, че съоръженията и оборудването ще са достатъчни да поемат товарния оборот и, че не съществуват сериозни пречки пред техническата реализация на проекта. • Преглед на финансовата рентабилност, включително прогнози за очакваните приходи, CAPEX и OPEX. Бе подготвен и финансов модел за анализ на финансовата рентабилност на проекта на база паричните потоци преди финансирането и данъчното облагане.

Име на проекта	**Проект за разширяване на Леспорт**
Страна	България
Клиент	"Пристанище Леспорт" АД
Година	2010 – 2012
Цена на проекта	2 240 000 €
Кратко описание 	След като разработи генерален план за разширението на Леспорт, Royal Haskoning DHV получи поръчка да разработи идейния проект и работен проект на пристанищните операции и съоръженията на новите терминали за насипни, генерални и течни товари. Задачата на Royal Haskoning DHV се състои в преразглеждане на генералния план, разработването на оперативните схеми на пристанището /складова база, силози, открити складове и оборудването за пренос на товари/, проектирането на кейовите стени, пирсове и вълноломите. Терминалът за течни товари включва резервоарен парк и два пирса за растителни масла, биодизел, нефт и нефтени продукти. В допълнение бяха включени и следните задачи: работа по терминала за течни товари подавани по естакада, товарни платформи, съоръжения за

	акостиране. Към задачите на фирмата бе включен и въпроса за акостирането и маневрирането на съдовете в пристанище Леспорт. Обхватът на поетите задачи включва: • Генерален план на пристанищното • Проектиране на пристанищните операции терминалите за течни, насипни и генерални товари • Проучване на акостирането и маневрирането • Изкопни работи и планиране на насипи • Идеен проект и подробен проект на съоръженията на терминалите

Име на проекта	**Национален Генерален план на пристанищата в Гана**
Страна	Гана
Клиент	GHANA PORTS & HARBOURS AUTHORITY
Година	2013 -2013
Цена на проекта	~ 500 000 Euro
Кратко описание	Необходимите пристанищни съоръжения в Гана до 2035 година бяха определени на база на икономическото, демографско и индустриално развитие на страната. Планът показва, че разширяването на съществуващите пристанища е по-добрият вариант в сравнение с изграждането на трето пристанище. Препоръчано бе изграждането на отделна офшорна база за снабдяване на нефтената индустрия. Разширяването на наличните пристанища се оказа икономически по-изгодно и реализуемо.

Име на проекта	**Национален план за пристанищата на Танзания**
Страна	Танзания
Клиент	Пристанищни власти на Танзания (TPA)
Година	2009 - 2010
Цена на проекта	1 200 000 Euro
Кратко описание	За реализирането на този проект бе избрана фирмата Royal Haskoning DHV. Членовете на екипа извършиха задълбочен анализ на съществуващата инфраструктура и на всички пристанища,

	контролирани от ТРА. Прогнозата за товарните обороти послужи за изходно начало за бъдещото планиране на пристанищата и тяхното развитие. Главният план дава насоките за бъдещото развитие на националната пристанищна инфраструктура в тази страна.

Име на проекта	**Оптимизация на пристанищни площи в Амстердам**
Страна	Холандия
Клиент	Провинция Ноорд-Холанд
Година	2011 - 2012
Кратко описание	Royal HaskoningDHV бе назначена да реализира едно сложно проучване, в което бяха включени усилията на експерти от най-различни области - като пространственото проектиране, екологията и пристанищната логистика - за да могат да изготвят една прогноза на максималните търговски обеми, които могат да бъдат поети върху наличната пристанищна територия. Резултатите от това проучване послужиха като начало на едно друго проучване на новия морски комплекс от шлюзове на входа на канала в Северно море. Предоставени услуги: • Управление на процесите • Управление на проектите • Пространствен и физически анализ и препоръки • Пристанищна логистика • Екологичен анализ и препоръки /чистота въздуха, шум, безопасност/ • Финансови съвети • GIS – география • Информационни системи

Име на проекта	**Проучване на фериботния пазар на Нюхейвън**
Страна	Турция
Клиент	Lending Bank
Година	2011 - 2011
Цена на проекта	-
Кратко описание	Grant Thornton са съветница на Conseil Général de

	Seine-Maritime, където възнамеряват да развият дейността на пристанището Нюхейвън, което е тяхна собственост. Основната функция на това пристанище е фериботната връзка с Диеп. Royal Haskoning DHV трябва да извърши пазарно проучване и конкуренцията на Нюхейвън и да разработи прогнози за бъдещата му дейност с и без съответните инвестиции. Прочуването включва: • Разрастване на фериботния пазар и основните двигатели на този процес; • Конкурентното положение на Нюхейвън; • Прогнози за товарооборота.

Име на проекта	**Разрастване на пристанището Новоросийск**
Страна	Руска федерация
Клиент	Частен инвеститор
Година	2012 – 2015
Цена на проекта	-
Кратко описание 	Royal Haskoning DHV бе нает от клиента да подготви подробен план и проучване на възможностите за изграждането на нов пристанищен комплекс в Новоросийск, на около 10 км., източно от Таман. Проучването бе насочено към превоза на контейнери, зърно, Ro-Ro и т.н. • Проучване на пазарите • Идеен проект/основно планиране • CAPEX/OPEX • Финансов анализ

Име на проекта	**Одит на Терминал за зърно**
Страна	Руска федерация, Таман, Черно море
Клиент	Glencore
Година	2011
Цена на проекта	-
Кратко описание	Технически "дю дилиждънс" на терминала за зърно на Черно море и предоставяне на информация на клиента за взимането на решение относно размера на инвестициите в терминала. Работата включва: • Технически "Одит" на съществуващия кей и конструкцията му, включително оборудването за

	обработка на зърното (конвейери и корабни товарачи) • Оценка на изискванията към навигацията и кейовете в план на зърновозите Panamax и разходите по изкопните работи, вълноломите и усилването на кея за поемането и обработката на тези кораби • Оценка на престоя на корабите в терминала заради лоши климатични условия • Оценка на статута на техническите разрешителни и лицензи и свързаното оборудване за обработка на товарите на кея

Име на проекта	**Пристанище Самсун – Трафик/технически банкови съветници**
Страна	Турция
Клиент	Lending Bank
Година	2010 - 2013
Цена на проекта	-
Кратко описание	След завършване на приватизацията на пристанище Самсун /Турция/ Лендинг Банк назначи Royal Haskoning DHV като трафик/ технически съветник. В работата е включено изготвянето на редовни доклади от страна на Royal Haskoning DHV за дейността на пристанището и начините за нейното подобряване. Royal Haskoning DHV бяха наети за тази работа в периода 2010-2013 година.

Име на проекта	**Пристанище Самсун – пазарно и техническо проучване "дю дилиджънс"**
Страна	Турция
Клиент	Ceynak Group
Година	2009 - 2010
Цена на проекта	-
Кратко описание	Пристанище Самсун /Турция/ бе приватизирано през 2010 година. Royal Haskoning DHV бе назначено да помогне на новите собственици – групата Чейнак – в планирането на търга за пристанището

	оптимизирането на неговата дейност. Royal Haskoning DHV разработи бизнес плана за пристанището за осигуряване на финансиране в размер на $125 милиона.

Име на проекта	**Пазарно проучване на дълбоководното пристанище Анаклия в план на контейнерните превози**
Страна	Русия, Черно море
Клиент	Ernst and Young
Година	2010
Кратко описание	Ernst and Young потърсиха ROYAL HASKONING DHV за подготовката на пазарно проучване на потенциалните възможности на дълбоководното пристанище Анаклия в план на контейнерните превози. В него бяха проучени услугите, предоставяни от корабните линии в момента и бяха представен прогнози за вероятните местни, транзитни и трансферни обеми сравнени със сегашните възможности в региона на Черно море. Бе разработен и SWOT-анализ на главните пристанища в региона, обработващи контейнеровозите.

Име на проекта	**Терминал за насипни товари в пристанище Таман**
Страна	Руска Федерация
Клиент	Oteko Group
Година	2010 - работата продължава
Цена на проекта	> 2 000 000 €
Кратко описание	Групата Oteko разработва нов терминал за насипни товари с капацитет 30 милиона тона годишно за износ на въглища, желязна руда и сяра, разположен на брега на Черно море. Haskoning DHV предоставя следните услуги в поза на главния проектант: • Преглед на търговията и прогнози за развитието на пристанище Таман • Преглед и осъвременяване на идейния проект • Подготовка на проектната документация за морския терминал, технологията за обработка на насипни

	товари и съхранението им • Тръжни спецификации за доставка на оборудване за обработка на насипните товари • Помощ за клиента в план на одобренията и експертните оценки • Подготовка на работната документация

Име на проекта	**Разширяване на контейнерния терминал на пристанище Констанца**
Страна	Румъния
Клиент	DP World
Година	2009
Цена на проекта	-
Кратко описание	DP World нае ROYAL HASKONING DHV за разработването и представянето на проучване за бъдещото развитие и структура на товарооборота в сферата на контейнерните превози на румънския пазар. Бидейки основната стивидорска компания в Констанца, (CSCT) DPW търси начини да участва в разширяващият се румънски пазар и да защити своите позиции пред другите потенциални играчи.

Име на проекта	**Новото пристанище на Баку – проектиране и търгове**
Страна	Азербайджан
Клиент	Министерството на транспорта на Азербайджан
Година	2009 – 2011
Цена на проекта	10 349 000 $...
Кратко описание 	Съществуващото пристаните на Баку се намира в центъра на столицата - северозападната част на залива. Като част от множество програми за осъвременяване на съоръженията, залива на Баку бива трансформиран чрез премахването на съществуващата инфраструктура и изграждането на нови морски транспортни решения. Като част от инженерното решение, съществуващото пристанище ще бъде разрушено, а новото ще бъде изградено на необработена земя, разположена на 65 километра южно от Баку. Новото пристанище /официалното му име е "Нов международен пристанищен търговски

	комплекс на Баку",/ ще предоставя услуги във фериботната сфера, генералните товари, обработването на контейнери и работа с RoRo превози. През пролетта на 2009 година, Министерството на транспорта на Азербайджан и Royal Haskoning DHV (Haskoning DHV Nederland B.V.) сключиха договор за предоставяне на "Услуги в сферата на строителството на нов международен пристанищен търговски комплекс на Баку". Royal Haskoning DHV пое задачата да изготви главен план и тръжни документи за новото пристанище на Баку, включително изкопните работи, вълноломите и възстановяването на земните площи плюс съответните проучвания.

Име на проекта	**Контейнерен терминал на Порт Сайд – Фаза II**
Страна	Египет
Клиент	Suez Canal Container Terminal S.A.E.
Година	2000 - 2012
Цена на проекта	17 000 000 Euro
Кратко описание	Главният план за терминалите на Суецкия канал (SCCT) предвижда разработването на комлекс в неговия северен край, като се ползва стратегическото му разположение спрямо ключовите корабни линии, които отдавна преминават тук. Това трябва да се постигне чрез доставката на най-модерното оборудване и оперативни процедури. Работата по фаза I вече приключи и в момента се планира разширяването на терминала, който към 2009 година трябва да удвои размерите си. SCCT назначи Royal Haskoning DHV за консултанти и ръководители на този проект. Когато работата приключи през 2011 година, терминалите ще имат капацитет 5.1 милиона TEU и ще заемат първо място в Средиземно море. През август 2008 бе обявено и началото на фаза II, в рамките на която трябва да се изгради кей с дължина 1200 метра. Тръжната документация бе подготвена от Royal Haskoning DHV,а фирмата участва в процеса до воденето на конкретните преговори с победителя. В

	момента, Royal Haskoning DHV, заедно се местния консултант Pacer, провежда надзора над работата по реализирането на този проект, което бе даден на СНЕС на цена 219 милиона щатски долара. През 2009 година ще бъде подписан и договор за изграждане на съответните терминали и сгради към Фаза II и тук, отново, фирмата Royal Haskoning DHV бе назначено да разработи подробните проекти и да осъществява контрола върху работата. След приключването и на работата по Фаза II, разширението на терминала ще възлезе на стойност над USD 700 милиона.

Име на проекта	**Докове за плавателните съдове в Русе**
Страна	България
Година	2001 - 2005
Кратко описание	Европейската комисия и българското правителство оцениха необходимостта от модерно съоръжение на реката Дунав – зимни докове за плавателните съдове с капацитет 39 съда. Най-голямото българско речно пристанище, Русе, бе избрано като най-удачно за изграждане на съоръжението, а средствата за него бяха осигурени по програмата на PHARE за българо-румънското трансгранично сътрудничество, която цели подобряване на състоянието на района и на живущите в него. Royal Haskoning DHV и GUS ООД – България бяха натоварени с надзора по изграждането на това съоръжение. В основата си, работата включваше подготовка на конструкция с дължина 650 метра и нови стени, постройки за пристанищното оборудване, осветления и павиране на кея. Бе построена и сграда за електрическото оборудване. За подобряване на движението на водата през пристанището бе изграден и специален канал от железобетон.

Име на проекта	**Генерален План на пристанище Варна**
Страна	България
Клиент	EBRD
Година	1996 - 1998
Кратко описание	С преминаването на България от плановото стопанство към пазарната икономика начинът, по който пристанищата по река Дунав и на Черно море функционират, трябваше да претърпи основни изменения. Традиционните търговски партньори вече не са същите и товарооборотът с тях претърпя драстично намаление във време, когато увеличената търговия с индустриализирани западни страни създаде нови възможности, които, обаче, налагат нуждата от обработване на унифицирани товари, най-вече контейнери, по един бърз и ефективен начин. Под ръководството на Royal Haskoning DHV група, в чиито състав влязоха Делойт & Туш /консултанти по управлението/, /специалисти по управлението на пристанища/ и Шепърд Робсън /международни плановици/, разработи главен план и проучване на възможностите за рехабилитация на наличната инфраструктура в пристанище Варна. Проучването разгледа въпросите на стратегическото планиране на пристанището, което поема обработката на генерални товари, контейнери и насипни товари. В работата бе включено прогнозирането, анализ на рентабилността на някой специфични подобрения, икономически анализ и въпросите на финансирането. В допълнение, анализът разгледа и пристанищните операции и системите за управление, както и възможностите за приватизация. Бе направена оценка и на различните екологични съображения. Препоръките, които бяха дадени, включват инсталирането на ново оборудване за обработка на контейнери, терминал за насипни зърнени продукти, приватизиране на зърнения и насипен терминал, прочистване на каналите за достъп, назначаване на управленски работен персонал и план за брегово зониране с адекватна политика за управление на наличните площи.

В допълнение към описаните, по-горе, проекти Роял ХасконингДХВ е участвал в разработването на генерални планове и проекти на пристанища и морски съоръжения по цял свят. Някой от емблематичните проекти са: разширяването на Панамския канал, изкуствените палми и острови в Дубай и много от най големите пристанища в света като Ротердам, Амстердам, Сингапур, Малайзия и др. Ние имаме рамков догори за проектиране на пристанища с големите оператора като APMT Termials и DP World.

Този наш опит ще помогнат изключително много при разработването на Проект за Генерален План на Пристанище Бургас.

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

Референции - Препоръки

По-горе представихме списък на някой от нашите проекти и клиенти. Тук предлагаме цитати от оценките, дадени за нашата работа в черноморския регион.

Цитат: Оценка на пристанищните рискове

"Много сме доволни от извършената работа. Тя бе свършена бързо, от добри експерти, а крайният резултат се изрази в един ясен и пълен доклад. Между Royal HaskoningDHV и нашите инженери бе установено отлично сътрудничество".

Пол ванВеерт, началник "Строително Инженерство", APM Терминали.

Цитат: DP World

"Промените в проекта бяха съвсем ограничени. Той бе реализиран благодарение на отличната комуникация между консултантите, изпълнителите и клиента. Подходът им бе партньорски. Всички участници в този проект трябва се гордеят с работата си".

Г-н Ян Уйлкок ръководител на проект, DP World

Следните личности са добре известни в сферата на най-големите международни пристанища и морския транспорт. Те познават добре работата на Royal HaskoningDHV, услугите които предлагаме и могат да дадат препоръки за нас.

Remco Stenvert Director – Strategic Development, ECT BV Rotterdam. The Netherlands Tel: +31 651 432231 Remco.Stenvert@ect.nl	David Tozer Head of Container Ships, Lloyds Register of Shipping, London, UK Tel: +44 20 7423 1562/David.Tozer@lr.org
Ian Malcolm Director of Business Development DP World, London, UK Tel: +44 20 7901 4160 ian.malcolm@dpworld.com	Chris Coeck Head of Strategic Development Port of Antwerp, Belgium Tel: + 31 3 205 20 11 Chris.Coeck@haven.antwerpen.be
Jean-Jacques Moyson Chief Commercial Officer/DCT Gdansk Gdansk, Poland Tel: +48 58 737 77 31 jjmoyson@dctgdansk.com	Katherine Downs World Bank/IFC Washington DC, USA Tel: +1 202 458 7395 KDowns@ifc.org

При поискване можем да представим и допълнителна справочна информация.

1 Описание на предложените работи по Етапи 1, 2 и 3:

В този раздел представяме нашето Предложение за изпълнение на Етап 1, Етап 2 и Етап 3, нашите виждания за методиката за изпълнение на дейностите и ключовите моменти в отделните етапи, както и нашия организационен подход към постигане на очакваните резултати. Ще представим подробна разбивка на дейностите, които възнамеряване да извършим.

1.1 Обхват - Съдържание, Подход и Методология към Дейностите по Етап 1, Етап 2 и Етап 3

- **Обхват на Проекта по Етап 1, Етап 2 и Етап 3**

Представената фигура показва общ поглед върху пристанище Бургас и различните терминали.

Фигура 1-1: Терминали част от Пристанище Бургас

Пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас, включва:

1 Пристанищен терминал „Бургас Изток 1". Терминалът се оперира от държавен пристанищен оператор „Пристанище Бургас" ЕАД. Този терминал се използва за обработка предимно на генерални товари –

метали, дървесина, хартия, храни, скрап, машини и др. В отделни случаи на терминала се обработват и насипни товари – въглища, захар, амониев нитрат и малки партиди концентрати.

2 Пристанищен терминал „Бургас Изток 2“ е предназначен за обработка на всички видове товари. Терминалът е отдаден на концесия през 2011г. на „БМФ Порт Бургас” АД ;
3 Пристанищен терминал Бургас Запад. Терминалът е отдаден на концесия заедно със сухо пристанище - складова база „Лозово” на „БМФ Порт Бургас” АД. В терминал „Бургас Запад“ се обработват метали, зърно, скрап, насипни товари и други. На терминала действат контейнерен и Ро–Ро терминали, както и най-големият хладилен склад в България.
4 Пристанищен терминал „Росенец” е предназначен за обработка на нефт, нефтопродукти и други наливни опасни товари. „Лукойл Нефтохим“ АД е концесионер на терминала за срок от 35 години
5 Пристанищен терминал „Несебър“ - специализиран пътнически терминал, отдаден на концесия на „Водмар” АД за срок от 35 години.

В съответствие със заданието целта на генералният план на терминал Бургас Изток 1 ще се предвижда „отваряне” на трите пространства - морска гара, ЖП гара и автогара в „Зона за обществен достъп" с цел постигане на оптимална интеграция на трите вида транспорт.

Обхвата и съдържанието на проекта по отношение на терминалите, предоставени на концесия ще е в съответствие с изискванията за разработване на генерален план в с чл. 13, ал. 2, изр. 1 от Наредба № 10 от 31.03.2014 г.

- **Етапи за реализиране на проекта**

Проектът ще бъде разделен на 5 отделни етапа с един под етап (4.1). По-долу представяме и кратко описание на тези етапи.

1. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЕТАП I (ПРЕДИНВЕСТИЦИОННО ПРОУЧВАНЕ, СЪГЛАСНО ЧЛ. 5 И СЛ. ОТ НАРЕДБА № 10 ОТ 31.03.2014 Г. ЗА ОБХВАТА И СЪДЪРЖАНИЕТО НА ГЕНЕРАЛНИТЕ ПЛАНОВЕ НА ПРИСТАНИЩАТА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ)

Основната цел по време на предварителните работи ще бъде събирането на достатъчно информация за проектирането, което ще последва. Тази задача ще бъде постигната чрез обстойно запознаване с наличната литература / документация и събиране на конкретни данни. Тези данни ще обхващат работните обекти изцяло за всички терминали част от Пристанище Бургас. Цялата информация данни, анализи и оценки и изисквания за процеса на проектиране ще бъдат комбинирани в общ документ, озаглавен " Предивестиционно проучване ".

Обхватът на проекта в Етап 1 ще бъде разработен съгласно заданието на възложителя и раздел III (чл. 5) от Наредба № 10 от 31.03.2014 г..

Прединвестиционното проучване ще съдържа:

А) Анализ на съществуващото положение;

Б) Анализ на теренните, геоложките, хидроложките и климатичните условия, направен на основата на необходимите заснемания, проучвания и базова информация;

В) Маркетингов анализ;

Г) Технически и технологичен анализ;

Д) Екологичен анализ

А) Анализът на съществуващото положение за пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас, ще обхваща:

1. Описание на обекта – за всеки от пристанищните терминали в района на пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас анализът на съществуващото положение ще обхване **местонахождение, граници, идентификатори и площи на поземлените имоти, съставляващи пристанищната територия и размер на пристанищната акватория, които са предмет на плана** (в т. ч. и онези, които евентуално може да бъдат отразени в списъците по чл. 103а, ал. 2 от ЗМПВВППРБ – приложение № 1 към чл. 103а, ал. 1, т. 1 отм., но не са вписани в Регистъра на пристанищата на Република България, тъй като не са в обхвата на съответното решение на Министерския съвет, с което на ДППИ се предоставят за управление активи – публична и частна държавна собственост).

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

Екипът ни ще съобрази, че след ЗИД на ЗМПВВППРБ (ДВ, бр. 28 от 2013 г.) е променена легалната дефиниция на „акватория на пристанище" (§ 2, т. 29 от ДР на ЗМПВВППРБ) и тя вече включва „прилежащата на пристанищната територия водна площ с естествени или създадени в резултат на човешка дейност условия за защита от вълни и затлачване, която притежава нужните площ и дълбочина за безопасно подхождане, маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб за съответното пристанище или пристанищен терминал. Акваторията на пристанището включва: зона за подхождане, зона за маневриране на корабите и оперативна акватория - § 2, т. 43, 44, 45 във вр. с т. 46, 47, 48 и 49 от ДР на закона". В обхвата на разработката и след анализ на процедираните изменения на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение (§ 66, ал. 2 от ПЗР на ЗМПВВППРБ от 2013 г.) и подробните устройствени планове на пристанищата по чл. 107 – 109 от закона (§ 65 от ПЗР на ЗИД ЗМПВВППРБ от 2013 г.) екипът ни ще предложи варианти на зони за подхождане и зони за маневриране до границите на оперативната акватория в обхвата на изготвените вече и представени в Изпълнителна агенция „Морска администрация" парцеларни планове (§ 3, 4, 5 и 6 от ПЗР на Наредба № 10). Това е задължителна предпоставка, за да се изпълни нормата на чл. 103а, ал. 2 от ЗМПВВППРБ във връзка с § 64 от ПЗР на ЗИД на ЗМПВВППРБ от 2013 г.

2. Констатации за наличие на предишни устройствени проучвания и разработки и/или на действащи устройствени планове – описание и анализ;

В тази част от разработката, ще бъдат проучен и анализирани общия устройствен план на град Бургас и действащите подробни устройствени планове и генерални планове, както на пристанищната територия, така и на прилежащите на пристанището имоти. В допълнение ще бъдат проучени и анализирани всички до сега изготвяни проучвания, разработки и анализи, които по някакъв начин са били и/или са свързани с развитието на пристанище Бургас, включително и такива в процедура, съгласно Наредба № 10.

Като начало и основа ще бъдат използвани следните документи: Като

- Генерален план на пристанище Бургас от 1995-1996 г.
- Докладът за ОВОС от 1995г.
- Подробен устройствен план - изменение на План за регулация и застрояване (ПУП-ИПРЗ) за Бургас Изток 1 одобрен със Заповед № РД-02-14-2310/09.11.2011г. Планът обхващащ морска гара, ж.п. гара и автогара-Бургас"/"Супер Бургас"/ и Яхтено пристанище.

- Подробен устройствен план – изменение на плана за застрояване /ПУП – ИПЗ/ за част от територията на пристанищен терминал Бургас изток 1, (ПУП-ИПРЗ. № РД-02-15-166/16.12.2015г.)
- Общ устройствен план на гр. Бургас
- Генерален план на пристанище Бургас-Изток-2;
- Задание за изработване на Генерален план на Пристанищен терминал Бургас-Запад;
- ПУП (Генерален план) на Пристанищен терминал „Росенец";

3. Констатации за режима на собственост на засегнатите от Генералния план територии;

В тази част от разработката ще бъде направен анализ на пристанищните територии, предоставени за управление на Държавно предприятие ДП „Пристанищна инфраструктура":

Освен това ще бъде направен анализ на следните документа изготвени по възлагане на ДП „Пристанищна инфраструктура":

„*Правен анализ* /в частта му, касаеща пристанище Бургас/, *относно правния и устройствен статут (в това число произход и характер на собствеността) на обектите на железопътната инфраструктура и земята, върху която са изградени, които осигуряват връзка на пристанищата за обществен транспорт в района на пристанище Варна и пристанище Бургас, както и относно необходимостта и нормативната допустимост на отчуждаването им за обща техническа инфраструктура на пристанищата"*

„Проучване на условията, изискванията и приложимите административни процедури за изграждане и експлоатация на депа за драгажни маси".

и

„Правно-финансов анализ. Проучване на добри практики" относно реализацията на Супер-Бургас.

Ако ни бъдат предоставени, заявяваме готовност да анализираме и изготвените вече задължителни правни анализи в процедурите по предоставяне на концесия на терминали от пристанища за обществен транспорт с национално значение.

4. Констатации относно състоянието на съществуващите сгради, открити складове, мрежи на техническата инфраструктура, съоръжения и пр.;

В тази част от разработката ще бъдат анализирани:

4.1. информацията от внедрената географска информационна система (ГИС) за управление на пристанищната инфраструктура на Възложителя. В системата се поддържат актуални данни за състоянието на пристанищната инфраструктура, площи, сгради, съоръжения, както и пътни и железопътни терминали, складове, прилежаща акватория и пр. ГИС технологията ще даде възможност на екипа ни натрупаните данни и информация да се използват за целите на настоящия проект, с оглед бъдещото управление на ресурсите на Възложителя, както и за икономическо моделиране на процесите.

4.2. годишните програми на Възложителя по чл. 115о, т. 8 от ЗМПВВППРБ за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение;

4.3. годишните програми на държавните пристанищни оператори, изготвяни в изпълнение на задълженията им по договорите по § 74, ал. 3 от ПЗР на ЗИД на ЗМПВВППРБ от 2004 г., които те са сключили с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;

5. Констатации относно съществуващите навигационни условия в пристанищната акватория;

6. Констатации относно наличието на обекти на културно-историческото наследство на територията на пристанището.

Б) Анализът на теренните, геоложките, хидроложките и климатичните условия ще обхваща:

1. Констатации за климатичните и метеорологичните условия;

2. Констатации по извършените геоложки и хидроложки проучвания – описание и анализ;

3. Констатации за наличие на геодезически заснемания – описание и анализ;

4. Констатации относно наличието на топографски карти, кадастрални планове или карти, нивелационни планове, специализирани карти, регистри и специализирани информационни системи в цифров и графичен вид, изработени за територията на пристанището.

В) Маркетинговият Анализ ще обхваща:

1. Статистически преглед и констатации относно структурата и динамиката на обработваните товари по типове и видове и по направления, както и на обслужваните пътници по направления. В тази част ще бъде извършен пълен анализ на товароборота и товаропотоците на всички пристанища в района на пристанище Варна/Бургас, вкл. и тези предоставени на концесия, както и на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение.

2. Прогноза за структурата и динамиката на отделните видове пристанищни дейности и услуги, за товарооборота (обемите товари за обработка по типове и видове) и/или пътникопотока, за вида и обхвата на съпътстващите дейности, както и за факторите, които ги обуславят. Въз основа на изготвените прогнози на товарооборота и/или пътникопотока, с тяхната структура и големината на отделните потоци по отношение на типове и видове товари, динамиката на тяхното изменение, направленията и транспортните средства, с които се осъществяват и на база анализа на съществуващите пристанищни мощности ще се определят основните проблеми на пристанище Бургас, изискващи незабавно решение, както и необходимите стратегически мероприятия за обхващане на товарооборота.

При прогнозиране на очакваните товаропотоци ще бъдат отчетени комплекс от динамично променящи се фактори, като:

- непредсказуеми промени в качествената и количествената структура на производството и на потреблението, които взаимно си влияят;
- непредвидими и драстични промени в политико-икоиомическата обстановка в едни или други региони на света, които често поставят неочаквани прегради или стимули в търговията и в транспорта.

При изготвянето на прогнозите ще анализираме различните фактори, които обуславят прогнозите, в т. ч., но не само следните основни фактори:

- развитието на икономиката на Република България;
- външната политико-икономическа обстановка;
- интеграцията на страната в Европейския Съюз;
- развитие и модернизация на пристанищната инфраструктура и технологиите за обработка на товарите;
- развитието на транзитните превози;
- пазарния потенциал, конкурентна среда и позиция на пристанището в транспортния сектор;

- търговска политика на пристанищния оператор, концесионер.

Ще бъде детайлно анализирана и коментирана и приетата от Възложителя „Концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци", както и производствените програми на предоставените на концесия пристанищни терминали и тези на държавните пристанищни оператори.

.

3. Констатации относно влиянието на използваните технологии и технически средства върху извършваните пристанищни дейности и услуги.

Г) Техническият и технологичен анализ за пристанищата разглежда техническите средства и технологии при осъществяване на отделните пристанищни дейности и обуславя варианти за тяхната модернизация и включва:

1. описание и анализ на съществуващите и/или предвижданите технологични звена и съоръжения;

2. описание и анализ на използваните и/или предвижданите технологии;

3. съществуващи и/или проектни капацитетни възможности;

4. технологична оценка и изводи;

5. варианти на модернизация на техническите средства и технологии при разширение и/или реконструкция на съществуващо пристанище.

При изготвяне на техническия и технологичен анализ ще се изяснят варианти на социалните аспекти, свързани с евентуалните промени на използваните технологии, включително наличието на опитна работна ръка, и необходимостта от обучение, и преквалификация.

Д) Екологичният анализ включва:

1. Констатации за наличие на съществуващи разработки по опазване на околната среда;

2. Предварителна собствена оценка за въздействието върху околната среда при въвеждане в експлоатация на проектираните мощности и за мерките, чрез които ще се постигне нейното опазване.

Ние се чувстваме особено комфортно поемайки работата по реализирането на този първи и критично важен етап, поради познанията и натрупаният опит, с които разполагаме в планирането и проектирането на пристанища в България и в целия Черноморски район, с което нашия Консорциум е добре запознат.

Роял ХасконингДХВ и МУГАПО са участвали в изпълнението на проекти по планиране и проектиране на пристанищни терминали като Леспорт, Инермодален Терминал Варна, Бургас Изток 2, ТЕЦ Езерово, и др.

Както при всички проекти в сферата на морските пристанища, голяма част от проектните рискове са свързани с познаване на местните условия на пазара, технологии на експлоатация и разбиране на комплексните интереси на всички заинтересовани страни в бранша. Ние вярваме, че в това отношение сме добре поставени поради факта че разполагаме с практичен опит от реализиране на подобни проекти в района.

1.1.1 Етап 1: Предивестиционно Проучване – Организация, Методология и Подход

Предивестиционното проучване ще започне непосредствено след подписване на договор за изпълнение на поръчката с кратък мобилизационен период.

Изходни данни:

Документация за участие в открита процедура за възлагане на настоящата обществена поръчка.

Резултати:

- Протоколи от първоначалните съвещания /срещи/
- План за качеството на проекта
- Други насоки и проектни процедури /при необходимост/

Дейности:

Веднага след възлагане на поръчката ние ще мобилизираме нашата работна група. На първо място ще мобилизираме ръководителите на проекта и експертите, които ще работят по етапи 1 и 2 ще извършат проучвателните работи. Подадената, от тях, информация ще бъде нужна още през първите седмици от работата. През този период ще се направи конкретен детайлен план-график на проекта и организира целия екип в съответствие с този план.

Успоредно с това, ние ще предвидим и приложим всички проектантските процедури и система за управление на качеството (описана в по долу – „План за управление на качеството"). Като цяло, нашия подход към управлението на качеството и надзора ще бъде подробно изложен в Плана за управление на качеството.

За да бъде реализиран проекта в срок и в рамките на бюджета, редовната и добре водена комуникация и отчетност е от решаващо значение. За да сме сигурни, че комуникационните ни възможности ще отговарят на изискванията, ние предлагаме провеждането на първоначално съвещание с представители на Възложителя. Целта на разговорите, по време на тази среща ще бъде да се уточнят конкретните изисквания на възложителя и някой специфични елементи към проекта и да се направи оценка на наличната информация. От наша страна на срещата ще присъства ръководителя на проекта и ръководителите на ключовите звена. Дневният ред би трябвало да включва следните точки:

- цялостен обзор на дейностите по проекта и план програма на ключовите етапи в работата;

- изискванията на възложителя и заинтересованите лица, включително към проекта и техническите норми и стандарти;
- уточняване на наличните изходни данни;
- уточняване на управлението на работата по проекта, включително срещи и съвещания, комуникация, планиране, контрол върху документацията и т.н.

По време на този етап ще се организират и няколко други срещи – например с важни заинтересовани лица, като: регионалните представители на ДП „Пристанищна Инфраструктура", оператори на пристанищните терминали, кмет и главен архитект на града, корабни оператори, клиенти на терминалите и други заинтересовани, който ще бъдат идентифицитрани в началото на проекта. По този начин, те ще бъдат ангажирани с неговото изграждане от самото начало на работата. Считаме, че това ще създаде една по-добра атмосфера около проекта и би послужило като полезен източник на ценни мнения и информация.

А): Анализ на съществуващото положение

Изходни данни:

Съществуващата информация придобита по време на първоначалните работи - проучвания, изследвания, интервюта със заинтересованите лица

Резултати:

Данни за Пристанищните терминали на Пристанище Бургас

Дейности:

Дейностите ще представляват една комбинация от дискусии и прегледи на литература/документи за да сме сигурни, че проектантите ни са наясно с обема на съществуващата информация и проведените проучвания. Събирането на данни ще включва:

- Провеждани, в миналото, проучвания.
- Възможности за регионално развитие и развитие на търговията
- Товарооборот в региона и тенденции за растеж.
- Планове за развитие на регионалната пътна инфраструктура.
- Данни от проучвания на конкретни терени.
- Ценова информация и наскоро реализирани проекти.

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

Ще бъде проведено и проучване на съществуващата пристанищна инфраструктура и провежданите операции, покриващо:

- Корабни места и стените на кейовете
- Складови помещения /открити и закрити/
- Оборудване на товаро-разтоварни работи
- Навигация

Накрая, проектантската група ще трябва да идентифицира евентуалните наземни и водни ограничения, с които ще трябва да се съобразят при планиране на работите по проекта, включително:

- Идентифициране на границите на пристанището и морските ограничения.
- Разположение на ползваните терени и зониране.
- Наличието на свободни територии за бъдещо развитие
- Дейности на морското дъно, включително риболов.
- Зониране на морското дъно – устия на реки, тръбопроводи, комуникационни терминали и др.

Всеки от описаните, по-горе, елементи ще бъде подложен на анализ за идентифициране на ключовите ограничения и критични райони. Тази информация, и особено що се касае до товаро-разтоварните работи, ще позволи на работната група да направи точна оценка на възможната ефективност на пристанището и да намери възможности за неговото усъвършенстване. Ще бъде търсена и информация за провеждани операции по поддръжката както на физическата инфраструктура, така и на оборудването, за да се положи здрава основа за бъдещото планиране.

а) Сегашното състояние на Пристанище Бургас

Ще извършим анализ на сегашното състояние на пристанищната зона, в която ще включим:

1. описание на обекта – местоположение, граници, идентификатори и площи на поземлените имоти на терена и площ на водни басейн на пристанището;
2. предишни проучвания и планове за развитие – описание и анализ;
3. собственици на засегнатите терени;
4. състояние на съществуващите сгради, мрежи и оборудване;
5. съществуващата навигация и състояние на пристанищния район;

В анализа на съществуващото положение ще бъдат разгледани:

- Външните рейдове, зони за котвени стоянки на плавателните съдове, посещаващи пристанищата и пристанищните терминали в района на действие на дирекция „Морска администрация ";
- Подходните плавателни канали ;
- Маневрените и оперативни акватории на пристанищата и пристанищните терминали в района на действие на дирекция „Морска администрация";
- Организацията и управлението на маневрената дейност и дейността на участниците в съответната маневра - кораби, агенти, влекачи, пилотски катери, швартовчици, стифадори и др.;
- Редът за осъществяване на маневрената дейност

6. наличие на предмети на културното наследство.

Б) Анализът на теренните, геоложките, хидроложките и климатичните условия за пристанищната територия ще обхване:

На този етап ще бъде направено проучване и анализ на съществуващата информация по следните точки:

1. Констатации за климатичните и метеорологичните условия;

2. Констатации по извършените геоложки и хидроложки проучвания – описание и анализ;

3. Констатации за наличие на геодезически заснемания – описание и анализ;

4. Констатации относно наличието на топографски карти, кадастрални планове или карти, нивелационни планове, специализирани карти, регистри и специализирани информационни системи в цифров и графичен вид, изработени за територията на пристанището.

а). Събиране и анализиране на наличната архивна информация за района включва:

- *Издирване и събиране на провежданите в района и около него инженерно-геоложки, хидрогеоложки и хидроложки проучвания.* Тези данни ще се получат от архивите на общината и Комитета по геология - София, които се предоставят за обществено ползване, както и от архивите на изпълнителя, възложителя и оператора. ;

- *Събиране на наличните геоложки, инженерно-геоложки, хидрогеоложки, хидроложки и тектонски карти за района в необходимите мащаби.* По-голямата част от картните материали са част от ежедневно използваните от инженер-геолозите материали за работа и са налични в архива на екипа ни. Картите, които не са налични, ще си набавим от Агенцията по геодезия, картография и кадастър, от НИМХ - БАН, както и от БДЧР като достъп до обществена информация;
- *Събиране на данни от провеждани хидроложки замервания в района от НИМХ.* Националният институт по метеорология и хидрология - БАН провежда постоянен контрол на по-големите повърхностни и подземни водни обекти, като се води статистика по месеци и години за проследените водни количества и нива на водите. Тази информация се съхранява и е обществено достъпна. От тук се вземат и всички климатични данни за района.
- *Събиране на наличните литературни източници за района.* За проучваният район има публикувани статии и книги, налични в библиотеката на Института по Океанология в гр. Бургас / гр. Варна, Минно-Геоложкия Университет в гр. София, както и в личната библиотека на проучвателя. Проучвателят има осигурен достъп до тези източници.
- *Запознаване с архивната геоложка и хидроложка документация.* При тази част от етапа ще бъдат оформени и нанесени всички набавени проучвателни изработки и водни тела на обзорната топографска карта, обхващаща и района на проучване. Ще бъдат прокарани предварителни геолого-литоложки профили през проучвания район, като с получената информация ще се даде предварителна прогноза за дълбочината на проучването.
- *Запознаване с наличните литературни източници.* Тези източници дават обзорна представа за условията на геоложката среда, но независимо от това съпоставянето на данните от литературните източници и архивните данни ще даде по-ясна представа за очакваните резултати от предстоящите проучвателни дейности.
- *Анализиране на архивните и литературни данни.* При тази част от работата ще се отсеят издирените архивни и литературни данни до конкретно необходимите за проучвателната задача. Ще се вземе решение кои от данните може да се използват при изготвянето на докладите, според достоверността и повторяемостта на резултатите от архивните проучвания, както и от посочената в архивните източници точност на проведени измервания и изпитвания.

б). Оглед на терена и запознаване със ситуацията включва:

- *Предварителен оглед на терена и набелязване на преимуществените задачи.* При тази част от етапа ще се направи обход на района на проучване, ще се проверят възможните подходи и сравняване на констатираната от

литературата, карти и чертежи информация с действителното положение. Нашият експерт геолог – хидролог ще направи анализ и изводи от полевия оглед.

Необходими изходни материали:

- Скици на имотите;
- Геодезическа снимка на района на проучването както на сушата, така и в акваториалната част, в цифров вид.

в). Първоначални анализи и проучвания

Актуални цифровите модели на всички тези имоти ще бъдат закупени от АГКК /Агенция по геодезия, картография и кадастър/, като ще се закупят и цифровите модели на всички съседни имоти.

От Община Бургас както и от Министерство на регионалното развитие и благоустройството ще се проучат действащите регулационни планове на Пристанище Бургас и ще се изискат копия от тях. Където регулационните планове не са в цифров вид те ще се сканират и оцифрят. В крайна сметка ще се получи цялостен цифров модел на действащия регулационен план на територията, като ще се изясни уличната и дворищна регулация, регулационните квартали, осови линии и точки, и всички Урегулирани поземлени имоти с техните отреждания. В този модел ще са включени и всички съседни територии в т. ч. и с характеристиките на обща техническа инфраструктура..

Ще се проучи за изготвени и приети вече специализирани карти на поземлените имоти попадащи в обхвата на разработката. Ще бъдат изискани от съответните ведомства цифровите модели на специализираните карти и съпътстващите ги регистри на точките от ГММП /Геодезически мрежи с местно предназначение/ и РГО /Работна геодезическа основа/.

От Община Бургас и от АГКК ще се проучат и изискат данни за нивелачни репери в района или най-близо до него. По описанията им тези репери ще се открият на място и ще се използват като изходни по ниво при последващите геодезически дейности.

От АГКК ще се закупят данните за съществуващите най-близки точки от ГММП на гр. Бургас и РГО в района и около него. За точките от ГММП ще се изискат координатите им да се предоставят в координатна система БГС 2005 и в координатна система 1970г. и Балтийска височинна система. От тези двойки координати ще се изчислят трансформационни параметри за районна, които ще се използват в последващите заснемания и обработка на данни от ГНСС /Глобални навигационни спътникови системи/ измервания.

Всичката техническа инфраструктура ще се проучи детайлно, като на съответните проводи ще се проучат вида, параметри и направления. Ако е необходимо неясните или съмнителни трасета ще бъдат "прозвънявани" на място, с цел изясняването им.

Координатните системи в която ще се работи са БГС 2005 и координатна система 1970г., а височинната система ще е Балтийска. Ако някой от данните и материалите са в друга координатна система то те ще се трансформират, като се приложи локална трансформация или ще се използва програмата за трансформации на АГКК - BGSTrans.

- Нивелачна мрежа;

От Геокардфонд ще се изискат всички данни за нивелачни репери и ходове от нивелачните мрежи от Първи до Трети клас в района на гр. Бургас. От Община Бургас предварително ще си проучат местните нивелачни репери. На място ще се открият реперите и ще се огледа физическото им състояние.

В) Маркетингов Анализ на района на пристанището

Ще извършим маркетингова анализ за пристанището в съответствие с изискванията на Наредба 10, който ще се състои от три отделни фази:

1. **Статистически анализ на товарите в терминалите на пристанище Бургас:**

   а. Преглед на типа и динамиката на обработените товари;
   б. Произход на товарите и дестинацията им;
   в. Пътникопоток и дестинации.

Трябва да се отбележи, че е достъпна обобщена информация за годишния товарооборот в различните терминали и тази информация ще бъде ползвана при разработване на генералните планове на всеки от терминалите. Обхватът на нашата работа в тази насока ще бъде да удостоверим истинността на тези данни и да покажем как ще бъдат разпределени по терминали съответните количества товари. Допълнителна, подробна информация ще е необходимо да се предостави от възложителя за детайлното планиране на различните терминали за обработка на товарите.

За извършване на прегледа ще се използвани два вида източници, както следва:

- на данни за последните години;

- на данни и прогнози за бъдещи периоди

Основните източници на данни са:

- Данни от за всеки терминал от операторите и концесионерите
- Държавно Предприятие Пристанищна Инфраструктура (ДППИ): http://www.bgports.bg/index.php?lang=en
- Изпълнителна Агенция Морска Администрация (ИАМА): http://www.marad.bg/index.php
- Национален Статистически Институт (НСИ): http://www.nsi.bg/en
- Агенция Митници (АМ): http://customs.bg/en/page/15
- WATERMODE: http://www.watermode.eu/
- ОУП на Варна: http://agup.varna.bg/index.php/oup/grafichna-chast?start=30
- Годишен доклад: Икономиката на България през 2012 г., МФ 2012
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията, 2013;
- Българска Народна Банка (БНБ);
- Economist Intelligence Unit (EIU): перспективи за България, 2014;
- Актуализираната прогноза за страната на ЕБВР: Януари 2015.

Следните Стратегическите и планови документи, които включват прогнозиране ще бъдат прегледани и анализирани:

- Национална стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България и оперативен план за изпълнение за периода 2006-2015 г.
- Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2006-2015 г.
- Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., МТИТС 2010;
- Генерален Транспортен План на България (ГТПБ), AECOM 2010;
- Актуализация на Генералния Транспортен План на България, ИТК 2013;
- Концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци, „МТБС-ИнфраКеър" ДЗЗД 2015 (КРБПОТНЗ);
- Методология за определяне на финанасово-икономическата ефективност от концесиониране на морското пристанище с национално значение, Т. Размов и Е.Железов, София 2013 (Концесионен анализ на пристанище Бургас);
- Special assistance for project formation (SAPFOR) for new container terminals development project at the ports of Varna and Burgas, Republic of Bulgaria", FINAL REPORT, SUMMARY, November 2007, SAPROF Team for Japan Bank

for International Cooperation (JBIC) Pacific Consultants International (PCI), Tokyo, Japan, The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan (OCDI).

Освен горецитираните източници на данни и прогнози, други Европейски ЕО нормативни документи регламентират дейността по събиране, обработване, предоставяне и съхранение на статистическата информация за дейността на морските и речните пристанища ще бъдат използвани.

2. Прогностичен анализ, включващ:

а. Различните пристанищни дейности;
б. Характеристика на товарите /обем на обработените товари по тип и дестинации/;
в. Очаквания брой пътници, посещаващи пристанището;
г. Други спомагателни дейности.

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

При прогнозирането трябва да се покаже очакваната в бъдеще промяна по отношение на:

- нарастване на търсенето при движението на стоки и хора;
- географското разпределение на това търсене, което означава дали началните и крайните точки на пътуванията ще се различават;
- дали ще се променят дяловете на видовете транспорт(в това число морския), които хората и доставчиците на стоки ще изберат да ползват.

Всяка от тези промени се влияе от фактори свързани с:

- икономиката;
- националните демографски условия;
- регионалното развитие;

- транспортните разходи – генерализирана и относителната цена на различните видове транспорт и конкурентната позиция на пристанището

Ще бъде направен преглед на направените до сега прогнози по отношение на товарния и пътническия морски превоз последните 10 години, както и следните фактори: анализ на методологията използвана за тези прогнози.

- използваната методология – има ли такава и дали е достатъчно надеждна;
- факторите, влияещи на прогнозирането – посочени ли са и как е оценено тяхното влияние;
- обхвата на прогнозата – обхванати ли са всички видове товари и пътнически превози, техния произход, предназначение и начин на превоз;
- хоризонта на прогнозата – обхваща ли периода до 2045 г.;
- сценарии – има ли са прогнози по сценарии, като например песимистичен/минимален, нормален/среден и оптимистичен/висок;
- пристанище Бургас - включено ли е и дали направената за него прогноза може да се счита за надеждна;
- има ли прогноза за пристанищните и съпътстващите дейности, на пристанищата (и в частност за Варна) произтичащи от товарооборота и дали е достатъчно надеждна.

Методологията за прогнозирането на очакваните товаропотоци ще се базира на различни математически модели и методи.

Тези модели и методологии за прогнозират бъдещото търсене на товари най-вече въз основа на ръста БПВ въз основа на икономически анализи и прогнози.

Маркетинговия анализ ще включва и връзката между БВП и TEU (контейнери), и други видове товари което е необходимо за целите на настоящия проект. трябва да се ползват именно те.

Трябва да се има в предвид (както е отбелязано в заданието от възложителя) че както в България, така и в световен мащаб, реализирането на едни или други прогнози може да варира значително в широки рамките. По тази причина следва да се отчетат динамично променящи се фактори, като:

- Развитието на икономиката на Р България; (анализ и прогнози за растеж на БВП (Брутният Вътрешен Продукт) и връзката му с очакваните прогнози за товарооборот преминаващ през пристанищата

- Външната политико-икономическата обстановка; (Анализ на Черноморските пристанища и тези от балканския район).
- Интеграцията на България в Европейския Съюз;
- Развитие и модернизация на пристанищната инфраструктура и технологиите за обработка на товарите. Ще бъде направен анализ на съществуващите и на нови технологии и тяхното влияние на влиянието да привличат товари (или не) и по отношение на прогнози за товарите.
- Развитието на транзитните превози; (анализ на потенциала на българските пристанища да са ключов транспортен коридор по пътя на копринта от Китай към централна и западна Европа)
- Пазарния потенциал, конкурентна среда и позиция на пристанището в транспортния сектор. В това отношение ще бъде направен анализ на пазарния потенциал и конкурентна среда на национално ниво на българските пристанища както и на черноморския и балкански региони.
- Търговска политика на пристанищния оператор, концесионер.

Извън тези фактори, ще бъдат обследвани и анализирани проектите за „Зона за обществен достъп на транспортен възел – морска гара, ж.п. гара и автогара-Бургас" /"Супер Бургас"/, както и:

- Концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци;
- производствените програми на предоставените на концесия пристанищни терминали;
- ивнестиционната програма на „Пристанище Бургас" ЕАД;
- годишните програми на Държавно предприятие „Пристанищна Инфраструктура";
- европейски проекти на предприятието;

Маркетинговите проучвания би трябвало да покажат как ще расте търговският потенциал на пристанището в близките години. Подходът ни ще включва комбинация от най-добрите практики в тази сфера и модерните технологии, отчитайки спецификата на конкретната среда. Предвижда се, че всичко това ще доведе до разработването за препоръки за начина обработка на:

- Генералните товари,
- Зърно
- Контейнери
- Наливни товари
- Ро-Ро товари
- Пътнически потоци
- Потенциал за яхтени пристанища
- Други специализирани товари

Получените, от тези предвиждания, конкретни цифрови данни ще дадат възможност за предвиждане и планиране на най-добрата комбинация от съоръжения и оборудване.

Що се касае до терминал Бургас Изток 1, ще бъдат вложени максимални усилия в оценяването на търсенето и привличането на пътници и на развлекателни плавателни съдове. Тук ще бъде включен критичен анализ на сега съществуващите, други подобни съоръжения и капацитетът на местното население, както и на един по-широк участък от черноморския район.

3. Анализ на ефекта от новите технологии и влиянието върху новите и съществуващите операции и предлагани услуги.

Важен елемент в прогнозата е това как технологиите влияят на експлоатацията на пристанището. Подобрената производителност и състояние на техниката и съоръженията на пристанищата привличат нови потребители. Този анализ е относно оценка на настоящите технологии, използвани в пристанището и начините да се подобри.

Ще бъде анализиран настоящият начин на работа и съхранение по отношение на ефективност и съобразност с новите най-модерните стандарти по отношение на методите за товарене/разтоварване и степента и контрола на околната среда.

В допълнение ще бъде направен анализ на влияние на новите технологии по отношение на конкурентоспособността, за привличане на повече или нови товари, създаване на нови работни места, необходимостта от специализирани работни места и социално влияние в по широк мащаб.

Г) Технически анализ на пристанищния район

Ще извършим технически анализ на района на пристанището, в който ще разгледаме търсените и предвидени технологии за реализиране на различните пристанищни дейности и възможностите за осъвременяването им, включително:

1. Описание и анализ на съществуващите и/или планирани технологични единици и съоръжения;
   - Оценка на съществуващите технологични звена и съоръжения за обработка на товари по зони и пътници;
   - Анализ и предложения относто предвижданите технологични звена и съоръжения по зони, товари и пътници
2. Описание и анализ на ползваните и/или планирани за въвеждане технологии;
   - Оценка на съществуващите технологии за обработка на товари и пътници
   - Анализ и предложения относто предвижданите технологии за обработка на товари и пътници
3. Съществуващите и/или планирани възможности за обработка на товарите;
4. Технологична оценка и заключения;
5. варианти за модернизиране на технологиите за разширяване и реконструкция на съществуващото пристанище.
6. Изясняване във варианти на социалните аспекти

Националната стратегическа референтна рамка поставя акцента върху стратегическите приоритети, които са задължителни за реализиране на целите в средносрочен план:

- Цялостно подобряване на инфраструктурата;
- Повишаване на качеството на човешките ресурси с акцент върху заетостта;
- Засилване на предприемачеството, благоприятната бизнес среда и доброто управление; и
- Осигуряване на подкрепа за балансирано териториално развитие.

Тази концепция предвижда да бъде реализирана посредством постигането на две основни цели в средносрочен план:

- Засилване на конкурентоспособността на икономиката, с цел постигането на
висок и устойчив растеж; и
- Развитие на човешките ресурси с цел гарантиране на по-висока заетост, доходи и социална интеграция.

Реализирането на проекта ще допринесе за постигането на тези цели с подобреното качество и всеобхватност при реализацията на проекта.

При предлагането на нови технологии ще обърнем особено внимание на социалните аспекти на този процес. Например, наличието на квалифицирани работници и нуждата от обучение в случай на въвеждане на новите технологии. Ще направим анализ на потенциално положителен и или отрицателни ефекти на технологиите върху регионалната икономика, заетостта на работна сила (безработицата), влияние върху сектори като туризма, други сектори от икономиката и др.

Д) Екологичен Анализ за пристанищната територия

Съвместно с процедурата по ЕО (екологична оценка) се стартира и процедурата по ОС (оценка на съвместимостта).

Етап 1

Преценяване необходимостта от извършване на ЕО (екологична оценка) – отнася се за процедиране на подробни устройствени планове, какъвто генералният план за развитие на пристанището за обществен транспорт е, съгласно Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми, ако се предпише подобна процедура от РИОСВ:

И

Преценяване необходимостта от извършване на ЕО (оценка за съвместимост) с предмета на защита на защитените зони по Натура 2000 – отнася се за процедиране на инвестиционни предложения по ЗООС и на подробни устройствени планове, съгласно Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета на запазване на защитените зони към чл. 31, а на Закона за биологичното разнообразие:

1. Внасяне на изготвени Уведомления до РИОСВ/МОСВ и обяви до общината, кметството на чиято територия се намира терена на предвидения план (с цел информиране на населението);
2. Едновременно с уведомлението по ЕО, внасяне и на уведомление по чл. 10 от наредбата за ОС с цел преценяване на необходимостта от разработване на доклад за ОС;

След първоначалното уведомяване РИОСВ/МОСВ разглежда документите и предписва приложимата процедура по ЕО след **14 дневен срок** и процедура по ОС в **30 дневен срок**.

Когато компетентният орган предяви изисквания за допълнителна информация за постановяване на решение да се извърши или да не се извършва

ЕО се внасят Искане и информация за преценяване необходимостта от ЕО за разработения план (програма).

В срок от 30 дни компетентния орган се произнася с мотивирано решение.

Необходими приложения:

- Актуална скица на имота (не повече от шест месеца);
- Документ за собственост;
- Допускане до ПУП – заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройството;;
-
- Становища на експлоатационните предприятия (ВиК, Електро, Поливни системи), РИОКОЗ;
- Проект на ПУП;
- Пълномощно (нотариално) на официалния представител
- Пълномощно (нотариално) на официалния представител;
- Уведомления до община и кметство и обява за информиране на населението.

При решение на компетентния орган, че не е необходимо извършване на ЕО и ОС процедурата приключва с това становище – първият етап.

Етап 2

Разработване на доклад за Екологична Оценка на планове и програми преминава основно през следните етапи и при следните срокове, съгласно нормативното законодателство

И

Разработването на доклад за оценка за съвместимост с предмета на защита на защитените зони на инвестиционни предложения, планове и програми преминава основно през следните етапи и при следните срокове, съгласно нормативното законодателство

Ако е предписана процедура за извършване на ЕО се разработва т.н. Доклад за ЕО.

Този етап включва:

1. Разработване на доклада за ЕО, въз основа на наличните документи на инвеститора на плана и становищата от проведените консултации. По процедурата за извършване на ЕО се разработва т.н. Доклад за ЕО.

2. Провеждане на консултации

На този етап Инвеститорът определя с кои специализирани ведомства и обществеността да извърши консултации.

В най-общия случай това са Пристанищна администрация, ВиК, Енергоразпределение, РЗИ, МВР, Община, Кметство, ГЗ, БДЗП, Исторически музей, МОСВ и уведомяване на обществеността посредством обява. Консултациите се провеждат по един от начините предложени в този член на Наредбата. След проведените консултации Инвеститорът изготвя справка по какъв начин и с кого са проведени консултации, какви забележки и становища се приети или отхвърлени, какви са мотивите за това. Тук ще се представят становищата на гореизброените организации и ако има постъпили становища от граждани или други организации.

3. Отразяване в доклада на резултатите от проведените консултации.

4. Определяне на мерките за наблюдение и контрол по прилагане на плана.

5. Издаване на становище по доклада

Предоставя се разработения доклад за ЕО на компетентния орган за преглед на качеството му като се произнася **в срок от 14 дни**.

Във връзка с тази оценка компетентния орган може да:

- Одобри доклада;
- Да върне доклада за допълване;
- Да върне доклада за преработка.

В последните два случая компетентния орган указва и сроковете за извършване на допълването или преработката.

При одобрен доклад за ЕО, Компетентният орган постановява решение **в срок от 30 дни.**

Ако е предписана процедура за извършване на ОС се разработва т.н. Доклад за ОС **в срок около 2 месеца** изключително от специалисти притежаващи необходимата компетентност, съгласно изискванията на Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета на запазване на защитените зони към чл. 31, а на Закона за биологичното разнообразие.

Постановяване на становище по доклада от страна на МОСВ/РИОСВ

Предоставя се разработения доклад за ОС на компетентния орган за преглед на качеството му, които се произнася в **срок от един месец**.

- Във връзка с тази оценка компетентния орган може да:
- Одобри доклада;

- Да върне доклада за допълване;
- Да върне доклада за преработка.

В последните два случая компетентния орган указва и сроковете за извършване на допълването или преработката.

При одобрен доклад за ОС, компетентният орган постановява решение в **срок от тридесет дни**. В **срок от пет дни** след постановяване на решението той уведомява Инвеститора за взетото решение.

В края на Етап 1 Възложителят ще получи за съгласуване следните 2 доклада:

1. **Доклад „Прединвестиционно Проучване“:**

Резултатите от горните точки А), Б), С) и Д) ще бъдат обобщени в доклад по Етап 1 „Прединвестиционно Проучване“

Изходни данни:

Всички резултати и данни, от изпълнението на задачи **А), Б), С) и Д)** .

Резултати:

Заключителен доклад за Етап 1: Обобщен Доклад с изходни данни за проектиране за всички терминали и зони с резултатите от Прединвестиционно Проучване.

Дейности:

Анализ и обобщение на резултатите от предварителните дейности Етап 1

Ще извършим преглед и ще ползваме изготвената информация от проучванията по време на Етап 1, като Изходни Данни за оформяне на базата на проекта. В тази база, стартовите точки за работа ще са систематично подредени. Всички данни предоставени от възложителя или придобити от други източници и допълнителни разработки анализи и материали направени от наша страна (от Изпълнителя) ще бъдат предоставени на Възложителя за одобрение преди да пристъпим към Етап 2 – Изготвяне на Варианти на предварителни концептуални решения на проект за генерален план за развитие.

2. Доклад за „Изпълнението на Етап 1“:

Заедно с завършения доклад (записка) „Прединвестиционно Проучване“ ще подготвим заключителен доклад за изпълнението на Етап 1. В него ще включим извършените действия и методи за изготвяне на „Прединвестиционното проучване” основните резултати и заключения от проучванията. по времето на този етап. Ще дадем и нашите препоръки за най-добрия възможен подход за изпълнението на останалите етапи от проекта. Тук ще бъде включен осъвременен план за методологията и организацията на бъдещата работа и актуализиран план за изпълнение на проекта. Ще представим и позицията си относно това, дали ще са необходими допълнителни проучвания и анализи.

Всички основни данни и резултати от прединвестиционното проучване ще бъдат оформени в „Резюме на Прединвестиционното Проучване” и приложени към доклада като самостоятелна част (Приложение).

Заключителният доклад за Етап 1 едно ще бъде представен на български език в 5 екземпляра, от които 3 на хартиен носител и 2 на електронен носител.

1.1.2 Методи за оценка и анализ на резултатите от проучвателните работи

Методологията, която предлагаме, е набор от методи и инструменти, допринасящи за ефективното и ефикасно постигане на целите на проекта чрез извършване на анализ на резултатите от предварителните проучвания.

Основните методи, които ще използваме, са:

- **Кабинетни проучвания** на съдържанието на планове и документи – този метод ще бъде широко застъпен при изготвянето на прединвестиционното проучване, чиято основна цел е съставянето на анализ на съществуващото положение – проблеми на настоящата ситуация, анализ на стратегическите и плановите документи на Пристанище Бургас, национални и международни стратегии и стандарти за развитие на морския транспорт. Целта на този анализ е да бъде идентифицирана визията, която ще бъде заложена в разработването на вариантните концептуални решения за развитие на пристанището, както и устройствените, техническите и социално-икономическите проблеми, заложени за решаване. Проучванията ще включват и значението, ролята и въздействието на развитието на пристанището като фактор в рамките на града и региона, както и в национален и черноморски контекст.

- **Събиране, обработка и анализ на статистическа информация** - чрез прилагане на методи и показатели, които показват фактическото състояние, тенденциите и различията спрямо конкурентни обекти в региона. Целта е да се анализира състоянието и настъпилите промени, които са в основата на анализа.

- **Събиране, обработка и анализ на техническа информация** – проучване на всички одобрени и реализирани планове и инвестиционни проекти за територията, сградите и съоръженията на пристанището. Проучвания за състоянието на съществуващите мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура на съответните площадки, включително и чрез предоставяне на данни от експлоатационните дружества. Съпоставка на наличната инфраструктура с визиите за бъдещо развитие.

- **Визуален анализ** – наблюдение на състоянието на територията и определени обекти по отношение на техните физически параметри. Визуалният анализ обикновенно се допълва със снимков материал, чрез който може да се прави съпоставка на моментното състояние спрямо архивни данни и в бъдещо развитие, за да бъдат отчени промените в средата.

- **Социологически инструменти** за идентифициране на общественото мнение по отношение на основните проблеми и предизвикателства и тяхното бъдещо преодоляване. Тези инструменти ще бъдат използвани и при провеждане

на обществените обсъждания/обществените консултации на Екологичната оценка и Оценката за съвместимост.

- Технически методи и инструменти – ще бъде използван специализиран софтуер за изготвяне на графични и презентационни материали (схеми, колажи, графики), както и изготвяне на информационни материали. Тези методи и инструменти ще бъдат използвани през цялото време при изпълнение на поръчката.

- Анализ на заинтересованите страни – идентифициране им и определяне на ролята и интересите на всяка от тях. Този анализ е от съществено значение при разработване на програмата за управление на риска и SWOT-анализа.

- Интердисциплинарен метод – комбиниране на различни инструменти за набиране и анализ на информация. Чрез този метод ще бъдат анализирани процеси, проблеми и очаквания, които не могат да се направят само с един метод.

Предвидените от нас методи и инструменти за извършване на дейностите са подбрани по начин, който да гарантира надеждност и високо качество на получените резултати и оценки. Те са подбрани след внимателен анализ на дейностите и задачите, които Обединението ще изпълнява, ако бъде избрано за изпълнител, за да бъдат направени аргументирани изводи и препоръки за изпълнение на всички елементи на проектната разработка.

1.1.3 Значение и влияние на резултатите от проучвателните работи върху вариантни концептуални решения за развитие на пристанището

Резултатите от прединвестиционното проучване са от съществено значение за определяне на визията, която ще бъде заложена в разработването на вариантните концептуални решения за развитие на територията и акваторията на пристанището, както и устройствените, техническите и социално-икономическите проблеми, които следва да бъдат решени с проектната разработка.

Анализът на съществуващото положение ще покаже съответствието на територията и акваторията на пристанището, както и наличните сгради, мрежи и съоръжения на техническата, транспортната и инженерната инфраструктура, със стратегическите виждания за бъдещия товарооборот и с действащите нормативни изисквания и документи на национално и европейско ниво в областта на морския транспорт и пристанищната инфраструктура.

Пълноценното и всеобхватно анализиране на територията ще бъде предпоставка за правилното и ефективно функционално зониране на територията на пристанището в съответствие с прогнозните товари, със стратегическите и устройствени документи за развитие на пристанището, както и със съвременните технологии за обработка на товари, обновяването и реконструкцията и обновяването на съществуващите пристанищни съоръжения. Визията за бъдещото развитие, основана на административно-управленческите намерения и държавната политика, съобразена с Общия устройствен план на град Бургас и стратегическите документи, ще обоснове изграждането и оборудването на нови специализирани структурни зони и/или терминали, както и резервирането на терени за бъдещи разширения.

Изходните данни за мрежите и съоръженията на техническата инфраструктура, получени чрез проучвания на архивни планове и инвестиционни проекти, геодезически измервания, експертни проучвания, становища на експлоатационните дружества и др., ще определят необходимите дейности по реконструкция и/или изграждане на нови комуникационно-транспортни мрежи и мрежи и съоръжения на инженерната инфраструктура.

От съществено значение при разработването на вариантните концептуални решения за бъдещото развитие на пристанището са специфичните проучвания за режима на собствеността на териториите, предмет на проектната разработка, и резервираните терени за бъдещо развитие, вкл. наличието на вещни права, концесии и др. ограничения върху собствеността, както и съобразяване (и провеждане на специфични съгласувателни процедури) при наличие на обекти на културно-историческото наследство, констатирани при предварителните проучвания.

Като част от необходимата информация, оказваща влияние върху избора на конкретно вариантно решение, са и предварителните проучвания, свързани с екологичния анализ на пристанищните територия и акватория и зоните на влияние - наличие на съществуващи разработки по опазване на околната среда, събиране, проучване, систематизиране и анализиране на информация за територията, на база на която ще се направи предварителна оценка за въздействието върху околната среда и мерките, чрез които ще се постигне нейното опазване.

1.1.4 Етап 2: Варианти на Концептуални Решения на Проект на Генерален План

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЕТАП II (ИЗГОТВЯНЕ НА ВАРИАНТИ НА ПРЕДВАРИТЕЛНИ КОНЦЕПТУАЛНИ РЕШЕНИЯ НА ПРОЕКТ ЗА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА РАЗВИТИЕ С ТЕХНИКО-ИКОНОМИЧЕСКАТА ОБОСНОВКА И SWOT АНАЛИЗ НА ВАРИАНТИТЕ)

1.1.4.1 Обхват на работата

Според заданието, целта на този етап е предварително определяне възможностите за дългосрочно развитие на съответните територии и акватории на пристанище Бургас.

На база цялостен анализ на резултатите от проучвателните работи и в изпълнение на техническите изисквания и прогнозите за товарооборота ще бъдат изработени минимум **два варианта** с предварителни концептуални решения за устройство на пристанищната територия, достатъчно подробни, с окрупнени показатели, за да могат да се сравняват и избере предпочитан вариант.

Предлагаме Етап 2- Варианти за генерален план да включва следните основни части (окрупнени показатели):

1. Изходни данни за проектиране: Анализ на данни, резултати от пред-инвестиционното проучване
2. Част Технологична - на обработка на товарите и пътници
3. Част Геодезия (трасировъчен план и вертикална планировка)
4. Част Хидротехнически съоръжения /Условия за маневриране и приставане
5. Част Транспортно-комуникационни съоръжения
6. Част Архитектурна
7. Част Строително-конструктивна
8. Част Техническа инфраструктура
9. Технико-Икономическа обосновка на вариантите
10. SWOT анализ на вариантите.

Концептуалните варианти ще включват:

- Функционалното зониране, съобразно технологичното и организационно обособяване на необходимите пристанищни територии

Зоните ще бъдат обосновани на разчети от прогнозите за типове и обем товари, както и държавните стратегии за развитие на пристанищната инфраструктура, Общия генерален план за транспорта, състоянието на държавните оператори, договорите на операторите – концесионери, Общия устройствен план на град Бургас и т.н.

- Технологиите за обработка на видовете товари (производителност) и необходимите сгради, съоръжения, механизация и техническа инфраструктура (капацитети);
- Възможностите за реконструкция и технологично обновление на съществуващите пристанищни съоръжения;
- Обосноваване за цялостно изграждане и оборудване на нови терминали и/или специализирани структурни зони,
- Обосноваване за изграждане на комуникационно-транспортната мрежа и другите общи мрежи на техническата инфраструктура на пристанищните терминали, в т. ч. и в съответствие с § 47 от ДР на ЗИД на ЗЖТ "обн. ДВ, бр. 19 от 2016 г., въвеждащ изискванията изцяло на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ, L 343/32 от 14 декември 2012 г.).
- Обосноваване на възможностите за изграждане и експлоатация на депа за драгажни маси.

Критичен фактор на който ще бъде обърнато внимание при разработването на варианти за концепции на генерален план на пристанището и отделните терминали е т. нар. „възможност за резервиране на терени" за бъдещо развитие на пристанище Бургас и необходимостта от отчуждаването на обектите на железопътната инфраструктура и други терени.

Предварителните концептуални решения трябва ще са основани на направените проучвания и прогнози за потенциала на прилежащите територии, местоположение и собствеността на земите, инфраструктурен капацитет и функционални връзки.

Технологичната структура и параметрите на отделните пристанищни зони и съоръжения ще са базирани на разчети по отношение на видове и количества товари, капацитети/ производителност обработваните товари и на транспортните средства както и изискванията относно опазване на околната среда, безопасност на труда, пожарна безопасност.

Например следните основни елементи ще бъдат оразмери, както следва:

- Кейовите места ще са оразмерени; за различните типове кораби (микс от кораби), за времетраене - заетост при нормални и пикови случай в съответствие с прогнозната на отделните товаропотоци.
- Авто и жп претоварните фронтове към отделните корабни места ще бъдат оразмерени в съответствие с предвиждания товарооборот и с оперативната възможност за товаро разтоварване и маневриране и вид подемно-транспортни машини (ПТМ);
- Складовете ще се предвидят с оглед разположение (спрямо претоварните фронтове) и вместимости за претоварване и съхранение, и съобразно специфичните изисквания на различните видове товари;
- Пътните подходи да отговарят на големината на отделните товаропотоци и технологични характеристики на транспортните средства.

На база на нашият опит, ние ще предложим най-подходящите варианти, основаващи се на направени технически и финансови оценки, с цел избор на икономически най-ефективно решение за реализация. В този етап ние ще анализираме и при необходимост ще предложим нови решения за съществуващите генерални планове и налични разработки и изготвени проучвания за тяхното изменение или разширение. Проектите ще бъдат разработени в съответствие с изискванията на Българското националното законодателство и правото на Европейския съюз.

В следващите подточки ще представим Методологията и Подхода на основните дейности по разработване на Варианти за Генерален План.

По долу сме описали два различни подхода и методология на основните дейности по отношение на функционалните изисквания за различни зони на пристанището. Според функционалните изисквания сме разграничили следните два типа зони:

- **Зони Тип 1 – „Зона за обществен достъп“: Зони от Терминал Бургас Изток 1 предвиден за:**

    1. Зона за обществен достъп

2. Зона за обслужване на пътници от международно и крайбрежно плаване,
3. Интермодални зони за Авто, ЖП и Морски транспорт,
4. Зона за Яхтено пристанище

- **Зони Тип 2 – „Зона за Обработване на Товари“ включващи:**
    1. Зони за товарни терминали (всички видове товари по документацията на проекта).
    2. Зони за специализирани корабни места
    3. Интермодални зони за обработка на товари
    4. Зона за обслужващи плавателни съдове (за швартоване, пилотски услуги, приемане-предаване на отпадъци, бункероване и корабно зареждане)

1.1.4.2 Етап 2 - Зони Тип 1: Варианти за Генерален План на Терминал Бургас Изток 1 - Подход и Методиката

Подхода и Методологията и на основните дейности по разработване на Варианти за Генерален План са описани по долу основани точки:

- Изходни данни
- Резултати:
- Дейности

Изходни данни:

1. Документация за участие в настоящата открита процедура за възлагане на обществена поръчка"
2. Доклад от Етап 1 „Прединвестиционно Проучване"

Резултати:

Доклад за Варианти за Генерален План за Зона 1

Дейности

Ще разработим предварителни концептуални варианти за генерален план за преустройството на съществуващия пристанищен терминал Бургас Изток 1 (зони Тип 1). Предвижда се реализирането на следващите под-задачи:

- **Задача 1.** Прогнози и концепция за яхтено пристанище (марина) и спортно-развлекателни и туристически услуги;

Ще разработим и представим прогноза за развитието на водните развлекателни и спортни дейности. Тя ще послужи за основа на определяне на бъдещите изисквания за развитието на марината. Ваз основа на тези изисквания, ние ще развием и елементите на марината и спортно-развлекателни и туристически сгради, съоръжения и прилежащата инфраструктура. Елементите ще бъдат базирани на развитието на един модерен морски и яхтен терминал.

Въз основа на тези изисквания, ние ще разработим варианти за генерален план за развитието на зоната за марина и спортно-развлекателни и туристически места. В резултат ще получим един план, който ще разкрие проектните решения и съответстващия капацитет на марината и зоните за спорт, туризъм и развлечения. Съвсем очевидно е, че проектът включва и всички останали елементи, описани по-горе в този документ.

- **Задача 2. Варианти за Зоната за Международен Пътнически Терминал**

Ще извършим анализ на изискванията за изграждането на модерен международен пътнически и круизен терминал. За тази цел ще ползваме наличната литература, общите насоки и опитът, който имаме от предишни подобни проекти. Резултатът от анализа ще се изразява в списък от изисквания за подобряване на условията и функционирането на терминала. Тук ще бъдат включени елементи като транспортни връзки от терминала към града (до ЖП гара и с авто транспорт), сгради и съоръженията, инфраструктурата, кейовете и системите за сигурност/охрана плюс митниците.

Въз основа на тези три изисквания ние ще изготвим варианти за генерален план на зоната на международен пътнически терминал. Ще бъде подготвен общ план на разположението на терминала, съдържащ всички негови ключови елементи /от наземната част до акваторията и плавателния съд. Вариантите ще включват анализ и оптимално използване на терените, разположение и функции, както и изискванията свързани с дейности като граничен контрол, митници, медицински и фитосанитерен контрол.

- **Задача 3. Вариант за Генерален план на останалите Зони Тип 1**

Останалите територии от Зони Тип 1 (без марината и пътническия терминал) ще претърпят съществени изменения във връзка с „отварянето" на района в „Зона за Обществен Достъп". Тук ще бъде включена нова „крайбрежна улица" предоставяща възможности за урбанистично развитие и публичен достъп. За тази част от работата ще разработим отделени концептуални варианти. Вариантите ще зависи най-вече от предвижданото развитие на района, изискванията и желанията на Възложителя, след провеждане на обсъждане останалите заинтересовани лица местното население, Община, Кметство, Главен архитект). По тази причина, ние предвиждаме провеждането на няколко работни срещи и презентации за обсъждане на изходните моменти.

Проектът трябва да покрие следните аспекти:

- Възприемане на конкретна визия за развитието на крайбрежния район;
- Идеен проект за развитие на градския регион и местата за публичен достъп;
- Развлекателни дейности за местните граждани и туристите;
- Културни дейности (напр. артистични и музикални събития, мобилна библиотека, изложба на художници-маринисти и др.).

1.1.4.2.1 Подход и Методиката

Възможности за развитие на града и крайбрежната линия

Стратегическото местоположение на крайбрежната линия на пристанище „Бургас Изток 1" предоставя много възможности за развитие.

- **Близост до град Бургас**

Пристанищният терминал „Бургас Изток" 1 се намира в непосредствена близост до центъра на град Бургас. Това означава, че много хора са в непосредствена близост до мястото, което може да е предпоставка за прекарване на време (и изразходване на пари) в този район. Примери за новото използване на съществуващия кей са ресторанти, хотели, магазини, фестивали и т.н. Обществената достъпност на района е от съществено значение за успешното му развитие. Също така е много важно да се осигури гостоприемен и привлекателен район за туристите, които пристигат на пътническия и круизен терминал по време на техния престой, и да се привлекат повече туристи в района.

- **Атмосфера на пристанището**

Крайбрежната линия на пристанището се намира между Черно море и останалата част от пристанищните терминали. Плавателните съдове, които пристигат на и заминават от пристанището, ще преминават през района на проекта. Това ще придаде изпълнена с живот атмосфера на района и може да помогне за установяването на профил на емблематична забележителност на мястото.

- **Отличен мултимодален транспорт**

Ж.П. гарата се намира близо до района на проекта. Транспортният възел е възможност за свързване на крайбрежната линия, морските мрежи (яхтено пристанище/ пътнически терминал) с местните и регионални обществени пътни и железопътни мрежи. Това развитие ще осигури лесен достъп и допълнителни възможности за преустройването на района.

- **Развитие на крайбрежната линия**

Създаването на урбанизирана крайбрежна линия предполага да се оптимизира използването на водата и нейните околности. Комплексният характер на развитието на крайбрежната линия изисква интегриран подход, който съчетава

комунални, екологични, проектни и инженерни аспекти, за да се постигне визията за развитие.

Крайбрежната линия на пристанище „Бургас Изток 1" представлява възможност за добавяне на качество и устойчивост към града и към пристанището. Превръщането на част от района на пристанището в яхтено пристанище, круизен терминал и зона за спорт/ туризъм и развлечения на крайбрежната линия ще направи възможно развитието на една добре интегрирана и улеснена обществена брегова инфраструктура. Общественият (мултимодален) достъп от, до и по крайбрежната линия ще бъде един от основните фактори за успех за привличането на повече посетители и туристи.

Разработването на генералния план не трябва да започне от нулата. Тъй като източната част на крайбрежна линия на Бургас е вече уникално изградена и добре развита, проектът представлява потенциална възможност за продължаване на съществуващата крайбрежна еспланада в района на проекта. Новата обществена инфраструктура по брега и плановете ще подобрят обществения живот на града, брега и пристанището и ще осигурят лесен обществен достъп от земята и водата.

За развитието на интегрирания план (пристанище и град) ние ще се стремим да осигурим интегрирана връзка между круизния терминал и крайбрежната линия. Пристигащите круизни туристи трябва да бъдат водени от сградата на терминала по крайбрежната линия към центъра на града, транспортния възел, плажа или яхтеното пристанище. Чрез подобряване на крайбрежната мрежа от пешеходни пътеки ще се генерирана по-висока стойност за туризма, което ще предложи възможности и стимули за (нови) предприятия, ресторанти и други търговски планове.

- **Развитие на яхтено пристанище**

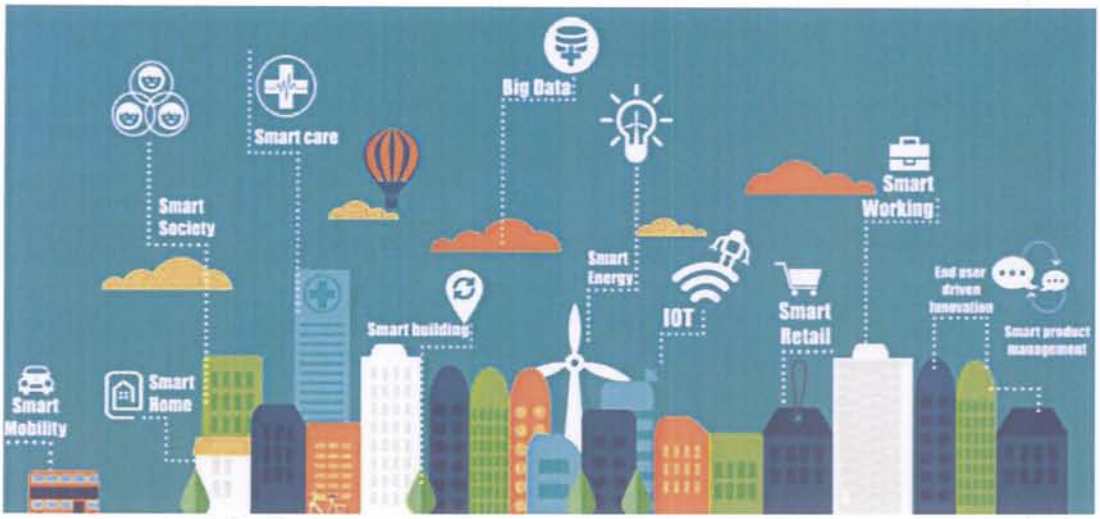
Дейността на яхтено пристанище ще подобри облика и ще засили търговските дейности около брега. Планът за яхтено пристанище трябва да отговаря на условията на местния пазар, да предложи котвени стоянки на местните собственици на яхти, туристически съоръжения и да засили пространствения образ на цялостното развитие.

Затова ние сме избрали екип от специалисти за възлагането, който може да развие яхтено пристанище, което отговаря на условията на местния пазар, ще бъде функционално и ще подобри облика/ планирането на крайбрежната линия чрез правилно изпълнение и осъществяване.

Ние ще проучим развитието на яхтеното пристанище от по-широка перспектива, за да се гарантира, че ще бъде създаден правилния интерфейс с разработките около яхтеното пристанище и каналите.

- **Развитие на „интелигентен град" (Смарт Сити)**

В проектната разработка ще обърнем специално внимание на възможностите, които може да донесе развитието на „интелигентен град".



Фигура 1-2: Преглед на различните видове инициативи на „интелигентен град"

Преустройството на крайбрежната линия на пристанището в Бургас дава възможност да се преосмисли неговото пространствено, социално и техническо разположение.

'Интелигентният град използва дигитални технологии за подобряване на производителността и благополучието, за намаляване на разходите и потреблението на ресурси, за по-ефективно и активно ангажиране със своите граждани, както и за да се учи, адаптира и обновява и по този начин да отговори по-ефективно на променящите се обстоятелства.''

1.1.4.2.2 Подход към проекта

- **Процес на проекта**

Консенсус между заинтересованите страни, Клиента и Консултанта

Развитието на крайбрежната линия на Бургас вече има някаква история и малки и по значими заинтересовани страни са участвали и/ или предлагали свои собствени идеи за бъдещото й развитие. Сега е времето да се комбинират идеите и нуждите, да се разработи цялостен генерален план, който е съгласуван и насърчаван от повечето, ако не от всички заинтересовани страни. Въпреки че

Клиентът (ДППИ) и Бургаската община са основните заинтересовани страни, осъществимостта на проекта може да бъде значително повлияна от по-малки заинтересовани страни като лоби на основните заинтересовани страни или чрез правни начини. Информираността на всички страни и предоставянето им на възможност за проактивно консултиране от заинтересованите страни ще подобри приемането на генералния план.

Консенсус може да се постигне чрез контролирани съвместни взаимодействия между консултанта и вземащите решения. Затова ние разработихме стратегия, при която Роял Хасконинг ДХВ, заедно с местния български партньор, ще има водеща роля в този процес, с отделни и съвместни взаимодействия, когато е необходимо. Следователно ще се прави диференциация между различните видове заинтересовани страни и тяхното ниво на участие (ние обикновено имаме предвид предоставянето на информация, получаването на информация, обсъждането на плановете, съвместното вземане на решение).

Фигура 1-3: Процес на проектен подход

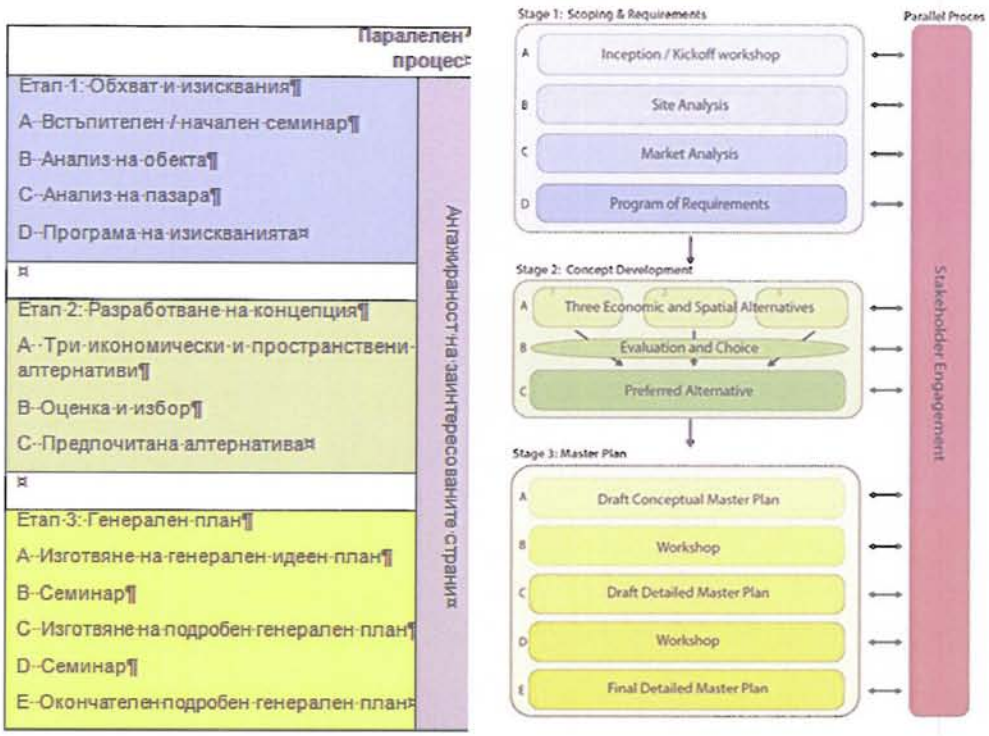
По време на процеса на генерално планиране Клиентът и заинтересованите страни ще бъдат част от изготвянето на плановете за терминал „Бургас Изток 1" и развитието на бреговата зона на града. На първата среща по проекта ние ще изготвим анализ на заинтересованите страни и план за ангажираност заедно с Клиента.

Интегрирано развитие:

Мястото на изпълнение на проекта за пасажерски терминал, яхтено пристанище, евентуално товарен терминал и зони за развитие на съпътстващи дейности в пристанище Бургас, представлява район с много аспекти и дисциплини на развитие и с много заинтересовани страни. Това обстоятелство изисква внимателно планиране и добре интегриран процес на проектиране. За да се разработи добре балансиран проект с осъществим план за развитие е необходимо да са предварително ясни условията, изискванията и допусканията за вътрешните и външните граници, което да гарантира последователен процес на проектиране.

Процес на проектен подход:

Следвайки елементите, изложени в заданието, ние разработихме схема на отношенията по проекта, на която са показани основните елементи на проекта и необходимите взаимодействия с други страни и/ или входящите данни, които трябва да бъдат предоставени от Клиента или трети страни, което да ни даде възможност да изпълним нашата работа. Типични (Основни) работни задачи в обхвата и нашия подход към дейностите при изпълнение на подобни проекти на са показани на фигурата по-долу. От фигурата се вижда че подхода показан на фигурата принципно съвпада с изискванията на този проект. Подробен план на проекта също е разработен и е представен в Приложение 1.

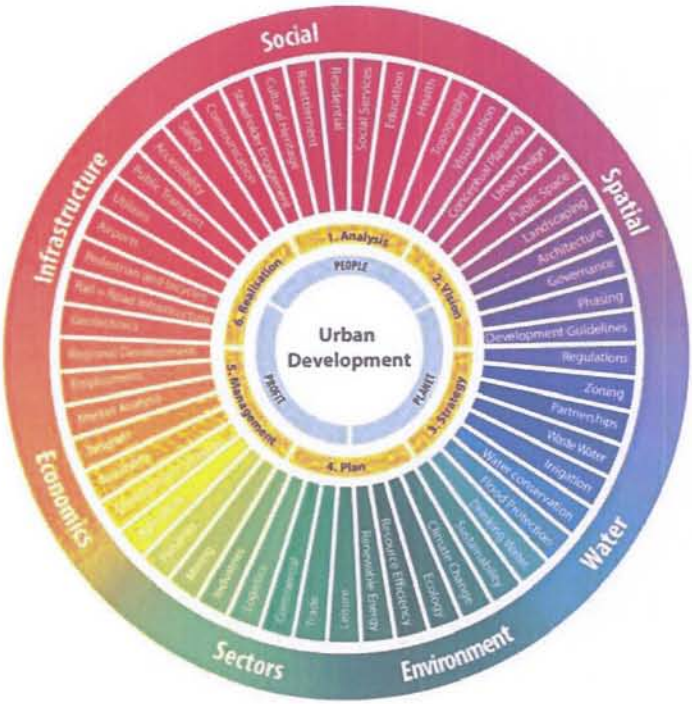


Фигура 1-4: Стандартен обем работа и изисквания за разработване на пристанищни генерални планове

1.1.4.3 Методология за Генерално Планиране (концептуално)

- **Цели и принципи**

В този раздел са разгледани най-важните принципи и цели в метода на работа на Роял Хасконинг ДХВ на пристанища, брегова линия и градско генерално планиране.



Фигура 1-5: Преглед на методологията и комплексните теми, които са от значение при изготвянето на генералния план

Зона за Обществен Достъп - пространствено развитие на града - пристанище

Изграждането на Зона за Обществен Достъп в БУРГАС трябва да бъде неразделна част от развитието на нов град от гледна точка на функционалност и пространство. Пристанището и градът трябва да се превърнат в специална икономическа зона с неизбежна вътрешна връзка. Концепцията за развитие на град-пристанище трябва да се разглежда като мащабна система.

Създаването на устойчива рамка за изграждането на ново пристанище и превръщането на пристанището в крайбрежна линия на града изисква ясно разбиране на това как пристанището и града съжителстват заедно и как да се планира устойчиво взаимодействие между пристанището и града.

Нашата стратегия за разработване на генерален план има за цел да се поддържа баланса между икономиката, околната среда и обществото в настоящето и в бъдещето, като същевременно се предвиждат и разглеждат

нуждите на бъдещите поколения, а не само техните ползи и просперитета на околните региони.

Генералният план ще бъде фокусиран върху планирането на пристанището, града и инфраструктурата като една обща система. Това ще бъде постигнато чрез вземането под внимание и интегрирането на физическите, екологичните и социално-икономическите дисциплини с цел да се намери най-подходящата концепция за интегрирано развитие.

- **Генералният план за развитие на пристанището като вид градоустройствен план (градско развитие)**

Ние в Нидерландия имаме силна традиция в областта на планирането и ще използваме нашия опит със системите за планиране по целия свят, като го съчетаем с местния ни опит и експертиза, за да намерим възможно най-добрите решения за пристанище Бургас.

Ние бихме искали да споделим с Вас нашите доказани принципи за успешно и устойчиво генерално планиране:

A. Цялостен и интегриран план;
B. Задвижван от икономиката план;
C. Гъвкав план;
D. Амбициозен, но реалистичен план.

A: Цялостен и интегриран план

В много случаи нашите клиенти изискват от нас да им предложим екип, състоящ се от консултанти в различни дисциплини, за да се гарантира цялостен подход. В тези случаи ние по-специално обръщаме внимание на интегрирането на дисциплините, тъй като знаем от собствен опит, че това ще доведе до добавената стойност, която търсят нашите клиенти. Този начин на работа гарантира, че няма да се загуби информация и че кръстосването на дисциплините ще доведе до по-добри консултации накрая.

Ние силно поддържаме този принцип на цялостен и интегриран подход, тъй като е доказано, че това е от решаващо значение за постигането на устойчив, изпълним и (дългосрочно) подкрепен генерален план. Не могат да бъдат пренебрегнати никакви аспекти от значение и всички приложими въпроси се адресират правилно, за да се създаде солидна основа за бъдещо развитие. На фигурата по-горе са показани темите, които ние прилагаме и които обикновено играят роля в нашите генерални планове.

От анализ към реализация

Във вътрешния кръг са показани петте основни етапа на нашия процес на генерално планиране:

1. Анализ: въз основа на събраните данни се проучва съществуващата ситуация, развития и тенденции и се изготвят заключения;
2. Визия: ние създаваме вдъхновяваща, но реалистична цялостна визия за бъдещето, заедно с клиента;
3. Стратегия: съгласуван пакет от критични елементи и стъпки за реализиране на визията;
4. План: сърцевината на самия генерален план, с пространствени карти, ръководни принципи и политики;
5. Управление: организацията, плана и ресурсите за изпълнение на стратегията;
6. Реализация: добрият генерален план е толкова добър, колкото е реализираният план !

Фигура 1-6:: Нашият референтен проект за Еко Атлантически Град, Лагос, Нигерия

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

Хората, планетата и печалбата (познати още като „трите П-та" от англ. people, planet, profit): добре известната концепция за устойчивото развитие в нейните три измерения, известни като "трите стълба на устойчиво развитие", състояща се от три части: социална, екологична и финансова. Тези "три стълба на устойчиво развитие" са признати по целия свят като водещ принцип за добро управление.

Широкият спектър от комплексни теми във външния кръг може да бъде разделен в седем основни теми във вътрешния кръг:

7. Социален аспект: без хората плановете остаряват и излизат от употреба, така че историята и бъдещето на хората са от ключово значение в процеса на генерално планиране;
8. Планиране: необходимо е добро планиране, за да се предотврати недостига на пространство и загубата на пари и време. Разделянето на етапи и зонирането са важни принципи. Без правилната политика и регламенти подробният план може да се окаже в архива, вместо да се използва като „ежедневна насока" през следващите десетилетия. Трудното обаче е планът да се запази възможно най-прост, но толкова сложен, колкото е необходимо;
9. Вода: водата е възможност, вземайки предвид крайбрежната линия на старото пристанище разбира се, но трябва да се избягват рисковете от наводнения;
10. Околна среда: този широк аспект от пристанищни дейности и морска биология е от огромно значение за устойчивия и дългосрочен успех на развитието на старото пристанище;
11. Икономически сектори: от решаващо значение е да се намери баланс между икономическите движещи сили като например търговски дейности, развлечения, воден транспорт и яхтено пристанище. Дейностите в останалата част на пристанището може все още да не са нарушени. Ето защо ние ще проведем пазарно проучване;
12. Икономика: генералният план трябва да е икономически изгоден. Качество трябва да се постигне, но не на всяка цена. Вземайки предвид вашия добър бизнес казус, ние ще намерим баланс между най-съвременното проектиране от една страна и печелившия план от друга страна (напр. чрез подходящо разделяне на плана на етапи);
13. Инфраструктура и комунални услуги: без подходяща свързаност и достъпност всякакво друго планиране е безсмислено. Устойчивата транспортна мрежа и свързаност с градския център на Бургас е предпоставка за по-добре функционираща (ново) изградена пристанищна зона. Трябва да се обърне внимание както на външната достъпност като напр. връзка с летището, морската градина и плажа, така и на вътрешната (обществена) достъпност.

B: Задвижван от икономиката план

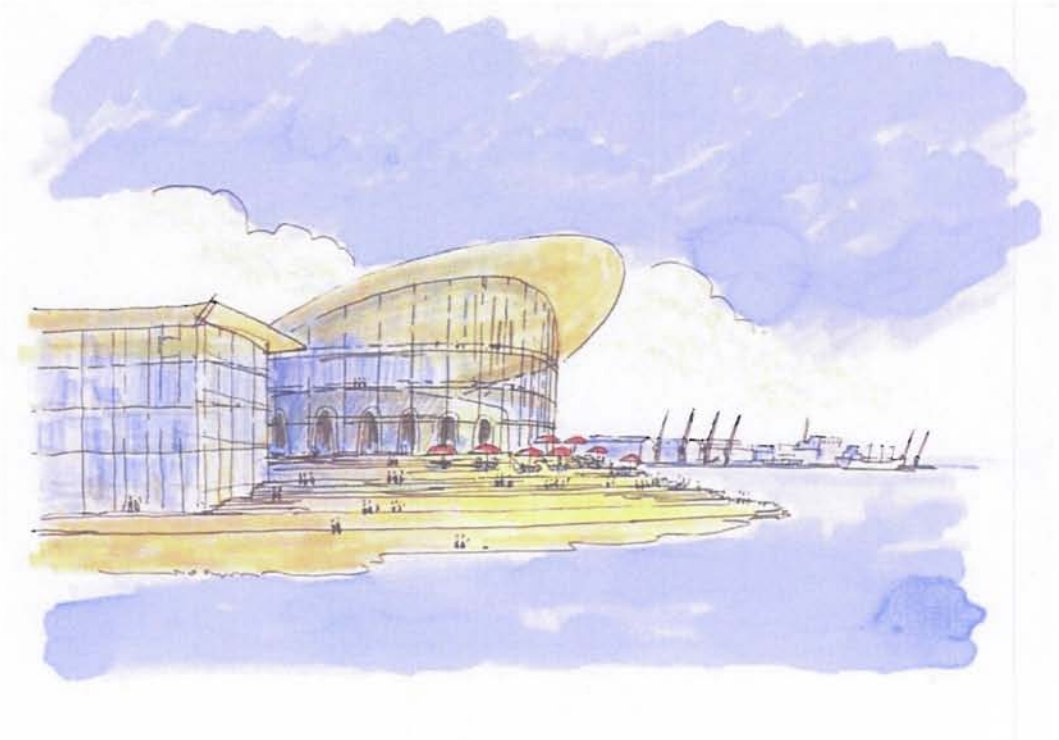
Нашата компания е специализирана в „задвижвано от икономиката генерално планиране". Това означава, че:

1. Стимулирането на икономиката често е движещата сила, която стои зад нашите планове;
2. Пазарно ориентираният план е обосновката, която стои зад един план; и
3. Реализацията и експлоатацията са финансово изгодни.

С други думи ние се стремим разработките да са привлекателни както за инвеститорите, така и за обществото.

C: Гъвкав план

Генералният план за пристанищната зона трябва да функционира в продължение на много години в бъдеще и да е достатъчно гъвкав, за да отговаря на неочакваните промени в условията като икономически възходи и спадове, променящи се пазарни условия и социални събития.



Фигура 1-7: Нашият проект за разширение на пристанището, Шиърнес, Англия

D: Амбициозен, но реалистичен план

Ние подкрепяме творчески процес, който помага да се осигури добър генерален план. В много проекти по целия свят сме доказали, че сме в състояние да предлагаме креативни, устойчиви и реалистични решения.

E: Временно използване

Новото развитие на крайбрежната линия на пристанището ще бъде продължителен процес, който ще отвори напълно нов район близо до центъра на града. Преходът от стария пристанищен комплекс към нов модерен градски район ще осигури временно нефункционално пространство, което може да се използва като възможност за запознаване на гражданите на Бургас с района. Временното използване на сградите като място за стартиращи фирми, обществени събития и други граждански инициативи също ще допринесе за облика на новоизграждащия се район.

Цялостно и продължаващо търсене на възможности:

Ние възнамеряваме търсенето на възможности на „интелигентен град" да бъде непрекъсната част от нашите проучвания: проучване на това кои проекти могат да бъдат интересни, като се вземат предвид заинтересованите страни и крайните потребители на мястото.

- **Развитие на крайбрежната линия**

Крайбрежната линия се възприема като най-ценното място за град Бургас и неговите жители. Това е място за развлечения, отдих и бягство от шумния център сред прохладата на морския бриз. Чрез добро планиране и внимателно изпълнение на плановете такова развитие на крайбрежната линия може да генерира до 25 % добавена стойност в сравнение с отдалечените от брега места. Това се дължи на фактори, включително на факта, че като цяло хората са готови да плащат повече за имоти с изглед към водата. Крайбрежните разработки могат да предложат широка гама от удобства, които ги правят привлекателни. Яхтените пристанища генерират дейност, от който хората обичат да са част и близо до която обичат да бъдат.

Когато хората са привлечени от един район и има вероятност да прекарват повече време там е по-лесно да се привлекат барове, ресторанти и магазини. В този проект ние ще се постараем да подобрим бъдещото икономическо развитие

чрез засилване на местната идентичност и да създадем среда, която отговаря на местния облик на жителите и средата.

По отношение на планирането на брега и яхтеното пристанище ние ще се стремим да разработим добре интегриран водолазен план, отразяващ местната култура с архитектурни стилове и различни мащаби. Разнообразието в оформлението и архитектурата на първата линия е функционално преобразуване на много дейности, които се извършват както във водата, така и на сушата.

Комплексният характер на развитието на крайбрежната линия и яхтеното пристанище, обхващащ инженерно-технически и екологични въпроси на сушата и във водата, изисква интегриран подход. Ние ще постигнем това чрез подход по отношение на крайбрежната линия от перспектива на планиране „суша към вода" и „вода към суша". Интегрираната и уникална перспектива за развитието на крайбрежната линия има за цел:

- Да се идентифицират потенциалните райони за специфични брегови дейности като плажове, яхтени пристанища и пътнически терминали;
- Да се използва пазарния потенциал за отдих, яхтинг и туризъм, който да бъде пренесен и въведен в генералния план за развитие;
- Да се разработят пространствено атрактивни зони, съчетаващи (подробни) инженерни и планови решения;
- Да се интегрира водната инфраструктура в пространствения план, за да се избегнат конфликти и да се създаде хармония между земя и вода;
- Да се разработи такъв генерален план „градоустройствен" план, който зачитат човешките пропорции;
- Да се разработи контекстуална архитектура, имаща за цел да се хармонизират сградите и тяхната среда.

- **Развитие на яхтено пристанище**

Яхтеното пристанище ще генерира възможности за туристите, местните собственици на яхти и туроператорите. Успехът на яхтеното пристанище е не толкова в предоставянето на услуги и паркинг за яхти, а в привличането на хора, които реално използват лодки и яхти във водата. Затова е важно да се проучи яхтинг мрежата в района. Това включва както постоянно домуващи яхти в яхтеното пристанище, така и гостуващи яхти.

Новото яхтено пристанище в Бургас следва да се превърне в престижна част от град Бургас, която не само отразява неговите установени функции, но и представлява намерението на Бургас да се превърне в лидер в морския туризъм по Черноморието.

При разработването на плана за яхтено пристанище и съоръжения за акостиране ще се съсредоточим върху разработването на план за яхтено пристанище, който ще бъде интегриран с плана за обществената брегова линия на Бургас. Планът ще включва следните елементи (идеен проект, функционален план):

- Зони за маневриране в и около яхтените пристанища (т.е. канали за достъп, свободни проходи, зони за обръщане и т.н.);
- Местоположение на котвените стоянки за гориво;
- Навигационни средства (т.е. за насочване на лодкарите към яхтеното пристанище през деня и през нощта);
- Изисквания за достъп до кея;
- Земни (сервизни) съоръжения – в зависимост от взаимодействието с бреговите съоръжения около яхтеното пристанище.

На този етап също така не е известно колко яхти и какъв тип яхти ще бъдат постоянно акостирали. За планирането на яхтеното пристанище ние ще проучим по-подробно пазарния потенциал за новия Бургас. Чрез провеждането на това пазарно проучване ще се постигне по-добро разбиране на целевите групи потребители и техните изисквания по отношение на размерите и съоръженията за закотвяне, което ще позволи на клиента да приспособи по-добре своя продукт към нуждите на клиента. Това ще даде възможност за по-висока доходност от проекта за собственика и бъдещите потребители / оператори.

Резултатът ще бъде микс от лодки и котвени стоянки (ако е необходимо), който най-добре отразява действителния и бъдещия потенциал за постоянните притежатели на котвени стоянки и за посетителите. Въз основа на новия микс от лодки и котвени стоянки ще бъде проектирано разположението на басейна на яхтеното пристанище и подреждането на котвените стоянки.

Подреждането на котвените стоянки трябва да бъде възможно най-гъвкаво, за да е приспособимо към реалния пазар. Това най-вече се отнася за сегмента на големите яхти, тъй като броят ще бъде доста малък и характеристиките на конкретните яхти може да варират.

Това проучване ще осигури и данни за разделението между ветроходни и моторни яхти, както и преглед на важни размери на яхтите (не само дължината, но и ширината и височината на борда).

- **Методология за разработване на варианти на генералния план**

  - **Изисквания за разработването на варианти на генералния план**

За разработването на концепцията на генералния план е необходимо да са предварително ясни условията, изискванията и допусканията на клиента за вътрешните и външните граници, което да гарантира последователен процес на проектиране.

Базата за проектиране (БП), определена в предварителното проучване (етап 1), е важен документ, който съдържа изискванията и идеите за връзките с града, района на проекта, възможните функции и размери, потенциалните технически проблеми, ангажираността на заинтересованите страни, приоритетите и т.н. БП ще формира основата за разработване на идейните варианти. Този документ ще бъде "жив" документ, който ще претърпява ревизии и актуализации, когато са налични допълнителни данни или изисквания.

Разработването на документа БП ще се основава на описаните по-долу дейности.

  - **Оценка на наличните данни за проекта**

В началото на етап 2 наличните данни (събрани на етап 1) ще бъдат оценени от наш екип с цел да се провери тяхната пълнота и приложимост за този етап (2) на проекта. При установяването на съществени пропуски в информацията ние ще обсъдим този въпрос с клиента по време на началната ни среща и ще планираме действия за изясняване получаването на необходимите данни. Това включва как липсващата информация може да бъде събрана най-добре и кога.

Данните за разработването на идейните варианти се състоят от:

- Доклади и документи от предишни проучвания, свързани с разработвания район, напр. доклади за общото планиране, насоки за планиране, предложени операции и т.н.;
- Налични данни за местните характеристики на ветровете, вълните, приливите и теченията;
- Действащи планове за земеползване на пристанището и града/ кадастрални планове и т.н.;
- Действащи комунални мрежи (канализация, водоснабдяване, електроснабдяване);
- Насоки за планиране, свързани с развитието на пристанището и града.

- **Първа работна среща**

От голямо значение ще бъде да се проведе подробна и конструктивна първа среща. Ориентировъчният дневен ред на тази среща включва следните основни въпроси:

- Потвърждаване на обхвата на Консултанта;
- Потвърждаване на цялостната програма и ключовите етапи;
- Обсъждане на наличните данни (за обекта);
- Идентифициране всички заинтересовани страни;
- Планиране на етапа(ите) на проекта;
- Всички други аспекти.

По време на първата среща ще бъде изготвен и Муд Борд (т.е. „табло на настроението" - инструмент за визуално стимулиране, който дава добра идея за темата, цвета, формата и усещането на проекта), който ще помогне да се визуализират вариантите и възможностите, от които ще бъдат избрани най-полезните аспекти, които ще бъдат използвани като база за следващите задачи по проекта. Тази първа стъпка на „визуално подкрепена мозъчна атака" е от съществено значение, за да се постигне функционално проектиране при следващите задачи по проекта. За допълнително обяснение на Муд Борда, вижте например: http://www.1stwebdesigner.com/mood-boarding-introduction/.

- **План за посещения и интервюта на място на обекта**

За екипа на проекта е важно да се запознае с възможностите, ограниченията, локацията, културата, конкурентните продукти и предварителните ограничения на обекта с цел да се направи оценка на мащаба и средата на предлаганото развитие и да се постигне разбиране на специфичната чувствителност на околната среда.

Екипът ще проведе посещения на място на обекта и съответните райони, свързани с проекта. Това включва посещения на околните брегови обекти и други места, които ще станат част от проектния район. Местните условия са от първостепенно значение за успеха на проекта.

- **План за проучвания и интервюта на място на яхтеното пристанище**

Яхтингът не е нещо ново за България. През последните години редица градове, курорти и ваканционни комплекси на българското Черноморие изградиха яхтени пристанища като част от техните активи. Българското Северно Черноморие предлага повече яхтени пристанища в сравнение с южното крайбрежие. В момента едно от най-добре позиционираните яхтени пристанища по северното крайбрежие е това на курорта „Златни пясъци" (на 20 км от град Варна).

През 2007 г. Българската федерация по ветроходство направи прогноза, че през следващите 10 години България ще разполага с 15 нови яхтени пристанища с общ капацитет на акостиране между 2,000 и 4,000 яхти. С изграждането на яхтеното пристанище България ще се превърне в конкурентна яхтинг дестинация. (Източник: www.myyachtregistration.com)

Нашите специалисти ще проучат и посетят съответните обекти, за да се запознаят с вида на яхтите, включително техните размери, с цел да получат по-добра представа за съществуващата яхтинг култура в региона на Бургас. Ние ще посетим съоръженията и ще интервюираме ръководството и/ или собствениците на яхтите, когато е възможно, за предпочитане заедно с представител на клиента.

Предмет на особено внимателен анализ от страна на екипа ни ще бъде Решение № 3 от 2014 г. по к.д. № 10/2013 г. (обн. ДВ, бр. 24 от 2014 г.), с което Конституционният съд на Република България обяви за противоконституционна разпоредбата на чл. 112к, ал. 1 от ЗМПВВППРБ в частта, с която законът е регламентирал възможността в полза на определен кръг лица – тези по чл. 112г, ал. 1, съответно по чл. 112д, ал. 4, без търг или конкурс да бъде учредено право на строеж за изграждане на ново пристанище за обществен транспорт с регионално значение, на пристанище по чл. 107 – 109 или на специализиран пристанищен обект по чл. 111а, ал. 1 или чл. 111б, ал. 1 от закона.

Ще бъдат набелязани интересни обекти около Бургас, които ще бъдат включени в оценката на яхтинг пазара в околността на бреговите разработки на яхтеното пристанище в Бургас. Местният контекст, който осигурява дестинации за яхтмените, заминаващи от яхтеното пристанище, е важен за успеха на проекта.

- **Формулиране на изискванията на потребителите**

Важен аспект на този първи етап на проекта е да се формулират „изискванията на потребителите" или да се дефинира проекта. Има редица

въпроси и теми, които трябва да бъдат внимателно обсъдени с клиента и другите заинтересовани страни на ранен етап. Те включват:

- Изясняване на обхвата на проекта, стандартите за проектиране, функционалните критерии, съображенията за планиране, ограниченията за проектирането и темата на проекта;
- Експлоатационна годност (живот) на проектната разработка. Бреговите линии (вълноломи/ брегови укрепителни съоръжения/ съоръжения за швартоване) обикновено се проектират за експлоатационна годност от 50 години. Възможни са алтернативи като например експлоатационна годност от 100 години;
- "Външен вид" и "усещане" за бреговата линия и допустимо използване на материалите. Това важи най-вече за структурите и плажовете, укрепени с каменно-носипен материал, и до голяма степен зависи от изискването за туристическа привлекателност и жилищни/ пристанищни функции;
- Визия за функцията на използване на земята и крайбрежната линия (хотели/ сгради, отдих, акостиране на плавателни съдове, плажове и т.н.);
- Капацитет, видове яхти, проектни и експлоатационни аспекти на планираното яхтено пристанище и свързаните с него съоръжения;
- Сегашно и планирано градско земеползване на районите и територията извън тях (Това включва инфраструктура, градски транспорт, принципи на зониране);
- Сегашно и планирано пристанищно земеползване на районите на проекта и територията извън тях (Това включва инфраструктура, градски транспорт, принципи на зониране, предвиждания на ОУП на град Бургас).

- **Анализ на мястото на осъществяване на проекта**

В началото на посещението на мястото на осъществяване на проекта ще бъде анализирано за по-добро разбиране на ситуацията. За да получи необходимите знания, екипът на проекта ще проведе няколко интервюта с представителите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура", общината, ръководството съществуващото яхтено пристанище, морска администрация и т.н.

Анализът на мястото на осъществяване на проекта включва следните аспекти на проучването:

- Действащ градоустройствен план и сгради на крайбрежната линия;

- Проверка на морските структури на сегашната крайбрежна линия: Ще бъде проведено посещение на място от технически специалист с цел да се прецени качеството и състоянието на съществуващите морски структури. Нашият екип ще се съсредоточи върху максималното повторно използване на съществуващите структури, за да се сведе до минимум разрушаването в бъдеще;
- Обслужващи съоръжения и сгради на яхтеното пристанище. Оценяване на качеството на сградите и съоръженията и вземане на решение дали някои елементи могат да бъдат включени в бъдещото развитие на яхтеното пристанище;
- Сегашни съоръжения за трафик и паркиране: Как сегашните съоръжения на крайбрежната линия и яхтеното пристанище са свързани със сегашната мрежа на градската инфраструктура;
- Комунално-битова мрежа на яхтеното пристанище;
- Други морски дейности.

  - **Оценка на пространственото развитие**

Градският контекст на Бургас ще бъде анализиран, за да се идентифицират аспектите на развитие, вземайки предвид съществуващата и бъдещата ситуация. Резултатът от проучването ще послужи като отправна точка при определянето на конкретните възможности на плана и изискванията по отношение на разположението на градската зона, яхтеното пристанище и интегрирането с крайбрежната линия. Това проучване ще включва следните дейности:

- Проучване на съществуващото функционално разположение на градската зона, общи градоустройствени планове (Община);
  - Проучване на планираното урбанизирано развитие, по-специално по бреговата линия, бъдещи проекти за брегоукрепване;
- Интервю с отдел „Общинска инфраструктура" за получаване на повече информация относно обществената търговска инфраструктура.

  - **Акватория – анализ на водния басейн на пристанището**

Водният басейн на пристанището има специфични физически, пространствени и естествени характеристики. За да се проектира яхтеното пристанище и крайбрежната линия е необходима информация относно тези характеристики. За да се осигури специфичната програма за рекултивиране на земята, структурите по крайбрежната линия и яхтеното пристанище, ще бъдат събрани налични данни за:

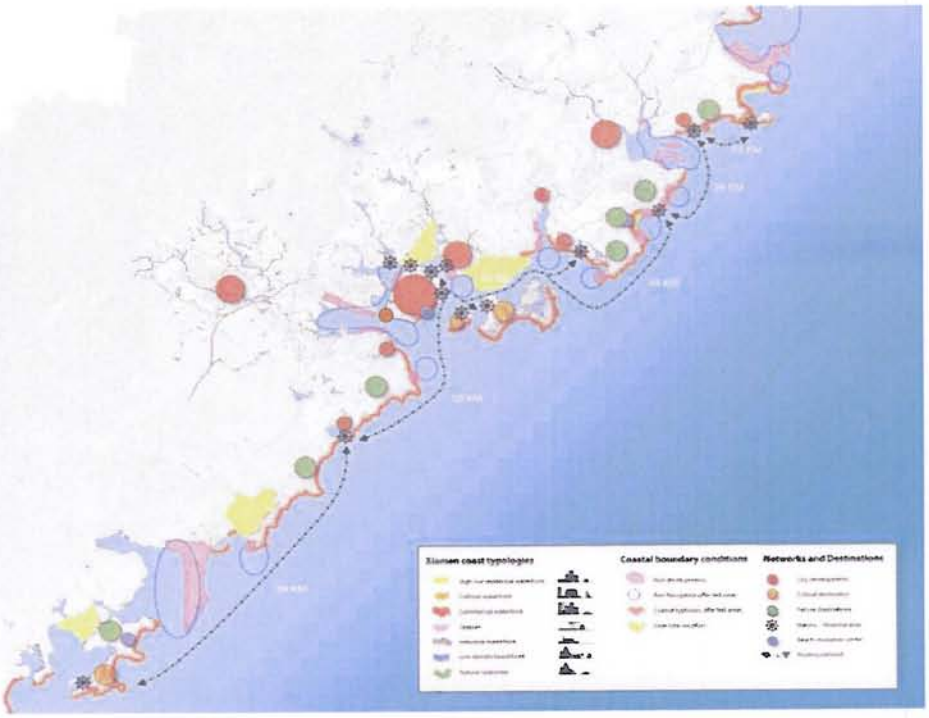
- Физическите характеристики като подводен релеф (батиметрия), характеристики на вятъра, вълните, приливите и теченията.

  - **Оценка на яхтинг пазара**

Преобразуването на бреговата линия на пристанището в градска зона, крайбрежна линия и пътнически терминал трябва да се превърне в престижна част от града. Преобразуването отразява не само установените функции на град Бургас, но и представлява неговото намерение да играе важна роля в морския туризъм в България.

Новото яхтено пристанище и пътнически терминал на град Бургас ще генерират възможности за търговско развитие на градската среда за туристите, местните собственици на яхти и туроператорите.

Успехът на яхтеното пристанище е не толкова в предоставянето на услуги и паркинг за яхти, а в привличането на хора, които реално използват лодки и яхти във водата. Затова е важно да се проучи яхтинг пазара и мрежа в района. Това включва както постоянно домуващи яхти в яхтеното пристанище, така и гостуващи яхти.



Фигура 1-8: Развитие на яхтената индустрия, град Сямън, Китай (РХДХВ)

Все още не е уточнен броя на яхтите и вида на яхтите, които ще се настанят в яхтеното пристанище. Също така не е известно дали яхт миксът се състои от постоянно акостирали яхти или също така от гостуващи яхти. Като цяло има съществена разлика между сезонния яхтинг и постоянното акостиране и закотвяне, която оказва влияние върху повечето съоръжения, които трябва да бъдат осигурени за яхтите, вариращи от паркинг и охрана до търсене на електроенергия и тоалетни.

За Бургас е известно, че вече има яхтинг съоръжения и паркинги за лодки. Експертите ще ги посетят, за да получат разбиране за различните видове налични лодки, размерите и съотношението между различните лодки, ще се запознаят с боравенето с лодките, както и с изискванията за маневриране в този конкретен район. Ще бъдат анализирани и съществуващите съоръжения за ремонт за определяне на конкуренцията и алтернативите.

Въз основа на микса от лодки от горната оценка ще бъде развито разположението на яхтеното пристанище и подреждането на котвените стоянки. Подреждането на котвените стоянки трябва да бъде възможно най-гъвкаво, за да се адаптира към реалния пазар. Това важи най-вече за сегмента на големите яхти, при който размерите и характеристиките на маневриране могат да варират. Проучването ще осигури и информация за разделението между ветроходни и моторни яхти, както и преглед на важните размери на яхтите (не само дължината, но и ширината и височината на борда).

- **Сравнителен анализ с партньорски градове**

За разработването на проекта за развитие на градската зона, бреговата линия и яхтеното пристанище ние възнамеряваме „да направим сравнителен анализ" на проектната разработка с партньорски градове с подобни предизвикателства и техните решения и фактори за успех. Тези изучавания на казуси показват сходство с проекта, принципа и значението на идентификацията на крайбрежната линия и развитието на профила на дестинацията. Резултатите ще бъдат използвани за пренасянето на техния успех във възможности за конкретния проект.

Фигура 1-9: Сравнително проучване за крайбрежната линия на Барселона (РХДХВ)

Ще бъде направена обща оценка на сегашната ситуация, процеса на транспониране в българското законодателство на Директива 2014/89/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 година за установяване на рамка за морско пространствено планиране, генералните планове, за да се проучи потенциала за разработване на плана за крайбрежната линия, яхтинг съоръженията и възможностите за подобряване на облика на обекта. През годините Роял Хасконинг ДХВ е разработило набор от показатели (който се използва за целите на оценяване), за да се осигури списък на предварително определените фактори за успех за проектите за развитие на бреговата линия и морския туризъм. Тази оценка ще идентифицира потенциала за развитие и ще създаде база за сравнение.

Фигура 1-10: Сравнително проучване за Порто Адриано, Испания (РХДХВ)

- **Разработване на регулационни планове**

Въз основа на резултатите от проучванията ще бъдат разработени концепции, които ще обосноват предвиждания, свързани с:

- Развитие на пристанището;
- Развитие на търговската зона;
- Морски парцеларен план (яхтено пристанище);
- Индустриално развитие на пристанището;
- Мрежи и възли за градски транспорт и интеграция със средата;
- Интерфейс и свързване между водата (пътнически терминал, яхтено пристанище и т.н.) и градски мрежи, транспортни съоръжения (гари, зони за паркиране на автобуси и т.н.);
- Обществени пространства (паркове, площади и т.н.);
- Възможности за нови пътища и връзки със сушата;
- Нови железопътни и интегрирани мрежи за градски транспорт;
- Обществени и градски крайбрежни мрежи.

- **Разработване на идейни варианти**

  - **Семинар за съвместно проектиране**

За разработването на идейни варианти за градската зона, брега и яхтеното пристанище ще бъде организиран съвместен семинар с клиента и съответните заинтересовани страни относно работата по първоначалното проектиране. Целта на семинара е да се разработят интегрирани идейни варианти въз основа на резултатите от PoR (оценка на данните, проучване на яхтинг пазара и общо проучване, сравнителни анализи на вариантите на плана за зониране и т.н.).

  - **Идейни варианти**

Проектите на идейните варианти ще бъдат подробно описани на скици, изготвени на ръка, в определен мащаб. Подробните скици на ръка ще показват основните функции, техните изисквания, техните предпочитани позиции и взаимовръзките между отделните елементи на проекта.

Фигура 1-11: Нашата предварителна концепция за развитието на района на „Бургас Изток 1"

Фигура 1-12: Скица (идеен проект) на яхтеното пристанище и крайбрежната линия в град Варна, България (РХДХВ)

- **План на развитие със смесено предназначение**

Разработването на градоустройствения план ще се основава на развитие със смесено предназначение. Това е най-подходящия градоустройствен план за проектите за развитие на крайбрежната линия. По този начин ще има хора както през деня (офис персонал, който идва на работа и си отива, обядва или присъства на бизнес вечери), така и през нощта (жители, които прекарват свободното си време наблизо, включително игра в паркове, на плажа, бягане по крайбрежната, ядене или пиене в барове и ресторанти и т.н.).

В Бургас това може да се комбинира с туристически обекти, тъй като такова развитие има потенциал да се превърне в една от основните атракции и места за престой. Добавянето на туристите към уравнението ще генерира повече жизненост както през деня, така и през нощта. Обектите за търговия на дребно трябва да бъдат приспособени към конкретните нужди на всички целеви групи. Най-успешните фирми ще бъдат тези, които могат да се приспособят към нужните на всички.

- **Идеен проект и план за развитие на яхтеното пристанище**

Идейният проект на яхтеното пристанище ще бъде разработен въз основа на базата за проектиране (БП) и резултатите от оценката на яхтинг пазара с прогноза за яхт микса. Това ще осигури входни данни за необходимия брой

котвени стоянки, (различните) размери на котвените стоянки и свободни проходи и (типичните) конструкции в яхтеното пристанище.

При проектирането на разположението ще бъдат взети предвид следните въпроси:

- Разположение на котвените стоянки (т.е. да се оползотвори напълно басейна на яхтеното пристанище, за да се настанят възможно най-много лодки от микса от лодки, и да се вземе предвид оптималното разпределение по отношение на групирането на размерите);
- Оразмеряване на зоните за маневриране в и около яхтеното пристанище (т.е. канали за достъп, свободни проходи, зони за обръщане и т.н.);
- Типични решения за структурите за закотвяне (т.е. плаващи/ фиксирани структури, основни пешеходни пътеки, проходи до брега);
- Местоположение на съоръжението за доставка на гориво;
- Оценка на изискванията и разположението на навигационните средства (за безопасно насочване на лодкарите в яхтеното пристанище през деня и през нощта);
- Определяне на наземните съоръжения (което включва необходимия план за обслужващи съоръжения на яхтеното пристанище).

Фигура 1-13: Проект на яхтеното пристанище и водния павилион в Каофейдиан, Китай (РХДХВ)

Royal HaskoningDHV

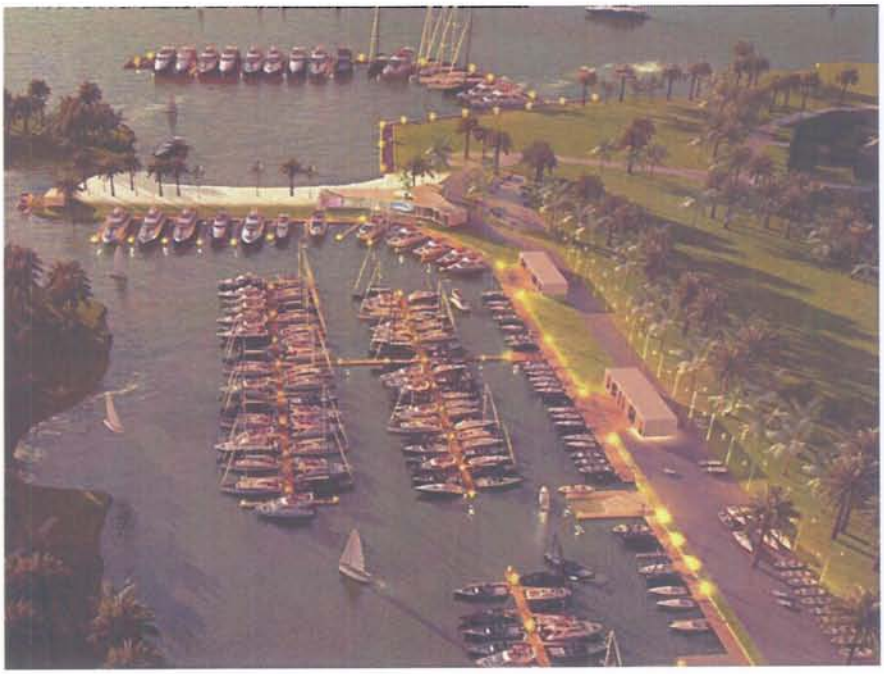
MUGAPO

Яхтеното пристанище ще бъде развито в по-широк контекст. Бреговите линии на яхтеното пристанище могат да се планират като обществени зони, за жители, туристи и посетители, които живеят и се наслаждават на морски занимания през свободното си време в басейна на яхтеното пристанище. Яхтеното пристанище ще бъде домакин на яхти, които са частна собственост и изискват определено уединение и сигурност.

Интерфейсът между общодостъпната зона и необходимата уединеност, когато една яхта е на котва, изисква мерки за гарантиране на отделянето на широката общественост от територията на яхтеното пристанище. Ще бъдат предоставени варианти на гарантиране на отделянето, които могат да варират от контрол на достъпа до кейовете и понтоните чрез ограждения или караулка до оптимизиране на подреждането на котвените стоянки и броя на местата за достъп до брега.

В този случай яхтеното пристанище ще представлява центъра на един по-голям недвижим имот, с общодостъпни зони в непосредствена близост до басейна на яхтеното пристанище и висока степен на видимост. Това означава, че ще има ограничени възможности и свързаните с тях ограничения на обектите за обществено ползване за яхтеното пристанище, поради строгите изисквания към (архитектурната) привлекателност на района, както и негативното възприятие на „мръсните" дейности като наземно техническо обслужване и поддръжка на яхтите и социалните/ екологичните проблеми в резултат на сервизните дейности в яхтеното пристанище.

Ще бъдат предоставени варианти на общодостъпни съоръжения, които може да са подходяща за местния контекст, както и техните връзки с яхтеното пристанище и околностите и изискванията за площ и сграда / площ на твърда основа.



Фигура 1-14: Пример за разположението на яхтено пристанище, Куба (РХДХВ)

Въз основа на идейните варианти ще бъдат разработени различни планове (сгради (м2), пътища, ландшафтни структури и т.н.) за развитието на яхтеното пристанище и кейовете към него. Идейните проекти и плановете ще бъдат използвани за икономическата оценка, обосновката на идейните варианти и SWOT анализа.

1.1.4.4 Етап 2. – Зони Тип 2 - Варианти концептуални решения за Генерален План на Товарни Терминали:

За зоните/терминалите Тип 2 на пристанище Бургас подобно на методите описани в горната глава ще разработим 2 варианта за генерален план. По специфични елементи по подхода и методологията за Зони Тип 2 ще бъдат представени в настоящия раздел.

Изходни данни:

1. Документацията за участие в открита процедура за възлагане на обществената поръчка

2. Доклад „Прединвестиционно Проучване“ към Етап 1

Резултати:

1. Доклад „Предварителни Вариантни Концепции за Генерален План на Пристанище Бургас“.

   Този доклад ще включва обяснителна записка и графични материали (чертежи) с разработените варианти в съответствие на изискванията на Възложителя по този етап.

2. Доклад за изпълнението на Етап 2.

   Докладът ще описва извършените работи и съпътстващите ги основни документи и информация при изпълнение на етап 2 и изготвените предварителни концептуални вариантни за развитие на пристанището.

Дейности:

1. Разработване на двата варианта за Генерален План

Разработването на варианти за генерален план ще включва както използването на стандартни подходи и методи от практиката и опита така и те трябва да оставят достатъчно място за иновативно и нестандартно мислене при предвиждането на модернизация и будещо развитие на пристанището. Предвижда се, на този етап предварителните концептуални варианти за развитие на пристанище Бургас да се усъвършенстват чрез анализиране на главните опции за планиране, свързани с:

- Стратегическите планове и функционални изисквания на възложителя описани в заданието на проекта
- Технологични изисквания за ефективно технико–икономическа експлоатация
- Маркетингови и социални съображения
- Маневрирането на плавателните съдове;
- Ограничения в ползването на терените или предоставените възможности;
- Екологични съображения;
- Капитални разходи, поддръжка и оперативни разходи.

Подготовката на алтернативните планове за развитие на пристанището се разглежда като поетапен процес, като след всеки следващ етап води до усъвършенстване и намиране на нови решение за следващия.

На база цялостния анализ на резултатите от проучвателните работи, с определени основни проблеми и задачи, както и необходимите стратегически мероприятия за обхващане на товарооборота, ние ще изготвим не по-малко от два варианта на предварителни концептуални решения за развитие.

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

В съответствие с функционалното си предназначение пристанището най-общо представлява район за концентрация и обработка на товаропотоци с цел прехвърлянето им от воден транспорт към сухоземен и обратно. То се явява като регулатор на несъответствията при осъществяване на товаропотоците, чрез акумулиране на товарите и компенсиране на неритмичността между доставките и експедицията. В тази връзка, в съответствие с характера и спецификата на извършваните дейности, структурата на всеки пристанищен терминал ще се състои от специализирани звена - сгради и съоръжения, групирани и териториално обособени в следните функционални зони:

- кейова претоварна зона;
- складови зони;
- тилови претоварни зони;
- входно изходна зона и вътрешни пътища;
- спомагателни и обслужващи зони.

Характеристиките на отделните технологични зони, звена и елементи ще бъдат определени чрез детайлно оразмеряване, съответстващо на количеството, вида и характеристиките на обработваните товари, средствата за транспорт, предвиденото технологично оборудване и технически инсталации, обслужващ персонал и ред други относими изисквания с цел - постигане максимална ефективност и целесъобразност.

1. *Кейови претоварни зони*

Безспорно е, че кейовите претоварни зони са основните звена в технологичната структура на едно пристанище.

Кеят е основното хидротехническо пристанищно съоръжение, на което могат да пристават корабите, осъществяващи товарооборота по вода. Дължината на кейовия фронт е основния параметър, от който зависи броя на обособените

корабни места за едновременна обработка на пристаналите кораби и преопределя капацитетните възможности на едно пристанище.

Въз основа на техния вид и технико-експлоатационни характеристики се определят състава и параметрите на останалите звена в технологичните схеми, необходими за осъществяване на завършен процес по приемане, складиране и експедиция на очакваните количества товари.

За развитието на едно пристанище от изключително важно значение е територията, на която е разположено и най-вече нейното местоположение, характеристики, граници и особености от гледна точка наличието на или възможността за изграждане на кейов фронт. Кеят е основното хидротехническо пристанищно съоръжение. На кея може да се швартова кораб. Едва когато конкретният кей се съоръжи със съответстващо на кораба и обработвания товар технологично оборудване и се обвърже технически, технологично и организационно във времето и пространството с тиловите транспортно-манипулационни и складови съоръжения, може да се смята, че са налице условия за извършване на пристанищни услуги.

Складови зони

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

2. *Тилови претоварни зони*

Тиловите претоварни зони са свързани с обработката на сухопътните транспортни средства – товарни автомобили, осъществяващи товаропотоците от и за вътрешността на страната. Това са тиловите претоварни фронтове, обособени към всяка от горепосочените складови зони, съдържащи строително-технически и технологични съоръжения с необходимите площи за маневриране и позициониране на транспортните средства и технологичното оборудване за товаро-разтоварна дейност.

Определянето на структурата и параметрите на тиловите претоварни зони е извършено основно съобразно спецификата и особеностите на отделните

складове, но не по-малко от необходимите, определени на база технологичните разчети и оразмеряване за:

- размери на претоварни автомобилни товароразтоварища – зависещи от разчетите за максимален брой за едновременно обработваните транспортни средства, технологичните характеристики на претоварната техника и пропускателна способност не по-малка от определените прогнозни товаропотоци;
- разположението и широчината на проходите с местата за заставане и обработка на таварни автомобили към откритите складове, съобразени с техническите им характеристики, характеристиките и маневреността на обслужващата претоварна техника.

Входно-изходна зона и вътрешни пътища

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

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

Вътрешни пътища

Вътрешните пътища са елемент от комуникационно-транспортната схема на пристанищната територия. Тяхното предназначение е да осигурят безпрепятствен и удобен достъп на автомобилите и мобилната пристанищна техника до всички структурни звена на пристанищния терминал - складови зони и съоръжения, кейови и тилови претоварни фронтове и др. сгради и съоръжения с обслужващ характер. Определянето на параметрите и ситуационното разположение на пътните връзки ще бъде направено с цел - постигане максимална рационалност и ефективност с минимално пресичане на различните товаропотоци, при спазване изискванията Наредба № 2 за планиране и проектиране на комуникационно транспортни системи на урбанизирани територии, "Наредба № Із-1971 за строително–технически правила и норми за осигуряване на безопасност при пожар " и др. нормативни документи.

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

Административно битови зони

Административно-битовата зона обединява сгради с административно-битови помещения и офиси със съответните паркингови, маневрени и градински площи.

Спомагателни и обслужващи зони

Представляват комплекс от сгради и съоръжения, свързани с извършване на обслужващи и съпътстващи дейности като ремонт и техническо обслужване на наличната механизация, зареждането й с гориво.

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

Главната задача при разработването на вариантите на генералния план на пристанището ще бъде постигане на оптимално решение за взаимното териториално разположение на отделните функционални звена като единен комплекс от взаимно свързани компоненти, обезпечаващи ритмична и икономически ефективна работа.

Резултатите от проведените срещи ще оформим в кратък доклад, в който ще бъдат описани двата проектни варианта. Ще изпратим доклада на Възложителя за преглед и одобрение. След получаване на одобрението, ще продължим работата си по разработването на следващите етапи на проекта.

При разработване на предварителни концептуални варианти за генерален план на пристанището ще бъде направен SWOT анализ и технико-икономическа обосновка на вариантите по отношение на следните основни елементи:

А. Територия на терминалите – Технология

Б. Пътна и Железопътна инфраструктура

В. Хидротехнически Съоръжения и Акватория

Подхода и методологията за SWAT анализ и технико-икономическа обосновка са описани по долу в техническото предложение.

А. Територията на терминалите ще включва следните елементи:

1. **Част Архитектура за терминалите**
   - Административни и технически сгради;
   - Други сгради

2. **Строителни конструкции**
   - Административни и технически сгради;
   - Складове и съоръжение
   - Техническа инфраструктура;

3. **Част Технологична:**

Част технологична ще разгледа следните основни елемента при разработваните варианти за генерален план: обработка на товари / материалите / логистика – (експлоатация и операции), потоци, оборудване, изисквания към строителството:

3.1. Видове товари:

a) Зърно
b) Контейнери
c) Генерални товари
d) Наливни товари
e) Пътници
f) Други специализирани товари

3.2. Складиране:

a) Район за контейнери /открит/
b) Район за хладилни контейнери /reefers/
c) Силози
d) Резервоари за течни товари
e) Открити и закрити складови площи

3.3. Пристанищна логистика:

a) План за входове и изходи към терминалите
b) Технологична схема / потоци на товарите при внос и износ
c) Терминални пътища и ЖП инфраструктура
d) Райони за складиране товарите и връзката им с Авто/ЖП товарене/разтоварване

e) Организация на движението, маркировка и сигнализация

3.4. Охрана и сигурност

a) Пропусквателни пунктове
b) Митница /район за прецизен митнически контрол на контейнери/
c) Контрол на автомобилното/друго движение
d) Автоматика /за контрол, претегляне и др./
e) Алармени системи за безопасност и охрана
f) Ограждения

3.5. Здравеопазване, безопасност и околна среда

a) Медицинско и санитарно оборудване
b) Ветеринарен и фитосанитарен контрол
c) Контрол на екологичните параметри

3.6. Комунални услуги

a) Електроснабдяване и осветление
b) Водоснабдяване и канализация
c) Телефонни кабели, интернет, други
d) Отопление, вентилация и климатични системи

3.7. Пътни настилки

3.8.. Други

a) Административни /офис сгради(
b) Цехове

Б) Железопътен район

За железопътните райони ще направим анализ на съществуващото положение, в т. ч. и на общата жп инфраструктура в обхвата на действащите договори за концесия, необходимост за модернизация и разширение, технология за товарене на разтоваряне, логистика, капацитети и на маркетенговите прогнози за развитие на ЖП товари. В съответствие с направените анализи ще разработим 2 варианта като чат от генералния план.

В) Хидротехнически съоръжения и Акватория

Разработените варианти за генерален план ще бъдат обосновани по част хидротехнически съоръжения по следните елементи:

a) Корабни места - параметри, анализ на годишния капацитет за обработка на товари, заетост, необходимост от допълнителни корабни места
b) Кейови стени (кейов фронт) – параметри, анализ на кейовите стени по отношение на тяхното състояние, съответствие с функционалните изисквания на сегашната и бъдеща експлоатация, както и необходимостта от ремонти или структурни промени.
c) План за драгиране
d) План за насипи, - необходимост за отвоюване на земя
e) Акватория – зона за подхождане, обръщателен кръг и оперативна зона
f) Помощни средства за навигацията

Ще разработим всички описани елементи и за двата концептуални варианта и те ще бъдат описани в доклада за този етап. В него ще включим и предварителна окрупнена технико количествена сметка и сметна документация за да представим и сравнителен анализ на необходимия размер (стойностите на разходи) за инвестиции на двата варианта. В този доклад ще изработим SWAT анализ (оценка на двата варианта) вслушващ списък на техните силни страни, слаби страни и потенциал и опасности.

1.1.4.5 Технико-икономическа оценка и обосновка на идейните варианти

- **Избор на предпочитан концептуален вариант**

Мултикритериен анализ (МКА), включително глобален анализ на разходите и ползите, ще бъде разработен за икономическата оценка и обосновката, за да се избере предпочитания идеен вариант. Ние ще организираме семинар за клиента и съответните заинтересовани страни, на който ще обсъдим всички аспекти и заедно ще обосновем избра на предпочитан идеен вариант.

Икономическа оценка:

За икономическата оценка на идейните варианти ще бъде разработена стандартна рамка на разходите и ползите. Структурата ще се основана на спецификацията на плановете за развитие, работите и други очаквани елементи. Оценяването на разположените на сушата и в морето съоръжения и конструкции като сгради ще бъде направено с помощта на експертна оценка, оценка на разходите от подобни проекти и индексни номера. Моделът ще се основава на разделеине между инвестиционните разходи и генераторите на приходи като такси за престой на плавателни съдове, доходи от собственост или услуги, лизинг и т.н.

За икономическата оценка на идейните варианти ще бъде разработена стандартна рамка на разходите и ползите. Структурата ще се основана на спецификацията на плановете за развитие, работите и други очаквани елементи. Оценяването на разположените на сушата и в морето съоръжения и конструкции като сгради ще бъде направено с помощта на експертна оценка, оценка на разходите от подобни проекти и индексни номера.

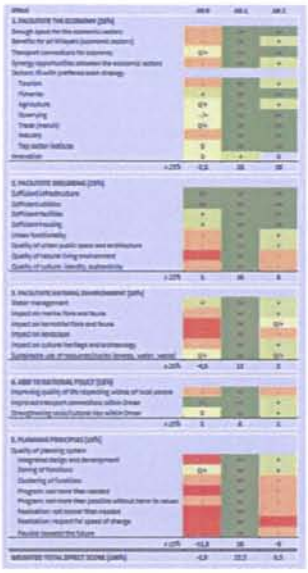
Моделът ще се основава на:

- разделение между инвестиционните разходи и генераторите на приходи, като такси за престой на плавателни съдове, доходи от собственост или услуги, лизинг и т.н.;
- доходи от концесионни възнаграждения;
- бюджетни капиталови трансфери към ДППИ;
- инвестиции от страна на държавния пристанищен оператор;
- категоричната необходимост при инвестиционна активност от страна на възложителя да се изважда обекта от обхвата на и да се променя приложението към договора по § 74 от ДР на ЗИД на ЗМПВВППРБ от 2004 г. между министъра на транспорта, информационните технологии и и съобщенията и държавния пристанищен оператор;

Количествената сметка и оценката на разходите за компонентите на всеки проект на идеен вариант, свързан с развитието на градската зона, пътническия терминал, плановете за развитие на яхтеното пристанище, са в съответствие с международните стандарти и насоки за оценка на разходите съгласно препоръките на AACE International (по-рано Асоциация на напредъка в инженеринга на разходите). За идейните варианти нивото на непредвидени разходи за оценките на разходите е около 50 % от действително очакваните разходи.

Обосновка:

За обосновката на идейните варианти ще бъде извършен мултикритериен анализ на идейните алтернативи. Пригодността за използване на земята ще бъде оценена чрез оценяване на поредица от критерии, включително социално-икономическите нужди, качеството на пространственото разпределение, възможността за отдих, развитието на туризма, поетапното изпълнение, рисковете и т.н.



Фигура 1-15: Фигура: Пример за мултикритериен анализ (МКА)

1.1.4.6 SWOT – Анализ

С помощта на информацията от Етап 1 и след изработването на концептуални варианти ще бъде извършен SWOT-анализ, т.е. анализ на силните страни, слабите страни, възможностите и заплахите. Резултатът от SWOT-анализа ще осигури насоки за оптимизиране на проектирането, разработването на генералния план и икономическата жизнеспособност на избраната концепция. SWOT-анализът ще бъде основата и стратегията за разработване на окончателния проект в Етап 4. Окончателният проект ще запазва и се възползва от силните страни, развива възможностите, ще превръща слабите страни във възможности и ще се справя със заплахите. SWOT-анализът ще бъде представен на възложителя и съответните заинтересовани страни на работен семинар.

При започването на SWOT сесията ние ще представим резултатите от предишни проучвания, за да дадем база за сравнения и дискусия.

SWOT анализът е аналитичен метод, който се използва за идентифициране и категоризираме значителни вътрешни (силните и слабите страни) и външни (възможности и заплахи) фактори или в конкретен област.

SWOT анализът предоставя информация, която е полезна при определяне на различни фактори в конкурентната среда, в която се оперира и следователно е важен принос към процеса на стратегическо планиране. Анализът не трябва да се

разглежда като статичен метод който набляга единствено на резултата, но трябва да се използва като динамична част на управлението като процес на бизнес развитие. Изготвяне на матрица с възможност и заплахата насърчава оценка на вероятна поява и влияние на фактори.

При анализа точкова система може да се използва за оценка на значението на фактори. Фактор с висок рейтинг на двете "вероятността от поява" и "вероятно въздействие върху проекта", ще има нужда от внимание и ще играе значителна роля в развитието на стратегически план. Аналогично силните и слаби страни може да се оценят с точкова система, която позволява факторите да се идентифицират според тяхната значимост (т.е. големи, малки...).

Възможно SWOT анализът да се представи в матрица, която подчертава тези фактори, които са важни като резултат и действие. Тези фактори ще влияят на стратегията и трябва да се разгледат.

Примерна методология за SWOT анализът трябва да разгледа и отговори на подобни на следните въпроси:

- **Силни Страни**
  - Какви са предимствата?
  - Какво е лесно за изпълнение?
  - Какви са наличните и лесно достъпни ресурси?
  - Какво са силните страни според другите хора (заинтересованите лица) ?

Анализът се прави от собствена гледна точка и от гледна точка на заинтересованите страни. Оценките трябва да са реални. При затруднения с оценката може да се опишат определени характеристики а в последствие при преразглеждането им те може да се окажат силни страни.

При разглеждане на силните страни, трябва да се мисли по отношение на конкурентите варианти. Например, ако всички конкурентни алтернативи притежават определена характеристика, тя вече не силна страна а необходимост.

- **Слаби Страни**
  - Какви са слабите страни?
  - Какво може да се подобри?
  - Какво трябва да се избягва?

Отново, тук трябва да се погледне от вътрешна и външна гледна точка. Трябва да се анализира какви са слабите страни според различните

заинтересовани страни. Конкурентни алтернативи също трябва да се срабнят по отношение на слабостите им.

- **Възможности**
  - Кои са добрите възможности?
  - Какви са тенденции даващи ни възможности?

Полезни възможности могат са следните неща:

- промени в технологиите и пазарите в широк или тесен мащаб
- Промени в стратегии и политиката на правителствено или международно ниво който влияят конкретна област
- Промени в социалните модели, профили на населението, начин на живот и т.н.
- Местни събития

Полезен подход за разглеждане на възможностите е да се погледне на силни страни на алтернативите (вариантите) и да се зададе въпросът дали те имат потенциал и дали отворят някакви възможности. Алтернативно, може да се погледне на слабостите и да се оцени дали те отворят възможности, като ги елиминираме.

- **Заплахи**
  - Какви са пречките?
  - Какви са печките при конкурентите варианти (алтернативи)?
  - Необходима ли е промяна, ресурси и създават ли се нови условия?
  - Промяна на технологията заплаха ли е?
  - Има ли нужда от финансиране и това създава ли финансови проблеми?
  - Може ли някой слабостите да доведе сериозна заплаха за определена алтернатива?

Провеждане на този анализ често ще бъде „Просвещаване" - както по отношение на посочване какво трябва да се направи, и за извеждането на проблеми в перспектива.

Основният резултат от SWOT анализът ще представа най-важните силните и слабите страни, възможностите и заплахите за алтернативен вариант и има за цел да даде разумен преглед на основните въпроси, които могат да бъдат взети предвид при вземане на решение на предпочитан вариант както и впоследствие при изготвяне на окончателния план.

При извършването на SWOT анализа, освен с основните технологични и финансово-икономически показатели, ще бъдат съобрази и с всички други критерии, имащи отношение към функционалното зониране и разположението на отделните сгради и съоръжения, степента на специализация и гъвкавост в планирането на развитието на пристанището, така, че да бъде възможно адаптирането му към променящите се технологии, тренове в товаропотоците и нормативната уредба, както и да се осигури конкурентноспособността на пазара за предлаганите пристанищни услуги. Освен това трябва да се оценят и възможностите за достъп на инфраструктурните мрежи, транспортните схеми, технологията на строителство и т.н., както и възможностите за перспективно развитие.

1.1.5 Етап 3: Задание за Проект на Генерален План на Пристанище Бургас

Изходни Данни:

1. Доклад от Етап 1 „Пред инвестиционно проучване"
2. Документация за участие в настоящата открита процедура за възлагане на обществена поръчка"
3. Доклад от Етап 2 „Варианти за Генерален План"
4. Решение на Възложителя за избор на Вариант за генерален План от Етап 2
5. Наредба № 10 за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт.

Резултат:

Задание за проектиране на генерален план на пристанищната зона Зона 1

Дейности

Заданието за проект за генералния план за развитие на пристанище Бургас ще се основавана избрания вариант за генерален план. Заданието ще включва подробно описание на задачите които трябва да бъдат изпълнени по време на етап 4 в съответствие с Наредба № 10 спомената по горе и съгласуваните изискванията на Възложителя.

Всички съображения и изисквания на трети страни одобрени от Възложителя по време на предишните етапи на проекта, от работни срещи, презентации и т.н. ще бъдат взети в предвид в заданието за генерален план.

В съответствие с чл. 11 от Наредба № 10, Заданието за проект за генералния план за развитие на пристанище Бургас ще съдържа слените части:

- Необходимостта от изготвяне на генерален план

Тази част от заданието ще бъдат представени:

□ Кратко описание на пристанищните терминали в района на пристанище за обществен транспорт с национално значение, в което са описани разположението, основните им характеристики, особеностите, свързани с характера на собствеността, с управлението и експлоатацията им, количествените и качествените параметри на предоставяните услуги и др.;

□ Техническа и технологична оценка, обоснована от анализа на съществуващата инфраструктура на пристанищните терминали в района на

пристанище за обществен транспорт с национално значение и съответните технически характеристики на съоръженията, оборудването и технологиите за обработка на традиционните видове товари и транспортиращите ги превозни средства;

- Основните фактори, които обосновават необходимостта от развитие, модернизация и разширение на пристанище за обществен транспорт с национално значение;
- Основни цели и задачи на проекта на генерален план;
- Общо описание на приетото от Възложителя предварително концептуално решение на генералния план, което ще включва:

o основните техническите възможности за удовлетворяване потребностите за бъдещо развитие на съществуващите и необходимостта от резервиране на нови територии, предназначени за извършване на пристанищни дейности и услуги на пристанище;

o функционално зониране съобразно технологичното и организационното обособяване на необходимата територия на пристанището;

o обобщени параметри на зоните за бъдещи инвестиционни инициативи, както и основните характеристики на съществуващите и на предвидените за изграждане съоръжения, сгради, пътни и железопътни връзки, открити складови площи и на общите мрежи на техническата инфраструктура на територията на пристанището;

o параметрите (граници и проектни дълбочини) на пристанищната акватория и на всяка от зоните в нея.

- Съответствието на инвестиционната инициатива с одобрената от Министерски съвет Стратегия за развитие на транспортната система на Република България и с Общия генерален план за транспорта на България.

1.1.5.1 Изисквания за Съдържанието на проекта за генерален план

Определянето на изискванията за съдържанието на генералния план в заданието ще бъде извършено в пълно съответствие с Раздел III „Проект на генерален план. Обхват и съдържание" на Наредба № 10 от 31.03.2014 г. В него ще бъдат отчетени, както специфичните особености на отделните терминали и общия териториален обхват на генералния план, така и допълнително поставените изисквания от Възложителя по време на предаването и одобряването на работите по предходните етапи.

В заданието ще бъдат определни изискванията към текстови и графични материали по отделните проектни части на Проектът на генерален план.

Относно текстовите части (обяснителна записка) на проекта на генерален план на пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас в заданието ще бъдат посочени изисквания по всяка отделна част, от състава на следните основни раздели:

1. характеристики и анализ на съществуващото положение;

2. описание и обосновка на предложенията за развитие;

3. правила и нормативи за прилагането на генералния план;

4. специфични правила и нормативи за прилагане на генералния план – при условията и в случаите на чл. 13, ал. 2 от Закона за устройство на територията (ЗУТ).

По отношение на Графичните части на проекта на генерален план на пристанищните терминали в район на пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна в заданието, в зависимост от спецификата на приетия вариант на във Етап 2 за всеки отделен терминал, наред с нормативните изисквания ще бъдат посочени съответните специфични изисквания за необходимите чертежи и схеми.

1.1.5.2 Сроковете и етапите на изработване на генералния план

Сроковете и етапите на изработване на генералния план ще бъдат в съответствие с техническото ни предложение.

1.1.5.3 Средствата и начините за графичното изпълнение на генералния план, както и мащаби, в които следва да бъдат изработени графичните части

В тази част от заданието за изработване на генерален план, ще се посочат изискванията към всички текстови и графични части на плана в съответните мащаби, които да съответстват на изброените в чл. 14 ч чл. 19 от Наредба № 10.

1.1.5.4 Допълнителни изисквания, на които планът трябва да отговаря и които следва да бъдат включени в заданието

В тази част от заданието за проектиране ще бъдат заложени изисквания, решенията в проекта на генералния план да позволяват етапност при неговото реализиране. Това изискване за етапност ще бъде заложено и към решенията на отделните проектни части на генералния план, така че да позволяват лесно и независимо осъществяване на предвидените мероприятия по реконструкция,

мадернизация или ново строителство на отделните елементи на инфраструктура и съоръжения, в съотствие с настъпили промени и поява на потребности.

1.1.5.5 Правила и нормативи за прилагането на генералния план;

1.1.5.6 Специфични правила и нормативи за прилагане на генералния план – при условията и в случаите на чл. 13, ал. 2 от Закона за устройство на територията (ЗУТ).

1.2 Ключови моменти, подход, проблеми и приоритети в пристанищния сектор в България.

При подготовката на нашето предложение, екипът ни идентифицира множество предпоставки, свързани с модела на пристанищната система, с настоящите проблеми и приоритети на пристанищния сектор в страната, които могат да окажат влияние върху концептуалните решения в проекта.

При определяне и разработване на възможните вариантни за концептуални решения за развитие на пристанището екипът ни ще изходи от **детайлен анализ на съществуващите проблеми и приоритети в пристанищния сектор на страната.** Нормативно допустимите механизми за реализация на проектните решения, които ще намерят отражение в изработения от нас проект на генерален план ще окажат влияние върху аргументираността и обосноваността на проектните решения, респ. към изводите и препоръките към всеки от етапите на проекта.

В световен аспект през последните години се наблюдават дълбоки промени в морския транспорт, които намират съответно отражение и баланса между капитал и работна ръка в пристанищата. Докато в миналото пристанищата са базирани предимно на работната сила, днес те са нарастващо капиталови индустрии. Подобна промяна, разбира се води до излишък на работна ръка в повечето пристанища. Развитието на контейнизиран транспорт е другият значим фактор със сериозно въздействие върху пристанищния бизнес днес. Посредством контейнеризацията се постигат значителни намаления на цените при обработката на товарите, но се налагат и нови изисквания към пристанищата от гледна точка на оборудване (кранове, подобряване на настилката и др.). Транспортът на големи количества контейнери и насипен товар води до сериозни икономии, които резултират в строежа на все по-големи специализирани кораби, изискващи от своя страна нова пристанищна инфраструктура и оборудване. Техническите промени налагат остра конкуренция в пристанищната индустрия, особено между големи пристанища със съоръжения за обслужване на редовен дълбок трафик. Съвременните пристанища вече нямат монопол над транспорта на стоки до съседни региони. Развитието на интегрирани транспортни вериги е намалило транспортните разходи до такава степен, че днес не са редки случаите, в които изпращачът предпочита да използва по-отдалечено пристанище вместо по-близко, при положение че първото има по-добри съоръжения и връзки с хинтерланда от второто. Затова от пристанищата се очаква да бъдат изключително конкурентни, за да могат да предложат оптимални комбинации от време и цена за стопанските субекти, търсещи услугите им.

Технологическите промени и конкурентната среда доведоха и в Република България до преосмисляне на ролята, която публичния сектор следва да играе в управлението на пристанищата. В повечето държави е традиция обществените институции да притежават и управляват пристанища. Често използваният модел на публична собственост по отношение на пристанищата се обяснява с довода, че те играят **ключова роля в националните икономики** и проявяват характеристики, които лесно могат да осигурят на стопанските субекти близка до монопола пазарна власт. Същевременно международният опит показва, че включването на частния сектор в експлоатацията на пристанищата е довело до значително подобрение на резултатите на някои от тях. Необходимостта от **търсенето на финансиране за обновяване на инфраструктурата** и изграждането на нови съоръжения **и от постигането на нови, по-високи нива на ефективност в пристанищните операции** са в основата на законодателната концепция при въвеждането от Закона за държавната собственост и Закона за концесиите на концесията като форма на публично-частно партньорство при стопанисването на пристанищата за обществен транспорт. Липсата на достатъчно средства в държавния бюджет за поддържането и модернизирането на пристанищната инфраструктура до голяма степен предопределя философията и на приетия през 2000 г. и сериозно изменен през 2004 г. Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВППРБ), предвиждащ основно предоставянето на концесия като форма на въвеждане на частно участие в пристанищната индустрия.

I. ПУБЛИЧЕН ХАРАКТЕР НА СОБСТВЕНОСТТА ВЪРХУ ПРИСТАНИЩАТА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ. ЗАКОНОДАТЕЛНО РАЗВИТИЕ

Непосредствено след публикуването на Закона за концесиите през 1995 г., неговата конструкция бе поставена под съмнение и предизвика Решение № 2 на Конституционният съд от 1996 г. Конституционният съд бе сезиран с искане за тълкуване на чл. 18, ал. 1, 2, 3 и 4 от Конституцията относно това дали обектите изключителна държавна собственост и дейностите, за които със закон може да се установява държавен монопол, са изчерпателно изброени. Авторите на искането твърдяха, че "концесии и разрешения по закона, издаден въз основа на чл. 18, ал. 5 от Конституцията могат да се предоставят само за обекти и дейности, посочени изчерпателно в ал. 1, 2, 3 и 4 на същия член на Конституцията". Подобен избор би концентрирал концесиите за обекти и разрешенията за дейности върху тези от тях, които са потенциално обхванати от категорията изключителна държавна собственост, върху суверенните права и върху монополните дейности. Във връзка с цитираното искане е и това по присъединеното конституционно дело № 28 от

1995 г., с което се искаше тълкуване на чл. 17, ал. 2 и ал. 4 и на чл. 18, ал. 6 от Конституцията в смисъл **„има ли право държавата да определя със закон обектите и режима на публичната собственост, включително и тази извън предвидената в Конституцията като изключителна държавна собственост с цел задоволяване обществения интерес"**. По този начин центърът на дебатите се оформи около съотношението публична и изключителна държавна собственост и коя от тях отговаря на истинската воля на конституционния законодател да бъде предоставяна за ползване чрез концесии. Отговорът засегна не само конкретно изброените като противоконституционни в искането обекти - публична държавна собственост: текстът на атакуваната точка 12 от чл. 4, ал. 1 ("концесия може да се предоставя за други обекти, публична държавна собственост, определени със закон") не оставяше съмнение, че според интерпретацията, направена на Конституцията чрез Закона за концесиите, концесията е съотносима към всички обекти на публичната държавна собственост. От правната среда към онзи момент обаче отсъстваше закон, който да определи публичната държавна собственост и да даде характеристика на обектите й.

Исканото тълкуване по РКС № 2 от 1996 г. на първите четири алинеи на чл. 18 на Конституцията доведе конституционните съдии до извода, че обектите, които са в обхвата на чл. 18, ал. 1 служат за стабилна основа на публичната собственост на държавата и са без съмнение възможен обект на концесия. Но Конституционният съд даде тълкуване, разширяващо възможностите на нормата - "изчерпателното изброяване на обектите на изключителна държавна собственост в чл. 18, ал. 1 от Конституцията не лишава държавата от възможността да подложи на концесионен режим и други обекти на публична държавна собственост". Аргументите бяха намерени в посока на това, че няма конституционен текст, който да съдържа такава забрана. Освен това - щом държавата е суверенна да определи режима на обектите на държавната и общинска публична собственост, включително и на тази, която е извън обсега на чл. 18 от Конституцията със закон, няма пречки тя да подчини тази собственост и на концесионен режим.

В РКС № 2 от 1996 г. се съдържаха имплицитно и два други много важни извода за бъдещото развитие на концесиите. Първият е, че единственото изискване на чл. 18, ал. 5 от Конституцията е предоставянето на обектите на изключителна държавна собственост да става със закон, но **това се отнася само за ранга на акта, а не е изискване за един общ закон**. Това наложи констатацията, че **би могло да има и различни "ред и условия" за различните концесионни режими, ако законодателят го прецени за целесъобразно.** Другият важен извод е, че концесията се счита за проява на "възможно най - голяма закрила на този вид публична държавна собственост". Затова тя е осигурена за изключителната държавна собственост, но "не лишава a priori от закрила другата публична държавна собственост".

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

Първият извод не бе използван особено широко от практиката: за удобство всеки от законите, предвиждащ на специалното си основание концесии – Закон за водите, Закон за горите, включително и Закона за морските пространства и вътрешните водни пътища на пристанищата в Република България и др. препраща към процедурата на Закона за концесиите. Условията, при които се предоставя концесия обаче, проявяват различия.

Вторият извод, имаше кардинално влияние в нормативната практика. Неговата постановка не само потвърди конституционосъобразността на т. 12 от чл. 4, ал. 1 от отменения Закон за концесиите, която даваше възможност за предоставяне на концесии по описания ред и на "други обекти, публична държавна собственост, определени със закон", но и принципно отвори концесионния режим като равна друга правна възможност за навлизането на обектите, публична държавна собственост в гражданския оборот. Тенденцията, която сякаш следваше от РКС № 2 от 1996 г., че концесията е един от възможните начини за предоставяне на публичната собственост на частноправни субекти, за определено време и при определени условия, но не непременно единственият начин, не намери обаче последователна подкрепа и развитие по - нататък в приетия скоро след това Закон за държавната собственост. Чл. 16 от Закона за държавната собственост в тогавашната му редакция въведе правилото: "имотите и вещите - публична държавна собственост, не могат да се отдават под наем, да се преотстъпват за ползване, да се ползват съвместно с трети лица", а чл. 7 забрани имотите и вещите - публична държавна собственост да се отчуждават, да се обременяват с вещни права и да се придобиват по давност. Ал. 2 на същия член определяше концесията като единствено възможното право на ползване върху обекти, публична държавна собственост, предоставяно по ред, определен със Закона за концесиите.

Така Законът за държавната собственост предпочете по - консервативният и може би по - сигурен като правна защита механизъм на концесиите, вместо оставането на наема, учредяването на право на ползване и други правни способи, наред с възможността за предоставянето на концесии. Предпочитанието към концесиите бе резултат на независимото решение на законодателя и почиваше на плоскостта на преценените конюнктурни нужди. Постепенно някои от новоприеманите закони - като Закона за горите, започнаха да допускат ползването на публичната собственост чрез разрешителен режим (наред с концесиите). Подобен подход определено рефлектираше върху изграждането на обхвата на понятието за концесии, тяхното място и практическо разпространение. С регламентирането и на начини за предоставяне на ползването на публичната собственост не се стигаше до пряко противоречие на чл. 7, ал. 2 ЗДС, защото "особеното право на ползване" върху обектите продължаваше да е свързвано с концесиите, но то не беше изключително в смисъл на единствено възможно за

задоволяване на частно правни интереси чрез обектите публична държавна собственост.

Конституционният съд нарече концесията "най - голяма закрила" на публичната собственост. С разширяването на обхвата на обектите на концесия спрямо публичната собственост, наред със забраната за всякакъв друг вид нейно ползване, можеше да се очаква, че концесиите ще увеличат своя обем. Този подход обаче се оказа "празен", по причини, отново свързани с регламентацията на собствеността и непоследователното приемане на нормативната база, която я регулираше.

Разминаването между заявените очаквания чрез Закона за концесиите и реалното състояние се дължеше на факта, че от една страна концесионният закон беше приет след Закона за преобразуване и приватизация на държавните и общински предприятия (ЗППДОП) и след Търговския закон (ТЗ), а от друга - преди Закона за държавната собственост. ЗППДОП и ТЗ до голяма степен предрешиха въпроса с държавната собственост, трансформирайки я в собственост на държавните дружества. Липсата на закон за държавната собственост към момента на приемане на Закона за концесиите направи възможно третирането на публичната държавна собственост, при отсъствието на законови критерии като частна държавна собственост и апортирането й в търговски дружества. Априори беше ясно само принципното разделение на държавната собственост на публична и частна и принадлежността на изключителната държавна собственост единствено към патримониума на държавата. За останалата част от публичната собственост такова изискване към онзи момент обаче не съществуваше. Ето защо в процеса на преобразуването и приватизацията една голяма част от обектите, извън изключителната държавна собственост, които по предназначението си изпълняват някакъв вид публична функция бяха станали част от дружествената собственост. В голямата си част преобразуването на държавната собственост в дружествена беше завършено до 1996 г., когато се прие Закона за държавната собственост. В промеждутъка между влизането в сила на Закона за концесиите и на Закона за държавната собственост - около година - ситуацията беше абсурдна от правна гледна точка: Законът за концесиите предопредели изброените в неговия чл. 4 обекти (сред които и пристанищата за обществен транспорт – чл. 4, ал. 1, т. 6) като публична собственост. Конституционният съд потвърди тази им характеристика и въпреки това те продължаваха да бъдат включвани в балансите на търговските дружества, дори и при заявената законодателна визия за публичния им характер. Едва през 1996 г. се появи необходимото ограничение в Закона за собствеността с чл. 28: "Собственост на физически и юридически лица могат да бъдат всички вещи с изключение на тези, които съгласно Конституцията на Република България са изключителна държавна собственост или по силата на закона са публична

държавна или общинска собственост". Този текст бе обвързан с очаквани закони, които да отделят публичната собственост.

Забавянето във времето и физическото изчерпване на публичната собственост лиши от истинско съдържание спора за обема на Закона за концесиите, намерил място в Решение на Конституционния съд № 2 от 1996 г. При все това значението на това решение на Конституционния съд за развитието на концесиите нараства с времето. Приемането му **помогна да се осъзнае фактът, че публичната собственост в голямата си част е трансформирана в частна дружествена собственост** и концесиите, въпреки подкрепата, дадена на специалния закон в този му обхват, са с твърде ограничено приложение. Бяха необходими няколко години, за да се преодолее нормативната инерция и да се създаде прецедента на Закона за водите (обн., ДВ, бр. 67 от 27.07.1999 г., в сила от 28.01.2000 г.), който обяви за публична държавна собственост комплексните и значими язовири, включително водохранилищата им и събирателните им деривации, по списък към закона. Тъй като те вече бяха станали част от капитала на търговски дружества, с параграф от преходните и заключителни разпоредби на закона се задължиха министрите и ръководителите на държавни ведомства, упражняващи правата на собственост в еднолични търговски дружества с държавно имущество или върху дялове и акции в търговски дружества, в които държавата е съдружник или акционер, да предприемат необходимите действия за намаляване на капитала им с ревалоризираната стойност на обектите – публична държавна собственост. Така концесиите се доближиха до предполагаемия им обхват според Закона за концесиите, в обема, потвърден от Конституционния съд в РКС № 2 от 1996 г. **Там, където обектите на собственост, публични по своя характер, принадлежаха вече на дружества, скъсали връзките на разпореждане от държавата, концесиите загубиха от обема си.**

II. ПРИЕМАНЕТО НА ЗАКОНА ЗА МОРСКИТЕ ПРОСТРАНСТВА, ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА И ПРИСТАНИЩАТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ПРЕЗ 2000 Г.

II. 1. С приемането на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България през 2000 г. за първи път чрез закон се уреди правният режим на пристанищата в Република България, беше дадена правна регламентация на проблемите на вътрешния воден път - река Дунав и се предвиди възможност за отдаване на концесии върху пристанищни територии, които по силата на закона са обявени за публична държавна собственост. ЗМПВВППРБ създаде основните правни положения, въведе и

специфичната терминология, **но не реши всички въпроси, свързани с либерализацията на пазара на пристанищни услуги.**

В съответствие с приетия закон с Постановление на Министерския съвет № 212 от 29.11.1999 г. за създаване и преобразуване на административни структури и определяне на второстепенни разпоредители с бюджетни кредити към министъра на транспорта и съобщенията бе създадена Изпълнителна агенция "Пристанищна администрация". Агенцията беше структурата, която имаше за основна своя задача (чл. 114, ал.1 на ЗМПВВППРБ в редакцията му от 11.02.2000 г.) да подпомага министъра на транспорта и съобщенията при осъществяване на правомощията му по ръководството и контрола на пристанищната дейност в Република България.

Пред агенцията стояха три основни задачи:

1. обезпечаване на сигурността и безопасността на пристанищата чрез организиране поддържането на съществуващите и изграждането на нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса, вълноломи, защитни съоръжения, както и извършването на дейности по изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата;

2. да подпомогне министъра на транспорта и съобщенията при изваждането от имуществото на търговските дружества на обектите с характер на публична държавна собственост и предприемането на действия по намаляване на капитала им със стойността на изваденото имущество;

3. да събира таксите, които се дължат от корабите при посещенията им в българските пристанища за обществен транспорт, съгласно Тарифа № 5 за таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта и съобщенията (т. нар. „пристанищни такси").

II. 2. Практическите проблеми при изпълнението на задачите на Изпълнителна агенция "Пристанищна администрация" възникнаха в няколко основни насоки:

2.1. Сериозни затруднения в прилагането на закона създаваше редакцията на чл. 107, ал. 1, който предвиждаше, че публична държавна собственост са „пристанищните съоръжения, земите, върху които са разположени те, земите под откритите и закритите складове, както и прилежащите водни площи в съществуващите пристанища за обществен транспорт", а не пристанищата за обществен транспорт, така както бяха посочени като обект на концесия в Закона за концесиите. Същевременно с § 4 от ПЗР, законът задължаваше министъра на транспорта и съобщенията да извади от имуществото на търговските дружества

именно обектите с характер на публична държавна собственост, като предприеме действия по намаляване на капитала им със стойността на изваденото имущество.

ЗМПВВППРБ не съдържаше разпоредба, която изрично да определя, че пристанищата за обществен транспорт, които като такива бяха посочени като обект на концесия в тогавашния Закон за концесиите, са публична държавна собственост. Този извод се извеждаше чрез тълкуване на разпоредбата на чл. 107, ал. 3 от закона, според която: "Пристанища за обществен транспорт, извън изброените в чл. 103 и трансформираните по реда на ал. 2 могат да се изграждат само върху земи - публична държавна собственост." Изграждането на елементите на пристанището върху земи, публична държавна собственост, по силата на принципа на приращението щеше да води до публична собственост на държавата върху тези елементи респ. върху самото пристанище за обществен транспорт[1]. Това изискване на закона бе предвидено само за подлежащи на изграждане пристанища и изрично в анализираната норма бе направено отграничението им от съществуващите пристанища за обществен транспорт, които бяха изчерпателно изброени в чл. 103. По отношение на съществуващите пристанища за обществен транспорт като публична държавна собственост се определяха отделни части от пристанището, а именно: пристанищните съоръжения, земите, върху които са разположени те, земите под откритите и закритите складове, както и прилежащите водни площи.

ЗМПВВППРБ даваше различна от тази в Закона за устройство на територията легална дефиниция за целите на закона на понятието "пристанищна инфраструктура", а именно: всички инженерни съоръжения, разположени в територията на съответното пристанище по генералния план до кота "настилка" включително. Инженерните съоръжения, разположени в територията на пристанището над кота "настилка" бяха определени от § 2, т. 15 от ДР на закона като пристанищна субструктура. Едното възможно тълкуване бе, че понятието "пристанищна субструктура" е въведено в закона, за да се използва единствено с цел да се създаде критерии за определяне на пристанищно съоръжение т.е. понятието "пристанищни съоръжения" да включва само елементи от пристанищната инфраструктура, а именно инженерните съоръжения до кота настилка включително. Възможно обаче бе да се прилага и друго тълкуване на цитираните дефиниции - определяйки пристанищните съоръжения, законодателят да не е целял изрично ограничаване на понятието до елементите на пристанищната инфраструктура, а да е посочил елементите от инфраструктурата, която включва всички съоръжения на територията на пристанищната включително

[1] Схемата на класическата **BOT (Build, Operate, Transfer)** построй, оперирай, прехвърли) концесия все още не е възприета в българското законодателство (не само в областта на пристанищата) поради специфичната уредба на публичната държавна, респ. общинска собственост, която предполага **BTO (Build, Transfer Operate)** концесия.

над и под кота "настилка". Като пристанищни съоръжения изрично бяха посочени кейови стени, железопътни и автомобилни подходи, подкранови пътища, които са елементи на пристанищната инфраструктура и даваха основание да се подкрепи идеята, че понятието пристанищни съоръжения включва само инженерните съоръжения до кота "настилка" включително. Накратко не бяха налице достатъчно точни критерии за определяне на понятието пристанищни съоръжения. Категорично можеше да се твърди само, че кейовите стени, железопътните и автомобилните подходи и подкрановите пътища са пристанищни съоръжения. Не така стоеше въпросът с останалите елементи на инфраструктура, трайно прикрепени към терена на пристанището и предназначени или свързани с осъществяването на пристанищни дейности или услуги.

Според старата редакция на чл. 107 от закона обект - публична държавна собственост бяха и земите, върху които са разположени пристанищните съоръжения. Неясните законови критерии при определяне на понятието „пристанищни съоръжения" създаваше несигурност при конкретизирането и на тези обекти-публична държавна собственост („земи, върху които са разположени пристанищните съоръжения"), които според тогавашната редакция на Закона за концесиите бяха обект на концесия.

Проблеми при прилагането на разпоредбата на чл. 107 във връзка с процедурите по концесиониране създаваха и определените като публична държавна собственост земи "под откритите и закритите складове". При възприемане на тезата, че пристанищните съоръжения са само инженерните съоръжения под кота "настилка" включително, складовете не можеха да бъдат определени като пристанищно съоръжение и следователно не можеха да се определят като публична държавна собственост. Тази разпоредба на практика влезе в конфликт с действащия чл. 7 от ЗДС – т.е. върху имоти, публична държавна собственост съществуваха обекти, собственост на трети лица (в случая на държавните оператори, но и на частни собственици – реституирани обекти и др. под.).

Съгласно § 2, т. 11 от ДР на ЗМПВВППРБ прилежаща водна площ бе "оптимално необходимата водна площ за безопасен и сигурен подход и акостиране на кораби." Невъзможността за определяне на точния размер на тези площи създаваше сериозни проблеми при определянето на обекта на концесия, в съответствие с тогавашната редакция на Закона за концесиите.

Накратко: изброените в чл. 107, ал. 1 обекти не бяха годни за обособяването им като самостоятелни обекти за отдаване на концесия, доколкото не бяха цели или технологично обособени части от пристанища за обществен транспорт по смисъла на тогава действащия Закон за концесиите.

В действителност бе практически невъзможно да се подготвят и открият процедури за концесиониране на пристанищата.

2.2. Противоречието между концепцията, заложена в ЗМПВВППРБ чрез коментираните текстове и тогавашната редакция на Закона за концесиите и Закона за държавната собственост генерира и следващия проблем, пред който бе изправена Изпълнителната агенция „Пристанищна администрация" – **сериозно забавяне на процеса на „изваждането" от имуществото на търговските дружества на обектите с характер на публична държавна собственост и предприемането на действия от министъра на транспорта и съобщенията по намаляване на капитала им със стойността на изваденото имущество**, което бе необходимо, за да се постигне годен за концесиониране обект. Като илюстрация на проблема може да се посочи следното: при неяснотата относно съдържанието на понятието "открит склад", доколкото като такъв можеше да се разглежда територията на цялото пристанище, а действащата тогава редакция на ЗМПВВППРБ не даваше правно основание за намаляване на капитала на оператора със стойността на имуществото, което не е с характер на публична държавна собственост, възникнаха сериозни разногласия при тълкуването на закона между държавните дружества - пристанищни оператори, специализираните дирекции в министерството на транспорта и съобщенията и изпълнителна агенция „Пристанищна администрация" например при тълкуването складовете на територията на пристанището инфраструктура или субструктура ли са, влизат ли в обхвата на легалната дефиниция за пристанищно съоръжение или не и др. под. Констатирано бе, че т. нар. „административни" сгради са строени с предназначение по строителни книжа като складове, а промяна в предназначението им впоследствие не е правена и др. под.), а трудно може да се обоснове икономически логика, налагаща отреждането на имоти и обособяване на отделни имоти със съответен достъп за оператора за посочените обекти.

2.3. На следващо място: събираните от агенцията пристанищни такси постъпваха в държавния бюджет и по този начин, въпреки значителните приходи, в качеството си на второстепенен разпоредител с бюджетни кредити, Изпълнителна агенция "Пристанищна администрация" не разполагаше с достатъчно финансови средства за извършването на ремонтни и рехабилитационни дейности по пристанищната инфраструктура. До създаването на агенцията през 2000 г. поддържането на инфраструктурата и акваторията на пристанищата беше задължение на пристанищните оператори – еднолични търговски дружества с държавно имущество. С влизане в сила на ПМС 8 от 29.01.1991 г. за либерализиране на цените и социална защита на населението, според което цените на всички стоки и услуги се договарят свободно, министърът на транспорта със Заповед РД-08-36 от 5.02.1991 г. отменя действащите до този момент пристанищни тарифи и дава право на пристанищата да договарят свободно цените

по техните вземания. От този момент пристанищните такси престават да се определят като "държавни такси" по смисъла на Закона за държавните такси и започват да се договарят между страните, участващи в правоотношението, свързано с търговското мореплаване свободно. Така те стават компонента от общите тарифи на операторите, което е размивало контрола върху целевото им разходване за инфраструктурни проекти, като е било „нормално" пренасочването им в рамките на инвестиционната политика на дружеството извън инфраструктурата. Инфраструктурните проекти, са скъпи и поглъщат сериозен ресурс, което няма как да не се отрази на финансовите резултати на държавните дружества. Още със самото създаване на Изпълнителна агенция "Пристанищна администрация" се констатира фактът, че вложените от пристанищните оператори в поддръжката на инфраструктурата и акваторията средства са били крайно недостатъчни и то в продължение на години, което е довело до амортизиране на инфраструктурата, до недопустимо намаляване на дълбочините в акваторията и подходните канали на пристанищата и до възникване на аварийни ситуации при експлоатацията на пристанищата.

III. ПРОМЕНИ В ЗМПВВППРБ.

СЪЗДАВАНЕ НА НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ "ПРИСТАНИЩА"

С предложените и приети изменения в ЗМПВВППРБ (обн. ДВ, бр. 24 от 23.03.2004 г.) се целеше преодоляването на изложените трудности при прилагането му, регламентирането на нерешените въпроси, подробната уредба на положения, въведени с действащия закон, както и съобразяване на законовите разпоредби с нормите на европейското законодателство. При изготвянето на законопроекта бяха взети предвид натрупаният опит и основните принципи на **проекта** на Директива 2001/0047 (COD) на Европейския съюз за достъпа до пазара на пристанищни услуги. Променени бяха моделът и философията за развитието и преструктурирането на българските пристанища. Дефинирани бяха правила, чрез които се осигуряваше достъпът до пазара на пристанищни услуги, като се целеше повишаване на ефективността и гъвкавостта при тяхното осъществяване, както и подобряване на тяхното качество.

Преди да се очертаят по-важните изменения и допълнения от 2004 г. е от значение да се изложат актуалните мотиви на тогавашния законодател:

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

Извършеният през 2001 – 2002 г. анализ показа, че в Европейския съюз съществуват няколко идейни течения и отличаващи се институционални рамки в различните европейски пристанища. Независимо от това дали някои пристанища в общността, които действат като приемни пристанища "mega hubs" щяха да станат посреднически възлови точки до други крайни дестинации или да служат като крайни точки, обслужващи специфични райони към индустриални зони на пристанищата, целите на пристанищното управление на европейско ниво бяха определени относително ясно и това бяха:

1. Привличане и разполагане на клиентите на големите пристанища;
2. Необходимост от инвестиции в безопасността на обработката на товарите и в сигурността;
3. Борба с нелоялната конкуренция;
4. Борба с нестабилността на индустрията;

Предлаганата политика в Европейския съюз за справяне с тези проблеми бе съвкупност от:

1. Иновации в основните операции
2. Внедряване на напредничави IT технологии
3. Активно създаване на логистични вериги
4. Създаване на пристанищна мрежа

Исторически европейските пристанища са изградили своите **стратегии** първо като **съвкупност от индивидуални бизнес инициативи**, както и като **компромис с местните трудови, социални и политически условия**. Европейските анализатори констатират факта, че **съвкупността от индивидуални сделки не е съумяла да сближи двата полюса на търговския риск и възвращаемостта и пристанищата страдат от ниска възвращаемост на инвестициите и ниско ниво на продуктивност**. Така това, което се случва, е че **ежедневните проблеми и екстремните ситуации** изместват акцента и в повечето случаи **висшият мениджмънт губи ориентацията**, а **когато мениджмънта на пристанището не може да балансира стратегиите, той трудно може да идентифицира новите нужди на клиентите и да мобилизира ресурсите си в тази посока**. Препоръките бяха в новия европейски бизнес контекст пристанищата да се фокусират в три главни области, позволяващи **ефективно преструктуриране** и **адекватна реакция на текущите проблеми**:

1. Предприемачество

2. Сътрудничество в пристанищна мрежа
3. Обучение

В началото на пристанищната реформа в Европейската общност се тръгна от концепцията, че **е логично да се очаква, че операторите, принадлежащи на държавата няма да действат като предприятия, а като част от държавата**. Предполага се, че приходната и разходната им политика се следи строго от държавата и за дружествата е трудно да формират маркетинг и бизнес стратегии като общи инициативи. Освен това държавните дружества не могат да реагират в необходимото време, доколкото публичния сектор има по начало по-бавна времева реакция при разрешаване на бизнес проблемите. С други думи констатацията на европейско ниво бе, че пристанищата не функционират като бизнес единици. А в наши дни те трябва да бъдат такива поради две причини: или заради все още нерегулирания институционален модел, какъвто е случая с пристанищата в Европейската общност, или, на второ място и още по-императивно – заради пазарните условия.

Най-накрая неизбежно е пристанищата да започнат да се учат от опита на останалите бизнес сектори. Както добре се знае, в корабоплаването най-важното условие за оцеляване е предвиждането, а пристанищата никога не са били учени да предвиждат, заради стабилната си и защитена околна, включително и нормативна среда, в която съвсем доскоро са оперирали. Очаква се също така съществено да нарасне и значението на договарянето с клиентите, тъй като операторът – концесионер ще се наложи да рискува сериозни капитали за инвестиции, които може би никога няма да се изплатят (пазарна ситуация, която ще принуждава операторите да се приспособяват към нуждите на клиентите) – тези, които не могат да се приспособят адекватно ще претърпят тежки загуби, тъй като инвестициите за привличане на големи превозвачи са високи.

Анализите показват, че значението на договарянето ще нарасне сериозно след първия "конфликт", когато някои пристанища ще победят, а други ще се окажат победени. Разбира се не е ясно кой ще е крайният победител, тъй като търговските, екологичните и социалните загуби ще бъдат високи, но е ясно, че пристанищата – победители ще доминират на пазара и на следващия кръг ще могат да преговарят от подобрени позиции. Всъщност съперничеството между конкурентите ще бъде особено изострено и единственият победител ще бъде превозвача.

Повечето европейски пристанища водеха стратегия на лидерство, която им струваше скъпо. Логиката беше: общата цена на пристанищните услуги трябва да бъде по-ниска от тази на конкурента. Тъй като цените и без това са достатъчно ниски то и оперативните граници са изключително ниски, за да привлекат финансов интерес – затова и намаляването на цената не можеше да удовлетвори

пристанищния мениджмънт. Ето защо акцентът следваше да се измести към внедряване на напреднали и конкурентни IT системи и логистични услуги, които да накарат ползвателя да иска да плати. Идеята бе щом отделните пристанища оформят логистичен алианс всяко пристанище да може да се концентрира върху специфичен пазар и ниша за каргото. Тъй като се предполага, че печалбите ще се разпределят съответно, усилията на всяко пристанище се очакваше да се концентрират върху намаляването на оперативните разходи и обслужване на специфичния пазар или сегмент.[2]

Нормативна рамка в България към 2002 г. следваше да осигури възможност за постигане на описаните схеми. В Комуникационната стратегия за подготовка на членството на Република България в Европейския съюз в раздела «Обобщен извод» «Мерки за реализиране на концепцията за резвитието на пристанищната система в България и стратегически интерес на страната» се задават следните параметри:

1. Оползотворяване на съществуващата пристанищна инфраструктура; строителството на нови пристанища да се осъществява само след констатирана тенденция към запълване на съществуващия капацитет;
2. строителство на нови пристанища само за обработка на товари, за които към момента не съществуват изградени мощности за товарене и разтоварване;
3. създаване на условия за самостоятелно функциониране на специализирани или многоцелеви терминали.

Въпросът за държавното финансиране на конкретна инфраструктура беше и днес продължава да бъде чувствителна тема: държавното финансиране, съгласно условията на Член 87 (1) от ДЕО влиза в противоречие с частното съревнование, въпреки, че не става ясно дали транспортната инфраструктура е извън приложното

[2] Пристанище в рамките на една европейска «мрежа» може да обработва всички пратки и карго от определен вид, които в момента се свалят от корабите от приемното пристанище. След това честите връзки с другите пристанища от мрежата пренасочва каргото до специфичния пазар. Каргото в главното пристанище може да бъде подложено на процедура, намаляваща стойността му, която може да бъде съвместима с основния бизнес на мрежата, ако границите на печалбата са по-високи от тези на обработката. Подобна мрежа би могла да обработва и привлича друго карго, както и да извлича полза от изравняването на време и цена за превозвача и кораба. По-нататък анализаторите очакват да нараства договарянето между пристанищата, щом една мрежа обслужва повече от една мрежа и започне да предлага съвременни услуги пред останалите конкуренти в района. Такъв пристанищен алианс би могъл да следва тактиката на агресивен маркетинг, като създава и нови логистични вериги.

поле на разпоредбата. Въпреки, че е ясно, че Комисията подкрепя и насърчава преминаването към воден транспорт не се споменават конкретни мерки, ограничаващи транспортирането по суша. Относно морските пристанища комисията се насочи **към дерегулация и либерализация.** Проектодирективата 2001/0047 (COD) на Европейския съюз "За пазарния достъп до пристанищните услуги", на която стъпи настоящият ЗМПВВППРБ не бе гласувана в момента на приемането на текстовете на българският закон, но духът на дерегулацията и откритостта на правилата за конкуренция бяха повече от ясно изразени.

Не бива да се забравя, че по-голямата част от помощите са насочени към преструктуриране на речното корабоплаване в контекста на прогресивната либерализация, започнала през 2000 – та година. Така се подкрепят мерките, които съпътстват процеса на структурна реорганизация на този сектор (намаляване на свръхкапацитета на Общността чрез широко съгласувано бракуване на съдове, техническа модернизация на флотата, насърчаване на търговските сдружения, професионално обучение, пенсионно осигуряване, развитие на вътрешните водни пътища и т.н.). Разпоредба 2255/96 на Съвета позволяваше помощ при определени условия, ако тя засяга инвестиции в инфраструктурата на речните терминали или в неподвижни и подвижни съоръжения за транспортиране до и от водните пътища[3].

Общата транспортна инфраструктура и либерализацията на почти всеки транспортен сектор промениха бързо европейския пазар и пред политиците на Общността застана предизвикателството да загърбят политическите практики и идеи, отнасящи се до отделните пазари, начини на транспортиране и сектори и да преминат към комбинирани и интермодални рамки. Трябва да се отбележи, че секторът вече не е доминиран от държавни компании, внимателно ръководени от страните-членки. В момента страните членки насърчават частните предприятия и ги допускат с договори за концесия **с цел подобряване на нивото на услугите и постигане на по-високо качество и по-ниски цени**. Напоследък се подчертава, че интермодалният транспорт е комбиниран обединен транспорт, като по този начин ролята на речните и морските пристанища става подобна на възловите места и местата за трансбордиране, независимо от техните връзки с вътрешността. Това доскоро не се отбелязваше в политическите доклади, където обикновено се споменаваше, че главно речните пристанища предлагат връзка между железопътната мрежа и речните/канални системи. Всички сегашни политически доклади включват ясни условия за всички режими на работа, като

[3] За целта Комисията одобри например помощ за фирма в Люксембург за закупуването на два крана за обработка на контейнери за речния транспорт.

предлагат подобни действия и използват подобна формулировка за речните и морските пристанища, като по този начин обявяват общата стратегия.

Непрекъснатите промени в управлението на международния транспорт през последните години – от сегментиран модален подход до по-цялостна транспортна концепция, отговаряща на по-адекватно посрещане на неотложните нужди на потребителските отрасли са резултат на засилен натиск върху пристанищата да приспособят своята роля и функция към новата по-взискателна работна среда. Тези процеси водят и да преосмисляне на **националните стратегии** за развитие на пристанищата, както и до дълготрайни реформи в законодателната, регулаторната и управленческата среда, в която търговските пристанища следва да развиват своя бизнес.

Именно новите условия на конкуренция в пристанищния отрасъл наложиха преразглеждане на ролите, които обществените институции, отговарящи за този сектор от икономиката (министерства, държавни агенции и пристанищни власти) заемаха. Традиционните пристанищни институции в много европейски страни страдат от сериозни проблеми, отнасящи се до голяма бюрокрация и липса на стимули. Констатирано бе, че много държавни агенции, отговарящи за пристанищата, нямат ясни виждания за техните цели или пък плановете им са толкова неясни, че не могат да бъдат приложени в практиката, така че да донесат печалба и положителни резултати.

За да бъдат разрешени тези проблеми в световен мащаб бяха използвани четири вида стратегии:

1. комерсиализация
2. либерализация
3. приватизация
4. модернизация

Изменението на ЗМПВВППРБ от 2004 г. си постави амбициозната цел да съчетае и реализира всяка от тях.

КОМЕРСИАЛИЗАЦИЯТА се отнасяше до онези промени, които целят да постигнат самостоятелното функциониране на пристанищата, без каквато и да е политическа намеса и да доведат до бързи и адекватни реакции на пазарните условия - нещо характерно за частните фирми. За да бъде постигнато това беше ясно, че както субектът, стопанисващ публичната държавна собственост – Национална компания „Пристанища", така и концесионерите, следва да се подчиняват на закони, подобни на тези, регулиращи дейността на частните

предприятия и освободени от мудните системи на контрол, изисквани от държавната администрация:

Таблица 1-1: Проблеми на традиционните морски пристанища

ПРОБЛЕМИ НА ТРАДИЦИОННИТЕ МОРСКИ ПРИСТАНИЩА	
Политически натиск	Раздут щат
Лоши пазарни стратегии	Липса на ясни планове и цели
Голяма бюрокрация	Липса на стимули
Липса на средства за инвестиции	Недобри управленчески способи

Осъзната бе и нуждата от това, структурата на морската пристанищна система да бъде възможно най-децентрализирана, така че решенията относно пристанището да бъдат вземани от субект с достатъчно професионални познания по местните проблеми, а не само от централизирана агенция. Затова се предвиждаше акцентът, правата и отговорностите в новата компания да се свали върху регионалните й клонове.

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯТА – има за цел да намали монопола в пристанищата. Тя се основава на свободното навлизане в резултат на проведени открити конкурсни процедури на нови частни оператори - концесионери, които в нашия случай следваше да се конкурират с оставащите държавните оператори.

ПРИВАТИЗАЦИЯТА – е ориентирана към продажбата на държавните оператори на частни лица, за да бъдат премахнати субсидиите, подобрена ефективността и за да може потребителите да си платят реалната цена за услугите.

Възможно бе да се възприемат различни варианти – на частично или цялостно прехвърляне на активите, в зависимост от вида на пристанищната услуга. Наложителен бе и политическият анализ на активите и той бе извършен – констатирано бе, че в страните - членки обикновено инфраструктурата не се продава на частния сектор, а се преотстъпва за временно възмездно ползване чрез механизма на концесиите.

КОНЦЕСИЯТА е възможност, която ЗДС и ЗК, а впоследствие и ЗМПВВППРБ предоставиха в крайна сметка на Министерски съвет за оперативно управление на публичната собственост. Главните приоритети на идеята за концесиониране винаги са били свързани **с повишаване ефективността** и **качеството на обслужване на клиентите, на основата на привеждане на техническата осигуреност, технологията и организацията на работа в пристанищата**, в съответствие с изискванията на Европейските стандарти. Целта

е и трябва да бъде постигането на съпоставимо качество и цена на услугата с конкурентните пристанища от региона, чрез използване на преимуществата, които дава концесионирането, в т.ч. и като средство за реконструкция, модернизация и ново строителство на инфраструктурни обекти. Преценено бе, че привличането на частни капитали за развитието на пристанищната инфраструктура и частни оператори в експлоатацията и управлението на пристанищната дейност, е пътят за повишаване конкурентоспособността и качеството на пристанищните услуги, повишаване възможностите за реализация на българското производство на международния пазар и реализиране на допълнителни приходи от привличане на транзитни товари. Освен повишаването на инвестициите в развитие на пристанищната инфраструктура и модернизация на оборудването и съоръженията, друг важен приоритет бе подобряване на качеството на мениджмънта и създаване на благоприятен климат за развитието на съпътстващи дейности в района на пристанищата, които биха позволили привличането на допълнителен трафик.

МОДЕРНИЗАЦИЯТА - на пристанищната администрация означава, че е възможно да бъдат усъвършенствани и модернизирани институциите, отговарящи за пристанищата, като бъдат внедрени промени в стимулите, които управляващите ги могат да използват при възможно най-доброто изпълнение на поетите с мениджърския договор задачи. Търговските и пазарните стратегии на пристанищата трябваше да бъдат променени, за да може те да оцелеят в условията на силна конкуренция. Използването на информационни технологии (въвеждането на електронни системи за обмяна на данни) следваше да бъде приоритет на всички оператори, за да може да се модернизират операциите им.

При избора на модела на реформа бе отчетено, че морските пристанища, контролирани от държавата по-лесно се подават на политически контрол и корупция. Освен това е нормално в подобна ситуация пристанищните работници да имат по-голяма власт и да са в състояние по-лесно да блокират или забавят необходимите реформи.

Ясно беше, и тогава и днес, че въпреки че провеждане на пристанищна реформа несъмнено да означава, че правителствата трябва да разхлабят контрола върху отрасъла, все още съществува нужда от държавна намеса на две нива:

Първо, процесът на реформи трябва да бъде ръководен и управляван от правителството, за да може да бъдат адекватно дефинирани целите, които реформираната система трябва да постигне.

Второ, след като на морските и речните пристанища дойдат частните оператори – концесионери, възниква необходимостта от стриктен контрол върху новите ползватели.

Вярно е, че конкуренцията може винаги да бъде използвана като заместител на контрола, но конкуренцията няма да бъде винаги приложима за всички пристанища и видове пристанищни услуги. Тази задача на контрол и регулиране можеше да бъде изпълнена по принцип от съответна съществуваща в системата организация, отговаряща за пристанищата. Анализите показаха, че най-доброто разрешение е максимално независима структура и законодателят през 2004 г. възприе формата на търговец - публично предприятие: Национална компания "Пристанища".

Като юридическо лице със специфичен правен статут, с ограничителен предмет на дейност, разписан в нормативен акт от най-висок ред - закон, публичен търговец, но който не формира печалба, в качеството й на независим „орган" от компанията се очакваше в много по-висока степен (отколкото например изпълнителна агенция) да бъде в състояние да избягва политически натиск от правителството (изпълнителен директор, назначаван от министъра на транспорта, респ. - управителен съвет и генерален директор) и едновременно с това да стои настрана от частните оператори.

Правителството следваше в допълнение към реформата на цялото пристанищно законодателство да си гарантира и адекватната подкрепа на своите антитръстови институции, тъй като модерната пристанищна система се основава най-вече на концесии и конкуренция между операторите, но са възможни и далеч не са изключени и случаи на тайно договаряне и монополизиране. Затова се предвиждаше и Национална компания "Пристанища" активно да подпомага правителствения надзор в процеса на приватизация и либерализация, за да може реформата да не се превърне просто в трансформация от държавен в частен монопол.

Компанията трябваше да се опита да комбинира основните цели, преследвани от реформата (по-голяма ефективност, гъвкавост при определянето на таксите) с частните интереси на концесионерите (печалба и сигурност).

Фундаменталният инструмент в тази фаза от реформата следваше да бъде правилното проектиране на договорите за концесия. Няколко са аспектите, които се анализират внимателно при подготовката на тези договори: проблемът с раздутия щат важи за почти всички пристанища в света и той е важен елемент. Друг момент бе внимателното разписване на процедурата, чрез която ще бъде избран съответния концесионер. Затова и в първоначалният вариант на изменителния закон от 2004 г. се предвиждаше специална процедура за избор на концесионер, а самата процедура трябваше да се проведе от националната компания. Ясно беше, че в идеалният случай, за да може натоваренят с провеждането на процедурата орган да изпълни всички тези очаквания и задачи правилно, той трябваше да бъде максимално независим от правителството.

Анализът на работещите процедури в морските пристанища в Европейския съюз показа, че регулирането в едни случаи се извършва от централизирани държавни агенции, а в други е оставено в ръцете на пристанищните „власти" (**„authorities"** – в смисъл на структурите, на които е поверено стопанисването и управлението на инфраструктурата). Целта бе да се намери форма за преодоляване на един от основните недостатъци на държавните пристанищни власти (под формата на изпълнителна агенция към този момент), а именно, че при тях липсва пазарна дисциплина. Нивото на бюрократизация при чистата форма на пристанищна власт под формата на държавна агенция е относително високо. Този вид организация по принцип е и доста мудна, поради простия факт, че тя е много тясно обвързана с планирането на централния бюджет.

Все пак в чл. 115, ал. 6 на ЗМПВВППРБ от 2000 г. съществуваше текст, обезпечаващ функционирането на Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация": „средствата от превишаването на приходите над разходите в края на календарната година остават за ползване през следващата финансова година, като целево се разходват за финансиране дейностите по този раздел.". С изменение, обнародвано в ДВ, бр. 111/2001 г. текстът бе отменен във връзка с чл. 2, ал. 8 от Закона за устройството на държавния бюджет **„Приходите не са целеви** и служат за покриване на разходите".

Навсякъде в Европа тромавите бюджетни процедури не позволяват на държавните пристанищни власти да реагират на появяващите се търговски възможности така бързо, както частната или пазарно ориентираната институция. Държавните пристанищни власти наред с това и трудно могат да получат финансови средства от пазара, което значително ограничава възможността им да реализират големи инфраструктурни проекти.

Поставен бе и въпросът за оптималната за системата степен на централизация. Изменението на ЗМПВВППРБ от 2004 г. се опита да потърси оригинален подход и в това направление. В сравнителен аспект бе констатирано, че в голямата си част европейските морски пристанища, публична държавна собственост, имат преимуществото да се облагодетелстват от централно планиране на инвестициите, както и от някои големи проекти, като става възможно различни национални пристанища да помогнат на едно пристанище.

Регионалните пристанища имат преимуществото да са по-гъвкави от националните, но в някои случаи пък конкуренцията води до излишен капацитет на пристанищни съоръжения (Нова Зеландия и САЩ).

Недостатъкът на общинските пристанища, които като цяло, там където ги има - исторически са по-добре подготвени да реагират на местните условия и затова са по-гъвкави, е, че много често пристанищните бизнес интереси попадат

под диктата на други неотносими или дори конфликтни приоритети на съответната община/град.

Въпреки, че пристанищният сектор е от първостепенно значение за функционирането на пазара на Общността и за нейната търговия, както при приемането на изменението на ЗМПВВППРБ от 2004 г., така и в настоящия момент все още не съществува конкретна регулираща рамка на Общността за услугите на пристанищата. **Въпреки това, няма никакво съмнение относно факта, че режимът на обслужване на националните пристанища в страната трябва да бъде в съответствие със свободите, гарантирани по Договора (свобода на учредяването, свободно движение на стоки, услуги и капитали), както и с правилата, регулиращи конкуренцията по Договора**. Комисията разглежда казусите за всеки отделен случай, когато те се проявяват. От пристанищата се очаква да играят все по-голяма роля във вътрешната и външната търговия на Общността, което обяснява и политиката да бъдат прехвърлени все повече стоки и услуги към екологично по-безвредния и не така наситен морски и речен транспорт. Оттук възниква необходимостта да бъде осигурена и съответната ефективност. Либерализацията на пазара в Общността на вътрешния морски транспорт се провежда последователно в последното десетилетие и продължава и в момента.

Внесеният в Европейския парламент през 2001 г. "пристанищен пакет" беше израз на необходимостта да се замени в Общността казуистичния подход при прилагането на правилата по договора с по-системен подход. Конкуренцията между пристанищата в една и съща страна членка и между пристанищата в съседните страни-членки нарасна силно след оформянето на общия европейски вътрешен пазар. Въпреки че, разбира се, всички пристанища трябва да спазват правилата, определени от съответните национални власти, разнообразието и сложността на тези правила, както и значителната степен на несигурност по отношение на процедурните въпроси продължава да бъде от първостепенна важност за клиентите на пристанището и за доставчиците на пристанищни услуги. Цената и качеството на пристанищните услуги трябва да бъдат основни фактори, когато клиентите на едно пристанище го избират. Наред с това основните правила, важащи за пристанищата в Общността трябва да гарантират, че и между самите пристанища трябва да има конкуренция. През последните години в Общността се наблюдава трайна и дори нарастваща тенденция обезпечаването на пристанищни услуги да се прехвърля от обществения към частния сектор, за да бъде увеличена ефективността, да бъде използван опита на частния сектор и да се въведе и респективно увеличи конкуренцията между доставчиците на пристанищни услуги. Въпреки че тази тенденция не е постоянна и търпи големи промени за различните сектори в пристанищното обслужване, всички страни членки решиха да допуснат конкуренцията в този сектор.

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

Съпътстващите правила обаче силно се различават. Действително в много случаи не е ясно какви точно са тези правила, което силно затруднява упражняването на свободите по договора. Еднородният характер на пристанищните услуги и разнообразието на пристанищата в общността (по отношение на статут, форма на собственост, големина, функция и географски характеристики) си остават много важни фактори. Необходимо бе да бъдат взети предвид специфичните характеристики на всяко пристанище, както и неговите връзки с пристанищните доставчици на услуги. Такъв по-специално може да бъде случаят, когато съществуват ограничения за капацитет и пространство в едно пристанище, или когато са налице специфични изисквания за морска безопасност или екологични фактори. Освен това пристанищата играят много важна роля по отношение на митническите процедури в Общността. „Принципът на филиалите" означаваше, че страните-членки и техните компетентни органи трябва да имат пълномощията да вземат предвид местните, регионалните и националните особености. Тези съображения, обаче, колкото и основателни да са в повечето случаи, трябва да не ограничават правата на доставчиците на услуги, произтичащи от основните свободи от Договора. Така възникна необходимостта да се дефинират на нивото на Общността условията за упражняване на тези свободи: и по-специално ограниченията в броя на доставчиците на услуги, когато те бъдат сметнати за необходими да са оправдани и процедурата, водеща до тяхното прилагане да бъде прозрачна, честна, обективна, подходяща и навременна.

Друга характеристика на голям брой пристанища в Общността е двойната функция на пристанищната власт, както като институция, отговаряща за управлението на активите на пристанището и неговото развитие, за което в много случаи се отпускат държавни средства, така и като доставчик на пристанищни услуги, там където са допуснати и други доставчици на пристанищни услуги. Често пъти не беше много ясно при какви условия държавните и частните доставчици може да се конкурират едни с други.

Ясно беше, че обща рамка на Общността за пристанищните услуги не може да бъде приложена за пристанища с различна големина. При разписването на модела бе съобразено, че при прилагането на рамката от страните – членки в повечето случаи ще се обременят допълнително ръководствата, които за по-малките пристанища, не са в съответствие с очакваните резултати, тъй като ограничения товар и обем пътници обикновено не се нуждаят от много доставчици на услуги. При тези обстоятелства на ниво – Европейска комисия се прецени, че е добре да бъде създадена правна рамка на общността, която от една страна да гарантира достъп до пазара на пристанищните услуги при прилагането на правилата по Договора, а от друга страна - да позволи на страните-членки и техните компетентни власти да изпълнят тази рамка с конкретни правила, които да вземат предвид пристанищните географски и други характеристики, както и

местните, регионалните и национални особености. Основните принципи обаче, бяха:

1. Страните-членки трябва да предприемат необходимите мерки, за да може доставчиците на пристанищни услуги да имат достъп до пазара за осигуряване на пристанищни услуги. Този принцип оказва влияние върху правилата по Договора за основните свободи и конкуренцията по отношение на този конкретен сектор. Комисията смята, че никаква пристанищна услуга от търговско естество не трябва a priori да бъде изключвана от рамката на Общността.

2. Страните-членки могат да поискат от доставчика на пристанищни услуги да получи предварително **„разрешение за достъп**". Този принцип потвърждава, че за да бъде осигурено правилно управление на едно пристанище със съответните ограничения, както и да бъде осигурено задоволително ниво на професионалните квалификации, страните членки трябва да въведат система на **предварително лицензиране** на доставчиците на пристанищни услуги. Комисията смята, че процедурите за издаване на „лицензи" трябва да бъдат прозрачни, честни, обективни, подходящи и добре обосновани. Те можеха да се отнасят не само до професионалните квалификации на доставчика на услугата, неговото добро финансово положение и достатъчно застрахователно покритие, до морската безопасност или до безопасността на инсталациите, съоръженията и хората, но и до опазването на околната среда. Когато задълженията, свързани с обществените услуги, бъдат сметнати за необходими, те може да важат и за безопасността, редовността, последователността, качеството и цените на въпросните услуги.

3. Броят на „лицензите" може да бъде редуциран поради ограничителни причини, отнасящи се до наличното пространство и капацитет, или за техническите морски услуги, поради безопасността на морския трафик. Тези ограничения трябваше да бъдат оправдани и страните-членки трябваше да организират честна, обективна и справедлива процедура по избор на доставчиците на услуги. Основните аспекти по процедурите за избор трябваше да бъдат хармонизирани.

4. Страните членки трябваше да осигурят пълна прозрачност на всички процедури, отнасящи се до предоставянето на пристанищни услуги, както и що се отнася до процедури по обжалването на резултатите от тях, включително съдебното.

5. Когато подборът на доставчици на услуги бъде осъществен, срокът за който избраният доставчик следваше да може да работи трябваше да бъде ограничен във времето. Този принцип съгласуваше потребността да

бъде поддържан възможен потенциал и бъдещите доставчици на услуги да навлязат на пазара за пристанищни услуги със законовите очаквания на настоящите доставчици на услуги.

6. Директивата и нейното приложение от страните-членки не трябваше да застрашава безопасността на пристанищата, както и правилата за опазване на околната среда край пристанищата.

В заключение: чрез навлизането на частния сектор в отрасъла се целеше постигането на няколко цели – търговски ползи, извличани от достъпа до по-модерни транспортни системи, подобряване на пристанищната ефикасност, намаляване на разходите на държавата по пристанището и работната ръка.

Има страни в Европа, в които навлизането на частния сектор в пристанищния бизнес се осъществи чрез предлагане на борсата на държавни акции. Като цяло обаче инфраструктурните проекти си остават в държавни ръце и в голяма част от страните в Общността правителствата продължават сериозно да инвестират в този изключително важен за икономиките сектор.

Наред с това, и преди няколко години, и днес в Европейския съюз продължава да бъде актуален дебатът относно плановете за създаване на система, чрез която пристанищата ще се финансират сами и няма да получават субсидии от правителствата. Идеята е **пристанищата да въведат подходящи тарифи, за да се финансират инфраструктурните разширения**, или да се търси частното участие за финансиране на инфраструктурата. Не трябва да се забравя, че в Общността ограниченията за използване на държавни средства в такава посока, не се дължат на липсата на пари в националните бюджети на старите страни-членки, а се базират на конкурентни съображения. Спори се, че за да има единен пазар, където пристанищата да се конкурират при равни условия, няма да бъде честно някои държави да субсидират собствените си пристанища, тъй като в същото време останалите пристанища ще са на самофинансиране. Затова и като цяло процесът на приватизация и либерализация в Европа се характеризира **главно с използването на концесионни договори, регламентиращи частното участие, вместо продажба на активи на частния сектор**. Чрез концесиите, пристанищата ограничават своите функции и **се превръщат в стопани, координиращи всички дейности, извършвани на пристанището.**

Изменението на ЗМПВВППРБ (обн. ДВ, бр.24 от 23.03.2004 г.) беше опит за гъвкава и адекватна реакция на държавата при отразяване на промените в обществените отношения, включително и **за въвеждането на основните принципи на проекта на Директива 2001/0047 (COD) на Европейския съюз за достъпа до пазара на пристанищни услуги.**

По-важните изменения и допълнения могат да се групират в няколко направления:

1. Създадоха се **възможности за увеличаване на инфраструктурните инвестиции за развитие на пристанищната система и инфраструктура чрез финансиране от частни източници** – чрез **концесии** в пристанищата за обществен транспорт с национално значение и **чрез инвестиции от собствениците или операторите – в пристанищата за обществен транспорт с регионално значение**.

2. Предвиди се възвръщаемостта на инвестициите да бъде съобразена с ценовите очаквания на потребителите на пристанищните услуги и възможността да се увеличи съществуващият и да се привлече транзитен трафик.

3. Въвеждане на единни изисквания към доставчиците на пристанищни услуги с цел осигуряване на задоволително и безопасно ниво на професионално изпълнение на предлаганите пристанищни услуги.

4. Въведоха се дефиниции на видовете пристанищни услуги и на термина "пристанищна услуга", като бяха използвани основните понятия на проектодиректива 2001/0047 (COD) на Европейския съюз "За пазарния достъп до пристанищните услуги". Пристанищните услуги бяха дефинирани в съответствие с европейските изисквания, съгласно проекта на директива и се **отграничиха** от останалите дейности. Правото на операторите да извършват пристанищни услуги в пристанищата за обществен транспорт се определи като "достъп до пазара на пристанищни услуги", който се предоставя с договори за извършване на пристанищни услуги или е функция от договора за концесия. Предвиди се, че броят на пристанищните оператори, които могат да бъдат допуснати на едно пристанище за обществен транспорт по принцип е неограничен, но се определя от обективните възможности и ограничения в пространството или капацитета му, които пък следваше да се установяват с решение на експертна комисия, назначена от министъра на транспорта, респ. ще бъдат функция от предвижданията на съответния генерален план на пристанището.

5. Изясни се статутът и се дадоха определения за отделните видове пристанища, като се коригираха недостатъците на предишната редакция на закона. С § 83 се направиха изменения в Закона за концесиите, като в чл. 4, ал. 1, т. 6 думите "цели или технологично обособени части от пристанища за обществен транспорт" се замениха с "един или повече терминали от пристанище за обществен транспорт с национално значение, а в случаи, определени със закон – върху части от пристанищен терминал".

6. За публична държавна собственост изрично бе обявена територията и пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с

национално значение (чл. 106). В обхвата на публичната собственост влязоха както територията на пристанището, така и сгради и съоръжения, разположени на тази територия и свързани с обслужването на извършваните пристанищни дейности и услуги. Акваторията на пристанищата бе обявена за изключителна държавна собственост. Особеното право на ползване – концесия бе предвидено да се предоставя върху един или повече терминали от пристанище за обществен транспорт. Така обект на концесия следваше да бъде териториално обособена част от пристанище за обществен транспорт, която осигурява завършен процес по приемане, обработка, съхраняване и експедиране на определен тип товари и/или поща по определена технология или за обслужване на пътници. Концесията следваше да се предоставя за осъществяване на определени пристанищни дейности и услуги, свързани с товаро-разтоварни операции, с превоз на пътници и поща и други съпътстващи дейности от/на плавателни съдове и сухоземни транспортни средства. Осъществяването на тези услуги, **при действащата тогава редакция на Закона за концесиите,** представляваше реализация на особеното право на ползване на съответното пристанище за обществен транспорт, а не - самостоятелен предмет на концесия. Това право бе последица от предоставеното „особено право на ползване" на един или повече терминали от пристанище за обществен транспорт и съдържанието му се предопределяше от съдържанието на особеното право на ползване на публичните активи. Доколкото обаче в рамките на едно пристанище могат да се извършват различни дейности и услуги и с оглед намерението на концедента да ограничи концесията само до някои от тях, тези дейности могат да очертават параметрите на концесионното правоотношение. Едно подобно намерение може да е обективно следствие от технологичните параметри на самото пристанище или от необходимостта за задоволяване на определени икономически потребности, но би могло да бъде и резултат от идеята на концедента да се развива определена дейност в конкуренция с други оператори. В този смисъл и новият закон определяше пристанищната услуга като елемент на концесията.

7. Съгласно § 4, ал. 3 от ПЗР на ЗМПВВППРБ (редакция до март 2004 г.), обектите по чл. 107, след изваждането им от имуществото на едноличните търговски дружества с държавно имущество се ползваха от търговските дружества в съответствие със Закона за концесиите. Препращащата норма не конкретизираше кореспондираща й норма от Закона за концесиите. В заповедите на министъра на транспорта и съобщенията, с които обектите – публична държавна собственост се изваждаха от имуществото на държавните дружества - оператори, министърът нареждаше ползването на обектите да се извършва от дружествата при условията на § 3, ал. 1, изр. 1 от ПЗР на Закона за концесиите. Специалният режим на § 3, ал. 1 от ЗК обаче не можеше да се приложи в хипотезата на обекти, придобили качеството на публични активи след влизането

му в сила. Според старата редакция на чл. 116 пристанищните дейности и услуги се извършваха от оператори - пристанищни предприятия или концесионери. Пристанищните предприятия по смисъла на закона бяха "еднолични търговски дружества с държавно имущество, което осъществява дейности и услуги в пристанище". Законодателят бе пропуснал да създаде специална правна норма, която да урежда правото на едноличните търговски дружества, от чийто капитал са извадени обекти по стария чл. 107. Такава специална норма имаше създадена, както посочихме по-горе в Закона за водите, според който търговските дружества, чийто капитал е намален с ревалоризираната стойност на обектите, обявени за публична държавна собственост получават концесия за тези обекти в съответствие с разпоредбите на Закона за водите и по реда, предвиден от Закона за концесиите, без търг или конкурс - § 4 от ПЗР на ЗВ. По подобен начин бяха уредени отношенията и по повод ползването на обекти - публична общинска собственост след изваждането им от капитала на еднолични търговски дружества с общинско имущество - § 46 от ПЗР към Закона за изменение и допълнение на Закона за общинската собственост (ДВ, бр. 96 от 1999 г.). Непрецизната формулировка на § 4, ал. 3 от ПЗР на ЗМПВВППРБ и недоразвитата законодателна идея създаваха несигурност в правното основание за ползване на обектите по чл.107 от едноличните търговските дружества, от чието имущество тези активи са извадени.

7. Въведено бе ново понятие - "пристанища за обществен транспорт с регионално значение", територията и пристанищната инфраструктура на които могат да бъдат собственост на държавата, на общините, на физически и юридически лица.

8. Даде се възможност на лицата, които са собственици на пристанища по чл. 107 - 109 (рибарски, яхтени и такива със специално предназначение), както и на пристанища за обществен транспорт с регионално значение, в тримесечен срок от влизане в сила на закона да заявят правата си за вписване в регистрите на пристанищата и представят доказателства, че пристанищата отговарят на изискванията за експлоатационна годност в съответствие с наредбата за изискванията за експлоатационна годност и с действащото законодателство.

9. За всички пристанища, с изключение на военните, се предвиди създаването на регистър при условия и по ред, определени с наредба на министъра на транспорта и съобщенията (Наредба № 19 от 9.12.2004 г. за регистрация на пристанищата на Република България, издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 111 от 21.12.2004 г., в сила от 21.12.2004 г., изм., бр. 62 от 29.07.2005 г.), като в този регистър изброените в Приложения № 1 и 2 пристанища за обществен транспорт се вписаха след издаване на удостоверението за експлоатационна годност.

10. Прецизираха се критериите и редът за промяна на списъка, определящ пристанищата за обществен транспорт, като беше отчетено обстоятелството, че част от пристанищата понастоящем, отговарящи на дефиницията на пристанище за обществен транспорт, са собственост на частни юридически лица.

11. Въведе се задължение за ежегодно изготвяне на програма за развитието на пристанищата и пристанищната дейност. По този начин се осигури възможност за провеждане в перспектива на единна държавна политика в областта на пристанищата, за планиране на дейностите по поддържане и развитие на публичната собственост в пристанищата и необходимите средства за това. Изграждането на нови пристанища за обществен транспорт трябваше да се извършва в съответствие с предвидена в закона национална програма.

12. С Преходните разпоредби се създадоха правила и норми за извършване на прехода от съществуващия преди влизането в сила на изменението модел към новия модел, чиято цел бе да създаде условията за либерализация и комерсиализация в сферата на пристанищата и пристанищната дейност, **като се предвиди уреждането и на "заварените" към датата на влизането в сила на изменителния закон случаи.** Ставаше дума за **обекти (в преобладаващия брой случаи – зони за съхраняване на товари)**, които законът обявяваше за публична държавна собственост, **но върху които бе придобито право на собственост (например по силата на договор за приватизационна продажба на дялове или акции)**. Затова и чл. 106 от новия закон предвиди, че територията и пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение са публична държавна собственост, **с изключение на зоните за съхраняване на товари, които могат да бъдат собственост и на физически и юридически лица**. Съгласно § 75 от ПЗР на закона, се създаде възможност лицата, които към влизането в сила на закона не са еднолични търговски дружества с държавно имущество и притежават права на собственост върху част от терминал на пристанище за обществен транспорт с национално значение, представляващ зона за съхраняване на товари, да запазят собствеността си. Същите имаха право в 6-месечен срок от влизането в сила на закона да заявят искането си за предоставяне на концесия.

13. Вместо държавните такси, събирани по реда на Тарифа № 5, които постъпваха в държавния бюджет, се въведоха т. нар. „цени за достъп" до пристанищата.

14. Нова уредба получи режимът на извършването на пристанищните дейности и услуги. По-специално пристанищните услуги бяха разделени на услуги, за чието извършване е необходимо ползване на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения и такива, за чието извършване не е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения – т. нар.

морско-технически услуги. За регламентирането на условията и реда за избор на оператори на морско-технически услуги чл. 117б, ал. 3 предвиди приемането на наредба на Министерския съвет.

15. Въведе се понятието "съпътстващи дейности" като дейности, които подпомагат или са свързани с извършването на пристанищните дейности и услуги. Чл. 116а, ал. 3 предвиждаше съпътстващите дейности да се извършват от лица, сключили договор за това и при ред и условия, определени с наредбата по чл. 117б, ал. 3.

16. Основната промяна в правната уредба на пристанищната дейност в Република България беше създаването на Национална компания "Пристанища" като универсален правоприемник на Изпълнителна агенция "Пристанищна администрация", със статут на държавно предприятие по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, като юридическо лице със седалище в София и териториални поделения – клонове във Варна, Бургас, Русе и Лом. Основните функции на компанията бяха идентични с тези на ИА "Пристанищна администрация", с някои съществени разлики:

- За изпълнението на предмета й на дейност държавата следваше да предостави на Национална компания "Пристанища" имущество – публична и частна държавна собственост, определено с решение на Министерския съвет. Имуществото бе предоставено с Решение № 314 от 27.04.2005 г.;
- Цените за достъп до пристанищата за обществен транспорт се определяха и обявяваха от Национална компания "Пристанища" и представляваха приходи на компанията. Предназначението им, съгласно чл. 103б, ал. 2 и ал. 3, беше осигуряване на условия за достъп до пристанищата за обществен транспорт и за поддържане на пристанищната инфраструктура;
- Предвиждаше се Национална компания "Пристанища" да сключва договорите за извършване на морско-технически услуги и за съпътстващи дейности и да контролира изпълнението на тези договори.

Основна цел при създаването на Национална компания "Пристанища" бе да се освободи бюджетът от неспецифични функции със стопански характер и да се осигури разходването на събраните средства **изключително и само за развитие на пристанищната инфраструктура.** Другите по-важни цели, поставени пред новосъздаденото държавно предприятие бяха да се постигне реална либерализация на условията за достъп до пазара на пристанищните услуги и да се създадат законови гаранции за равнопоставеност между участниците на този

пазар. Изпълнението на поставените цели се гарантираше и от факта, че компанията получаваше приходите от цените за достъп по чл. 103б от закона.

На компанията бе възложена и поддръжката на средствата за навигационно осигуряване на корабоплаването във вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата, ръководството и организацията на дейността по поддържане на съществуващите и изграждане на нови средства за навигационно осигуряване.

След създаването си Националната компания продължи действията, предприети от Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация" по трансформирането на собствеността в пристанищата, процес - изключително затруднен, както от неустановения и неуреден статут на пристанищните имоти през годините (неизяснени граници на имотите, включени в капитала на държавните оператори), така и от проведена реституция без съобразяване с характера на пристанищните имоти, при неясни граници, поради липса на действащи регулационни планове за голямата част от пристанищните имоти (до 1989 г. строителството в пристанищата става на базата на „генерални планове", които не са годна градоустройствена основа по действащото териториално - устройствено законодателство), предоставени права за управление на части от имотите на други структури в системата на транспорта и на други ведомства извън системата на транспорта.

Въпреки затрудненията територията и пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение Варна, Бургас, Русе, Лом и Видин все пак бе предадена за опериране от едноличните търговски дружествата - пристанищни оператори на пристанищната власт – Национална компания „Пристанища".

По повод искане група от 49 народни представители от XXXIX Народно събрание през 2005 г., с Решение № 5 от 10.05.2005 г. по к.д. № 10/2004 г., Конституционния съд на Република България обяви за противоконституционни разпоредбите, с които се създаде НК "Пристанища" и се регламентираха нейният статут, предмет на дейност и функции, както и разпоредбите, отнасящи се до цените за достъп.

V. РЕШЕНИЕ № 5 ОТ 10.05.2005 Г. НА КОНСТИТУЦИОННИЯ СЪД НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ПО К.Д. № 10/2004 Г. И НЕГОВИТЕ ПОСЛЕДИЦИ ЗА ПРИСТАНИЩНАТА РЕФОРМА В БЪЛГАРИЯ

С решение № 5 от 10.05.2005 г. Конституционния съд на Република България по к.д. № 10/2004 г. обяви за противоконституционни разпоредбите на § 44 – § 54 от Закона за изменение и допълнение на ЗМПВВППРБ, с които се създаваше НК "Пристанища" и се регламентираха нейният статут, предмет на дейност и функции.

След влизане в сила на Решение № 5 от 10.05.2005 г. на КС, незаличената в търговския регистър Национална компания „Пристанища", при липсата на закон по чл. 22, ал. 4 от ЗКС до влизане в сила на ПМС № 124 бе в ролята на гестор по отношение на осигуряването на достъпа до и възможността да се използва пристанищната инфраструктура в пристанищата за обществен транспорт с национално значение, респ. – събираше de facto обезщетения за ползването на публичната държавна собственост. В коментирания период от време Национална компания „Пристанища" играеше ролята и на неовластен представител на държавата. „Потвърждаването" от страна на държавата на реализираните от компанията „сделки" бе реализирано едва с влизането в сила на текста на § 5 от ПМС № 124 от 24.06.2005 г. за повторното създаване на Изпълнителна агенция „Пристанищна администрация" към министъра на транспорта и съобщенията и за приемане на новият й устройствен правилник. Ситуацията бе усложнена и от факта, че в същото време изтече мандата на 39-тото Народно събрание, което трябваше да приеме закона по чл. 22, ал. 4 от ЗКС и да уреди правните последици от влязлото в сила РКС.

Така бе създадена повторно Изпълнителна агенция "Пристанищна администрация".

С последващо изменение и допълнение в ЗМПВВППРБ (обн. ДВ, бр. 104 от 27.12.2005 г.) в съответствие с решението на Конституционния съд бе създадено Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" **с функции, извън тези, които Конституционният съд бе определил като свързани със сигурността на държавата и нейните пристанища**. Тези функции бяха запазени за и възложени на орган на изпълнителната власт – създадената вече след влизане в сила на Решението на Конституционния съд ИА "Пристанищна администрация".

Разбира се, това развитие на нещата се отрази неблагоприятно на темповете на провеждането на реформата в българските пристанища.

За пореден път през 2006 г. текстовете на закона бяха подложени на проверка за конституционосъобразност (Решение № 9 от 30.11.2006 г. на КС по к. д. № 8/2006 г., обн. "Държавен вестник", бр. 99/2006 г.).

Впоследствие със Закона за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване (ДВ, бр. 71 от 12.08.2008 г.) законодателят **вля** ИА „Пристанищна администрация" в ИА „Морска администрация". Държавно

предприятие „Пристанищна инфраструктура" пък започна да предоставя и услуги по управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването, както и речни информационни услуги.

Безспорно е, че непрекъснатите промени на правната рамка, генерираха значителни затруднения в системата, в т. ч. и пред частния бизнес, и не на последно място в процеса на планиране на инвестициите.

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

Интегрирана морска политика за Европейския съюз

1. ОБОБЩЕНИЕ

Морските пространства на Европа и нейните брегове са от основно значение за благополучието и благосъстоянието — те са търговски пътища, климатичен регулатор, източници на храна, енергия и ресурси за Европа и предпочитано място за пребиваване и отдих от нейните граждани. Днес взаимодействията с морето са по-интензивни, по-разнообразни и създават по-голяма стойност за Европа, отколкото преди известно време. От една страна, технологията и ноу-хау ни позволяват да извличаме по-голяма стойност от морето, като има все по-голям поток от хора към бреговете на Европа, които извличат полза от тази стойност. От друга страна, кумулативният ефект от тази дейност води до конфликти при използването и до влошаването на морската околна среда, от която зависи всичко останало.

Европейската комисия призна този факт и започна подробни консултации и анализ на връзката между Европа и морето. Тези консултации предизвикаха огромен отзив от страна на заинтересованите страни. **На базата на тази ценна информация Комисията предложи интегрирана морска политика за Европейския съюз въз основа на ясното съзнаване, че всички въпроси по отношение на океаните и моретата на Европа са взаимосвързани и че политиките по отношение на моретата трябва да бъдат разработени по съвместен начин.** Интегрираният междусекторен подход беше настойчиво подкрепен от всички заинтересовани страни.

Интегрираната морска политика на Европейския съюз:

ще промени начина, по който се провежда политика и се вземат решения — констатирано бе, че на всяко ниво фрагментираното разработване на политика и вземане на решения вече не са адекватни. Взаимодействията трябва

да се разбират и да се вземат предвид; да се разработят общи средства; да се идентифицират и използват синергиите; да се избягват и решават конфликтите.

ще разработи и предостави работна програма — действията в рамките на различните секторни политики трябва да прераснат в кохерентна политическа рамка. Планът за действие, който придружи Съобщението на комисията, даде ясна представа за разнообразието и степента на предстоящата работа. Следните проекти са от особено значение:

Европейско пространство за морски транспорт без бариери

Европейска стратегия за морски изследвания

Национални интегрирани морски политики, които трябва да бъдат разработени от държавите-членки

Европейска мрежа за наблюдения на морската среда

Пътна карта за морско пространствено планиране от държавите-членки

Стратегия за смекчаване на ефектите от климатичните промени върху крайбрежните региони

Намаляване на емисиите на CO2 и замърсяването от корабоплаването

Премахване на пиратския риболов и вредните дънни мрежи в открито море

Европейска мрежа на морските клъстери

Преглед на изключенията в трудовото законодателство на Европейския съюз за секторите на корабоплаването и риболова

Съобщението на Комисията положи основите на рамката за управление и междусекторните средства, които са необходими за интегрирана морска политика на Европейския съюз, и определи основните действия, които трябва да изпълнява Комисията.

2. Контекст

Европа има брегова линия от 70 000 км по протежението на два океана и четири морета: Атлантическият океан и Северният ледовит океан, Балтийско море, Северно море, Средиземно море и Черно море. Морските региони на Европейския съюз имат дял от около 40 % от неговия брутен вътрешен продукт и население.

Следователно благополучието на Европа е неизменно свързано с моретата. Корабостроенето и корабоплаването, пристанищата и риболовните райони остават ключови морски дейности, като офшорната енергетика (включително нефт, газ и възобновяемите източници) и крайбрежният и морският туризъм също генерират големи приходи. Морските пристанища и корабоплаването позволяват на Европа да се възползва от растежа на международната търговия и да има водеща роля в

глобалната икономика, докато експлоатацията на минерални ресурси, аквакултурите, сините биотехнологии и зараждащите се технологии за работа под морското дъно представляват бизнесвъзможности с нарастващо значение. От същата важност е и използването на моретата за отдих, за естетически и културни цели и значението на това използване за екосистемите.

Гарантирането на това, че използването на морската среда е действително устойчиво, е предпоставка тези индустрии да бъдат конкурентоспособни. Устойчивостта на океана понастоящем е широко призната като основно глобално предизвикателство, тясно свързано с промяната на климата. **Комисията подчертава**, че нарастващата конкуренция за морско пространство и кумулативното влияние на човешките дейности върху морските екосистеми правят **неадекватно настоящото фрагментирано вземане на решения относно морските въпроси** и изискват подход с по-голямо сътрудничество и интегрираност. Констатира се, че продължение **на прекалено дълго време** политиките например относно морския транспорт, риболовните райони, енергетиката, наблюдението и определянето на политика за моретата, туризма, морската среда и морските изследвания са разработвани отделно, което понякога води до неефективност, несъгласуваност и конфликти при използването. Въз основа на признаването на този факт виждането на Комисията е за интегрирана морска политика, която да покрива всички аспекти на взаимодействието с океаните и моретата.

3. Рамка за управление и инструменти за морска политика

Интегрираната морска политика изисква рамка за управление, която прилага интегрирания подход на всяко ниво, както и инструменти за хоризонтална и напречна политика. Тя ще изисква и стабилна финансова база, като се вземат предвид резултатите от подготвителните действия.

3.1. Прилагане на интегрирания подход за морско управление

Комисията е определила цели на морската политика със задача за анализиране на морските въпроси и политиките, които ги засягат, координация между секторните политики, гарантиране на отчитането на взаимодействията между тях и ръководене на разработването на инструментите за междусекторна политика. Тя **започна също да обединява агенциите на Европейския съюз с функции, свързани с морската среда**, с оглед осигуряване на техния общ принос за разработването на морската политика.

Смята, се че по-добрите регулационни принципи ще напътстват провеждането на политиката на Комисията относно морските въпроси още от ранните етапи:

идентификация на основните инициативи във връзка с морската среда **в инструментите за годишно планиране и програмиране,**

обсъждане с гражданското общество и заинтересованите страни,

оценки на влиянието.

3.2. Инструменти за създаване на интегрирана политика

Интегрираната рамка за управление за морските въпроси изисква инструменти за хоризонтално планиране:

1. морско наблюдение, което е съществено за безопасното и сигурно използване на морското пространство;

2. морско пространствено планиране, което е ключово средство за планиране за устойчивото вземане на решения и

3. подробен и достъпен източник на данни и информация.

3.2.1. Европейска мрежа за морско наблюдение

Морското наблюдение е от най-голямо значение за гарантирането на безопасното използване на морето и посрещане на предизвикателствата и заплахите, свързани с безопасната навигация, замърсяването на морската среда, правоприлагането и цялостната сигурност.

Комисията констатира, че в рамките на повечето държави-членки дейностите по наблюдението относно риболова, околната среда, определянето на политика относно моретата или имиграцията попадат под отговорността на няколко различни органи за наказателно преследване, които действат независимо един от друг. Това често води до неоптимално използване на оскъдните ресурси. В този контекст Комисията препоръча постигането на по-голяма степен на координация по отношение на морското наблюдение чрез по-задълбочено сътрудничество в рамките на и между бреговите охрани на държавите-членки и съответните други агенции. Констатацията е, че постепенното постигане на интегрирана мрежа за проследяване на плавателни съдове и електронни навигационни системи за европейските крайбрежни води и открито море, включително сателитно наблюдение и разпознаване и проследяване на далечни разстояния (LIRT), би предоставило безценно средство за държавните агенции.

3.2.2. Морско пространствено планиране и интегрирано управление на крайбрежните зони

Съществуващите рамки за устройствено планиране са съсредоточени предимно върху земните участъци от крайбрежието и често не разглеждат въпроса как крайбрежното развитие може да засегне морето и обратно. Същевременно постоянно възникват предизвикателства от нарастващото конкурентно използване

на морето за морски транспорт, риболов, аквакултури, дейности за отдих и почивка, офшорно производство на енергия и други форми на експлоатация на морското дъно.

От държавите членки се очаква да започнат използват интегрирано управление на крайбрежните зони, **за да регулират пространственото проявление на икономическите дейности и за да определят системи за пространствено планиране за крайбрежните води** на Европа. Целта е, чрез тези инструменти **да се предоставят оператори с подобрена предвидимост за планирането на бъдещи инвестиции**.

Очаква се да бъде определена система за обмен на най-добри практики между органите, ангажирани в морското пространствено планиране и интегрираното управление на крайбрежните зони (ИУКЗ).

Компетентността за вземане на решения в тази сфера е на държавите-членки. Това, което е необходимо на европейско ниво, е поемането на ангажимент за общи принципи и насоки за улесняване на процеса по гъвкав начин и гарантиране на зачитането на регионалните морски екосистеми, които преминават националните морски граници.

Очаква се Комисията да разработи пътна карта, за да улесни развитието на морското пространствено планиране от държавите-членки.

3.2.3. Данни и информация

Комисията констатира, че наличието и лесният достъп до голям обхват от данни за природната и човешка дейност в океаните и моретата е в основата на вземането на стратегически решения за морската политика. Като се има предвид голямото количество данни, които се събират и съхраняват в цяла Европа за различни цели, установяването на подходяща инфраструктура за морските данни и информация е от изключително значение.

Тези данни **трябва да се събират в подробна и съвместима система и да бъдат достъпни като средство за по-добро управление**, разширяване на услугите с добавена стойност и устойчиво развитие на морската среда.

Очаква се Комисията да предприеме стъпки за изграждането на Европейска мрежа за наблюдение и данни за морската среда и да насърчава многостранното планиране на водите на държавите-членки, за да се подобри достъпът до висококачествени данни.

4. Сфери на действие за интегрирана морска политика на Европейския съюз

Интегрираната морска политика на Европейския съюз ще съсредоточи дейността си предимно в следните пет сфери:

4.1. Максимизиране на устойчивото използване на океаните и моретата

Първата цел на интегрираната морска политика на Европейския съюз е да се създадат оптимални условия за устойчиво използване на океаните и моретата, давайки възможност за развитие на морските сектори и крайбрежните региони.

В много държави-членки растежът на морската икономика преди кризата беше по-висок от този на цялата икономика, по-специално в регионите, които са активни в морската логистика. Регионите, които са активни на други пазари с голям растеж, като тези на морското оборудване, офшорната вятърна енергия, плаването с лодки и круизни кораби за отдих, също ще продължат да се възползват от бъдещ растеж.

Актуализираното стратегическо виждане за развитието на конкурентоспособно, безопасно и сигурно корабоплаване, пристанища и свързаните с тях сектори е съществено, ако искаме да постигнем устойчив растеж на свързаните с морето дейности, като същевременно осигурим тяхното развитие по начин, който не застрашава здравето на морската екосистема.

Корабоплаването е жизненоважно за международната и вътрешна търговия на Европа и остава в основата на морския клъстер. Въпреки това тази индустрия ще продължи да просперира единствено ако Съюзът продължи да работи за установяването на високо ниво на морска безопасност и сигурност, като подпомага опазването на човешкия живот и околната среда, докато насърчава международни равнопоставени условия за действие.

Въпреки че **корабоплаването** е предизвикващ загриженост източник на замърсяване на въздуха и на емисии на CO2, **то остава значително по-ефективно по отношение на енергията от пътния транспорт**. По тази причина и **поради необходимостта от намаляване на товарните превозни средства по претоварените пътища на Европа** интегрираната морска политика настойчиво благоприятства насърчаването на безопасното и сигурно корабоплаване. Предвижда се **текущите програми на Европейския съюз да продължат да подпомагат създаването на магистрали на мрежите за морски превози/морски превози на къси разстояния.** Бъдещото развитие на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN) трябва също изцяло да вземе под внимание нарастващото използване на моретата в сферата на енергетиката.

Независимо от това, констатацията на Комисията е, че корабоплаването остава в неизгодно положение в сравнение с другите видове транспорт. Другите начини за транспортиране се възползват от повече държавни инвестиции. Наред с

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

това един плавателен съд, който пътува между две пристанища на Европейския съюз, подлежи на по-комплексни и отнемащи време процедури, отколкото едно товарно превозно средство, тъй като в Европа все още не съществува истински вътрешен пазар на морския транспорт. За да се освободи пълният потенциал на корабоплаването в Европа, това неизгодно положение на морския транспорт в сравнение с другите начини за транспортиране трябва да бъде премахнато чрез опростяване на административните и митническите формалности за вътрешните за Европейския съюз морски услуги.

С оглед на подобряването на ефективността на морския транспорт в Европа и гарантирането на неговата дългосрочна конкурентоспособност Комисията в Съобщението Комисията пое ангажимент да предложи европейско пространство за морски транспорт без бариери, както и да изготви подробна стратегия за морски транспорт за периода от 2008 г. до 2018 г.

Европейските морски пристанища са друга важна връзка в логистичната верига, от която зависи европейската икономика. Те са центрове на икономическа дейност, които изпълняват ключова роля при определянето на качеството на заобикалящата ги градска и природна среда. При условие че 90 % от външната търговия на Европа и приблизително 40 % от нейната вътрешна търговия преминава през пристанища ѝ, не е трудно да се разбере голямото предизвикателство, пред което трябва да се изправят пристанищата на Европа. Развитието на техния капацитет трябва да протича по начин, който е съвместим със съответните цели на политиката на Европейския съюз, по-специално нейните цели във връзка с околната среда и конкурентоспособността.

Комисията пое ангажимент да предложи нова политика за пристанищата, като има предвид многото функции на пристанищата и по-широкия контекст на европейската логистика, както и да представи насоки за прилагането на общностното законодателство за околната среда при разширяването на пристанищата.

Очаква се инвестициите в морските изследвания и технологии да се превърнат в средство за постигане на икономически растеж, без допълнително да се влошава състоянието на околната среда. Надеждите са съобразените с околната среда технологии, които позволяват морските дейности да просперират, като се запазва морската среда, да позволят на европейския бизнес да запази предимството си с увеличаването на глобалните стандарти и развитието на нови обещаващи индустрии, като сините биотехнологии, офшорните възобновяеми източници на енергия, подводните технологии и съоръжения и морските аквакултури.

Очаква се развитието на технологиите да позволят също така на Европа да се възползва от пълния потенциал на морето като източник на нефт и газ[4], както и на възобновяеми източници на енергия, позволявайки транспортирането на енергия и разнообразява маршрутите за транспорт на енергия, като по този начин увеличава сигурността на доставянето.

Управлението на риболова трябва да вземе под внимание в по-голяма степен благополучието на крайбрежните общности, морската среда и взаимодействието на риболова с другите дейности. Възстановяването на запасите от риба ще се извършва енергично, което изисква точна научна информация и засилване на преминаването към многогодишно планиране. Комисията ще предприеме действия, за да гарантира, че общата политика в областта на рибарството отразява базирания на екосистемите подход от стратегията за морската среда и ще работи за премахването на незаконния, недекларирания и нерегулирания риболов в своите води и в открито море.

Разрастването на аквакултурите за удовлетворяване на глобалното търсене на морски храни трябва да се постигне в рамките на регулаторна рамка, която насърчава предприемачеството и иновациите и гарантира съответствие с високите стандарти на околната среда и общественото здраве.

4.2. Изграждането на база от познания и иновации за морската политика

Морските изследвания са скъпи: не можем да си позволим неефективност. За да се използват най-добре европейските ресурси, трябва да бъде изготвена ясна стратегия, която ще свърже политическите и изследователските приоритети, ще разгледа междусекторните предизвикателства, ще увеличи до максимум синергиите между усилията на държавата-членка и Общността, ще избегне дублирането и ще подобри диалога между заинтересованите участници. Европа трябва също да проучи как изследванията могат да имат по-голям принос за иновациите и как да превърне по-ефективно познанията и уменията в индустриални продукти и услуги.

Развитието на мрежата за наблюдение и данни за морската среда ще бъде важно средство за тази стратегия.

1. Предоставяне на най-добро качество на живот в крайбрежните региони

Увеличението на населението в *крайбрежните региони и островите* е два пъти по-голямо от средното за Европейския съюз през последното десетилетие. Крайбрежните общности са дестинация и за повечето туристи в Европа, като правят необходимостта от обединяване на икономическото развитие,

[4] Според Международната асоциация на производителите на нефт и газ (OGP) 40% от нефта и 60% от газа, които понастоящем се консумират в Европа, са извлечени офшорно.

устойчивостта на околната среда и качеството на живот изключително голяма в тези региони.

Регионалните органи и крайбрежните общности имат важна роля в регулирането на крайбрежните и морски дейности. Комитетът на регионите, крайбрежните региони и техните мрежи по този начин са ключови партньори в развитието на интегрираната морска политика на Европейския съюз.

Поради техните пристанища и морски индустрии тези региони имат стратегическо значение за Европа като цяло. Те произвеждат важни услуги за вътрешността и действат като база за определяне на политиката относно морските граници и крайбрежните води. **Това води до значителни изисквания към инфраструктурата, които трябва да бъдат взети под внимание при разпределянето на ресурсите на Общността.** Крайбрежните региони също са засегнати конкретно от климатичните промени и управлението на риска може да има драматичен ефект върху техните бюджети и икономики.

Морето е определящо за крайбрежния и морски туризъм, който е основен катализатор на икономическото развитие в крайбрежните зони на Европа. Комисията ще работи по-ефективно със заинтересованите страни при развиването на политика за устойчив туризъм, която взима предвид крайбрежния и морски туризъм.

Комисията констатира, че са налични източници на финансиране, но заинтересованите страни смятат, че имат недостатъчен достъп до информация. Комисията пое ангажимент да работи за оптимизиране на подпомагането за морските проекти в крайбрежните региони и островите, които са в обхвата на наличните инструменти за финансиране на Общността.

Необходимостта от подобрени социално-икономически данни за морските сектори и крайбрежните региони също е очевидна, тъй като трудностите при получаването на тази информация ограничават възможността на регионалните заинтересовани страни да разработят рационални дългосрочни планове и инвестиции.

Комисията се ангажира да насърчава в рамките на предстоящата инициатива за туризма крайбрежния и морския туризъм, като наред с това посочи, че ще изготви база от данни за наличното финансиране на Общността за морски проекти и крайбрежни региони.

4.4. Насърчаване на европейското лидерство в международните морски дейности

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

Настоящата Европейска пристанищна политика

Повече от 1 200 търговски пристанища маркират около 100 000 км от европейското крайбрежие; а няколкостотин други пристанища се намират по протежение на 36 000 км от европейските вътрешни водни пътища. Те представляват ключови точки за прехвърляне между видовете транспорт и са от жизненоважен интерес за обработката на 90 % от международната търговия на Европа. Освен това, подкрепяйки общата европейска транспортна политика, те поемат 40 % от тонкилометрите в областта на вътрешнообщностната търговия. Те играят ключова роля за сближаването в Европа чрез развитие на пътническите и фериботни услуги. Развитието на круизната индустрия преобразува някои от пристанищата в средища на туризъм за градовете и за цели региони. Те са от съществена важност за развитието на морските превози на къси разстояния, а в много случаи и за трафика по вътрешните водни пътища във вътрешността. Тези два вида воден транспорт са икономични и могат да заменят някои по-неустойчиви видове на дълги разстояния. Пристанищата са пряк и косвен източник на над половин милион работни места и спомагат за динамизирането и развитието на цели региони, включително и периферни такива, напълно в съответствие с Лисабонската стратегия.

Коментираното съобщение на Европейската комисия си постави за цел да разработи пристанищна система на равнище ЕС, която да може да се справи с бъдещите предизвикателства, свързани с нуждите на пристанищата в ЕС; то определи план за действие от страна на Европейската комисия.

Съобщението бе следствие от широкообхватна консултация със заинтересованите страни през периода 2006 - 2007 г., в това число шест работни семинара, две големи конференции и срещи с експерти от държавите-членки.

Съобщението на Комисията относно пристанищната политика имаше за цел да доразвие и приложи приетото скоро преди това и коментирано в горния абзац Съобщение за интегрирана морска политика, в което, както вече подчертах по-горе, съвместно са разгледани всички политики относно морското дело като способ за насърчаване на икономическия растеж и заетостта по един устойчив начин.

1.1. Икономически контекст

През 2005 г. повече от 3 милиарда тона са транзитирали през европейските пристанища. Трафикът на насипни продукти представляваше половината от това количество. Той се увеличава със същите темпове както и зависимостта ни от минерални енергийни суровини и по-конкретно от втечнен природен газ. Процъфтяващият ро-ро трафик представляваше 14 % от общото количество.

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

Общите товари представляваха по-малко от 10 %. Транспортирането на контейнери, което отбелязва солиден растеж, представляваше около една трета.

Общият брой на транспортираните контейнери (както празни, така и пълни) през 2005 г. бе 250 милиона в целия свят, като повече от една четвърт от този брой бе в Европа. Експертите (преди глобалната икономическа криза) прогнозираха за 2010 г. увеличение от 50 %, половината от което се очакваше да бъде директен транспорт на пълни контейнери и на около 20 % на празни контейнери, като отражение на несиметричните потоци, а останалата част – да включва едно или няколко междинни прехвърляния между пристанища.

Независимо от ефектите от кризата, без съмнение корабите, обслужващи директните линии, стават все по-големи и разтоварват товари в транзитни пристанища в дълбоки води; а оттам се преминава през един или няколко междинни етапа на по-нататъшно транспортиране с по-малки кораби, за да се осигури доставката до по-малки пристанища, разположени по-близо до крайния получател. Комисията смята, че тази тенденция трябва да бъде насърчавана, тъй като така този тип воден транспорт се използва по-често, постига се диверсификация на точките за разтоварване и се намалява участъка за транспортиране по задръстените пътни артерии.

Изключително важно да се знае, че 30 % от движението в Европа през 2005 г. се извърши в пристанищата на Ротердам, Антверпен и Хамбург. От друга страна количествата, обработени от 9 по-големи пристанища в Средиземно море, представляват едва 20 % от общия обем. Това разпределение на търговския трафик и трафика към вътрешността на континента в момента на публикуване на съобщението на Комисията се очакваше да бъде потвърдено от данните за 2006 и 2007 г. Преобладаващите разходи и такси за различните видове транспорт, а също така и предлагането на подходяща транспортна инфраструктура, обяснява до голяма степен сегашното разпределение на търговските и транспортни потоци в Европа.

1.2. Предизвикателства пред европейската пристанищна система

Европейските пристанища са изправени пред следните предизвикателства:

Търсене на международни транспортни услуги, което и след кризата ще се увеличава поради ниските разходи и ще се разраства по-бързо от икономическия растеж. Следва да се постигне такава законова рамка, която да насърчи инвеститори от всички сектори и с всякакъв произход да бъдат привлечени от атрактивното бъдеще на пристанищата.

Голяма технологична промяна, отбелязана чрез развитието на транспортирането с контейнери, по-ефективна, по-бърза, по-безопасна и по-чиста

експлоатация на пристанищата – но за това от европейските пристанища и градовете, на чиято територия те са разположени, се изисква голямо усилие за адаптиране при придобиването на земя и при управлението, а също така и по отношение на технологиите и социалните проблеми. Същевременно с това, необходимото използване на информационни, навигационни и телекомуникационни технологии изисква адаптиране и обучение, за да може да продължи предлагането на перспективи за производителност и нови работни места.

Ангажиментът за намаляване на парниковите газове и актуалните проблеми с качеството на въздуха изискват намаляване на вредните емисии и задръстванията по пътищата за всеки транспортиран тонкилометър, а също така и диверсификация на видовете транспорт с включване на железопътен транспорт, навигация по вътрешни водни пътища и морски транспорт. Това ще доведе до по-добро географско разпределение на земния транспорт и по-добро използване на съществуващия пристанищен капацитет.

Необходимостта да се развие периодичен диалог между заинтересованите страни в рамките на града, региона или на още по-високо равнище, когато това е необходимо, относно работата и развитието на пристанищата. Диалогът е от основно значение, тъй като той може да гарантира обществено одобрение и ефикасност, да подобри имиджа на пристанищата, да доведе до постигане на по-добра пространствена организация на урбанистичните функции, а и на дейностите, свързани с отдиха и туризма; подход, който се основава на диалог със заинтересованите страни, може да спомогне за постигане на устойчива дейност в рамките на пристанищата, а също така и за по-добри възможности и условия за наемане на работа.

От особено значение е необходимостта да се постигне съгласуваност на пристанищното развитие и управление с изискванията за прозрачност и конкуренция и най-общо казано, с набора от правила на Общността.

II. Проблеми и решения

1. Резултати от работата на пристанищата и връзки с вътрешността

Комисията констатира, че в общи линии най-големите пристанища на Европа могат да бъда считани за ефективни в икономически аспект; тяхната морска организация, отвореност, организация на маршрутите и акостирането на кораби (основен източник на приходи) обикновено са много добри. Отбелязва се обаче, че в много европейски пристанища обаче все още съществува блокаж, като например несъответствие между капацитета за складиране и капацитета за товаро-разтоварни дейности, незадоволителна пространствена организация на терминалите и недостатъчна продуктивност за единица площ с инсталиран

капацитет, неефективни маршрути и достъп по море или суша, дълго изчакване, незадоволителна сигурност за камионите, влаковете и баржите, незадоволителни условия на труд и производителност и не на последно място, прекомерни административни изисквания, които се оказват скъпи по отношение на разхода на време и пари.

Изводът е, че не е достатъчно само добро разположение на пристанището на морето или брега, а необходимо също така и предоставяне на надеждни услуги на разумни цени. По отношение на сухопътния транспорт, надеждните и устойчиви връзки с отдалечените райони във вътрешността са ключ към оценката на капацитета и бъдещето на едно пристанище.

Може да се обобщи, че варианти за справяне с нарасналото търсене на пристанищен капацитет следва да бъдат:

Увеличение на пристанищната степен на ефективност и производителност по отношение на резултатите и движенията за хектар съществуваща терминална площ, а и за цялата територия на трасетата за достъп. Средствата са: ново пристанищно оборудване и постигане на точен час за ползване на терминалите от камиони, влакове и баржи, заедно с интегрирано управление на транспортната верига поне при прехода от пристанището към сухопътните превозвачи. Операциите, системите за управление на товарите и софтуерът със сигурност ще допринесат за по-гладките взаимодействия между видовете транспорт и операторите, а също така ще доведат до увеличение на производителността.

Трябва да се проучват алтернативните маршрути за транспортиране, за да се постигне по-интензивно използване на всички съществуващи пристанища - някои от които не работят с пълен капацитет – и да се постигне приближаване до потребителите. Пазарът показва, че ежедневните и бързи връзки в рамките на ЕС чрез морски превози на къси разстояния или чрез по-нататъшен превоз от едно централно пристанище са устойчив вариант за много пристанища.

Перспективите за разрастване на дадено пристанище трябва да бъдат добре преценени, преди да се планира изграждането на нова инфраструктура. Поради това се налага обсъждане на инфраструктурното развитие с всички заинтересовани страни, а след това то трябва да бъде планирано и извършено въз основа на широк консенсус. Постигането на консенсус за това би било в действителност по-лесно, ако генералните планове на пристанищата се актуализират редовно след широка консултация на всички равнища. **Строителството на нови големи пристанищни съоръжения или значително разширяване на съществуващите такива следва да се основава предимно на солидна икономическа оценка на ефекта, който плануваното развитие ще има върху транспортните потоци.** Това също така ще доведе до по-рационално разпределение на трафика из цяла Европа.

2. Разрастване на капацитета, съобразено с околната среда

2.1. Изграждане на нови съоръжения и подобрение на съществуващите съоръжения

След като гореописаната оценка бъде извършена, би могло да се стигне до заключението, че има нужда от увеличаване на капацитета чрез подобрения, разширяване или строителство, за да се направи възможно нарастване на морския и речен транспорт. Подобна нужда възниква, когато:

Пристанищата се нуждаят както от подходящи съоръжения, така и от подходящи връзки с отдалечените райони във вътрешността. Исторически погледнато, пристанищата и пристанищното оборудване просто не са били замислени или изградени, за да отговорят на изискванията на съвременните товарни кораби от всякакъв вид, а в действителност и на превоза на контейнери; да не говорим за обема на трафика.

Новият устойчив преход от един вид транспорт като сухопътния към друг - използване на вътрешните водни пътища или морска навигация, като например използването на „морски магистрали", се определя като положителен.

Подходящата пристанищна инфраструктура е необходимо да гарантира по-добра сигурност на доставката на енергия и да подобри конкурентоспособността на тези промишлени сектори[5]. Тези сектори могат да предложат алтернативни варианти за традиционната инфраструктура за доставки.

Често се налага да се реконструира пристанищния район на града и/или е необходимо преместване на пристанището и свързания с него трафик към вътрешността извън центъра на града поради екологични причини и от съображения за сигурност. Градът тогава може да планира по-доброто използване на площите, които са най-подходящи за неговите граждани, а и за пътническия транспорт, круизния туризъм, за културни нужди, за жилища или за други икономически дейности.

В подобни случаи ще бъде необходимо публичните власти да преценят кои варианти за по-нататъшно развитие ще служат най-добре на обществения интерес. Тогава се прилагат Общностните правила за опазване на околната среда, като например Директива № 92/43/ЕИО на Съвета за опазване на естествените местообитания и на дивата флора и фауна[6] (Habitats Directive), Директива № 79/409/ЕИО на Съвета относно опазването на дивите птици[7] (Birds Directive), Директива № 2000/60/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за установяване

---

5 COM(2007) 1.
6 Директива 92/43/ЕИО.
7 Директива 79/409/ЕИО.

рамка за действията на Общността в областта на политиката за водите[8] (Water Framework Directive) и Директива 1999/31/ЕО относно депонирането на отпадъци[9] (Waste Directive).

Пристанищата са както стратегически входни портали за доставките на стоки и енергия (например втечнен природен газ), така и ключови икономически клъстери. Те се нуждаят от инвестиции от страна на публичния и частния сектор с необходимата степен на правна сигурност. Правната несигурност бе изтъкната от заинтересованите страни по отношение на директивите Birds и Habitats. Комисията осъзнава трудностите, които могат да възникнат във връзка с прилагането на тези директиви по отношение на пристанищната инфраструктура.

2.2. Подсигуряване на подходящи съоръжения за отпадъци

Директива 2000/59/ЕО относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци се стреми да намали изхвърлянето в морето на отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари. Все още е необходимо да се стремим към ефективното прилагане на директивата от страна на държавите-членки.

2.3. Добро управление на водните басейни и седиментите

Заедно с останалите заинтересовани страни, пристанищата, разположени на реки или речни устия, следва да участват активно в консултации по проблемите на управлението на речните басейни, като например в изготвянето на проектите за плановете за управление на речните басейни, които се изискват от Директивата за установяване рамка за действията на Общността в областта на политиката за водите (2000/60/ЕО). **Същото се отнася и за морските пристанища по крайбрежието по отношение на качеството на крайбрежните води, изхвърлянето на седименти на брега и използването на бреговата линия, например в контекста на интегрираното управление на крайбрежната зона.** Също така необходимостта от предотвратяване на замърсяването на почвите следва да винаги да се има предвид, особено когато се правят подобрения или се изграждат нови съоръжения по течението и в пристанищата.

2.4. Подобряване на емисиите във въздуха

Качеството на въздуха представлява проблем в повечето по-големи европейски пристанища. Значително намаление на замърсяването на въздуха от корабите и транспортните връзки с отдалечените райони от/до пристанищата е от съществена важност за устойчивото развитие. Съветът постигна споразумение за намаляване с поне 20 % на парниковите газове до 2020 г. Това ще изисква и намаляване на емисиите от CO2 от корабоплаването. Мерките с оглед постигането

8 Директива 2000/60/ЕО.
9 Директива 99/31/ЕО.

на тази цел следва да отчетат развитията на международно равнище. Комисията ще подкрепя активно международните усилия за намаляване на емисиите на парникови газове от корабите, а при случай на липса на напредък ще разгледа възможните варианти **за мерки на равнище ЕС в това** отношение.

Решаването на проблема с електрозахранването от страна на пристанищата за корабите на док се обмисля от Комисията[10]. Това решение следва първо да бъде разгледано за кораби, извършващи редовни пътувания, като например фериботи, съдове за морски превози на къси разстояния или такива, които ползват морските магистрали. Комисията възнамерява да направи предложения за намаляване на нивата на замърсяване на въздуха от корабите в пристанищата, а именно чрез премахване на неизгодните данъчни тежести за електрозахранването на сушата.

3. Модернизация

Нови системи, разработени за целите на морската безопасност и сигурност като например мрежата за морска безопасност (SafeSeaNet), системата за автоматична идентификация (AIS) и системи за разпознаване и проследяване на далечни разстояния (LRIT) заедно със съвременни телекомуникационни системи са или скоро ще станат задължителни; те ще подобрят значително взаимовръзката кораб-бряг. Това не е без значение за пристанищата и свързаните с тях администрации. Пътуването и приближаването на даден кораб може да бъде проследявано[11]. Пристанищата, а и морският клъстер изобщо, трябва да се възползват от този напредък[12].

3.1. Опростяване на процедурите за морските превози на къси разстояния

Законодателството на ЕС предвижда митнически надзор на морския транспорт между държавите-членки, тъй като пристанищата, от които се отпътува и където се пристига, разположени в ЕС, са част от външната граница, на която се събират стоки от трети държави и стоки, преминали митнически контрол от страна на Общността. Ето защо се извършва надзор и тогава, когато мореплавателният съд превозва стоки, преминали митнически контрол от страна на Общността, въпреки че съществуват опростени митнически процедури за тези кораби, които превозват само такива стоки.

В тези случаи е важно административните процедури да са колкото се може по-прости и съгласувани. Очаква се това не само да намали закъсненията, несигурността на разписанията, разходите но и да подобри доверието в морските превози на къси разстояния, като също така ще се създадат нови възможности за

[10] Вж. COM(2007)575.

[11] Структурното разположение на системата и ангажиментите

[12] Виж: http://www.marnis.org

пристанищата и ще се стигне до създаването на морски магистрали. Комисията е предложила създаването на работна среда без използване на хартия за митниците и търговията, в това число и подаването на данни само на едно гише. Очаква се съвременните съоръжения за проследяване да бъдат ключ към реализирането на тази цел[13].

Корабоплаването продължава да бъде в неизгодна позиция в сравнение с другите видове транспорт. Един плавателен съд, който пътува между две европейски пристанища, е обект на по-сложни и времеотнемащи процедури, отколкото един камион, тъй като не съществува действителен вътрешен пазар за морски транспорт. За да се отключи пълният потенциал на европейската корабоплавателна промишленост трябва да се премахне това неизгодно положение на морския транспорт спрямо другите видове транспорт чрез опростяване на административните и митнически формалности за морските транспортни услуги в рамките на ЕС.

3.2. Разработване на електронен морски подход

Отвъд проблемите на морските превози на къси разстояния, административната обработка на корабите са нуждае от подобрения. Трябва да бъде създадено едно-единствено гише, откъдето може да се координира проверката на документите и контролът от съответните администрации. Подобряването на комуникациите между корабите и сушата, поддържане на връзка с междинните пристанища, през които преминава корабът и пристанищно-логистичен софтуеър с участието на заинтересованите страни от публичния и частния сектор ще позволи разработване на интегрирани пристанищни системи. Те ще подобрят обработката на стоките, ще доведат до по-добро планиране на трансфер към средствата за транспорт към вътрешността, ще намалят натиска върху пристанищната площ и ще бъдат главен инструмент за моряците, за корабите, за пристанищните услуги и за планирането.

3.3. Подобряване на работата

Сътрудничеството между пристанищата и най-вече между пристанища, разположени в близост, се приветства от Комисията, тъй като то може да доведе до специализиране по вид кораби и товари, а също така и до организация и обединяване на съоръженията за транспортни връзки с отдалечените райони във вътрешността. То със сигурност ще доведе в много от случаите до подобрение на производителността.

Накрая, ефективността на транспортните вериги и техните възлови точки, като пристанищата, са изключително важни за логистичните дейности. Вече съществуват показатели, касаещи комбинирания транспорт – железопътен,

[13] COM(2005) 608.

въздушен и морски превози на къси разстояния. При все това липсва единна система от подобни показатели, която да обхваща всички видове транспорт.

4. Равни условия – яснота за инвеститорите, операторите и потребителите

4.1. Ролята на пристанищните власти

Организацията на пристанищното управление се различава значително в отделните държави в Общността. В някои държави-членки пристанищата са управлявани от частни юридически лица, притежаващи пристанищна земя (или придобиващи права, които са сходни с тези на собственик). Тези пристанища са изцяло частни предприятия. В други случаи – такава е ситуацията в по-голямата част от континентална Европа – пристанищата се управляват от публични юридически лица или предприятия. Тези юридически лица, които могат да бъдат наричани „пристанищни власти" (независимо от това как те са наричани в националното законодателство) се облагодетелстват все повече от високата степен на независимост при вземането на оперативни решения, а **също така се ползват с финансова независимост от публичните власти.** Освен това, докато някои пристанищни власти предоставят услуги по обработването на товари и/или техническо-мореплавателни услуги, други от тях се специализират в управлението и развойната дейност; **Комисията не възнамерява да се намесва, за да хармонизира тази разнородна ситуация. При все това Комисията осъзнава, че важните задачи пред пристанищните власти могат да бъдат по-добре изпълнени, ако те се радват на достатъчна степен на независимост. В частност, що се отнася до финансовата независимост, Комисията напомня, че тя е необходимо условие, което позволява ефективното разпределение на инвестициите, а в крайна сметка – и за да бъде възможно развитието на пристанищата.**

4.2. Публично финансиране - прозрачност

Въпреки че не може да се каже, че във всички случаи е налице конкуренция между пристанищата, конкуренцията между някои от тях, а също така и конкуренцията в рамките на отделни пристанища може да бъде значителна и изисква равни условия. В тази насока един от проблемите, който следва да бъде разгледан, е публичното финансиране на пристанищата. Комисията пое ангажимент да разработи обща правна рамка по искане на заинтересованите страни в пристанищата. Яснотата при финансирането ще бъде също и стимул за инвестиране в пристанищата.

Нещо повече, информацията относно средствата, които публичните власти предоставят на което и да е пристанище, следва да бъде прозрачна. Съгласно разпоредбите на Директива 2006/111, това задължение вече съществува, но само

за пристанища, чиято годишна печалба надхвърля 40 милиона евро на година. Понеже голям брой пристанища – някои от които са от много важни за съответните държави-членки, а в действителност и за европейския транспорт като цяло – попадат този праг, то следва той повече да на се прилага към сектора на пристанищата.

4.3. Пристанищни концесии

В повечето случаи достъп до земя в рамките на пристанищата е предварително условие за предоставяне на услуги, свързани с обработването на товари. Подобни услуги могат да се базират на различни юридически договорености. Те могат да бъдат предоставяни пряко от пристанищните власти или от трети страни – като например концесионери. **Понастоящем не съществува вторично законодателство на Общността относно концесиите в сектора на услугите, свързани с пристанищата и други терминални съоръжения.**

По-конкретно, **съответната съдебна практика на Съда на европейските общности е показала, че когато държавите-членки отдават на концесия услуги, които не са обхванати от Директивата за държавните поръчки, публичните власти следва да спазват задължението за прозрачност, което означава, че те трябва да рекламират адекватно своята инициатива, да гарантират, че процедурата е безпристрастна и недискриминираща, а също така, че тя може да бъде проверена. Подобно задължение за прозрачност се състои в това да се гарантира, с оглед на интересите на всеки потенциален оферент, достатъчна реклама, така че да може концесията да бъде отворена за конкуренция и да има възможност безпристрастността на подбора да бъде проверена.**

Комисията счита, че горепосоченото задължение се прилага, когато властите на държавите-членки решат да предоставят на трета страна част от земята в рамките на пристанището за предоставяне на услуги за обработката на товари. **Спазването на изискването за прозрачност не пречи на пристанищните власти да изготвят критерии за подбор, които са израз на търговската стратегия и политиката за развитие на дадено пристанище и въз основа на които ще бъде взето решението за присъждането на концесията.** Освен това, Комисията е отбелязала в свое тълкувателно съобщение, че задължението за прозрачност, което директно произтича от Договора за ЕО, се прилага само за присъждането на договори, имащи достатъчна връзка с функционирането на вътрешния пазар и че Съдът на европейските общности е преценил, че в отделни случаи, поради наличието на специални обстоятелства, като например, че се касае за много незначителен икономически интерес, присъждането на даден договор не представлява интерес за икономическите оператори, намиращи се в други държави-членки.

По отношение на продължителността на концесиите, както вече е било отбелязано в споменатото съобщение за концесиите, тя трябва да бъде определена така, че да не ограничава отворената конкуренция повече, отколкото е необходимо, за да се гарантира възвращаемостта на инвестицията и разумната рентабилност на инвестирания капитал, като същевременно с това се поддържа присъщото на експлоатацията от страна на концесионера ниво на риска. Следва също така да се отбележи, че когато срокът на концесията е изтекъл, неговото подновяване се счита за равносилно на даването на нова концесия и поради което то следва да съблюдава изложените по-горе принципи.

Комисията счита, че разпоредбите, които могат да бъдат включени в договорите за концесия и имащи за цел да гарантират спазването на условията на концесията и да защитят законните интереси на пристанищата и местното население, по-конкретно по отношение на цялостното качество и резултати от предоставянето на пристанищни услуги, са приемливи, при условие че те не нарушават правилата на Договора или общностното законодателство.

4.5. Обработка на товари

Обработката на товари претърпя значително развитие през последните години. Тя се превърна в услуга, базирана на съвременни технологии и понастоящем изисква много по-малко физически труд. Нейната роля също претърпя изменение успоредно с ролята на пристанищата, които са портали в логистичната верига, а не само отправни и крайни точки за морска търговия. Обработката на товарите се извършва по различен начин в рамките на Общността, а понякога и в една и съща държава-членка. Пристанищните работници често се наемат директно от операторите на терминали, докато в някои пристанища те се наемат чрез „посреднически бюра" - организации, отговарящи за набиране и обучение на пристанищни работници.

Както и организацията на обработката на товарите, договореностите могат да бъдат доста различни в различните държави-членки. Освен това, те могат да се основават на националното или местно законодателство или пък да са изцяло подвластни на местната практика. Правилата от Договора относно свободата на установяване и свободата за предоставяне на услуги могат да бъдат напълно приложими към дейностите, извършвани от посредническите бюра.

Посредническите бюра често предоставят солидно обучение на работниците и представляват ефективен инструмент за работодателите. При все това, подобни организации не трябва да пречат на подходящо квалифицираните работници или предприятия да предоставят услуги, свързани с обработката на товари, или да налагат на работодателите наемането на работна ръка, от която те нямат нужда, тъй като при определени условия това може да бъде в нарушение на правилата от Договора, касаещи вътрешния пазар и по-конкретно член 43 от него относно

свободата на установяване и член 49 относно свободата за предоставяне на услуги.

4.6. Пристанищни такси

Когато ползват пристанищата, собствениците на кораби трябва да плащат няколко такси, някои от тях за ползване на пристанището, а други - за услугите, предоставяни от операторите на терминалите, лоцмански услуги, буксирни услуги, за акостиране и т.н. Въвеждането на обслужването на едно гише за плащане би опростило операциите на потребителите. Единствено таксите, които се начисляват за използване на общата пристанищна инфраструктура, ще бъдат разгледани накратко по-долу („пристанищни такси").

Пристанищните такси и свързаните с тях други възможни такси, посочва Комисията са достъпни за обществеността, по-конкретно в интернет. Това е в интерес на самите пристанища. Проблемът се състои в това, че макар и достъпни, тези такси са понякога неясни за клиентите и могат много трудно да бъдат изчислени на практика. **Комисията настоява върху необходимостта от повече яснота относно различните компоненти, включени в таксите, а също така и за повече прозрачност по отношение на тяхната връзка със съответните разходи.** Остарелите критерии за калкулиране на тарифите, които поставят морските превози на къси разстояния в неизгодно положение, следва да бъдат преодолени. Това също така важи и за свързаните с тях услуги.

Събирането на пристанищни такси може да бъде инструмент на политиката, който да насърчи използването на по-малко замърсяващи кораби, както това вече е предвидено в Директива 2000/59/ЕО, Комисията подкрепя един такъв устойчив подход.

4.7. Конкуренция с трети държави

Конкуренцията от страна на пристанища в трети държави, пред която са изправени пристанищата в държавите-членки, е повод за загриженост, изразена от някои европейски пристанища. Такъв е по-специално случаят с пристанища от ЕС, които са в близост с пристанища извън ЕС, а също и по отношение на възловите пристанища. По-ниските екологични ограничения и социални правила, фискалният дъмпинг, публично финансиране на връзките с отдалечените райони във вътрешността, дискриминационни практики при събирането на такси за използване на връзките с отдалечените райони във вътрешността могат да нарушат справедливата конкуренция и да изложат на риск непрекъснатото функциониране на дейностите в открито море в различни части на ЕС. Постоянният диалог в областта на транспорта между ЕС и Русия е пример за форум, позволяващ обсъждането на подобни проблеми. Двустранните споразумения за морска търговия, така както те бяха сключени с Китай и други държави, представляват

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

още един пример как може да се работи активно по тези проблеми. Сътрудничеството с тези съседски държави следва да бъде насърчавано и ръководено от необходимостта за установяване на хармонични условия за конкуренция.

5. Установяване на структуриран диалог между пристанищата и градовете

По своя характер връзката между градовете и техните пристанища остава връзка на взаимозависимост и следва да се ръководи от една дългосрочна стратегическа визия и планиране. Следователно както за пристанищата, така и за градовете е важно да укрепят своето сътрудничество. Подобряването на имиджа на европейските пристанища и предоставянето на по-широк обществен достъп до тях са проблеми, които следва да бъдат оставени на самите пристанища, регионите и държавите-членки. Комисията обаче ще проучи средствата за сътрудничество с тези власти, а също така и за укрепване на сътрудничеството между тях и заинтересованите страни с цел да се подобри имиджът на пристанищата и интеграцията им с „техните" градове. Това може да бъде извършено на равнище градско планиране, например по отношение на предлагане на обществен транспорт – но също и чрез организиране на пристанищни празненства, дни на отворените врати или подобни мероприятия. Ние трябва да се опитаме да съчетаем пристанищните дейности с културата, морския туризъм и изобщо с развитието на градовете. Съществува също необходимост от запазване на морската идентичност на Европа – област, в която пристанищата могат да играят огромна роля, тъй като те са служили в продължение на векове като възлови пунктове не само за транспорт, но и като места, където се срещат различни цивилизации. Този процес също следва да спомогне за по-доброто интегриране на пристанищата с градовете и живота в тях.

Два специфични проблема, свързани с отношенията между пристанищата и градовете са изключително съществени от гледна точка на Общността: околната среда и сигурността.

Всъщност една от причините, поради която пристанищата са често обект на критика от местната общественост, е тяхното въздействие върху задръстванията и околната среда. Вече бе посочено по-горе, че възможното увеличение на задръстванията в районите около пристанищата следва да бъде добре преценено при планирането на развитието на пристанищата, а също така пристанищата и морската промишленост следва да положат усилия, за да се намали замърсяването от страна на корабите и пристанищата.

По отношение на сигурността, вземането на предпазни мерки срещу тероризма и престъпността е направило пристанищните райони много по-недостъпни, отколкото преди няколко години, като по този начин са намалели

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

възможностите за близък контакт на хората с ежедневната работа на пристанищата. .

ИНСТИТУЦИОНАЛНА РАМКА

Във връзка със собствеността и предоставяне ползването на териториите, ЗМПВВППРБ прави разграничение и между територия и пристанищна инфраструктура на пристанища за обществен транспорт с национално значение и такива с регионално значение. Така, територията и пристанищната инфраструктура на пристанище за обществен транспорт с национално значение са публична държавна собственост, с изключение на зоните за съхраняване на товари, които могат да бъда частна собственост Законът за държавната собственост предвижда абсолютна забрана за разпореждане с имоти публична държавна собственост (чл. 7, ал. 1).

Правото, предоставено на пристанищните оператори да извършват услуги в пристанищата за обществен транспорт, се определя от закона като достъп до пазара на пристанищни услуги (чл. 117а ЗМПВВППРБ).

В случаите, когато за осъществяване на пристанищна услуга е необходимо ползване на пристанищна територия и/или на пристанищни съоръжения, чл. 117в, ал. 1 във вр. чл. 117г, ал. 1 от ЗМПББППРБ изисква осъществяването на пристанищната услуга да се предоставя за един или повече терминали от пристанище с концесия, решение за предоставянето на която се взима от Министерски съвет при условията на ЗК и ЗМПВВППРБ.

За всички пристанища, с изключение на военните, се води регистър по реда и условията на Наредба № 19 от 9.12.2004 г. за регистрация на пристанищата на Република България.

- Регистърът на пристанищата се води от Изпълнителна агенция „Морска администрация“. Той е публичен и извлечение от него се публикува в интернет страницата на ИА "Морска администрация". В пристанищен терминал, който не е вписан в регистъра на пристанищата, не могат да се извършват пристанищни дейности и услуги по ЗМПВВППРБ. На територията на пристанищен терминал могат да се извършват само пристанищни услуги, които са вписани в регистъра на пристанищата. Вписването в регистъра на пристанищата се извършва след издаване на удостоверение за експлоатационна годност.

Дейностите за превоз на пътници, багажи, товари и поща с кораби се уреждат от Кодекса за търговското корабоплаване.

Европейска правна рамка

Новото *Предложение за Регламент 2013/0157 за създаване на рамка за достъп до пазара за пристанищни услуги и финансова прозрачност на пристанищата*, предвижда прилагането на свободата за предоставяне на пристанищните услуги. Доколкото могат да се налагат минимални изисквания за доставчиците на специфични пристанищни услуги, критериите за такива изисквания следва да бъдат обективни и пропорционални, като се гарантира справедливо третиране на всички оператори. Регламентът не се прилага за предоставянето на услуги по обработка на товари и пътнически услуги, за които е приложима новата Директива за концесиите, но установява широка рамка за достъп до пазара на пристанищни услуги, както и общи, приложими за всички пристанищни услуги, правила относно финансовата прозрачност и таксите.

Директива 2014/23/ЕС на ЕП и на Съвета за възлагане на договори за концесия, урежда правилата за процедурите за възлагане от възлагащи органи и възложители на концесии над определен размер. Размерът е фиксиран EUR 5 186 000, която стойност представлява общия оборот на концесионера за срока на договор, определен като прогнозна стойност. Директивата има за цел да уреди правила за възлагане на концесии въз основа на обективни критерии, които зачитат принципите на равнопоставеност на икономическите оператори, недискриминация и прозрачност, и гарантират оценяване на офертите в условията на реална конкуренция. Предвидени са нормите за избор и отстраняване на участник в процедура, както и за обжалване на решенията.

Директивата за концесиите е приета в контекста на новата *Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета за обществените поръчки и на Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги*, които също ще намерят приложение в случай на възлагане на отделни дейности по реализацията на Проекта.

Морският и круизен туризъм са сред основните линии, дефинирани от ЕК за установяване на устойчив растеж в синята икономика в морските дейности в доклада *„Син растеж: възможности за устойчив растеж в морските дейности и корабоплаването“ COM/2012/0494*. Още в началото на годината Европейската комисия разработи и прие *Европейска стратегия за по-голям растеж и повече работни места в сектора на крайбрежния и морския туризъм COM/2014/86*, която визира редица мерки за стимулиране трудовата и социалната ангажираност на лицата, заети в сектора, както и за насърчаване на частни инвестиции за развитие на туризма.

- **Регламентация на интермодалния транспорт**

Развитието на транспортната мрежа в условията на интермодалност и взаимни връзки с различни форми на транспорт е дългосрочна цел за намаляване на вредното влияние върху околната среда и осигуряване удобство при транспорт на пътници и товари, рамкирана от Европейския съюз още със създаването на Трансевропейската транспортна мрежа през 1996г[14]. Конкретно се предприемат мерки за стимулиране на инвестициите, ускоряване изграждането на интегрирана транспортна мрежа в рамките на общността и осигуряване свързването на различни начини за транспорт. За целта Европейската комисия разработва редица стратегии и насоки, предприема мерки за регламентиране на финансирането и реализирането на транспортни проекти от общ интерес.

Морските пристанища играят важна роля като логистични центрове, освен за превоз на пътници, тяхната инфраструктура изисква ефективни връзки с вътрешността на страната за превозването на стоки. С цел да улесни придвижването на граждани и товари, да намали разходите и да увеличи устойчивостта на европейския транспорт, Европейският съюз създаде и развива програмите за Трансевропейска транспортна мрежа TEN-T и Единно европейско транспортно пространство.

Морските пристанища от TEN-T по правило са от съществено значение за международния и вътрешноевропейския търговски обмен, следователно и за европейския вътрешен пазар и/или за сближаването в рамките на ЕС. Освен това пристанищата от TEN-T имат право на финансиране от ЕС, а пристанище Бургас е включено като част от трансевропейската транспортна мрежа. Принципната стратегия на ЕС относно развитието на трансевропейската транспортна мрежа предвижда свързване на пристанищата от TEN-T с железопътни линии, пътища и по възможност с вътрешни водни пътища, наличие на поне един терминал на пристанището, който да е отворен за всички оператори по недискриминационен начин, прилагане на прозрачни такси и адекватност на морските канали за предоставяне на достъп от морето до морските пристанища.

Пристанищата от TEN-T трябва да помогнат за развитието на морските превози на къси разстояния като част от интермодални маршрути, като по този начин ще се допринесе за изграждането на устойчив транспорт, което е една от основните цели на Бялата книга за транспорта, и ще допринесе за изпълнението на стратегията „Европа 2020".

[14] Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно общностните насоки за равитието на трансевропейската транспортна мрежа

- **Мерки за насърчаване на инвестициите за осъществяване на интермодални транспортни проекти**

Предвижда се трансевропейската транспортна мрежа да се изгражда постепенно като интегрира сухоземни, морски и въздушни транспортни инфраструктурни мрежи за осигуряване трайна мобилност на хората и стоките.

Новата *Бяла книга: пътна карта за постигане на Единно европейско транспортно пространство COM/2011/144* разглежда необходимостта от по-добра интеграция на мрежите на различните видове транспорт с цел по-тясна връзка на различните видове транспорт до преобразуването им в мултимодални платформи за връзка на пътниците. За осигуряване на ефективен мултимодален транспорт е необходимо разработването на електронни системи за информация, резервация и плащане, които да обхващат всички видове транспорт. ЕС оценява и нарастващата необходимост за повече и ефективни входни пунктове към европейските пазари по крайбрежието, за намаляване на вредните емисии и поемане на нарасналите обеми от товари.

Бялата книга за транспорт предвижда Европейската мрежа за мобилност да осигурява ефективни мултимодални връзки между столиците на ЕС и други главни градове, пристанищата, летищата и други основни икономически центрове. Мрежата трябва да се съсредоточи върху завършването на липсващите връзки и върху актуализирането на съществуващата инфраструктура и разработването на многовидни терминали в морските и речните пристанища и в градските логистични центрове. В тази връзка и съобразно разгледаните по-долу в Раздел 8 възможности за финансиране на Проекта, следва да се отбележи изискването на ЕК подлежащите на финансиране от ЕС проекти да отразяват концепцията за осигуряване на интермодалните връзки, залегнала в Бялата книга за транспорта. Разработваните проекти следва да отразяват и нуждата от инфраструктура, която да сведе до минимум въздействието върху околната среда Тя трябва да е устойчива на влиянието на климатичните промени и да повишава безопасността и сигурността на потребителите. Предвид необходимостта от значителни ресурси за развитието на инфраструктурата на ЕС, се разглеждат и възможностите за различни източници на финансиране – както обществени, така и частни.

Въпреки, че до този момент липсва насоченост във финансирането от ЕС на пристанищата, съгласно *Регламента за създаване на Механизъм за свързване на Европа*[15], за да имат право на финансиране през периода 2014 – 2020 година, пристанищата трябва да спадат към основната мрежа или към морска магистрала за свързване към основната мрежа. Финансиране се допуска на основа приети от

[15] Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа и изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010

Комисията многогодишни работни програми по реда на Регламента. Приоритетите за финансиране за тези програми относно създаването на Механизма за свързване на Европа, са развити в делегиран *Регламент (ЕС) № 275/2014 на Комисията*. Отдава се приоритет за финансиране на дейности, свързани с изграждане на липсващи връзки, подобряване на трансграничните участъци по предварително набелязани проекти по коридорите от основната мрежа и други секции на основната мрежа (за железопътен транспорт, вътрешни водни пътища, пътища, морски и вътрешни пристанища).

Възможност за финансиране от Европейския съюз е предвидена при осъществяване на проекти от общ интерес в сферата на транспорта. *Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитие на трансевропейската транспортна мрежа* определя като проект от общ интерес проектите, които допринасят за развитието на трансевропейската транспортна мрежа чрез изграждането на нова транспортна инфраструктура, възстановяването и модернизацията на съществуващата транспортна инфраструктура и чрез мерки, стимулиращи ефикасното използване на ресурсите. Проектите от общ интерес се разглеждат като такива, когато: 1) допринасят за постигане на целите на Регламента (а именно сближаване, ефикасност, устойчивост и увеличаване ползите на потребителите), 2) в съответствие са с принципите за широкообхватната мрежа, 3) икономически целесъобразни са, и 4) имат европейска добавена стойност.

Наред с направения по-горе детайлен анализ на проблемите и приоритетите в пристанищния сектор на Република България, които предпоставят разбирането на целите и приоритетите на проекта, въз основа на прегледа на посочените констатации, материали и местния опит, който имаме, ние успяхме да определим и допълнителни ключови моменти в работата, които ще имат решаващо значение за успешната реализация на поставените задачи. Тук представяме тяхното подробно описание.

1. Спазване на времевите графици и програмата

Спазването на предложеният от нас времеви срок е основна цел при всички подобни проекти. Очевидно

Очевидно, че този крайно съкратен срок поставя много високи изисквания през професионалните умения на членовете на работната ни група и най-вече на директорския състав и начина на управление на всички работни процеси. Въз основа на опита, с който разполагаме от други подобни проекти, ние считаме, че ще сме в състояние изпълним задачата в зададения срок. В този смисъл е уместно

да се подчертае, че проектантската ни група разполага с твърде опитни специалисти, които са извършвали подобни проучвания и са се справяли успешно със задачи в подобни, съкратени срокове на много места по света (виж подробното представяне на проектантската ни група).

2. Максимизиране на дългосрочната гъвкавост

Известно е, че всеки план за развитие на което и да било пристанище, би трябвало да е изработен така, че де предоставя една дългосрочна гъвкавост, даваща на пристанището възможност за устойчиво развитие в бъдещето. Плановете за развитие трябва да позволяват лесното въвеждане на бъдещи промени в характера на марината и на наземните дейности. Успоредно с настъпващите глобални промени, в бъдеще ще се наложат и промени в някой от характеристиките на пристанищните съоръжения. Гъвкавостта може да се гарантира чрез внимателна преценка на обстоятелствата и планирането с въвеждане на иновативни решения така, че пристанищата и кейовете да подлежат на изменения без необходимост от основно преструктуриране и скъпи строителни работи.

Един пример за значението на дългосрочната гъвкавост в планирането на едно пристанище е оставянето на възможност за бъдещо увеличаване на дълбочината на водата пред стените на кейовете /поради усъвършенстването на плавателните съдове и увеличаването на тяхното газене, но също и в резултат на желанието да се гарантира наличен капацитет в бъдеще, когато и ако се предвижда обемът на обработваните товари значително да се увеличи/.

Друг аспект на същия проблем е преминаването към различен вид транспорт, например относително по-бързото преминаване към железопътния транспорт в сравнение с ползването на автомобили. Този аспект трябва да се анализира във връзка със стратегията и приоритетите на Европейския Съюз и България. Това развитие може да се предвиди и да се остави повече пространство за бъдещо разполагане на допълнителни ЖП линии.

Може да се помисли и за запазване на повече свободни площи за изграждане на допълнителни складови помещения, разпределителни центрове и други елементи на съвременната логистика в сферата на леката промишленост. Леката промишленост в комбинация с новия обхват на терминала ще създаде допълнителни възможности и приходи за Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура", бюджета, града, а и допълнителни работни места.

3. Заинтересовани страни / Устойчиво развитие

Всепризнато е, че при разработването на плановете за развитие, интересите на различните заинтересовани страни трябва да бъдат взети под особено внимание. Само по този начин е възможно разработването на схема, която да е достатъчно устойчива в дългосрочен план. В този смисъл, нашата проектантска група ще насочи вниманието си към и ще води разговори с заинтересованите страни още в самото начало на процеса на проектиране. За различните зони подходите ще са различни. За зоната, която ще бъде разработена като марина и място със свободен обществен достъп, разговорите с различните заинтересовани лица ще е от решаващо значение при разработването на концептуалните варианти, които ще отговарят най-точно на техните желания и изисквания. Ако прединвестиционното проучване докаже необходимостта от запазване на товарно пристанище тази зона – ще има по-силно изразен технически характер и работата ще бъде насочена към ефективното разположение на пристанищните елементи и оборудване от технологична гледна точка. Мнението на съответните заинтересовани лица (основно на операторите) и тук ще от важно значение за да сме сигурни, че резултатът от работата ни е приет добре и, че тя полага основите за едно бъдещо, устойчиво развитие на пристанищните терминали.

4. Морска Безопасност и сигурност

По дефиниция, почти всички пристанищни операции носят известна опасност, но тя може значително да бъде ограничена при правилно проектиране на оборудването още в самото начало на работата. Royal HaskoningDHV има богат опит в сферата на пристанищната сигурност и безопасност в работата при разработването на своите проекти. Дружеството е тясно ангажирано с Международния кодекс за корабната и пристанищна сигурност и безопасност IMO и редовно разработва материали и прегледи по този въпрос за различните комитети, занимаващи се с проблема и работещи за съблюдаване на изискванията на ISPS code.

В допълнение трябва да се каже, че оценката на работата в сферата на безопасността трябва върви ръка за ръка с провеждането на одити на тази страна от пристанищната работа и най-вече за осъвременяване на съществуващите пристанища тъй като твърде често безопасността и мерките за сигурност си противоречат едни на други. Важно е също да се провери доколко пристанищата отговарят на изискванията на съответните международни конвенции, като цяло, на най-добрите практики.

5. Пристанищни операции и логистика

Проектантите добре разбират, че предпочитаните късо, средно и дългосрочни планове за развитие целят осигуряването на условия за оптимални

пристанищни операции и логистика. Спецификата на предложените терминали и предвиждането на възможните индустриални условия в дългосрочен план са от решаващо значение. В този смисъл, наше намерение е членовете на проектантската група да провеждат срещи с всички оператори в района на съществуващото пристанище.

В проектантската ни група работят отлични специалисти в сферата на пристанищните операции и логистика и те ще работят активно в тази област.

6. Ефективна инженерингова дейност

Техниката на реализиране на ефективна инженерингова дейност, като източник на повече добавена стойност, ще бъде прилагана в следните сфери на проектиране, при които инженерните решения ще се отразят сериозно върху себестойността:

- Формулиране на 2 концептуални варианти за генерални планове;
- Оценка на концептуални варианти и препоръки - избор на оптимален план.

Намерението ни е да реализираме описаната инженерингова дейност през ключовите етапи от реализирането на проекта. Успехът на този вид инженерингова работа ще бъде оценен на база стабилната еволюция на оптималното проектантско решение. На всеки етап, приемането, или отхвърлянето, на дадена опция ще зависи от точната технико-икономическа оценка и SWOT анализ както и на основа на широкия ни опит от подобни проекти.

Подход към инженерингова дейност:

Ефективната инженерингова дейност е процес на оценка, получена в хода на работни сесии с Възложителя и други заинтересовани страни, на които се търси очакваната функционалност и качество срещу най-ефективното възможно ползване на наличните финансови ресурси. Целите на тази инженерингова дейност са:

- Избор на най-добрият проект от всички предлагани опции.
- Оптимизиране на стойността на избрания проект.
- Максимизиране на избрания проект и неговата реализация.

Най-често, тези цели се постигат чрез идентифициране и елиминирани на ненужните разходи, доколкото това е практически допустимо в план на изискванията към проекта. В контекста на пристанище Бургас намеренията ни са

реализираме ефективна инженерингова дейност за финализиране на ключовите фази на проекта, които да съответства с нивото на развитие на проектантската работа и точността на финансовата информация, с която разполагаме.

СЪОТВЕТСТВИЕ НА ИНВЕСТИЦИОННАТА ИНИЦИАТИВА С ОДОБРЕНАТА ОТ МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ НА РЕПУБИКА БЪЛГАРИЯ СТРАТЕГИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ И С ОБЩИЯ ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ТРАНСПОРТА НА БЪЛГАРИЯ

- Съгласно чл.115п, ал. 7, т. 5 ЗМПВВППРБ Управителният съвет на държавното предприятие трябваше да изготвя и предлага на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията проект на Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт по чл. 103а, ал. 2. Съдържанието на Националната програма не беше регламентирано на законово ниво. Анализ на същността на акта се правеше с оглед на предназначението на тази програма, очертано с оскъдна законодателна уредба в чл.112а, ал.1, чл.112б, ал.3 и чл. 112г, ал.3 от ЗМПВВППРБ.

Съгласно чл.112а, ал.1 ЗМПВВППРБ:

„Решение за разширяване на съществуващо и за изграждане на ново пристанище за обществен транспорт с национално значение се взема от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията в съответствие с одобрената от Министерския съвет национална програма по чл. 103а, ал. 2. Решението се предхожда от проучване и изработен на негова основа проект на генерален план за развитие на пристанището."

Подобна роля бе отредена на Националната програма и в процедурите по разглеждане на инвестиционни инициативи на физически и юридически лица за изграждане на ново пристанище за обществен транспорт с национално значение (чл.112б) и за изграждане на нова или за разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт с регионално значение (чл.112г).

Член 112б от ЗМПВВППРБ:

„(1) Физически или юридически лица, регистрирани като търговци, които имат инвестиционна инициатива за изграждане на ново пристанище за обществен транспорт с национално значение или негов терминал върху или извън територията на съществуващо пристанище, подават заявление пред Изпълнителна агенция "Морска администрация".

- (2) Заявлението по ал. 1 съдържа:
- 1. технологична и финансова обосновка на инвестиционната инициатива;
- 2. инвестиционна програма и данни за финансовата обезпеченост на нейната реализация;
- 3. индивидуализация на територията, върху която може да се изгради пристанището, заедно с предварителни проучвания за наличието на подходящи географски, хидроложки, хидрогеоложки и други условия и на възможностите за свързването му с пътната мрежа и с железопътната инфраструктура;
- 4. проект на генерален план, съответно изменение на действащ генерален план - при разширение на съществуващо пристанище;
- 5. проучване относно трафика на съответния тип товари;
- 6. необходимостта и размера на публичните инвестиции за отчуждаване на поземлени имоти, за изграждане на пътни връзки, на части от общата техническа инфраструктура на пристанището, а в случаите, когато на пристанището ще се обслужват кораби от международно плаване - и на зона за граничен контролно-пропускателен режим.
- (3) Изпълнителна агенция "Морска администрация" анализира представената в заявлението инвестиционна инициатива и възможността за влагане на необходимите публични инвестиции, както и съответствието й с одобрената национална програма по чл. 103а, ал. 2."

Член 112г от ЗМПВВППРБ:

„(1)Физически или юридически лица, регистрирани като търговци, които имат инвестиционна инициатива за изграждане на ново или за разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт с регионално значение, подават заявление пред Изпълнителна агенция "Морска администрация".

- (2) Заявлението по ал. 1 съдържа:
- 1. документите по чл. 112б, ал. 2, т. 1, 2, 3 и 4;
- 2. документи, удостоверяващи правата на лицето върху територията, върху която ще се изгражда пристанището.
- (3)В срок до 1 месец от получаване на заявлението Изпълнителна агенция "Морска администрация" извършва проверка относно съответствието на инвестиционната инициатива с програмата по чл. 103а, ал. 2 и представя на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията резултатите от проверката, както и мотивирано становище.

- (4)Откриването на процедурата за изграждане на ново или за разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт с регионално значение се извършва по реда на чл. 112б, ал. 3 и 4, като, вземайки предвид мотивираното становище на Изпълнителна агенция "Морска администрация", министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията:
- 1. предприема действия за одобряване на предложения проект на генерален план за изграждане или разширение на пристанището във връзка с предоставянето на заявените с инвестиционното намерение пристанищни услуги, или
- 2. отказва предприемането на действия за одобряване проекта на генерален план.
- (5) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията е длъжен в срок до три месеца от въвеждането в експлоатация на ново пристанище да внесе в Министерския съвет законопроект за допълнение на приложение № 2."

Цитираните текстове очертаваха законодателната идея Националната програма за развитие на пристанищата да бъде платформа, в съответствие с която ще се разрешава разширението и изграждането на нови пристанища за обществен транспорт. Така бяха формулирани и мотивите към Проекта на Закон за изменение и допълнение на ЗМПВВППРБ (№ 202-01-63 от 18.09.2002 г.), както следва:

„Въвежда се задължение за ежегодно изготвяне на програма за развитието на пристанищата и пристанищната дейност. По този начин се осигурява възможност за провеждане в перспектива на единна държавна политика в областта на пристанищата, за планиране на дейностите по поддържане и развитие на публичната собственост в пристанищата и необходимите средства за това. Изграждането на нови пристанища за обществен транспорт ще се извършва в съответствие с националната програма."

Съгласно чл.115у ЗМПВВППРБ:

„(1) На основата на националната програма по чл. 103а, ал. 2 Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" изготвя дългосрочна програма за изграждането, реконструкцията, рехабилитацията, поддържането, развитието и управлението на инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Програмата се утвърждава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

- (2) На основата на дългосрочната програма по ал. 1 ежегодно до 31 октомври на предходната година Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" представя за утвърждаване от министъра на транспорта,

информационните технологии и съобщенията годишна програма за следващата календарна година. Годишната програма съдържа подробна информация за приходите, разходите, инвестициите и финансиранията."

В съответствие с тези норми са разписани и следните правомощия на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията (чл.115о ЗМПВВППРБ):

- утвърждава дългосрочна програма за изграждането, реконструкцията, рехабилитацията, поддържането, развитието и управлението на инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение – т.7;
- утвърждава годишната програма на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение – т.8;

От една страна, Националната програма представляваше единна държавна политика за разширение на съществуващи и за изграждане на нови пристанища за обществен транспорт. Тя се разработваше от Управителния съвет на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура" и чрез министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията следваше да се одобрява от Министерския съвет. Въз основа на нея Изпълнителна агенция „Морска администрация" анализира инвестиционните инициативи на физически и юридически лица за изграждане на ново пристанище за обществен транспорт или за разширение на съществуващо такова.

От друга страна, националната програма трябваше да бъде основата за дългосрочната програма за изграждането, реконструкцията, рехабилитацията, поддържането, развитието и управлението на инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, а чрез нея – и на годишната програма на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение.

Правната същност на националните програми като акт на висшия орган на изпълнителната власт е очертана в чл.6, ал.3 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация. Съгласно цитираната норма: „Министерският съвет определя с приети от него стратегии и програми държавната структурна и инвестиционна политика, държавната политика: в областта на международното сътрудничество; за ограничаване на престъпността и противодействие на корупцията; в областта на здравеопазването, образованието, културата и опазването на околната среда; за намаляване на безработицата и

насърчаване на заетостта; за развитие на администрацията, както и държавната политика в други сфери или направления на обществения живот, имащи значение за цялостното развитие на страната."

- Следователно програмите на МС са актове, които определят държавната политика в сфери и направления на обществения живот, имащи значение за цялостното развитие на страната. Предвид значимостта на пристанищата в икономиката на страната ЗМПВВППРБ предвиждаше разработването на Националната програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт. Чрез нея държавата чрез висшия изпълнителен орган следваше да определи политиката си по отношение на тази важен сектор на икономическия живот. По принцип програмите, подобно на стратегиите, са актове, които нямат нормативен характер. Те определят цели и посоки на държавната политика за определен период от време, без от тях да произтичат задължения за държавните органи и физическите и юридическите лица, които те засягат. Съществуват обаче и програми с чисто нормативен характер, които създават права и задължения за неограничен брой лица.

Видно от действащите до 2013 г. разпоредби на ЗМПВВППРБ Националната програма има характер на акт, с който администрацията следваше да се съобразява при упражняването на свои правомощия. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията следваше да вземе предвид становището на ИА Морска администрация относно съответствието с Националната програма на инвестиционно предложение за разширение на съществуващо или за изграждане на ново пристанище за обществен транспорт (както с национално значение, така и с регионално такова) и на тази база да предприеме действия по одобряване на проекта за генерален план на пристанището или да откаже предприемането на такива действия. В съответствие с националната програма следваше да бъде съобразена и дългосрочната програма за изграждането, реконструкцията, рехабилитацията, поддържането, развитието и управлението на инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение и респективно - годишната програма на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура". Следователно Националната програма бе акт с нормативен характер – по изрични законови норми тя трябваше да съдържа правила и насоки на държавната политика за развитие на пристанищата за обществен транспорт, спрямо които министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да преценява допустимостта на едно или друго инвестиционно предложение. Именно с оглед на значението на тази програма в процедурата по приемане на решение за разрешаване на инвестиционни предложения при изменението на ЗМПВВППРБ през 2013 г. бе преценена нормативната допустимост на отредената й роля с разпоредбите на българското законодателство, прогласяващи свободна стопанска

инициатива и гарантиращи еднакви правни условия за стопанска дейности закрила на инвестициите.

С оглед на конкретното съдържание на проекта за НП и законовите разпоредби, преценката за съответствие на инвестиционните инициативи с програмата по чл.103а ЗМПВВППРБ на практика опираше до въпроса дали конкретната инициатива е включена в приложенията към програма. От разпоредбите на закона не ставаше ясно какво на практика означава тази преценка и ако съответната инициатива не е включена в приложенията към подготвения тогава проект на национална програма, това означава ли че тази инициатива не съответства на програмата и респективно да води до отказ на министъра на транспорта за предприемане на действия по одобряване на проекта за генерален план. Същевременно липсваха разписани правила как се допълва и променя националната програма. Така на практика реализирането на една или друга инвестиционна инициатива бе поставено в зависимост от предварителното й включване в НП. При това включването следваше да става по преценка на Управителния съвет на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура", който имаше задължението да разработва проекта на програмата.

Разпоредбите на чл. 112а, ал.1 и чл.112б от ЗМПВВППРБ предвиждаха необходимостта от преценка за съответствие с одобрената от МС програма по чл.103а в случаите на решение на държавата за разширяване на съществуващо и за изграждане на ново пристанище за обществен транспорт с национално значение или в случаите на инвестиционна инициатива на физически или юридически лица за изграждане на ново пристанище за обществен транспорт с национално значение или на негов терминал върху или извън територията на съществуващо пристанище. Предвид това, че на основание чл.106, ал.1 ЗМПВВППРБ територията и инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение са публична държавна собственост, бе обосновано и законосъобразно намерението за разширение на такова пристанище или за изграждане на ново пристанище за обществен транспорт с национално значение да бъде съобразено с единната държавна политика за развитие на пристанищата. Националната програма по чл.103а ЗМПВВППРБ трябваше да се приема от МС, на който орган по Конституция е възложено стопанисването на държавното имущество (чл.106 от Конституцията). И както пише в мотивите си Конституционния съд: „Министерският съвет организира стопанисването на държавното имущество, като се грижи за реда, по който то ще се извършва, и определя този, който ще го извършва. При тази организационна дейност Министерският съвет издава актове, но тя може да се осъществява и от отделни министри или други овластени от Министерския съвет органи. В това отношение

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

Конституцията предоставя на Министерския съвет да вземе решението, считано от него за най-целесъобразно."- Решение № 19 от 21.12.1993г. по конст.дело №11/1993г. Именно в Националната програма МС можеше да заложи своята концепция за развитие на пристанищата, чиято територия и инфраструктура са държавна собственост. Така Националната програма можеше да се проявиа като форма на организация на стопанисването на държавните имоти. Тази законодателна концепция бе в съзвучие и с нормата на чл. 115у, която предвиждаше съответствие на дългосрочните и годишните програми за развитие на пристанищата с обществен транспорт с национално значение с Националната програма по чл.103а от закона. И доколкото на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура" бе възложено изграждането на пристанищата за обществен транспорт с национално значение разработването на проекта на национална програма в частта за този вид пристанища от страна на Управителния съвет на предприятието бе обосновано и логично. С оглед на същите съображения изводът бе верен и по отношение на инициативите за изграждане или разширяване на пристанища за обществен транспорт с регионално значение, чиято територия и инфраструктура е собственост на държавата.

Не така стоеше въпросът с пристанищата за обществен транспорт с регионално значение, чиято територия и инфраструктура са собственост на общините, физически и юридически лица. При тази хипотеза решението за разширение на съществуващо или за изграждане на ново пристанище трябваше да се взема от страна на министъра на транспорта като орган на изпълнителна власт, който регулира обществените отношения, свързани с изграждането на пристанища с регионално значение. В същото време, обаче, именно министърът на транспорта упражнява правата на собственост на държавата в ДП „Пристанищна инфраструктура"- чл.115о3МПВВППРБ. Той трябваше да одобри Националната програма, проектът на която се изготвя от другия орган на управление на държавното предприятие - Управителния съвет. Очевидно, че при възприетото законодателно решение изграждането на пристанище с регионално развитие и респективно осъществяването на стопанска дейност в него бе поставено в зависимост от решение на орган, който упражнява правата на собственост в предприятие, безспорно извършващо конкурентна стопанска дейност. Законосъобразността на тази конструкция бе силно разклатена поради несъответствието й с принципа за закрила на инвестициите от закона и създаване на еднакви правни условия за стопанска дейност – чл. 19, ал. 1 и ал. 2 от Конституцията. В конкретния случай преценката за допустимост на стопанска дейност следваше да се извършва от орган на управление на конкурентно предприятие не въз основа на изрични законови правила, а въз основа на акт на МС. Правните условия за стопанска дейност могат да бъдат разписани единствено и само от Народното събрание. Конституционният съд е застъпил това становище

в мотивите на Решение № 19 от 21.12.1993г. по конст.дело 11/1993 г.,: „При тълкуването на чл. 19, ал. 2 и 4 от Конституцията трябва да се държи сметка за това, че и двата текста представляват препращащи норми. Предвидено е, че нормативният акт, който ще конкретизира конституционните правила, трябва да бъде на законово равнище. Броят на нормативните актове, които трябва да се издадат, не е предопределен, но Конституцията изисква това да бъдат актове на Народното събрание, и то закони. Министерският съвет не може да издава актове, които да дадат първична уредба на материята, за която се говори в чл. 19, ал. 2 и 4. И двете алинеи на чл. 19, чието тълкуване се иска, са доразвитие на първата алинея, според която икономиката на страната се основава на свободната стопанска инициатива. Тази инициатива не може да се осъществи пълноценно, без да се осигури простор за създаването и развитието на частната собственост. Затова и двете алинеи, чието тълкуване се иска, се отнасят не само за гражданите и юридическите лица, които са изрично споменати, но и за държавата и общините, когато те действат при пазарни условия, т. е. като частни собственици. В подкрепа на това разбиране е и нормата на чл. 137, ал. 2 от Конституцията. Гражданите и юридическите лица при една действително пазарна икономика, която Конституцията иска да гарантира, са по принцип равнопоставени на държавата и общините. Алинеи 2 и 4 се отнасят за стопанската дейност на всички правни субекти."

ЗИД на ЗМПВВППРБ съобрази фактът, че само и единствено законът може да даде правните условия за изграждане или за разширение на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение при това по начин, който да гарантира еднаквост на тези правила с тези за изграждане на пристанище за обществен транспорт с национално значение. Определянето на държавната политика в областта на пристанищата по смисъла на чл.6, ал.3 от Устройствения правилник на МС и на неговата администрация би могло да бъде осъществено и на практика е осъществено чрез действащата в настоящия момент Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 и Общия генерален план за транспорта.

Екипът ни предложи на Възложителя този детайлен анализ на законодателното развитие, за да подчертае **особената важност и акцента, който по наше мнение следва да се постави при изработването на тази съществена част от заданието за изработване на генералния план** (чл. 11, т. 2 от Наредба 10), който предполага съответствието, както на заданието, така и впоследствие на инвестиционните инициативи, които могат да се изведат от проекта, след неговото одобряване и влизане в сила с одобрената от Министерския съвет на Репубика

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

България Стратегия за развитие на транспортната система на Република България и с Общия генерален план за транспорта на България.

В периода август-ноември 2009 г. екипът на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията разработи проект на Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г. След проведено обществено обсъждане и съгласувателна процедура съгласно изискванията на Устройствения правилник на Министерския съвет и неговата администрация, стратегическият документ беше приет на заседание на Министерския съвет на 7.04.2010 г. с Протокол № 13. Стратегията очертава **най-важните насоки за развитие на транспортната система в следващия десетгодишен период**. Въз основа на определените в нея приоритети и мерки се изготвят **средносрочни и краткосрочни програми и планове**. Средносрочните програми (4 г.) планират действията, проектите и задачите на правителството, което управлява страната в този период. Краткосрочните програми представляват план за действие за предстоящата година със съответни срокове и отговорници. Планираните средства от държавния бюджет се определят в **тригодишната бюджетна прогноза**, като се следват насоките за развитие от посочените по-горе документи. Всички стратегически документи в следващия десет годишен период трябва да бъдат съобразени със Стратегията. На основата на многофакторния анализ за състоянието на транспортния сектор в Република България, насоките за развитие на транспортната политика на Европейския съюз и очертаващите се тенденции, Стратегията определя и основните **приоритети и мерки**, които е необходимо да се изпълняват до 2020 г. **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.

Стратегическите приоритети на транспортния сектор са:

- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура
- Интегриране на българската транспортна система в 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. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове

- 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.

ОБЩИЯТ ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ТРАНСПОРТА има за цел създаването на стратегическа и ясна база от технически данни, транспортен модел, мултимодални технически проучвания за идентифициране на проекти в транспортния сектор на България за целите на инвестиционното програмиране в средносрочен и дългосрочен план. Останалите цели на ОГПТ са:

- осигуряване мобилността на хората и стоките при възможно най-добри социални и безопасни условия, подкрепяйки постигането на целите на обществото, по-специално по отношение на конкуренцията и околната среда, и допринасяйки за укрепването на икономическото и социално единство;
- осигуряване планирането на висококачествена инфраструктура в икономически приемливи срокове;
- включване на всички видове транспорт, взимайки под внимание техните относителни предимства;
- възможност за оптимално използване на съществуващия капацитет на инфраструктурата;
- насърчаване на оперативната хармонизация и интермодалност между различните видове транспорт;
- осъществяването му на макроикономическо ниво; и
- принос към въвеждането на транспортни действия, отговарящи на изискванията за опазване на околната среда.

Екипът ни ще анализира и **Стратегията за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията.** Основната цел на документа е да посочи намеренията на българското правителство в средносрочен план да привлече частния сектор към изграждането и експлоатацията на значими обекти от национално значение в областта на транспортната инфраструктура – летища, пристанища и железопътни гари. Документът е напълно съобразен с действащата нормативна уредба в

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

областта на концесиите и със Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.

В случай, че бъдем избрани за изпълнител екипът ни ще съобрази и междинните резултати от изпълнявания за Възложителя проект „Количествена оценка на риска и подобряване ефективността на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение". По този проект следва да бъде изготвена методика за количествена оценка на риска за българските пристанища за обществен транспорт с национално значение; извършена количествена оценка на риска на база изготвената методика; изготвено предложение с приоритетни мерки и планиране на подобрения, базирани на оценка на риска; разработен модел за системно прилагане на количествена оценка и управление на риска в пристанищата за обществен транспорт с национално значение, в т. ч. и предложение за нормативни промени и актуализация на програмата по чл.115у от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВППРБ), във връзка с прилагане на модела за системно идентифициране на мерки за намаляване на риска и подобрение на ефективността на пристанищата. Успешното реализиране на предмета на поръчката, в дългосрочен план, ще даде възможност за периодична преоценка на риска за българските пристанища за обществен транспорт, базирана на разработената и валидирана методика за количествена оценка на риска, което от своя страна ще позволи по-ефективното, целесъобразно и стратегическо планиране на инвестиционни и други мерки за постоянно подобряване на ефективността на пристанищата и минимизиране на рисковете. Успешното реализиране на предмета на тази възложена вече поръчка, наред с резултатите от настоящата процедура ще подпомогне Възложителя и във връзка с изпълнението на предвидените в чл.115у Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата в Република България (ЗМПВВППРБ) негови задължения - да изготвя седемгодишна програма за изграждането, реконструкцията, рехабилитацията, поддържането, развитието и управлението на инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, базирана на Стратегията за развитие на транспортната система на Република България и Общия генерален план за транспорта.

При разработването на настоящия проект екипът ни ще вземе предвид и междинните резултати (ако такива са достъпни) от възложената за разработване от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г." Интегрираната транспорта стратегия ще осигури подкрепа на българската администрация и като инструмент за продължително развитие на решенията и инвестиционното

планиране в транспортния сектор ще спомогне за постигането на следните специфични цели:

• анализ на нуждите на сектор транспорт, включващ всички видове транспорт – автомобилен, железопътен, вътрешноводен, морски, въздушен и интермодален;

• създаване на стратегическа база от технически данни;

• изготвяне на транспортен модел;

• определяне на национални цели и приоритети;

• определяне на подходящи мерки за постигане на набелязаните цели;

• идентифициране на проекти, произтичащи от разработените мерки;

• изготвяне на Стратегическа екологична оценка (СЕО) и Оценка за съвместимост (ОС).

ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ТЕРИТОРИАЛНИЯ ОБХВАТ НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН

Определянето на териториалния обхват на генералния план ще бъде извършено въз основа на приетото от Възложителя концептуално решение и при съобразяване на действащите генерални планове, одобрените задания за изработване на генерални планове и проектите на генералните планове, които са в процедура по одобряване, за пристанищни терминали от пристанище Бургас, в т. ч. и на терминалите от пристанищата за обществен транспорт с регионално значение.

След приемане на заданието за проектиране на генералния план от Възложителя, ще изготвим от името на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура", ще комплектуваме и предоставим на Възложителя за по-нататъшно процедиране заявлението по чл. 20, ал. 1 от Наредба № 10, за одобряване на заданието и за даване на разрешение за изработване на генерален план на пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна. Крайният резултат от изпълнението на този етап ще е одобрено от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройство задание и получено разрешение за изработване на проект на генерален план. Това ще бъде основание и за започване на дейностите по Етап IV.

1.3 Институции и Съгласувателни Дейности за Изпълнение на Етап 1, Етап 2 и Етап 3.

С оглед последователността на изпълнение на работите, дейностите в обхвата на поръчката са структурирани в изброените етапи и по-долу са описани съгласувателните дейности и институции.

Таблица 1-2: *Процедура по съгласуване и одобряване на Екологичната Оценка за Генерален План*

III	*ПРОЦЕДУРА ПО СЪГЛАСУВАНЕ И ОДОБРЯВАНЕ НА ЕКОЛОГИЧНАТА ОЦЕНКА за ГЕН. ПЛАН*	
1	Съгласуване на схемата за консултации с МОСВ, МРРБ, МТИТС	
2	Провеждане на консултации по Заданието за ЕО с компетентния орган, с институции на централната и местната власт и заинтересовани лица, съгласно чл. 19-а от Наредбата за Екологична Оценка	

- Подробно описание на съгласователните процедури са описани в раздела относно Етап 1.

Етап 1 – Пред-инвестиционно проучване в необходимия обем, съгласно съответните нормативни актове.

Всички данни и резултати от Пред-инвестиционно проучване (констатации за наличие на архивна документация, полеви наблюдения за изследване на терените, статистически прегледи, прогнози, оценки и др.) ще бъдат систематизирани и комплектовани от съответните експерти и специалисти в доклади.

На ежемесечните технически срещи всеки от експертите предварително ще съгласува с Възложителя части от докладите.

Всички доклади ще се приложат и обобщят в окончателен самостоятелен „Доклад за Пред-инвестиционно Проучване", който представлява завършек на етап 1. Този доклад ще се предаде за съгласуване и одобрение на Възложителя или на оправомощено от него длъжностно лице с приемо - предавателен протокол.

В случай, че Възложителя има бележки по доклада за изпълнение, Изпълнителя ще се съобрази и ще отрази забележките на Възложителя в срока посочен от него.

- **Етап 2** – Варианти на предварителни концептуални решения на проект за генерален план

Разработените варианти (доклад и чертежи) се внасят за разглеждане и съгласуване при Възложителя (Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура" и за избор на вариант, който ще послужи като база в последяващо разработване на проект за генерален план. Изпълнителя ще представи на Възложителя следните доклади за съгласуване:

Етап 3:

1. *Доклад – Задание за проектиране на генерален план на Пристанищна зона.*

Заданието ще се съгласува от възложител. Към доклада Изпълнителят ще приложи становище на МОСВ за определяне на приложимите процедури по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и чл.31 от Закона за биологичното разнообразие и съгласуваното задание от Министерството на културата при условията и по реда на Закона за културното наследство.

Таблица 1-3: Процедура по съгласуване и одобряване на заданието за Генерален План

III	*ПРОЦЕДУРА ПО СЪГЛАСУВАНЕ И ОДОБРЯВАНЕ НА ЗАДАНИЕТО за ГЕН. ПЛАН*	
3.1.	**Одобряване на заданието от министъра на транспорта и министъра на регионалното развитие и благоустройството**	
3.1.1.	Подаване на искане (заявление) за даване на разрешение за изработване на генерален план на пристанище за обществен транспорт до министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройството чрез Изпълнителна агенция "Морска администрация" придружено от Заданието.	
3.2.2.	Министерството на околната среда и водите за определяне на приложимите процедури по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие.	
3.2.3	Получаване на изходни данни от експлоатационните предприятия (Срокът е нормативно определен до 1 месец.)	

2 Предложение за изпълнение на Етап 4 и Етап 5

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЕТАП IV (ИЗГОТВЯНЕ НА ПРОЕКТ НА ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН СЪГЛАСНО РАЗДЕЛ III ОТ НАРЕДБА № 10 ОТ 31.03.2014 Г. ЗА ОБХВАТА И СЪДЪРЖАНИЕТО НА ГЕНЕРАЛНИТЕ ПЛАНОВЕ НА ПРИСТАНИЩАТА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ)

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ЕТАП V (ВЛИЗАНЕ В СИЛА НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН – ИЗВЪРШВАНЕ НА НЕОБХОДИМИТЕ ДЕЙСТВИЯ И НАБАВЯНЕ НА ИЗИСКУЕМИТЕ ДОКУМЕНТИ В ПРИЛОЖИМИТЕ ПРОЦЕДУРИ ПО ЗООС И ЗБР ДО ВЛИЗАНЕТО В СИЛА НА СТАНОВИЩЕТО ПО ЕО/РЕШЕНИЕТО ПО ОВОС, ПРОЦЕДУРИТЕ ПО ОДОБРЯВАНЕ И СЪГЛАСУВАНЕ НА ЗАДАНИЕТО ЗА ПРОЕКТИРАНЕ, КАКТО И В ПРОЦЕДУРИТЕ ПО СЪГЛАСУВАНЕ, ОДОБРЯВАНЕ И ВЛИЗАНЕ В СИЛА НА ГЕНЕРАЛНИЯ ПЛАН)

2.1 Обхват - Съдържание, Подход и методология към Дейностите по Етап 4 и Етап 5

2.1.1 Етап 4: Проект за Генерален План.

Въз основа на избрания концептуален вариант в Етап 2 и на одобреното министрите на МТИТС и МРРБ задание за генерален план от Етап 3 ще бъде разработен окончателния вариант за Генерален План на пристанище Бургас в съответствие с всички изисквания на Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт.

Изходни данни:

- Доклад от пред-инвестиционното проучване от Етап 1
- Записки от работни срещи и обсъждания със заинтересованите страни
- Записки от интервюта и снимкови материали от посещения на обекта
- Решение на Възложителя за избор на концептуален вариант
- Задание за проект на генерален план на пристанището

Резултати:

Генералния План на Пристанището ще включва:

1. характеристики и анализ на съществуващото положение;

2. описание и обосновка на предложенията за развитие;

3. правила и нормативи за прилагането на генералния план;

4. специфични правила и нормативи за прилагане на генералния план – при условията и в случаите на чл. 13, ал. 2 от Закона за устройство на територията (ЗУТ).

Графичните части на проекта на генерален план зона 1 ще съдържат:

1. Опорно-сравнителен план;

2. План за регулация и застрояване на пристанищната територия, заедно с план-схеми към него;

3. Парцеларен план за пристанищната акватория;

4. технологични чертежи на отделните терминали и/или корабни места;

5. Типови разрези на:

а) Съществуващите и предлаганите конструкции на кейовите стени и другите стационарни хидротехнически пристанищни съоръжения за приставане на кораби;

б) Съществуващите и предлаганите конструкции на плаващи хидротехнически пристанищни съоръжения за приставане на кораби;

в) Подходните канали;

6. други чертежи и схеми, определени в заданието: **Технологични чертежи на корабни места** - отделните корабни места от един пристанищен терминал с различно предназначение;

Дейности:

Етапът на разработване на генералния план започва с посещение на обекта. По време на това посещение, работната група ще се срещне с представители на клиента и другите заинтересовани лица с цел да разберат точно характера на разработвания проект. След това, групата ще посети самия обект и, по възможност, съседните райони. Ще бъде събран информационен материал, като планове, проекти, пазарни предвиждани, бъдещи плавателни съдове, налични почвени данни, комуналните услуги и др. По принцип, голяма част от тези данни вече ще са били предоставени в резултат на дейностите от етап 1, 2 и 3. Допълнителните проверки, обаче, могат да предоставят и повече информация. Например, след като избраният вариант за проект е вече известен може да бъде

потърсена допълнителна информация, а дискусиите с клиента и заинтересованите лица могат да бъдат много по-конкретни и целенасочени. Друг важен момент от първото посещение е установяването на възможните ограничения.

Фактите, установени по време на първото посещение, ще бъдат отразени в специален доклад. В края на проекта, основните моменти от този доклад ще бъдат включени в доклада за изготвянето на генералния план.

Събиране и преглед на материала

Работната група ще събере и аранжира събрания информационен материал и ще установи евентуалните й недостатъци. Консултирайки се с клиента, групата ще разбере как установените празноти могат да бъдат запълнени. Готовият материал ще бъде прегледан от проектантската група. Ще бъде установена нуждата от каквито и да било допълнителни проучвания и огледи на място и те ще бъдат обсъдени с клиента. В доклада за подготовката на генералния план ще бъдат включени и предоставените, на консултанта, писмени материали във формата на отделен списък. База да изготвяне на проекта

В нашата методология за генерално планиране, заданието и изходните данни от етап 1, 2 и 3 ще са основата на целия процес на проектиране. Генералният план е в наличност още от етап 2, но още тогава ще бъде подложен на критически анализ и ще бъде осъвременяван с нова и много по-точна и специфична информация. Осъвременения „Доклад с Изходни Данни" (ДИД) за проектиране ще включи всички приложими изисквания и критерии за планирането на:

1. Проектиране на съдовете и планиране на мореплаването
2. Ползване на земята и парцели
3. Пътен транспорт
4. Обработване на товари на корабните места
5. Конвейерни коридори и тръбопроводи
6. Коридори за предоставяне на комунални услуги
7. Електроснабдяване
8. Питейна вода
9. Пожарозащита
10. Оттичане на води от наводнения или бури
11. Отпадни води
12. Разпространение на данните

13. Безопасност /сигурност/

Осъвременения доклад с изходни данни (ДИД) за проектиране за проект за генерален план ще бъде представен на клиента за коментари. След тяхното включване в доклада и след одобрението му от Възложителя ще започне реалния процес на планиране. Причината, поради която Royal HaskoningDHV придава такова значение на доклада с изходни данни за проектиране е, че той представлява точката на съприкосновение между очакванията на клиента и представите на консултанта за характеристиките на проекта. Едно искане има същите функции, но изходните данни за проектиране биват генерирани на един по-късен етап от развитието на проекта така че те са много по-конкретна и точни. Тези изходни данни се ползват също и за оценяване на качеството на крайния продукт – генералния план. Изходните данни за проектиране ще бъдат включени и в доклада за изготвяне на генералния план като отделна негова глава.

Проектни изчисления и количествени оценки

Въз основа на изходните данни за проектиране ще бъдат извършени изчисленията и количествените оценки за:

а. Морските аспекти, като размерите на плавателните съдове, маневрирането, дълбочината на водата, изискванията към влекачите, акостирането и др.

б. Ползване на терените и парцелите

в. Транспортния поток и необходимите капацитетни възможности

г. Нужните възможности за обработка на товарите и наличните опции

д. Нужният капацитет на наличните конвейерни и тръбопроводни системи и опции

е. Коридори за комунални услуги

ж. Консуматори на електроенергия, търсене, наличен капацитет и опции

з. Консумация на питейна вода, капацитет и опции

и. Пожарозащита, търсене, капацитет и опции

к. Дренаж на приливни води, необходим капацитет и опции

л. Събиране на отпадни води, третиране и търсене; капацитетни възможности и опции

м. Търсене на разпространение на данни и информация, капацитет и опции

н. Безопасност и количествени оценки

Изчисленията и количествените оценки се правя за развитието на пристанищните зони. Проектните изчисления и количествените оценки на всички аспекти в работата, както са показани по-горе, ще бъдат включени в доклада за генералния план.

Идейно решение и планиране

След като бъдат готови първоначалните изчисления и количествени оценки ще бъдат разработени и идейните решения за отделните аспекти на генералния план.

След като бъдат подготвени идейните решения за отделните планове, процеса на генерално планиране може да започне. Изходните моменти в тази дейност са:

- Корабни места
- Осъвременен доклад с изходни данни за проектиране
- Проектни изчисления и количествени оценки
- Идейни проекти за различните аспекти на плана
- Ефективно и икономично етапно реализиране на проекта
- Гъвкавост

Водещи критерии в процеса на разработване на плана са:

- Ефективни и безопасни морски операции
- Ефективни операции на терминалите
- Гъвкавост в развитието на зоната за обработка и обслужване
- Ефективна пътнотранспортна система с удобни връзки към националната пътна инфраструктура

Описаната дейност е интердисциплинарна. В нея ще участват всички експерти под ръководството на главния пристанищен плановик. Често, генералното планиране включва и някои компромиси. На този етап се появяват и множество незначителни, противостоящи си интереси между отделните дисциплини, които трябва да бъдат решавани в условия на добронамерено сътрудничество, целящо да предостави на клиента най-доброто възможно цялостно решение. В случаите на сериозни противоречия между отделните дисциплини, които могат да бъдат решени по много, крайно различни начини, консултирането с клиента е задължително. Съображенията, стоящи в основата на планирането, ще бъдат включени в доклада за изготвянето на генералния план.

Специфични аспекти за Проекта за Генерален План на Бургас Изток 1 (зона за обществен достъп):

Предпочитания и избран от възложителя концептуален вариант ще бъде технически доразвит в този етап в съответствие с Наредба 10. Ще бъде изготвена обяснителна записка и чертежи съответствие със изискванията.

В основни линии проекта за генерален план на зоната за обществен достъп ще отговаря на изискванията на Наредба 10 и ще е в съответствие с подхода и методологията описана по горе. Тук ще споменем само няколко допълнителни специфични аспекти отнасящи се за тази зона:

В допълнение към Опорно - сравнителния план, Планът за регулация и застрояване следните елементи че бъдат включени:

- План за земеползването (имотипарцели);
- План за сградите (м2) и кадастрални граници на сградите, пътищата, парцелите и т.н.;
- Максимален размер на сградите на парцел;
- Показване на пространствената и логистична връзка между яхтеното пристанище, пътническия терминал, крайбрежната линия, градски зони, Автомобилни и ЖП връзки;
- План за озеленяване (дървета/ тревни площи), огради и основни обществени площи;
- Основна пътна инфраструктура, паркинги, обществени пешеходни и велосипедни пътеки и т.н.;
- Основни градски комунални мрежи и техните изисквания (електроснабдяване, водоснабдяване и канализация) по отношение на планираните разработки;
- План за вътрешен транспорт. Ние се стремим да разработим добре интегриран план за подпомагане на жителите, посетителите и туристите да пътуват. Планът за градски транспорт ще бъде фокусиран върху създаването на добра и реалистична обществена мрежа между пътническия терминал, яхтеното пристанище, ж.п. гарата и съществуващите мрежи за градски обществен транспорт;
- Външен вид и усещане за архитектура и ландшафт чрез предоставяне на референтни изображения и типови положения .

Архитектурен проект:

- Напречни сечения, показващи връзката между развитието на градската зона, обемите на сградите, водата и крайбрежната линия;
- SketchUp проект за района на проекта, показващ обемите, външния вид и усещането за архитектурата и обществените пространства (SketchUp или друг софтуер за моделиране на основните триизмерни обекти).

Фигура 2-1: Пример за план на яхтено пристанище и зона за обществен достъп

След избирането на вариант за генерален план за разположението на яхтеното пристанище ще бъдат изготвени предварителни типови проекти за основната инфраструктура. Дейностите включват:

- Съществуващи или типични решения за проект на кейове (2 или 3 алтернативи);
- Съществуващи или типични решения за плаващи или фиксирани структури (понтони, кейове и т.н.); .отразени в проекта за парцеларен план на пристанищната акватория;
- Съществуващи или типични решения за земната инфраструктура като например сгради за поддръжка, административна сграда на яхтеното пристанище, бензиностанция, клубна сграда, хотели, ресторанти, спортни и други сгради

Проектиране на пътнически терминал:

Проектирането на пътнически терминал и съответните сгради ще се основава на минималните изисквания. Проектът трябва да е в състояние да се

справя с функционалните и оперативни аспекти, необходими за управлението на круизни кораби. Това ще включва необходимите морски изисквания и изисквания за акостиране и закотвяне въз основа на очакваните размери на круизните кораби. Разработването на мултифункционален кей/ сграда ще бъде максимално ефективно с оглед на разходите, както и ще бъде нашата отправна точка при проектирането и планирането. В концепцията на проекта ще бъдат включени въпроси като разстояние до града и забележителности, както и логистика с автобуси, ЖП, таксита и т.н.

План за, Маневриране, Навигация Приставане на кораби

Като част от ХТС проекта в идейна фаза ще разработим план за Навигация, Маневриране и Приставане на кораби в съответствие със съответните български и международни норми и стандарти и всички процедури до настоящия момент генерални планове за развитие на пристанища както за обществен транспорт с национално значение, така и за регионално, както и за пристанища по чл. 107 – 109 от ЗМПВВППРБ.

Тази част от проекта ще включва оразмеряване и разполагане на следните елементи:

- Драгажен план
- Зона за подхождане
- Обръщателен кръг
- Зона за маневриране
- Оперативна акваторияа
- Навигационни аксесоари – осветление
- Драгажен план

Въз основа на плана за маневриране ще изготвим отделен драгажен план, който ще съгласува с Басейнова Дирекция за управление на водите в Черноморски район – Варна и Бургас, МОСВ,

В долната таблица представяме примерен списък с чертежи (графична част) на Проект за Генерален план. Списъка е на английски и български за информация както за Възложителя така и за нашия български и холандски екипи.

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

Таблица 2-1: Списък с Чертежи (графична част) на Проект за Генерален план :

Nr.	Drawings List / *Списък с Чертежи*	
	STAGE 4 – Final Port Master Plan -Drawings / Етап 4 – Генерален План - чертежи	
I	**Master Plan - MP** /	**Генерален План**
1	Master Plan /	Опорно-Сравнителен План
2	Building plan /	План за Застрояване
3	Regulation plan - Port area /	План за Регулация - Пристанищна площ
4	Navigation - Plot Plan /	Парцеларен План - Акватория
II	**Technology drawings / Технологични чертежи**	
5	Masterplan - Burgas East 1 /	Ген План -Бургас Изток 1
6	Masterplan - Marina Zone 1 /	План Яхтено пристанище зона 1
7	Masterplan Passengers Terminal Zone 2 /	План на Пътнически Терминал Зона 2
8	Cross sections A-A, /	Разрези А-А,
9	Cross sections B-B, /	Разрез В-В
10	Cross Sections C-C, /	Разрез С-С,
11	Cross section D-D /	Разрез
III	**Part Transport -Communication / част "Комуникационно-транспортна"**	
12	Internal Roads and Access /	Вътрешни пътища и подходи
13	Internal Railways /	Вътрешните ЖП коловози
IV	**Utilities / част "Техническа инфраструктура"**	
14	Power supply, Lighting, /	Сборна схема - Ел-снабдяване, Осветление
15	Water supply, firefighting and sewage /	Сборна схема -ВиК, Противопожарна Система
16	Layout with Levels /	Вертикална Планировка
17	Pavement /	План Настилки
V	**Layouts & Architecture / част "Обемно-устройствено решение на сградите и съоръженията"**	
18	Layout on the cadastral plan /	Ситуация
19	3D Port Model (8 to 12+ views) /	Аксонометрични изгледи 3D – Общ (8 до 12+ изгледа)
VI	**HTS Hydro Technical Structures (quay walls,) / ХТС**	
20	Quay Wall №1 - Plan & Sections /	Кейова Стена №1 - План и Разрези
21	Quay Wall №2 - Plan & Sections /	Кейова Стена №2 - План и Разрези
22	Quay Wall №3 - Plan & Sections /	Кейова Стена № …….. - План и Разрези
23	Navigation Plan /	Навигационен План
24	Breakwaters and/or Revetment - Typical Sections / Вълноломи и/или Защитни Откоси - Типови Разрези	
25	Other …… ……../	Други чертежи. ……

* Този списък с чертежи е само предварителен – в действителност броя и вида чертежи може да варира значително

След получаване на разрешение за изработване на проект на генерален план, ще започнем изготвянето на проекта. Проектът на Генералния план ще включва текстови и графични части в необходимите обем, обхват и съдържание съгласно Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт. Текстовите части (обяснителна записка) на проекта на генерален план на пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна ще съдържат: 1. характеристики и анализ на съществуващото положение; 2. описание и обосновка на предложенията за развитие; 3. правила и

нормативи за прилагането на генералния план; 4. специфични правила и нормативи за прилагане на генералния план - при условията и в случаите на чл. 13, ал. 2 от Закона за устройство на територията (ЗУТ). Графичните части на проекта на генерален план на пристанищните терминали в район на пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна ще съдържат: 1. опорно-сравнителен план; 2. план за регулация и застрояване на пристанищната територия, заедно с план-схеми към него; 3. парцеларен план за пристанищната акватория; 4. технологични чертежи на отделните терминали и/или корабни места; 5. типови разрези на: а) съществуващите и предлаганите конструкции на кейовите стени и другите стационарни хидротехнически пристанищни съоръжения за приставане на кораби; б) съществуващите и предлаганите конструкции на плаващи хидротехнически пристанищни съоръжения за приставане на кораби; в) подходните канали; г) други чертежи и схеми, определени в заданието. Технологични чертежи на корабни места ще се изработят, когато според предвижданията на проекта: 1. отделните корабни места от един пристанищен терминал са с различно предназначение; 2. на отделните корабни места от един пристанищен терминал се прилагат различни технологични решения за извършване на една и съща пристанищна дейност или услуга или за обработване на един и същ тип товари.

Така изготвеният от нас проект на генерален план ще представим на Възложителя за приемане. След приемане на проекта на генерален план ще извършим всички действия за съгласуването му с експлоатационните дружества, към чиито мрежи и съоръжения е налице или се предвижда присъединяване, както и със съответните органи и институции. Поемаме ангажимент да участваме и да защитаваме проектните разработки на съответните срещи, заседания и експертни съвети с оглед съгласуването на проекта на генерален план. За своя сметка в указаните срокове ще отразяваме всички указания, забележки или искания за промени, корекции или поправки, направени от възложителя от съответните органи, институции или експлоатационни дружества.

Разработки, свързани с процедурите по Закона за опазване на околната среда и Закона за биологичното разнообразие и съгласуване по реда на Закона за културното наследство.

В следствие на проведената по реда на чл. 12 от Наредба № 10 процедура по съгласуване на одобреното задание и в съответствие с дадените указания от съответния компетентен орган, заедно с изработването на генералния план ще извършим необходимите дейности и ще изготвим всички изискуеми документи за:

1. изпълнение на приложимите, съгласно становището по чл. 12, ал. 1 от Наредба № 10, процедури по Закона за опазване на околната среда и по Закона за биологичното разнообразие до получаване на влязлото в сила становище или

решение на компетентния орган по Закона за опазване на околната среда и по Закона за биологичното разнообразие, което е задължително условие за разглеждане, приемане и одобряване на генералния план;

2. съгласуване на изработения проект на генерален план по реда на Закона за културното наследство/получаването на надлежен документ, че такова съгласуване не е необходимо.

При изготвянето на документите, свързани с определената от компетентния орган по Закона за опазване на околната среда и Закона за биологичното разнообразие процедура, ще отчетм преките, непреките, вторичните, средносрочните и дългосрочните, постоянните и случайни, позитивните и негативните въздействия на проекта върху човека, биологичното разнообразие и неговите елементи, включително флора и фауна, почвата, водата, въздуха, климата и ландшафта, земните недра, материалното и културно-историческото наследство и взаимодействието между тях. За тази ще съберем и комплектуваме минимум следната информация:

- информация за транспортната инфраструктура в обхвата на проекта;
- идентифициране на териториите от „Натура 2000", които могат да бъдат засегнати от проекта;
- необходимите данни за определяне и оценяване на въздействието на проекта върху околната среда;
- описание на физическите характеристики и изискванията, засягащи предназначението на земите, свързани с наличието на строителство и експлоатацията;
- описание на особеностите на строителните и експлоатационни процеси;
- оценяване на типа и количествата на очакваните вреди и емисии (замърсяване на водите, въздуха и почвите, шум, вибрации, излъчване на светлина и топлина, радиация и т.н.), причинявани като следствие от експлоатацията;
- описание на уязвимите от негативи и въздействия екологични компоненти, като население, флора, фауна, почви, води, въздух, климат, ландшафт, материално и културно- историческо наследство и взаимодействието между тях.
- описание на предполагаемите въздействия на проекта върху околната среда, включително ползване на природни ресурси, емисии на вредни вещества, създаване и генериране на отпадъци;

- описание на мерките, предвидени за предотвратяване, намаляване или, където е възможно, за прекратяване на значителните вредни въздействия на проекта върху околната среда.

Крайният резултат от изпълнението на цялостната процедура, която е определена от компетентния орган по Закона за опазване на околната среда и Закона за биологичното разнообразие, ще бъде издаденото решение по ОВОС или Становище по ЕО за проекта на генерален план.

Ще окажем пълно съдействие на Възложителя при евентуално обжалване на издаденото решение или становище, в това число поемаме ангажимента да подготвяме и предоставяме необходимите документи, както и да участваме със свои експерти при изготвянето на становища в хода на процедурата по обжалване. Изпълнението на този подетап ще завърши с влизане в сила на Решението по ОВОС/ Становище по ЕО. Докладът по ОВОС (ЕО) е част от проекта на генерален план на пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас.

2.1.2 Етап 5: Съгласуване, Одобряване и влизане в сила на Генералния план

Окончателния проект за генерален план ще бъде предаден за съгласуване при Възложителя или оправомощено от него лице, като Изпълнителят ще се съобрази и ще отрази забележките на Възложителя. Към него ще бъдат приложени всички доклади за изпълнение на етапите (копие), описи на предадените оригинални разработки с подробна и пълна информация за съдържание, обем и количество, които са резултат от дейностите по договора.

2.2 Институции и Съгласувателни дейности по Етап 4 и Етап 5

Таблица 2-2: П*роцедура по съгласуване и одобряване на Проекта за Генерален План*

V	*ПРОЦЕДУРА ПО СЪГЛАСУВАНЕ И ОДОБРЯВАНЕ НА Проекта за ГЕН. ПЛАН*	
1	Съгласуване на проекта за генерален план с експлоатационните дружества	
2	Съгласуване на проекта за генерален план с министерство на културата	
3	Внасяне на ДОСВ в МОСВ и процедура по оценка на качеството му.	
4	Провеждане на консултации по доклада за ЕО с компетентния орган, с институции на централната и местната власт и заинтересовани лица, съгласно чл. 19-а от наредбата за Екологична Оценка	
5	Организиране съвместно с Възложителя и провеждане на Обществено обсъждане на доклада за ОВОС	
6	Приемане и одобряване на проекта за изменение на генералния план на пристанището за обществен транспорт от МРРБ И МТИТС	

Всички етапи на проекта Изпълнителя ще съгласува с Възложителя Държавно предприятие „Пристанищна Инфраструктура" представяйки доклади съдържащи основните документи и съпътстващата ги информация за съответния етап и неговите задачи. Изпълнителят ще представя на Възложителя всеки доклад на български език, след приключване на работата по съответния етап ;

- Доклад Етап 1: в 5 (пет) екземпляра, от които 3 (три) на хартиен носител и 2 (два) на електронен носител.
- Доклад Етап 2: в 7 (седем) екземпляра, от които 5 (пет) на хартиен носител и 2 (два) на електронен носител.
- Доклад Етап 3: в 7 (седем) екземпляра, от които 5 (пет) на хартиен носител и 2 (два) на електронен носител.
- Доклад Етап 4: в 7 (седем) екземпляра, от които 5 (пет) на хартиен носител и 2 (два) на електронен носител.
- Доклад Етап 5: в 6 (шест) екземпляра, от които 4 (четири) на хартиен носител и 2 (два) на електронен носител.

С оглед последователността на изпълнение на работите, дейностите в обхвата на поръчката са структурирани в изброените етапи и по-долу са описани съгласувателните дейности и институции.

Етап 4:

1. Доклад – Проект за Генерален План на Пристанище Бургас";

В резултат на разработките в предварителна фаза предвиждаме следните съгласувания, със следните експлоатационни дружества и инстанции, преди доклада да бъде внесен при Възложителя:

- Част Електро:

- Подаване на „Искане за проучване на условията за присъединяване на обект на потребител към електроразпределителната мрежа", съгласно Наредба№6 за присъединяване на производители и потребители на електрическа енергия към преносната и разпределителна мрежа.

- В 30 дневен срок се получава писмено становище за условията за присъединяване на обекта към електроразпределителната мрежа. Техническите проекти ще се разработват и въз основа на данните от предварителните проучвания за присъединяване

- Част Водоснабдяване и Канализация:

Съгласно „Наредба №4 от 14.09.2004 (Обн., ДВ, бр. 88 от 2004 г.; попр., бр. 93 от 2004 г.; изм., бр. 41 от 2005 г. - Решение № 3887 на ВАС на РБ от 2005 г.; изм., бр. 63 от 2012 г.) за условията и реда за присъединяване на потребителите и за ползване на водоснабдителните и канализационните системи" се подава заявление за присъединяването към водоснабдителната и канализационната системи.

Въз основа на писмено заявление ВиК дружеството извършва проучване за присъединяване и в 15-дневен срок предоставя изходните данни и условията за присъединяване необходими за проектиране на водопроводните и канализационните отклонения.

Техническите проекти ще се разработват и въз основа на данните от предварителните проучвания за присъединяване (напор и експлоатационно водно количество в точката на присъединяване; схема с посочване на мястото на присъединяване и необходимите сервитутни зони на съоръженията за присъединяване)

- Противопожарно захранване:

Поради очакваната потребност от значими количества вода за пожарогасене и търсенето на икономически най-целесъобразен вариант, предвиждаме площадковата част от пожарогасенето да се извършва с морска вода. Това означава, че на база разчетите за оразмеряване на противопожарното захранване, необходимото количество ще се поиска и ще се съгласува с Басейнова Дирекция за управление на водите в Черноморски район – Бургас / Варна по съответния ред. В случай на отказ от Басейнова Дирекция ще се използва реда на Наредба №4 от 14.09.2004 за осигуряване на необходимото количество вода за пожарогасене на обекта.

- Железопътна инфраструктура

Проектните части касаещи железопътната инфраструктура ще бъдат съгласувани с ДП НЖИ ИАЖА, поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета", Агенция Митници и др., за да бъдат избегнати проблеми свързани и с планиране предназначението на земята и достъпа до нея.

- Геодезия

Проектните материали ще бъдат съгласувани с Общинска, Областна и Морска администрация.

Етап 4 – Изработване на проект на Генерален план за пристанището

Изпълнителя предава за съгласуване на Възложителя доклад, който включва:

- проект за Генерален план за Пристанището разработен и съгласуван съгласно Наредба №10 за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт

Всички графични материали и обяснителни записки на Подробния устройствен план, ще бъдат предадени за съгласуване на Възложителя придружавани от становища за съгласуване със съответните експлоатационни дружества (електрификация, водоснабдяване и канализация, далекосъобщения, газоснабдяване, топлоснабдяване и др.), териториални и централни администрации (районни, общински, областни), дирекция пожарна безопасност, специализирани контролни органи, РИОСВ и др.

Докладът се представя в следния обем:

За Пристанищна зона 1 – седем екземпляра документация на одобрения Генерален план (4 оригинала и 3 копия вярно с оригинала) на хартиен носител и 2 екземпляра на електронен носител, придружени с документите удостоверяващи влизането му в сила.

- съгласува с Басейнова Дирекция за управление на водите в Черноморски район – Бургас , отделен драгажен план;

- съгласува с Дирекция „Морска администрация-Бургас" и Изпълнителна агенция „Морска администрация" , план за маневрената дейност и светлинното осигуряване на подхода на коробния трафик;

- съгласува с Басейнова Дирекция за управление на водите в Черноморски район–Варна, следните проектни части – План за безопасност и здраве, Хидротехническо строителство, Управление на отпадъците по време на строителството, Изпълнение на драгажните работи;

- внася целият проект за съгласуване и получава положителна оценка за съответствие от независим надзор съгласно разпоредбите на ЗУТ;

- внася за съгласуване проектни части в Общинска, Областна и Морска администрация;

- внася за съгласуване проектни части в съответните дирекции в НК „ЖИ";

- внася при Възложителя за съгласуване тази част от проектите, които се отнасят за железопътната инфраструктура и получава положителна оценка за оперативна съвместимост ;

- получаване на одобрение на Техническия проект от Министъра на регионалното развитие;

Етап 5: Влизане в сила на Генералния План

Приемаме е длъжен да оказва съдействие на възложителя за отстраняване на недостатъците в заявлението, в случай, че такива бъдат констатирани.

Също така и да участваме при защитата на проектните разработки на съответните срещи, заседания и експертни съвети с оглед одобряването на проекта на генерален план.

В съответствие Наредба 10 от 31.03.2014г. процедурата по съгласуване и влизане в сила на генералните планове на пристанища е както следва:

Изработеният и съгласуван с експлоатационните дружества проект на генерален план се внася в Изпълнителна агенция "Морска администрация". Със заявлението за разглеждане, приемане и одобряване на генералния план освен проекта на план се представят:

1. документите по чл. 112б, ал. 2 ЗМПВВППРБ – при заявена инвестиционна инициатива за изграждане на ново или разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт с национално значение;

2. документите по чл. 112г, ал. 2 ЗМПВВППРБ – при заявена инвестиционна инициатива за изграждане на ново или разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт с регионално значение;

3. документите, удостоверяващи изпълнението на приложимите процедури по Закона за опазване на околната среда, Закона за биологичното разнообразие и Закона за културното наследство;

4. становищата за съгласуване с експлоатационните дружества.

Проектът на генерален план (текстови и графични части) се представя в Изпълнителна агенция "Морска администрация" в два оригинални екземпляра на хартиен носител и един екземпляр на електронен носител. Екземплярът на

електронен носител съдържа текстовите части във формат PDF, а графичните – във формата, в който са изработени, и във формат PDF.

В 3-дневен срок от подаване на заявлението, Изпълнителна агенция "Морска администрация" уведомява министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройството и им изпраща копие от образуваната административна преписка. В горния срок Изпълнителна агенция "Морска администрация" съставя списък на заинтересованите лица, чиито права и законни интереси са непосредствено засегнати от предвижданията на генералния план. Заинтересовани лица по ал. 2 са:

1. собствениците на пристанища и операторите на терминали от пристанище за обществен транспорт с национално значение, които имат общи зони за подхождане и маневриране с пристанището – предмет на плана;

2. Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" или собственикът на пристанище за обществен транспорт с регионално значение;

3. собствениците и носителите на ограничени вещни права върху поземлени имоти, включени в обхвата на плана;

4. собствениците или носителите на вещни права върху съседните поземлени имоти, когато граничат с поземлени имоти в обхвата на плана, на които се променя предназначението;

5. операторите на пристанищни терминали от пристанище за обществен транспорт с национално значение, когато е внесен за разглеждане проект на генерален план за цялото пристанище.

Когато се установи, че заявлението не отговаря на някое от изискванията, изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Морска администрация" или оправомощено от него длъжностно лице уведомява заявителя да поправи недостатъците с указание, че ако не бъдат отстранени в определения срок, производството ще бъде прекратено. В уведомлението се определя подходящ срок за отстраняване на недостатъците, който не може да бъде по-дълъг от 3 месеца. В случай че заявителят не отстрани недостатъците на заявлението, Изпълнителна агенция "Морска администрация" представя на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и на министъра на регионалното развитие и благоустройството проект на мотивирана заповед за прекратяване на производството заедно с копие от административната преписка. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията и

министърът на регионалното развитие и благоустройството издават заповед за прекратяване на производството в 14-дневен срок от изтичане на срока. Заповедта се съобщава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията по реда на Административнопроцесуалния кодекс и подлежи на обжалване пред Върховния административен съд в 14-дневен срок от съобщаването й.

В 3-дневен срок след съставянето на списъка на заинтересованите лица с – след отстраняване на недостатъците на заявлението, Изпълнителна агенция "Морска администрация":

1. изпраща копие на електронен носител от внесения проект на генерален план на съответната териториална дирекция "Морска администрация", в района на действие на която е пристанището – предмет на плана;

2. уведомява писмено заинтересованите лица за постъпилото заявление, като им указва, че могат да се запознаят с проекта на генерален план в съответната териториална дирекция "Морска администрация" и да представят писменото си становище по него в едномесечен срок от получаване на уведомлението – за план на пристанище за обществен транспорт с национално значение, и в 14-дневен срок – за план на пристанище за обществен транспорт с регионално значение.

Съответната териториална дирекция "Морска администрация" обобщава постъпилите становища от заинтересовани лица и изготвя мотивирано становище за тяхната основателност, както и мотивирано експертно становище по проекта на генерален план в срок до:

1. седем дни – за план на пристанище за обществен транспорт с национално значение;

2. три дни – за план на пристанище за обществен транспорт с регионално значение.

В горните срокове съответната териториална дирекция "Морска администрация" връща комплектуваната преписка на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Морска администрация" за продължаване на административнопроизводствените действия.

Когато заявлението е за инвестиционна инициатива за изграждане на ново или разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт с национално значение, в срока по чл. 112б, ал. 4 ЗМПВВППРБ Изпълнителна агенция "Морска администрация" представя на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията мотивирано становище, което

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

съдържа резултатите от анализа на инвестиционната инициатива и на възможността за влагане на необходимите публични инвестиции, както и от проверката за съответствие на предвижданията на проекта на генерален план с одобрената от Министерския съвет Стратегия за развитие на транспортната система на Република България и Общия генерален план за транспорта на България.

Когато заявлението е за инвестиционна инициатива за изграждане на ново или разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт с регионално значение, в срока по чл. 112г, ал. 3 ЗМПВВППРБ Изпълнителна агенция "Морска администрация" представя на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията мотивирано становище по инвестиционната инициатива, което включва и резултатите от проверката за съответствието на предвижданията на проекта на генерален план с одобрената от Министерския съвет Стратегия за развитие на транспортната система на Република България и Общия генерален план за транспорта на България.

Извън горните случаи в едномесечен срок от постъпване на заявлението за разглеждане, приемане и одобряване на генерален план на пристанище за обществен транспорт Изпълнителна агенция "Морска администрация" представя на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията мотивирано становище, което съдържа резултатите от анализа на проекта на план, в т. ч. и за съответствието на предвижданията му с одобрената от Министерския съвет Стратегия за развитие на транспортната система на Република България и Общия генерален план за транспорта на България.

Становището се придружава от:

1. административната преписка, образувана по заявлението;

2. проект на съвместна заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройството за свикване на междуведомствения експертен съвет за разглеждане на проекта на генерален план.

Заповедта за свикване на междуведомствения експертен съвет се издава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и от министъра на регионалното развитие и благоустройството в 14-дневен срок от представяне на заявлението. Изпълнителна агенция "Морска администрация" изпраща копие от заповедта за свикване на междуведомствения експертен съвет заедно с електронно копие на проекта на генерален план на всеки от членовете на съвета. Заповедта се съобщава и на заявителя.

Със заповедта за свикване на междуведомствения експертен съвет се определят:

1. състав на съвета за разглеждане на проекта на генерален план, формиран в съответствие с чл. 112а, ал. 4 ЗМПВВППРБ и чл. 33, ал. 1;

2. ден, час и място на провеждане на първото заседание;

3. срок, в който членовете на съвета следва да представят писмените си становища по разглеждания проект на генерален план; срокът не може да бъде по-кратък от пет работни дни преди датата на първото заседание;

4. срок, в който междуведомственият експертен съвет следва да приключи работа.

Първото заседание на междуведомствения експертен съвет се насрочва не по-рано от 14 и не по-късно от 30 дни от датата на издаване на заповедта.

Със заповедта се утвърждават и правила за работа на междуведомствения експертен съвет.

Междуведомственият експертен съвет е консултативен експертен орган на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройството за разглеждане и приемане на проектите на генерални планове за пристанищата за обществен транспорт. Организационно-техническото обезпечаване на дейността на междуведомствения експертен съвет се осъществява от Изпълнителна агенция "Морска администрация".

Междуведомственият експертен съвет включва упълномощени представители на общините и областите, на територията на които е разположено пристанището, и експерти от:

1. Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията;

2. Министерството на регионалното развитие и благоустройството;

3. Министерството на финансите;

4. Министерството на отбраната;

5. Министерството на вътрешните работи;

6. Министерството на околната среда и водите;

7. Министерството на здравеопазването;

8. Министерството на културата – когато с проекта се засягат защитени територии за опазване на културното наследство;

9. Изпълнителна агенция "Морска администрация";

10. Агенция "Пътна инфраструктура";

11. Агенцията по геодезия, картография и кадастър;

12. Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" – в случаите, когато с проекта се предвижда изграждане на нови или разширение на съществуващи железни пътища или пресичане на железопътни линии от съоръжения или мрежи на техническата инфраструктура;

13. Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" освен в случаите, в които предприятието е вносител на проекта на план.

Междуведомственият експертен съвет се състои от:

1. председател – заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията;

2. секретар – експерт от Изпълнителна агенция "Морска администрация";

3. по един редовен и един резервен член от всяко от ведомствата и организациите по горе.

Актът, с който ръководителят на съответното ведомство или организация определя персонално своите експерти – редовен и резервен член на междуведомствения експертен съвет, се представя най-късно на първото заседание на съвета.

На заседанията на съвета могат да присъстват упълномощени представители на вносителя на генералния план.

Междуведомственият експертен съвет разглежда внесения проект на генерален план в едно заседание, на което:

1. се прави представяне на проекта на генерален план;

2. се провеждат разисквания по проекта и по въпросите, поставени в становищата на заинтересованите лица, Изпълнителна агенция "Морска администрация" и членовете на междуведомствения експертен съвет;

3. междуведомственият експертен съвет:

а) взема решение, с което приема проекта на генерален план;

б) взема решение, с което отказва да приеме проекта на генерален план;

в) дава указания на вносителя на генералния план за поправяне, изменение или допълване на проекта.

Когато някое от ведомствата или организациите, посочени в заповедта за свикване на междуведомствения експертен съвет, не е изпратило свой представител на заседанието на съвета и в определения в същата заповед срок не е представило писмено становище, с което възразява против приемането на проекта на генерален план, най-късно в деня преди провеждане на заседанието се счита, че няма забележки по проекта на генерален план.

Указанията са задължителни за вносителя на плана. Поправеният, изменен или допълнен проект на генерален план подлежи на повторно разглеждане от междуведомствения експертен съвет.

Въз основа на решението, министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министърът на регионалното развитие и благоустройството издават съвместна заповед, с която одобряват или отказват да одобрят проекта на генерален план на пристанище за обществен транспорт.

Заповедта подлежи на обнародване в "Държавен вестник" и на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс. В 3-дневен срок след влизане в сила на заповедта за одобряване на генералния план Изпълнителна агенция "Морска администрация" връща на вносителя на плана единия от оригиналните екземпляри на хартиен носител, върху който са отбелязани номерът и датата на издаване на заповедта за одобряването му и датата на влизането й в сила. Вторият оригинален екземпляр на хартиен носител със същите отбелязвания и с оригиналната административна преписка по заявлението за инвестиционна инициатива се съхранява безсрочно в Изпълнителна агенция "Морска администрация".

Изпълнителна агенция "Морска администрация" изпраща:

1. заверен екземпляр от влезлия в сила генерален план – на министъра на регионалното развитие и благоустройството;

2. електронно копие от одобрения генерален план заедно с копие от заповедта за одобряване и данни за влизането й в сила – на Агенцията по геодезия, картография и кадастър и на съответната община или общини.

3 Организационна Структура и Експерти

В този раздел описваме нашата организация, методология и възприет подход за реализирането на проекта. Що се касае до методологията, ние сме разделили проекта на 5 отделни етапа и съответстващите, на тях, задачи и когато е необходимо – допълнителни под-задачи. Разделът е структуриран както следва:

- Организация: описание на начина, по които са съставени отделните работни групи за реализиране на поставените задачи за навременно и ефективно изпълнение.

- Подход към реализирането на проекта – ключови моменти: описания на ключовите моменти, които ние сме идентифицирали и начина, по който ще решаваме свързаните, с тях, задачи.

- Методология на организацията на етапите 1 до 5 на проекта: подробно описание на методите, ползвани в работата по изпълнение на описаните пет етапа.

Консорциумът „МУГАПО - Роял ХасконингДХВ" има намерение да реализира поставените задачи в временен офис във Бургас и своите офиси, намиращи се в София, Холандия и Обединеното Кралство, ползвайки собствената си база данни, професионален опит. Офисът във София и Бургас ще бъде достъпен за всички служители в процеса на реализирането на проекта което ще улесни комуникацията с Възложителя всички заинтересовани страни както идейностите свързани със събиране на информация и данни за проекта.

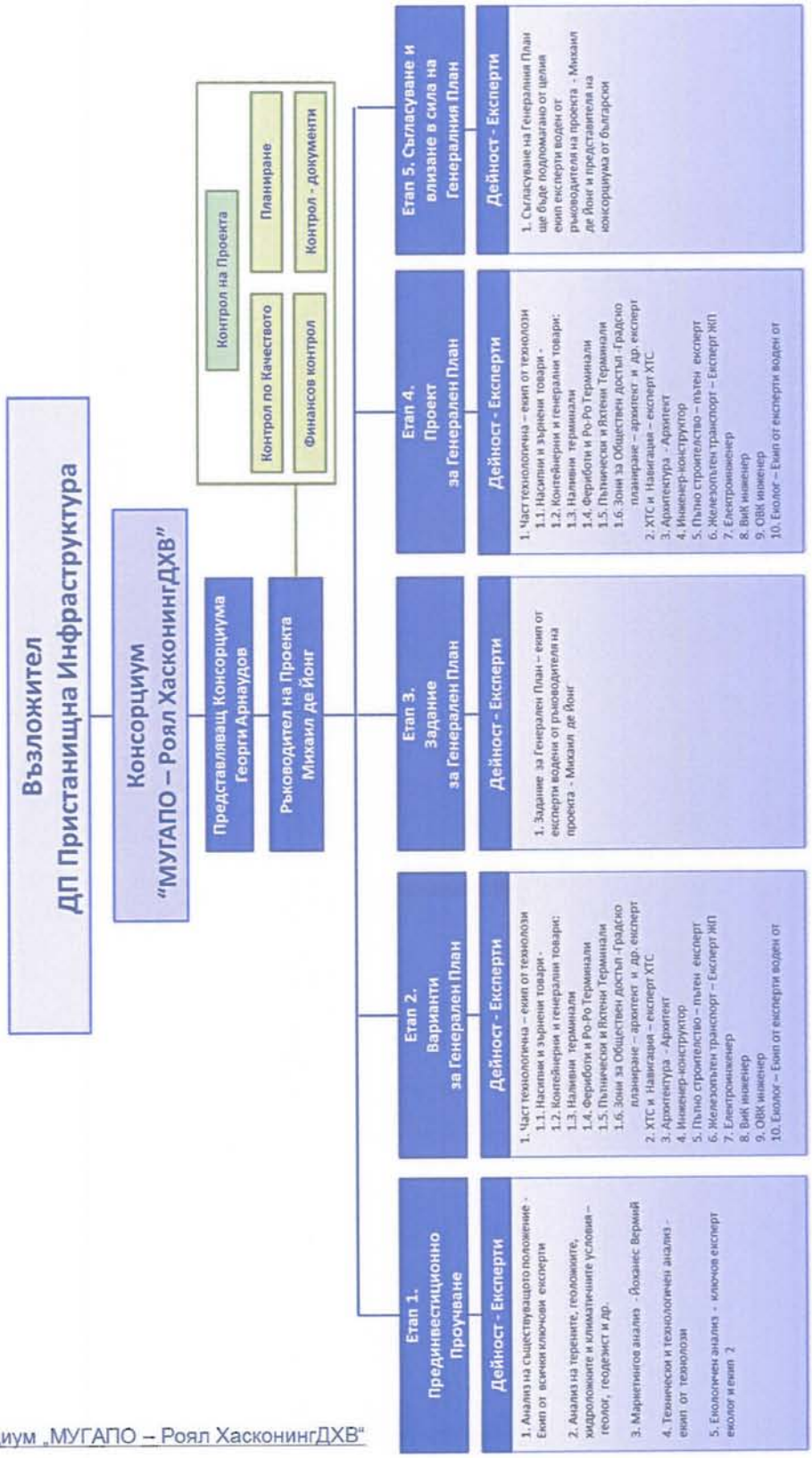
Нашият консорциум комбинира солидните познания и опит на българските инженери от дружеството "МУГАПО" и водещите възможности на инженеринговото дружество от Холандия, Royal HaskoningDHV – световно известна консултантска инженерна организация работеща в сферата на пристанищното проектиране и строителство. Двете дружество успешно са изпълнявали сходни с тази поръчка проекти по планирането и проектирането на пристанищни терминали в България, Черноморския район и в много други страни по света. Автобиографиите на нашите експерти (приложени) са добър показател за невероятния брой проекти и натрупаният опит.

Нямаме съмнения, че за успешното изпълнение на задачата от решаващо значение ще тясното сътрудничество между всички участници в процеса, което предполага, че експертите, назначени от Royal HaskoningDHV, ще работят най-вече в България в тясно сътрудничество със своите колеги от МУГАПО.

Представената, тук, фигура показва предложената от нас организационна структура на проекта и нашия проектантски екип.

Royal HaskoningDHV

MUGAPO



В рамките на тази организация предвиждаме следните ключови длъжности и задължения:

- **Представител на Консорциума – (Директор на проекта):**

Директора на проекта е назначен за цялото време на действие на договора и носи отговорността за успешното му изпълнение. В това си качество той ще:

- Организира и контролира подготовката, изпълнението и отчитането на всички дейности по проекта така, че те да бъдат максимално ефективни /напр., ежедневно, седмично и месечно отчитане/.
- Ще познава в подробности сроковете и условията, залегнали в договора, и ще има напълно компетентен поглед върху неговото съдържание и обхватът на работата.
- Ще поддържа добри работни отношения с Клиента и ще го информира непрекъснато за хода на работите, представяйки му редовни отчети на база предварително определени дати. Цялата комуникация по линия на изпълнявания проект ще преминава през генералния директор на ДППИ или прес упълномощените от него лица
- Ще делегира или пренасочва всяка задача или задължение така, както намери за най-удачно. В негово отсъствие той ще направи необходимото за да гарантира, че упълномощения му заместник взима необходимите, правилни решения.
- Ще гарантира, че през всички фази на реализиране на проекта работата ще отговаря на изискванията за управление на качеството и, че планът за охрана на труда, безопасността и околната среда ще бъде надлежно приложен и спазен.
- Ще работи съвместно с Ръководителя на проекта, ключовите експерти и ръководителите на отделните работни звена за решаването на всички задачи и, при нужда, ще се съобразява с техните забележки и препоръки.

- **Ръководител на Проекта (РП)**

Ръководителя на проекта ще носи отговорността за изпълнението на всички работи по проекта съобразно предявените, в договора, изисквания. Ръководителя на проекта носи отговорността и за професионалното и общо поведение на членовете на работните групи. Той е и лицето за контакти с Възложителя по всички въпроси, касаещи извършваните работи и ще работи в тясно сътрудничество с екипа на Възложителя и други организации. РП докладва пряко на директора на проекта и на Възложителя.

- **Ръководител на Екип по Контрол на Проекта**

Ръководителят по контрол на проекта е отговорен за всички негови аспекти в рамките на реализирания проект по отношение на управление на качеството, времевия план график, финансовия контрол и контрол на всички документи по проекта. Негова задача е да гарантира, че всички процедури и процеси такива, каквито те са описани в Плана за управление на качеството, биват последователно изпълнявани. Той носи отговорността и за изпълнението на плана за вътрешен одит и последяващите вътрешни одити и резултатите от тях /ако такива биват изисквани/.

3.1 Ключови Експерти – Екип 1:

1. Ключов Експерт - Ръководител на Проекта - Михаил де Йонг

Г-н Михаил де Йонг е директор на отдел „Морско дело и Летища" – Холандия Изток и за екип от 55 професионалисти в областта на пристанищата, и крайбрежното застрояване. Освен ръководната си длъжност, той е и старши експерт в областта на проектите за товарни и яхтени пристанища. Изпълнените от него международни проекти са в над 25 държави придавайки му солиден опита в работата на международно ниво и с чужди култури, от който се нуждае всеки, който се занимава с планиране и проектиране на товарни и яхтени пристанища. Той работи добре в екип, целенасочен към постигане на целите и има отлични аналитични умения.

Г-н Де Йонг притежава отлични умения в сферата на управлението на проектите и комуникацията с клиенти и изпълнители. Той е отговарял за реализирането на редица важни проекти, включително големи нови пристанищни проекти, в качеството на ръководител на проект /директор от тяхното начало до окончателното им завършване.

Понастоящем проектите, в които участва са:, генерален план за развитие на яхтената индустрия в град Сямън, Китай, предпроектно проучване и план за яхтено пристанище в Уолфиш Бей, Намибия и проект за яхтено пристанище и крайбрежна ивица в Сенегал.

На скоро завършени проекти от Михаил де Йонг прикрепени референции от възложителите са: Пристанище „Порто Централ" Бразилия, Генерален План за Пристанища Хаифа и Ашдот, Израел и Бадагри Порт – АРМТ – Нигерия.

Михаил де Йонг е представителят на Нидерландия в Комисията по развлекателно мореплаване на PIANC.

2. Ключов Експерт – Технолог – Еке Остерхуйс

Г-н Еке Остеруйс е инженер технолог с 15 годишен опит по транспорта и логистиката, специализиран в сферата а системите за морски транспорт и логистичните процеси за зърнени и насипни товари свързани с пристанищните товарни терминали, площадки и пристанищна инфраструктура.

Той има натрупан международен опит в многобройни проекти за насипни терминал (включително зърнени терминали), в Източна Европа, Близкия изток, Азия и Африка.

Тези (мултидисциплинарни) проекти варират от предпроектни проучвания за планиране на инвестиции, концептуален проект, Мастер-Планове (Генерални планове), подготовка на тръжна документация и подробно проектиране и изпълнението и строителен надзор. Освен това, той е бил няколко години ръководител на екип офиса ни Санкт Петербург, Русия отговорен за проектантски екипи от технолози и изпълнението на проекти в различни места по целия свят.

ЕККЕ е и мениджър на проекти и е сертифициран от Международната Асоциация за Проект Мениджмънт (IPMA -International Project Management Association).

Благодарение на заемания пост и опитът, който натрупа в този регион на света, Еке играе важна роля в проектирането и реализацията на пристанищни проекти в Русия. Опитът на Г-н Остеруйс от Русия, както и от проекти в България (Пристанище Леспорт Варна, Интермодален терминал Варна и ТЕЦ Варна) е от изключително значение и преимущество на нашия екип за реализация на настоящия проект. Екке е участвал в следните значими и сходни с поръчката проекти:

- Пристанище „Порто Централ" Бразилия:
- Пристанище Акаба за Генерални Товари, Йордания:
- Интермодален терминал Варна, България
- Пристанище Леспорт, Варна, България
- Пристанище ТЕЦ Варна
- Зърнен Пристанищен Терминал Южний – Украйна
- Терминал "Восточний" Русия
- Зърнен Терминал Калао, Перу
- Пристанище Таман, Черно Море, Русия

3. Ключов Експерт –Контейнерни / Генерални Товари -Роналдус Стиве

През последните 32 години г-н Стийв е участвал в многобройни предимно международни пристанищни проекти. В началото на кариерата си той е участвал като инженер проектант в проучвания на условията на хидравлично и екологично проектиране и физическо и числено моделиране на ХТС съоръжения. Работейки в Deft Hydraulics, той развива своите умения действайки като консултант и ръководител на проекти по пристанища и офшорни проекти. След около 13 години той се премества в De Weger Consulting Engeneers, където става мениджър по проектиране на морските съоръжения, вариращи от пристанища, големи вълноломи, железопътен тунел, прокопан под реката "De Noord" в Холандия и др.. След преминаването си в Royal HaskoningDHV г-н Стийв е директор на проектантска група в отдела по пристанища в офиса в Ротердам. Той е ръководител на проектантски екип за проектиране на вълноломи и пристанищни съоръжения. Г-н Стиве е главният проектант на морски острови Палм Айлънд Джумейра, Палм Айланд Джебел Али и островите Свят (Word) край бреговете на Дубай и на пристанищни терминали в Дубай. В последно време е участвал като директор на проекти в проектирането на всички крайбрежни структури и Мастер-планове за развитие на Палм Дейра в предната част на града на Дубай.

От 2008 г. г-н Стийв е член на борда на директорите на Haskoning Либия и като такъв е отговорен за участието на фирмата от Европа в проектирането и консултантските услуги, извършвани от HaskoningDHV Либия.

Някой от значимите проекти от последните години на Г-н Стиве са:

- Контейнерен терминал Бадагри Порт – АРМТ – Нигерия
- Контейнерен терминал на пристанището в Поти (АРМТ терминал), Грузия
- Пристанище „Порто Централ“ Бразилия:
- Пристанище Jebel Ali – Дубай
- Островите палми Джумейра, Джебел Али и Светът (The Word), Дубай

4. Ключов Експерт – Технолог – Течни Терминали – Тиемо Бранс

Г-н Бранс е старши експерт и ръководител на проект, специализиран в системи за товаро-обработка и съхранение на течни товари. Като консултант той е придобил опит по целия свят в различни пристанищни проекти в секторите нефт и газ, течни химикали, сухи насипни товари и контейнери.

Експертните му знания обхващат всички етапи на проектите от правно-икономическото проучване, генерални планове, идейния проект, основния проект, изготвянето на тръжната документация, оценяването на тръжни предложения и управлението на консорциуми.

Г-н Бранс е бил експерт по течни и насипни товари в множество проекти по целия свят – Индонезия, Тайланд, Бирма, Сингапур, Йордания, ОАЕ, Оман, Германия, Испания, Танзания, Нигерия и Нидерландия.

Някой от последните проекти в който е участват са:

- Пристанище „Порто Централ" Бразилия:
- Поти Порт – АРМТ терминал – Грузия
- Генерален План за Пристанища Хаифа и Ашдот, Израел:
- Инсталации за биодизел Синармас, Тарджун и Марунда, Индонезия
- БП/Барамулти, терминал за разпределение на гориво, Индонезия

5. Ключов Експерт – Фериботи, РоРо и Пътнически Терминали – Теунус Елзинга

г-н Елзинга е с над 30 годишен опит като ръководител и експерт в изключително голям брой морски и речни пристанищни проекти в голям брой страни (над 150 проекта). В момента г-н Elzinga е един от най-старшите експерти в отдела по морско и речно строителство в Royal HaskoningDHV.

Той има отлични умения по управление на проекти и е бил отговорен като директор, ръководител или експерт за много големи пристанищни проекти, от начало до завършване на проектите.

Особено в съответствие с този проект г-н Elzinga е участвал като Ръководител на проекти и експерт по проучване на морските товари, Пристанищни Генерални планове и национални Мастар Планове на пристанищата в Танзания, Гана, България и много други проекти, включващи проучвания за избор на площадки и планиране на пристанищната инфраструктура.

6. Ключов Експерт – Финанси и Икономика на Транспорта - Йоханес Вермии

Г-н Вермии е икономист в сферата на международния транспорт и притежава 30-годишен опит в сферата на транспорта, дистрибуцията и логистиката с опит натрупан в Европа, Близкият Изток и Азия. Той е международно признат експерт в сферата на икономическите и пред-проектни проучвания на инфраструктурните проекти, прилагането на логистични решения, разработването на логистични обекти и терминали (ЖП, водни и въздушни) из цяла Европа и Азия. Ханс е работил за много пристанищни администрации, като тези на Ротердам, Амстердам, Хамбург, Бремен, Вентспилс /Латвия/, Талин /Естония/, пристанища в Израел, пристанището в Порт Саид и Танзанийските Пристанищни Власти.

Г-н Вермии е оказвал помощ на много международни организации при изграждането на нови съоръжения и оптимизирането на веригите за доставки, измежду които: Aluminium Greece SA, Biogen, Biolux, Columbia Sportswear, Corning Cable Systems, DHL, DSM, Hewlett Packard/ Compaq, NCR, SAP, TejinTwaron, Philips, etc. Работил е и в сферата на недвижимото имущество и логистиката за фирми като Prologis, Arlington Business Parks, Deutsche Bank, Eurimpro и др.

Ханс е участвал в разработките на повече от 30 агенции за регионално развитие в Европа и Близкия изток, някой от които са: Austrian Business Agency, Alsace Region (Франция), EPA _Париж, Berlin Partner, CzechInvest, ITD Унгария, Latvian Development Agency, State of Hamburg, Communidad de Madrid, Land of Valencia, ICEP Португалия, UK Trade & Invest, Netherlands Foreign Investment Agency, Sviluppo Italia, FIPA Тунис, Invest в Дания, Aarhus Region, Invest в Швеция (ISA), Estonian Investment Agency, Latvian Development Agency и др.

Като стратегически съветник в сферата на привличане на чужди инвестиции, той опознава множество логистични паркове, разработени от Gazeley (EZW) и най-вече с формулата на така-наречените "Магна паркове".

7. Ключов Експерт по Хидротехническо Строителство – Арйан Вос

Г-н Vos е инженер с 10 годишен проектантски опит в хидротехническото пристанищно строителство. Той е участвал в проектирането на различни морски и индустриални проекти и има опит в планирането / Генерални планове, идейни, технически и работния проекти на пристанищни съоръжения в много страни по света. От началото на кариерата си той е широко участие в проекти с фокус върху проектиране на кейови стени, пирсове и свързаните с тях елементи от стомана и бетон. Освен това той има опит в подготовката на EPC строителна тръжни документи за различни проекти. През последните години той също е консултант на клиенти по време на преговорите по договори за строителство и авторски надзор.

Преди да се присъедини Royal HaskoningDHV през 2008 г., той е работил в продължение на няколко години в Австралия, където той натрупа опит в идейни, технически и работни проекти на пристанищни съоръжения.

През последните години Арйан Вос е участвал в следните значими проекти:

- Контейнерен терминал Бадагри Порт – APMT – Нигерия
- Пристанище Акаба за Генерални Товари, Йордания:
- Акаба, LNG и FSRU Терминал, Йордания:
- Интермодален Терминал Варна, България
- Леспорт, Варна, България

8. Ключов Експерт – Архитект – Франк де Грааф

Г-н Франк де Граф е регистриран Архитект градостроител (магистърска степен), специализиран в застрояване на пристанищни градове, изготвяне на генерални планове за крайбрежия и планиране на бреговата линия.

В рамките на Морския отдел на РХДХВ, Франк е планирал и изготвял идейни проекти, генерални планове и е координирал различни проекти за застрояване на крайбрежия, градски брегови линии и яхтени пристанища по целия свят. Уменията на Франк са при изработване на цялостни стратегии, визии и концепции, които съчетават бреговия и морски инженеринг и пристанищното планиране с традиционното градоустройство. След 8-годишната му работа в инженерния отдел, той се е изградил като специалист по ивицата между земята и морето.

Франк е сътрудничил с широка гама клиенти и архитектурни фирми в Китай, Корея, Филипините, Танзания, Намибия, България, САЩ, Тунис, Кувейт, ОАЕ, Катар, Израел, Украйна и Нидерландия. Благодарение на ентусиазма, преподавателските му умения и знанията в областта на архитектурата, инженеринга, планирането и разработването на проекти за брегова линия от световна класа, той може да генерира и създава новаторски решения.

Някой от последните проекти на Франк де Граф са:

- Пристанище „Порто Централ“ Бразилия:
- Генерален План за Пристанища Хаифа и Ашдот, Израел:
- Бадагри Порт – АРМТ – Нигерия
- Интермодален Терминал Варна, България
- Проект за брегова линия и яхтено пристанище в Уолфиш Бей, Намибия

9. Ключов Експерт – Инженер Конструктор – Дирк Йоханес Петерс

Г-н Петерс е старши експерт с 22 годишен опит като проектант конструктор на широк спектър конструкции като сгради фундаменти, кейови стени, стоманени мостове, в подвижни хидротехнически съоръжения, и др. Той е Технически Директор в отдел Пристанищно Проектиране и ръководи голям брой средни и младши проектанти като отговаря за качество на проектантската дейност по конструкции и хидротехнически съоръжения. Проектантският му опит включва знания за стоманени и бетонни конструкции подложени на опъване, устойчивост на земетресение, структурна динамика, експлозии, геотехническо проектиране, взаимодействие на почвите, подземно строителство, повреди и ремонт на бетон, проектиране по крайните елементи за моделиране, вероятностен дизайн.

Г-н Петерс членува в следните професионалниорганизации:

- Член на Холандското сдружение за метало-обработка
- Член на Американското сдружение на гражданските инженери (ASCE)
- Член на Холандското сдружение за бетонни работи (Betonvereniging)
- Член на Холандския Кралски Инженерен Институт (KIVI)
- Член на надзорния съвет за цимент
- Член на националния комитет за стандартизация и кодови обозначения за метали - стоманите - NEN TGB Staal
- Член на съвета на основателите HTI (Амстердамския Технически Институт)

През последните няколко години заемам длъжността технически директор при реализирането на проекти в сферата на мореплаването и инфраструктурното строителство.През последните години е участвал в следните значими проекти:

- Контейнерен терминал на пристанището в Поти (АРМТ терминал), Грузия
- Бадагри Порт – АРМТ – Нигерия
- Пристанище Акаба за Генерални Товари, Йордания:
- Интермодален Терминал Варна, България

10. Ключов експерт - Геолог - Хидролог- инж. Радослав Върбанов

Г-н Върбанов е с повече от 30 години опит в областта на геологията и хидрогеологията, магистър по геология и хидрогеология, доктор на науките по инженерна геология. Има огромен опит в проучвателните работи пр-ще Варна-Запад, КРЗ "Флотски арсенал", пр-ще Бургас, Разширение на нефтено пр-ще Бургас-Росенец, ж.п.линии, опит в изготвяне на обобщени инженерно-геоложки и други видове карти - инженерно-геоложко райониране на гр.Бургас, Карта на свлачищата в България и много други инфраструктурни обекти, Доцент - преподавател в УАСГ.

11. Ключов експерт – Инженер Геодезист - инж. Христо Христов

Г-н Христов е магистър инженер специалист геодезия, фотограметрия и картография, с повече от 30 години опит. Извършва различни дейности в областта на проучването и проектирането на инвестиционните обекти - геодезически и хидроложки проучвания по река и море, проектиране на вертикални планировки, градоустройство, регулация и застроителни планове, ж.п.линии, пътни връзки, проекти по инфраструктурата на територията на пристанищата, ПУП-ПРЗ на инфраструктурни обекти, геодезически проучвания свързани с брегоукрепване,

укрепване на свлачища, изграждане-подобряване на инфраструктурата на пристанищни комплекси и терминали.

12. Ключов експерт – Пътно Строителство - инж. Илия Иванов Бурда

Г-н Бурда има над 30 години опит в областта на пътното строителство. Опитът му включва комплексно проучване и проектиране на автомагистрали, пътища и пътни обекти, и др. транспортна инфраструктура, вкл. прилежащите им съоръжения и комуникации.

Участвал е като водещ проектант част „Пътна" за следните обекти:

- Технологични линии в Порт Бургас, възложител „БМФ - Порт Бургас" АД
- АМ "Тракия" Лот 4, уч. Ямбол – Карнобат, км 276+200 – км 325+280
- Обходен път на гр.Враца – Път I-1 (Е-79), от км 0+000 до км 6+816.60
- Ръководител екип и Водещ проектант част „Пътна" за обект: Лот 1 АМ "Струма", Участък "Долна Диканя – Дупница", от км 308+000 до км 322+000

13. Ключов експерт – Електроинженер - инж. Божидар Младенов

Г-н Младенов е електро инженер с богат над 30г. опит в проектирането, изграждане и супервайзерството на различни видове електро обекти. Занимава се с проектиране на обекти в транспорта и енергетиката и в много голям обхват в пристанищното строителство. Някои от по-важните и основни направления в проектирането са : ел провада 20kV, 10kV, 6kV, ел.захранване кейова и тилова механизация, разпределителни подстанции, осветление на външни складови площи, морски навигационни системи, ел.инсталации на сгради, обследване за енергийна ефективност и сертифициране на сгради, инфраструктурни обекти на пристанищните и складови територии и др.

14. Ключов експерт - ВиК - инж. Йорданка Благоева Стоименова

Г-жа Стоименова е ВиК инженер с опит над 30 години. Изработва и участва в изработване на ВиК проекти в различните и разнообразни области на строителството, с основен опит в пристанищното строителство - проектиране на ВиК инсталации в сгради и промишлени предприятия, отводнителни системи, площадкови ВиК мрежи на пристанищни територии и промишлени предприятия, пожарогасене и др.

15. Ключов експерт - ОВК - инж. Иво Радков Радев

Г-н Радев има над 30 години опит в областта на топлотехника, вентилация, хладилна техника, топло и газоснабдяване, енергийна ефективност. Участвал е в проектирането на множеството пристанищни обекти по море и река. Участва в проектирането на ОВКТ на жилищни, обществени и промишлени сгради, генерални планове за развитие на пристанищата, претоварване на специални товари - течни горива, LPG, терминали за олио, зърно, въглища, руди, концентрати, изготвяне на проекти за енергийна ефективност, енергийни паспорти, обследване и сертифициране на сгради.

16. Ключов експерт – Железопътен транспорт - инж. Станислав Павлов Бостанов

Г-н Бостанов има над 30 години стаж и опит в областта на транспортното строителство. Участва в проектирането на множество инфраструктурни обекти - генерални планове на пристанища, главен проектант при проектиране на гари, коловозно развитие, пътни подходи, вертикална планировка, свързано с инфраструктурата на пристанищната територия. Огромен опит в пристанищното строителство и пристанищната инфраструктура.

3.2 Ключови експерти – Екип 2 – Еколози :

Ключовите експерти (технически лица), които ще отговарят за извършването на услугата, предмет на настоящата поръчка, от Екип 2, в съответствие с изискванията на възложителя, са:

1. н.с.I ст. инж. Иван Генчев Романски - Еколог
2. Екатерина Спасова Попова - Еколог
3. Стела Радославова Милушева - Еколог
4. Мирослава Гунева Николова - Еколог
5. Ерика Устаилиева - Еколог

Основната квалификация и професионален опит на тези експерти са описани в автобиографиите им (прикрепени).

3.3 Допълнителни експерти (не-ключови)

В допълнение на споменатите по горе експерти консорциумът „МУГАПО - Royal HaskoningДХВ" разполага с комбинация от високо качество Български опит в лицето на МУГАПО и Опита на Роял ХасконингДХВ с 7000 постоянни служители, от които над 500 работят в отдела Морски и Речен транспорт. Независимо от факта, че отдела понастоящем има съвсем сериозен брой поръчки, ние се чувстваме достатъчно комфортно в своята работа и нашата широка ресурсна база може да гарантира възможността ни да подсигурим необходимия персонал за този Проект без да търсим външни ресурси.

Ние внимателно избрахме Екип по проекта, чиито членове са с доказан, задълбочен опит в успешното управление на проучвания и проектиране за развитие на пристанищни проекти. Членовете на екипа от не-ключови експерти имат богат опит от проекти и значителен международен опит в съответните области като експерти равностойни на ключовите експерти.

Някой от Допълнителните експерти (технически лица), които ще подпомагат Ключовите експерти за извършването на услугата, предмет на настоящата поръчка са:

1. **Допълнителен експерт по ХТС - д-р инж. Милчо Иванов Стакев**

Г-н Стакев има повече от 30 години опит в морското и речно хидротехническо строителство. През 1977г. завършва докторатура по "Морско хидротехническо строителство". През годините на трудовия си стаж се занимава с проектиране на различни видове конструкции в областта на хидротехническото строителство и фундиране - речни и морски пристанища, върноломи, кейови стени, противосвлачищни конструкции, подпорни стени, шлицови стени, изливни пилоти анкеражи, фундиране на сгради и съоръжения в сложни геотехнически условия, лабораторни земномеханични изпитвания, брегозащитни съоръжения и др.

2. **Допълнителен експерт – Инженер Конструктор - инж. Райна Стакева**

Г-жа Стакева има повече от 30 години опит в проектирането на обекти от промишленото и гражданско строителство като : проектиране на сгради и съоръжения в сложни геотехнически условия, проектиране на обществени, жилищни, училища, подземни и надземни гаражи, обследване и укрепване на съществуващи сгради, сеизмично обследване на сгради.

Дългогодишния й опит и знания са гаранция за качеството на нейната работа.

3. Ключов експерт - Архитект - арх. Николай Иванов Няголов

Г-н Няголов има повече от 15 години опит в областта на инвестиционното архитектурно проектиране и строителство. Лично той и под негово ръководство са проектирани и реализирани множество обекти в различните области на строителството. Архитектурното проектиране обхваща голямо разнообразие от дейности, по-основните от които са : градоустройство, подробни устройствени планове, ПУП и ПРЗ, благоустройване на жилищни райони, проектиране на жилищни сгради, проектиране на обществени сгради, промишлени сгради и съоръжения, преустройства и реконструкции на сгради и съоръжения.

4. Ключов експерт – Инженер Конструктор - инж. Деляна Атанасова Няголова

Г-жа Няголова има над 10 години опит в проектирането. Завършва Университета по архитектура, строителство и геодезия със степен магистър и специалност промишлено и гражданско строителство. Проектира различни обекти в областта на строителството - жилищни сгради, обществени и промишлени сгради и съоръжения, реконструкция и модернизация на съществуващи сгради и съоръжения, обследване състоянието на съществуващи сгради и др.

5. Ключов експерт –Пътно Стройтелство- инж. Кирил Ламбев

Г-н Ламбев е с над 7 години опит в транспортното проектиране и строителство. Специализиран е в проектирането на пътища, улици, паркинги, включително и тяхната рехабилитация; комуникационни планове, ПУП-ПРЗ

6. Ключов експерт – Инженер Геодезист - инж. Николай Георгиев

Г-н Георгиев е с над 15 години стаж и опит в геодезията - проучване на линейни, инфраструктурни и градоустройствени обекти. Опит в геодезия, фотограметрия, хидрография, направа на хидрографски промери, парцеларни планове, създаване на кадастрални карти и регистри, вертикални планировки като - проучване газопровод "Лозенец-Недялско", хидрографски промери пр-ще Бургас-Изток 2, Парцеларен план рибарско пр-ще Приморско, кадастрални карти и кадастрални регистри район "Подуяне" СО, фатаграметрия - 3Д картиране на гр.Кан - Франция и др.

3.4 Софтуер при изпълнение на проекта

Типичните софтуерни пакети, използвани от МУГАПО и Роял ХасконингДХВ" за работа и проектиране на пристанищни и други съоръжения са резюмирани в по-долната таблица. Прилагането на различните софтуери ще зависи от реалните изисквания на проекта.

Таблица 3-1: Софтуерни пакети, използвани от МУГАПО и Роял ХасконингДХВ"

ПРОГРАМИ	ОПИСАНИЕ
С общо предназначение	
Microsoft Office 2003	Microsoft Office е добре известен офис пакет от взаимосвързани компютърни приложения и услуги, особено за текстообработка, електронни таблици и изчисления, които се използват широко в цял свят.
Acrobat Professional 8.1	Adobe Acrobat е фамилия от компютърни програми, разработена от фирма Adobe systems, предназначена за показване, създаване, манипулиране и управляване на файлове във формат Adobe Portable Document (PDF).
Microsoft Project 2003	Microsoft Project е софтуер за управление на проекти, който има за цел да подпомогне ръководителите на проекти при разработването на планове, при разпределението на ресурсите по задачи, при проследяването на напредъка, при управлението на бюджетите и при анализирането на работното натоварване. Приложението определя критичните пътища и вериги в мрежовите графици, които могат да се визуализират в диаграми на Гант.
За чертане	
AUTOCAD 2010 LT AutoCAD 2015	AutoCAD е добре известен CAD (Computer Aided Design or Computer Aided Drafting) софтуер за 2D и 3D проектиране и чертане .
За конструктивно проектиране	
Mathcad V14.0	Mathcad е компютърен софтуер, предназначен главно за проверка, валидиране, документиране и повторно използване на инженерни изчисления. Той съчетава едновременното набиране на математически изрази с автоматичното изчисляване. Сред възможностите на Mathcad са решаването на диференциални уравнения, символни изчисления, векторни и матрични операции, и статистически функции.
TEDDS 11	TEDDS е инструмент за повтарящи се ежедневно изчисления и може да замести изчисленията правени на ръка. Той съдържа разбираема библиотека за обичайни строителни и конструктивни инженерни изчисления за разнообразни материали и конструктивни форми. Освен това TEDDS може да бъде интегриран в Microsoft Word, което придава гъвкавост при съчетаването на няколко изчисления и обяснения в един проектен документ.
STAAD Professional 2007	STAAD или STAAD.Pro е една от водещите програми за конструктивен анализ, която се използва навсякъде по света и поддържа повече от 40 нормативни уредби за проектиране. Софтуерът може да прави линейноеластични и делта-р анализи, да извлича честотната характеристика на дадена конструкция и да извършва динамични изчисления.
Scia Engineer 2009	Scia Engineer е графичен софтуерен пакет за конструктивен анализ, проектиране и нормоконтрол на конструкции. Могат да се извършват линейни и нелинейни и динамични изчисления за 1D гредови елемети, 2D плоски елементи или черупки и изцяло 3D конструкции. Може да се правят проектни проверки и номоконтрол в съответствие с голям брой нормативни правилници, включително и с Eurocodes.
Електронни таблици In-House	Различните електронни таблици In-House са разработени както за пред- така и за след операционно обработване на данни за програми за конструктивен

	анализ, но също и за типични стандартизирани или самостоятелни изчисления, които се използват редовно.
За геотехническо проектиране	
Plaxis V9	PLAXIS е пакет за крайни елементи , специално създаден за двумерен анализ на деформацията и стабилността при геотехнически инженерни проекти. PLAXIS има специални функции, за да може да се посрещнат многобройните аспекти на сложните геотехнически конструкции.
Plaxis Dynamics	Почвата и конструкциите са подложени не само на статични натоварвания , причинени от строежите и от замната повърхност, но и на динамични натоварвания, чиято проява са вибрациите. Ако тези вибрации са силни те могат да причинят щети. Чрез модула за анализ на PLAXIS ефектите от вибрациите в почвата могат да се анализират.
Plaxis 3D Tunnel	Програмата PLAXIS 3D Tunnel е геотехнически пакет за крайни елементи, специално създаден за тримерен анализ на деформацията и стабилността при геотехнически инженерни проекти на тунели.
DSheet7.9	DSheet е дефакто стандарт за надеждно и бързо проектиране на шпунтове. . MSheet определя стабилността, деформациите и огъващите моменти по време на всички етапи на строителството.
DSettle V7.3	DSettle е инструмент за предсказване на натоварванията на почвата от външни усилия. Активното разработване на MSettle е извършено в известния геотехнически институт GeoDelft , от 1992 г. насам. MSettle точно и бързо определя прякото слягане, заздравяването и вторичното пълзене по вертикали в двуизмерни геометрии.
DFoundation V6	DFoundation е за стандартизирано проектиране и проверка на пилоти, напрегнати насипни конструкции и плитки фундаменти. Това включва всички холандски (NEN, CUR) или белгийски (de Beer) стандарти и насоки за прецизно проектиране на вертикално натоварени пилоти, напрегнати насипни конструкции и плитки фундаменти.
DStab V9	DStab мощен инструмент за ежедневната инженерна практика за разрешаване на двуизмерни задачи за пчвена стабилност. MStab предлага изчерпателна функционалност за автоматично намиране на критичната равнина на приплъзване със съответния коефициент за сигурност и разпределението на напреженията. Програмата включва методите на Bishop, Felleniusи Spencer и допълнителен модул Uplift (*повдигане*) .
Wallap V5	WALLAP е програма за анализиране на конзоли и подпорни стени чрез анализ на граничното равновесие и чрез огъващия момент и анализ на преместванията. Коефициента за сигурност се изчислява, съгласно British Standards, а огъващите моменти се изчисляват чрез анализ по метода на крайните елементи.
Други:	
	1. 4M-FINE - ПРОГРАМА ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕТО НА ТОПЛИННИ ЗАГУБИ И ОХЛАДИТЕЛНИ ТОВАРИ (ГЪРЦИЯ) 2. Топлинни и охладителни товари на сгради - версия 6.0.1. (България - Станко Бранков) 3.TPlan 4.Tower 5 Professional 5.STEEL

Всички програмни пакети са в общия случай, последни версии и са поддържани от техните разработчици.

3.5 Норми и Стандарти

При разработване на този проект основно ще се използва Наредба 10 НАРЕДБА № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на Генералните Планове на пристанищата за обществен транспорт. Също така други българските нормативни документи и стандарти за проектиране ще се използват в областите където е необходимо.

Проектът за Генерален план ще бъде съобразен и с нормите за проектиране на хидротехнически съоръжения и други конструкции основно действащи в България и с Европа (Еврокодове). Когато е необходимо, може да се използват други международни стандарти и нормативни документи, ако в основните правилници липсват търсените данни.

Проектните дейности на Роял ХасконингДХВ ще бъдат проверявани от упълномощен инженер на МУГАПО за съответствие с приложимите местни български стандарти. Когато информацията от българските стандарти е известна, тя ще се сравнява с Eurocode.

За част хидротехнически съоръжения и консруктивна ще бъдат използвани следните основни стандарти за проектиране:

<u>Български норми за проектиране и стандарти:</u>

<u>Еврокодове:</u>

- BS-EN-1990 – Основи на строителното проектиране
- BS-EN-1991 – Въздействия върху строителните конструкции
- BS-EN-1992 – Проектиране на бетонни конструкции
- BS-EN-1993 – Проектиране на стоманени конструкции
- BS-EN-1994 – Проектиране на комбинирани стоманени и стоманобетонни конструкции
- BS-EN-1997 – Геотехническо проектиране
- BS-EN-1998 – Проектиране на конструкциите за сеизмични въздействия

<u>Британски стандарти</u>

- BS 6349 – Морски конструкции
    - BS 6349-1:2000 – Общи критерии
    - BS 6349-2:1988 – Проектиране на кейови стени, пристани и съоръжения за акостиране
- BS 6349-4:1994 – Проектиране на фендери и системи за акостиране

- BS 6349-7:1991 – Проектиране и изграждане на вълноломи
- BS 5400 – Стоманени, бетонни и комбинирани мостове
- BS 5400-2:2006 – Спецификация на натоварванията
- BS 5400-3:2000 – Кодекс за добра практика за проектиране на стоманени мостове
- BS 5400-4:1990 – Кодекс за добра практика за проектиране на бетонни мостове
- BS 5950 – Използване на стоманени конструкции в строителството на сгради
- BS 8002:1994 – Кодекс за добра практика за проектиране на подпорни конструкции
- BS 8004:1986 – Кодекс за добра практика за проектиране на фундаменти
- BS 8110 – Използване на бетон в строителството
- BS 8110-1:1985 – Кодекс за добра практика за проектиране и строителство
- BS 8110-2:1985 – Кодекс за добра практика при специално обстоятелства
- BS 8500-2:2006 – Спецификация за съставни материали и бетон.

Други правилници и инструкции:

- EAU (2004), Германия, Препоръки на Комисията по брегови конструкции, пристанища и водни пътища;
- CUR/RWS публикация 211 – Наръчник за кейови стени, юни 1995 г., CUR, Гуда, Холандия;
- Директиви на PIANC
    - Подходни канали, наръчник за проектиране, 1997 г.;
    - Насоки за проектиране на фендерни системи, 2002 г.;
    - Критерии за кораби, акостирали в пристанище, 1995 г.;
    - Проектиране на морски конструкции за сеизмична устойчивост, 2001 г.;
- USACE (2003) Наръчник за брегови инженерингови дейности;
- Американски правилници, стандарти и директиви: AASHTO, ACI, API, USACE.
- CIRIA C683, Наръчник по скали, Използване на скалите в хидро-инженерството, 2-ро издание, 2007 г.;
- OCDI, Технически стандарти и коментари за пристанищни съоръжения в Япония, 2002 г.

4 Организация на Проекта:

Организацията и съставянето на екипа от експерти цели да гарантира навременно изпълнение на проекта и предаването му на Възложителя съобразно определения бюджет и предвиденото качество. Това ще бъде постигнато чрез внимателното и систематично управление на проекта от екипа, притежаващ сериозен професионален опит във всички области на предстоящите дейности. Подробни данни за ключовите експерти представени по-горе и в автобиографиите на включените ключови експерти.

Независимо от качествата на ползваните технически и други системи, най-добрите резултати се постигат единствено, когато членовете на екипа приемат проекта като "свой" – отношение към работата, което е характерно единствено за силно мотивираният екип. Тази мотивация може да бъде постигната най-вече чрез качествата на ръководителя на проекта, който трябва да разполага с адекватни ресурси, предоставени както от страната, където ще се реализира проекта, така и от главния офис на фирмата. Ръководителят трябва да е сигурен, че при възникване на специфични проблеми, екипът ще получи допълнителна помощ за да се справи с конкретните проблеми и предизвикателства.

Предвид задачите по този проект, усилията ще бъдат насочени преди всичко към неговата организация, към използването на професионалните умения на Ръководителя на проекта и към координиране на работата между екипите на консорциума, МУГАПО - Royal HaskoningDHV и Възложителя.

Всеки компонент на проекта ще бъде реализиран от специална работна група, която ще се ръководи от групов ръководител, пряко отговорен пред ръководителя на проекта.

Мултидисциплинарното естество на Проекта и нуждата от интегриране на комплекс от различни елементи в общия процес на изпълнението поставя особено значение върху процедурите за гарантиране на качеството. Пакетът от документи и анализи ще изисква отделянето на специално внимание върху процедурите за контрол на документацията и процедурите за контрол върху процесите. Особено внимание ще бъде обърнато на паралелното изпълнение на задачите, поставени във всички области на Проекта.

В основата на цялостния подход към решаването на поетите задачи ще стои създаването на специален екип, което ще се занимава с комуникацията и планирането в рамките на проекта.

Организационната диаграма, представена по-горе, показва, че предложените ключови експерти ще разчитат на професионална помощ от неключови експерти. Представената от нас информация показва че нашите „неключови“ експерти са с изключително голям опит. Например Отдел

"Пристанища" на Royal HaskoningDHV наброява повече от 500 души, докато общият брой наети професионалисти в различните области надхвърля 7000. Така, в случай на нужда, дружеството може да гарантира привличането на специализирана помощ във всички области и дисциплини за навременното и точно реализиране на проекта.

4.1 Управление и Контрол на Проекта:

Основна цел на консорциума при реализирането на този проект ще бъде предоставянето на висококачествени услуги в полза на клиента, а именно:

- Изпълняване на всички задачи по конкретната етапи и изисквания
- Управлението на проекта ще покрие всички работни процеси и ще интегрира различните аспекти на изпълнението от деня на възлагане на проекта до момента на представянето на готовите проекти.
- Резултатите по проекта ще бъдат контролирани и визуализирани чрез използване на Microsoft Project Planing. Програмата ще идентифицира всички главни задачи, а където е възможно и подходящо – ще ги дели на главни и второстепенни. Всяка задача ще бъде ресурсно обезпечена, както от гледна точка на времето за нейното изпълнение, така и с необходимия персонал, което ще позволи определянето на критично-важните моменти за вместването й в зададената времева рамка. Планирането ще бъде редовно наблюдавано с цел идентифициране на областите, към които ще бъдат пренасочени необходимите допълнителни ресурси в случай на появата на проблеми пред тяхната реализация или когато се появи заплаха за просрочване на изпълнението.

Въз основа на казаното по-горе, основните дейности, които ще изпълнява ръководството по управлението на проекта, ще се изразяват в следното:

- Разработване на планове за качествен контрол и списък с очакваните резултати
- Установяване и поддържане на редовна комуникация вътре в екипа и с Възложителя
- Осъществяване на срещи за обсъждане на хода на работата според изискванията на Възложителя и/или представяне на доклади и презентации за нейния напредък, включващи осъвременяване или преработване на времевия график, с цел идентифициране на ключовите въпроси, възникнали по време на изпълнението на проекта, които могат да се отразят върху определените времеви срокове.

- Оценка на постъпващата информация и консултации с Възложителя и екипа, реализиращ проекта, относно евентуалните промени в изискванията или в дефинирането на задачите, което се налага вследствие на тези промени.
- Анализ на промените и възлагане на задачи на екипа.
- Осигуряване и контрол на достъпа до информацията за проекта

Организационната диаграма, представена по-горе представя екипа за реализация на проекта. В допълнение към позициите описани по горе на директор на проекта, ръководител и неговите заместница, с цел управление на качеството предвиждаме следните ключови постове в състава на проектантския екип:

- **Ръководител по управление на качеството**

Ръководителят по управление на качеството е отговорен за всички негови аспекти в рамките на реализирания проект. Негова задача е да гарантира, че всички процедури и процеси такива, каквито те са описани в Плана за управление на качеството, биват последователно изпълнявани. Той носи отговорността и за изпълнението на плана за вътрешен одит и последяващите вътрешни одити и резултатите от тях /ако такива биват изисквани/.

- **Контрольор на проекта**

Контрольор на проекта /КП/ носи цялата отговорност за контрола върху аспектите в работата, като време, разходи, качество, информация, рискове и др. Той е отговорен пред главния проектант и е член на работната група по "Управление на рисковете". КП ще работи в тясна връзка с ръководителите на отделните звена и техните ключови експерти за да контролира напредването в работата по обекта.

- **Инженер-плановик**

Инженерът-плановик отговаря пред Надзорника на проекта. Той трябва да поддържа действащи, осъвременени планове за работа и нейното изпълнение съобразно раздела "Обхват на работите и План за управление на качеството". Както и Надзорника, инженерът-плановикът ще работи в тясна връзка с ръководителите на отделните работни групи по реализираните задачи така, че да има обективен поглед върху хода на изпълнението на целия проект.

- **Финансов контрольор**

Този служител ще носи отговорността за стриктния контрол върху изразходването на бюджетните средства. На всеки етап на проекта, той ще бъде задължен да направи точно предвиждане за стойността на предстоящите работи

по следващите етапи, въз основа на съдържанието и характера на завършените дейности и на предстоящите.

4.2 Комуникация

Информацията за пътищата за комуникация с представителите на екипа на консорциума и Възложителя ще бъде определена по време на началната фаза на реализиране на проекта.

- **Срещи и Съвещания**

По принцип, срещите и съвещанията ще се състоят в офиса на нашия консорциум във Бургас или в този на клиента. Дневният ред ще бъде определен от консултанта предварително с одобрението на участващите страни, а протоколът ще се води непрекъснато и ще бъде подписван от участващите страни веднага след края на съвещанието. Консултантът ще предостави копия от него на участниците до 4 дни след провеждането му.

По време на работата е предвидено да се проведат следните съвещания:

- Събрание в началото на работите по договора: до 3 седмици след подписване на договора.
- Седмично събрания: темата ще обхваща техническото съответствие на работите с разработения проект.
- Месечни събрания: фокусирани са върху хода на работите, договорните и финансови въпроси. Консултантът ще изготви отчет за хода на работите до 4 дни преди началото на съвещанието.
- Други с събрания и срещи, при необходимост в хода на работата.

- **Отчетност**

Разработена е матрица на отчет за хода на реализираните проектантски и други работи. Осъвременената версия на тази матрица ще бъде приготвена в началото на работата по договора. Тя ще бъде ползвана за отразяване на всички ключови резултати от реализираните дейности, а самите отчети ще бъдат изготвяни на български и английски език.

- **Кореспонденция**

Кореспонденцията включва всички писма, факсимилета, съобщения, протоколи от срещи и т.н. Номерирането на всяко съобщение/писмо и т.н., ще следва нормално приетите процедури.

По принцип, обменяната кореспонденция между Възложителя и консорциума ще се осъществява между ръководителя на проекта / или представляващия го и представителите на Възложителя. По време на проектирането ще се поддържа и пряка връзка между проектантската група на Възложителя и ръководителите на екипи, ключовите експерти на дружеството и други служители. Това ще се прави с цел да се гарантира една бърза и ефективна комуникационна връзка.

Договорните дискусии и преговори се направляват и осъществят от ръководителя на проекта или директора.

- **Удовлетворяване на изискванията на Възложителя**

На редовни интервали по време на изпълнението на задачите по реализирането на проекта, консорциума „МУГАПО – Роял ХасконингДХВ" ще провежда лични срещи с Възложителя и ще води за разговори касаещи неговото мнение за хода на работите и тяхното съответствие с неговите желания, очаквания и изисквания.

4.3 Материали, офиси / оборудване и инфраструктура

Повечето от описаните работи ще бъдат изпълнени в офисите на нашия консорциум в България. Значителна част от проектантската работа ще бъде извършена и в офисите в Холандия.

По време на реализирането на проекта, всички членове на работни групи ще бъдат на едно и също място с цел оптимизиране на комуникацията и интерфейсното управление. В офиса на проекта ще бъде разположено видео и конеферентно оборудване.

Мястото, определено за реализиране на проекта, разполага с всичко необходимо за работата: бюра, високоскоростен интернет, телефони с международен достъп, принтери и плотери, офис консумативи и столова. Сградата ще се охранява съобразно изискванията за сигурност и достъп.

- **Командировки**

Royal HaskoningDHV използва Международен SOS /ISOS/ за предоставяне на помощ при всякакви ситуации, в които ще има нужда от информация /или помощ/ в план на безопасността, медицинското обслужване, природни бедствия, терористични атаки, нападения и др., в която и да било страна по света. В допълнение, ISOS провежда анализ на рисковете и безопасността в съответните страни.

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

Системата за управление, приета в Royal HaskoningDHV, ще бъде използвана и стриктно спазвана по време на реализирането и на този проект от консорциума.

4.4 Мониторинг и Контрол

Организирането на проекта е резултат от вътрешен процес на разпределение на капацитетните ни възможности. В консорциума „МУГАПО – Роял ХасконингДХВ" работят около 7 000 души, от които 500 се занимават с мореплаване и водни пътища. Образователната степен на повечето от тях е бакалавърска или магистърска; всичките са преминали курсове за обучение и добре познават системата за управление на качеството, приета в дружеството. Процесът се изразява в правилния подбор на хората, който ще свършат дадената, конкретна работа, а самият избор се прави въз основа на техните автобиографии и натрупан опит. Служители с ключово значение за дружеството се избират от неговата управа по сектори.

В подбрания работен състав няма да бъдат правени никакви промени, освен след провеждането на специални разговори и с одобрението на Клиента. При нужда от извършването на промени методът за избор на новите служители ще остане същият, като описания по-горе.

Има случаи /например заболяване или други обстоятелства отразяващи се на развитието на проекта/, когато е необходимо спешно попълване на щата. Ние сме в състояние да направим бърза справка с базата данни за нашите служители за да подберем точния човек за точното място. В консорциума разполагаме с много експерти, владеещи нужните – за този проект – познания и умения.

В началото на проекта ще бъде подготвен Журнал за проектните рискове. Този журнал ще бъде поддържан и разпращан от Ръководителя на проекта през равни интервали от време. Ще бъдат включени и мерките за контрол на рисковете с тяхното периодично осъвременяване.

Ръководителят на проекта ще бъде информиран навреме за ключовите рискове или появили се възможности по време на реализирането на проекта. Той ще ги обсъди и, при нужда, ще ги включи в Журнала. След това, Ръководителят на проекта и Надзорника /контрольора по изпълнението/ ще обсъждат и осъвременяват журнала ежемесечно. Двамата служители ще обсъждат и рисковете и новите възможности пред ръководителите на работни групи преди всяко месечно осъвременяване на данните.

Royal HaskoningDHV експлоатира система за одитиране на управлението /вътрешно и външно/. Вътрешните одити се провеждат от експерт-одитори съобразно приложимите процедури, приети в дружеството.

Изисквания към провежданите одити:

Нашата работа ще бъде одитирана въз основа на изискванията на стандартите ISO 9001/14001 и сертифицираната система за управление OHSAS 18001. Следните процедури, приети в системата за управление, ще подлежат на одитиране:

Вътрешните одити на Системата за управление на качеството ще бъдат извършвани от одитор на Royal HaskoningDHV, обучен и квалифициран от DNV QA.

План за провеждането на одитите

За провеждане на одитите по време на изпълнението на проекта ще бъде разработен отделен план-график. Ще бъде провеждат вътрешен одит на всеки три месеца. Планирането и насочеността на одитите ще бъдат базирани на проведен рисков анализ на проекта. По тази причина, одитите ще бъдат провеждани по време на ключови моменти в реализирането на проекта. Те ще бъдат насочени към дейностите и процесите, който са стартирани, но се намират в своята начална фаза и все още подлежат на относително лесни и бързи корекции.

Ръководителят на проекта ще носи отговорността за планирането и провеждането на одитите. Вътрешният одитор ще представя своите отчети, които ще бъдат въвеждани в базата данни за проекта. Ръководителят ще носи и отговорността за евентуалните последващи, корективни действия и за оценяването на резултатите от тях.

Копия от резултатите от проведените вътрешни одити ще бъдат своевременно предоставени на клиента.

4.5 Критерии за качество и оценката на Възложителя (клиента)

1. Приложими справочни кодове и /клиентски/ стандарти

Всички части от проекта ще бъдат проверени и сравнени за тяхната съвместимост с българските и признатите международни стандарти, а работата в тази област ще бъде постоянна и последователна през цялото време на изпълнение на проекта. Като цяло, приложимите стандарти ще бъдат Българските и Еврокодове и други, отнасящи се към проекта международни стандарти.

2. Критерии за качество и оценката на Възложителя

Преди тяхното приложение в практиката, всички проектни решения ще бъдат прегледани и оценени от отговорните служители за тяхната пълнота, адекватност и точност. При нужда от обратна връзка с клиента и обсъждане на неговите оценки, това ще бъде осъществено по пътя на официална кореспонденция.

3. Резултати от работата по управление на качеството

Всички продукти и услуги, предлагани от консорциума „МУГАПО – Роял ХасконингДХВ", отговарят на най-високите международни стандарти. Що се касае до качеството, здравеопазването, безопасността и околната среда, Royal HaskoningDHV възприе и прилага световно-признатите стандарти ISO 9001/14001 и QHSAS 18001. Системата за управление на Royal HaskoningDHV описва основните ни вътрешни бизнес процеси с един систематичен подход, целящ непрекъснатото подобрение в работата. За да можем да обслужваме нашите клиенти по най-добрият възможен начин, ние разглеждаме казаното по-горе като наша основна цел. Именно поради тази причина, нашите управленски процедури имплицитно описват превантивните, корективни и възстановителни мерки, както и начините, по които планираме, въвеждаме и оценяваме /измерваме/ резултатите от тези действия. Royal HaskoningDHV се стреми да работи съобразно с най-добрите световни стандарти, а постоянната ни насоченост към изискванията на клиентите гарантира непрекъснатото подобряване на работните ни методи.

Целта на „МУГАПО – Роял ХасконингДХВ" е да предостави на нашия Възложител висококачествен проект, който:

- Отговаря на всички приложими законови изисквания, разпоредби, технически и други стандарти и норми.
- Отговаря на всички стандарти за проектирането, безопасността, охраната на труда и опазването на околната среда.
- Отговаря напълно на зададените спецификации.

4. Проверки

Преди да бъде предоставен на клиента, всеки резултат от работата по проекта ще бъде проверен от съответния експерт в работната група, освен неговия автор. Забележките и мненията ще бъдат записани и съхранени.

Преди предаването им на клиента, споменатите, по-горе, резултати ще бъдат проверени от колега, който ще ползва метода на изчисление,

интерпретиране на резултатите и дефиниране на заключенията и препоръките. Ще бъдат извършвани прегледи с цел верифицирането и валидирането на проекта в отделните, специфични моменти на проектирането. Тези прегледи ще се провеждат за да се гарантира, че дейностите по проекта, резултатите и предоставянето им на клиента отговаря на зададените договорни задължения. Заключенията от тези прегледи ще бъдат съответно документирани. Прегледът, извършен от ръководството и неговото одобрение, ще бъде специално заведен в отделен документ.

5. Контрол на Проектната документацията

„МУГАПО – Роял ХасконингДХВ" ще ползва специфична система за контрол на генерираната документация. Ръководителят на контрола върху изпълнението на проекта ще носи отговорността за поддържането на Регистър на документите и неговото осъвременяване. Системата включва всички предоставени резултати от изпълнението на проекта и неговото развитие във времето.

5 План за управление на качеството на проекта

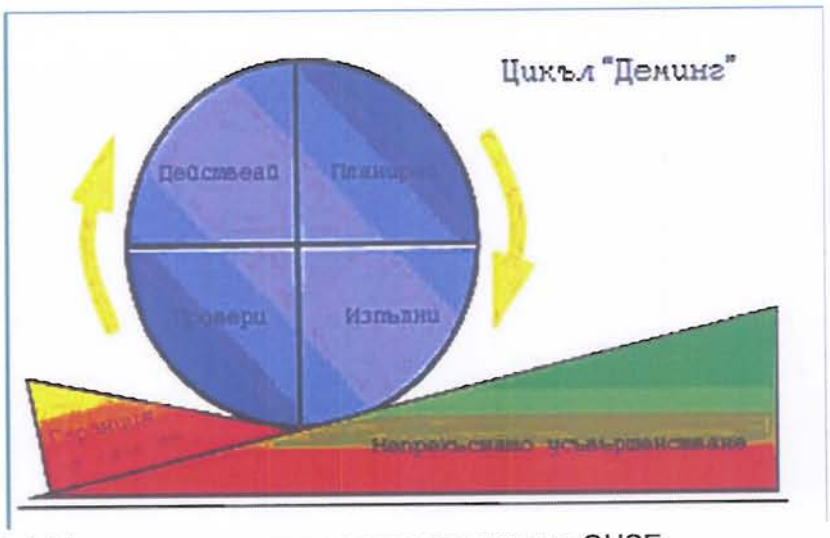
- **Система за управление на качеството**

Royal HaskoningDHV поддържа най-високите стандарти в сферата на управление на качеството, охраната на труда и безопасността, както и в опазването на околната среда във всички сфери на своята стопанска дейност. Въз основа на тази стопанска политика, дружеството разработи и въведе Система за управление на QHSE /Качество, Здравеопазване, Безопасност и Екология, Англ./, за което получи сертификат по ISO 9001, OHSAS 18001 и ISO 14001 стандарта за Великобритания и Холандия.

Причините, поради които въведохме системата за управление QHSE, са:

- Да помогнем в удовлетворяването на изискванията на клиентите и от там да гарантираме по-нататъшното развитие на бизнеса;
- Да гарантираме пълното съответствие /законово/ с правилата и разпоредбите /например законодателството в сферата на здравеопазването, безопасността и екологията, кодекса за проектирането и др.;
- Да ограничим всички възможни рискове до приемливите им и управляеми нива /например, рискове за здравето на персонала, неговата безопасност както и други, екологични, договорни и финансови рискове, цената на допуснатите грешки и др.;
- Да намалим неефективната работа /например преработки, да не "изобретяваме колелото отново" и др.;
- Да помогнем в поддържането на последователност в качеството на готовата продукция;
- Да спомогнем за запазването и трансфера на познания и умения, които не попадат в компетентността на наетия персонал;
- Да осигурим непрекъснатото подобряване на нашите продукти и услуги и работните процеси, стоящи в тяхната основа.
- Крайната, всеобхватна цел на интегрираната система е нашите доставки да бъдат "точни, както първия, така и всеки следващ път". Даваме си сметка за значението на тази цел, както в план на навременните доставки и съобразно финансовите и бюджетни възможности, а също така и по отношение на нематериалните аспекти - като репутацията и мнението на обществеността. Вярваме, при реализирането на проекти в зададените, кратки срокове, подходът и възможността да си "точен от първия път" е от решаващо значение.

- Процесът на непрекъснато подобряване на работата е вграден в системата за управление на QHSE и затова често я наричат "Деминг цикъл", т.е., поредица от действия "Планирай → Направи → Провери → Действай", които съответстват на показаните, по-долу, стандарти.



Фигура 5-1: Пример за системата за управление на QHSE

- **Политика и процедури**

Royal HaskoningDHV възприе и въведе системата за управление на качеството ISO 9001. По този начин дружеството гарантира, че подходът към реализирането на всеки един проект е последователен и творчески целенасочен. Тук са включени процедури от следния тип:

1) Управление на проектните реализации и контрол
2) Управление на документацията
3) Назначаване и подбор
4) Вътрешно одитиране
5) Подобрение на системите за контролна качеството

В допълнение, отделът по морско и речно проектиране разработи специфични насоки в сферата на QHSE за по-нататъшни, характерни, за дадения проект, процедури. Примерите включват:

1) Контрол на промените
2) Чертежи в CAD
3) Преглед на поръчителите
4) Управление на данните

- **Одит на системата за управление на качеството**

Royal HaskoningDHV следва изпълнението на последователна програма на вътрешни и външни одити на своите системи за управление.

Например, през 2012 година, само във Великобритания, извършихме 83 одита. В тях се включват EMS и H&S за нашите обекти и 50 одита на проекти за бизнес линиите цялата страна.

Цифровите отчети на Вътрешните ни одити се въвеждат в база данни, чрез която могат да бъдат извършвани справки чрез нашия вътрешен интранет.

Бизнес линията Мореплаване & Водни пътища поддържа база данни съдържаща уроците научени от проектите реализирани в миналото. Те са достъпни за целия личен състав чрез интернет страницата на дружеството и са в помощ на нашите стремежи към непрекъснато усъвършенстване.

- **Управление на H&S (охрана на труда и безопасност)**

Ефективният контрол и управление на здравословните трудови условия и безопасността са задължителен елемент в работата на нашето дружество и имат решаващо значение за изграждането на нашата репутация. Тази система за управление адресира, най-вече, следните три рискови категории:

  - Рискове на работното място /в офиса/;
  - Рискове извън работното място /извън офиса/, и
  - Съветите, продуктите и услугите, които предлагаме на нашите клиенти. Най-често, това става чрез Оценката на проектните рискове /като имаме предвид изграждането, експлоатацията, поддръжката, модифицирането и – при нужда - евентуалното срутване на старите обекти/.

Royal HaskoningDHV гарантира, че цялата работа по реализирането на проекта е подчинена на процедурите, включени в Инструкцията за H&S. На всички редовно провеждани срещи, на които нашите работни групи подлагат на оценка извършената работа, ние винаги представяме преглед на проблемите свързани с охраната на труда и безопасността, както и с евентуалните бъдещи проблеми, които ще ни се наложи да решаваме.

В допълнение провеждаме и специални, целеви прегледи на отделни, индивидуални проекти /например на етап 20% и 80% процента от реализацията им/, за да сме сигурни, че сме обърнали достатъчно внимание на проблема с вързан с охраната на труда и безопасността в работата.

Обучението на персонала в план на H&S включва модули в режим онлайн, обучение за идентифициране и оценка на проблемите и допълнително специализирано обучение. В допълнение, Royal HaskoningDHV разполага и с квалифициран съветник по тези въпроси, който е нает на трудов договор в нашето дружеството.

- **Управление на опазването на околната среда**

Royal HaskoningDHV разполага със разработена система за Управление на опазването на околната среда (EMS), която е разработена в съответствие със спецификата на нашата система за управление на качеството.

Базирана на нашата собствена база данни за екологичните аспекти в работата ни, EMS покрива дейностите и услугите на Royal HaskoningDHV целящи:

- Да идентифицират екологичните аспекти, които биха могли да имат сериозни последици и, които подлежат на контрола от страна на нашата работна група, или
- Идентифициране на възможните екологични инциденти и оценка на адекватността на съответните реакции;
- Оценка на екологичните аспекти на ежегодна основа за да сме сигурни, че отговаряме на официалните, държавни изисквания.

6 Времеви График за Изпълнение на Проекта

- **Времеви График - Етапи в реализирането на проекта**

Представената, по-долу, фигура показва обобщен план на петте отделни Етапа, през които ще премине изпълнението на работите проекта. Плануваме работата по целият проект на всички 5 етапа завършен за максимум **410 дни**. Ние сме убедени, че ще се справим със задачите, ползвайки паралелния подход в работата. Ще работим едновременно по отделните задачи на реализацията винаги, когато това е възможно, без да правим компромиси с качеството на постигнатите резултати.

Счита се, че разработването на добри концепциите за варианти на генерален план на пристанищните терминали е най-важно (критично) и е най-приоритетната задача за да може да се гарантира удовлетворяването на изискванията а Възложителя и всички заинтересовани страни. Поради тази причина ще насочим вниманието си в изпълнението на тази задача.

Вярваме също, че ще бъдем в състояние да спазим поставените срокове поради следните две, основни, причини:

- Както казахме по-горе, в нашия Консорциум разполагаме с достатъчно знания и предишен опит, който е сходен с настоящия проект
- В допълнение, бидейки участници в консорциум, ние имаме успешно завършени сходни проекти по следните пристанища в България: Интермодален Терминал Варна, Терминали Бургас Изток 2 и Запад, Пристанище Леспорт и от други пристанища по цял свят.

Прединвестиционното проучване по Етап 1 ще започнат веднага след подписване на договор. **Етап 1** ще продължат максимум **115 дни** и продължителността ще зависи от събирането и анализирането на необходимата предварителна информация.

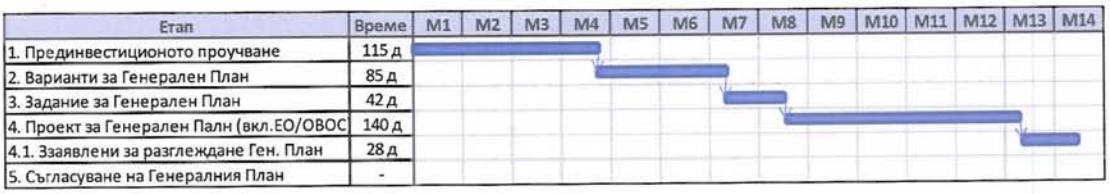
Разработването на концептуални варианти за Генерален План (Етап 2) ще започне след завършването на прединвестиционното проучване и одобрението му от Възложителя. Общата продължителност на работата по **Етап 2** на проекта ще е максимум **85 дни**.

След одобрението на Етап 2 от възложителя и избор на предпочитан вариант за генерален план ще пристъпим към **Етап 3**. Смятаме че заданието за проект а генерален план може да бъде сравнително бързо максимално за **42 дни**.

За изпълнение на **Етап 4** (Проект за Генерален План) предвиждаме максимално **140 дни**. Това време ще е необходимо за изготвяне на текстовите части по всички специалности както и за чертежите от графичната част.

За **Етап 5** (заявление за разглеждане на Проекта за генерален план) сме планували максимум **28 дни**.

Таблица 6-1: План Графика



Непосредствено след началото на проекта ние ще подготвим подробен план за работата по проектирането, в който ще опишем всички задачи и взаимозависимостите между тях. Ще поддържаме планирането през цялото време, докато работим по проекта, тъй като това е важен елемент в контрола върху извършваната работа. Задачите по контрола върху нашата работа по този проект ще бъдат подробно описани в раздела „План за управление на качеството".

В Приложение 1 по-долу представяме подробен времеви график за изпълнение на поръчката план и сроковете, в които ще изпълним отделните дейности по проекта. Планът е разделен по дейности в зависимост от етапите и частите на проекта. Предвижда се, ръководителят на екипа да бъде на разположение за контакти с Възложителя през цялото времетраене на проекта на място и/или чрез телефонна връзка за обсъждане на времевото изпълнение на задачите. Ръководителя на проекта ще бъде отговорен за осъвременяване на план-графика в зависимост от времето за изпълнението на задачите и съгласувателните процедури.

Таблица 6-2: Обобщен план-график по етапи:

Дейност	Срок
Етап 1	115 дни
Етап 2	85 дни
Етап 3	42 дни
Етап 4	140 дни
Етап 5	28 дни
Общ срок за изпълнение на проекта:	**410 дни**

7 Допълнителна информация

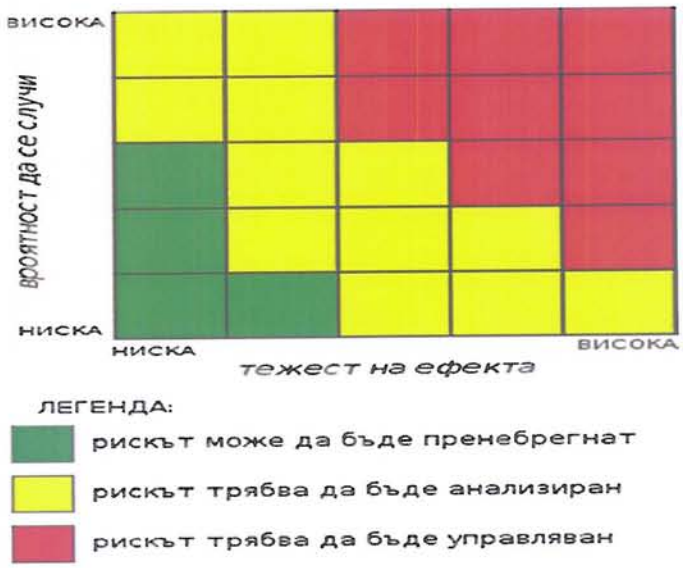
7.1 Предпоставки (Риск) които могат да окажат влияние върху изпълнението на поръчката;

Обяснение на потенциалните предпоставки (допускания) и рискове, които могат да възникнат и да окажат влияние върху изпълнението на договора

- **Управление на риска**
- **Общи положения**

За да има реално управление на риска, трябва потенциалните рискови ситуации да бъдат идентифицирани. Много полезен източник за разпознаване на възможни рискове са анализи на рисковете от предишни сходни проекти. Фирмите включени в нашия консорциум имат дългогодишен опит в изпълнение на различни по мащаб инвестиционни проекти за това при анализа на рисковете ние се базираме на него.

Относно рисковете тяхната оценка е по отношение на две взаимно свързани компоненти вероятност и тежест:



След определяне на нивата на вероятност и тежест, те се комбинират, за да се оцени самият риск. Естествено е ниска вероятност с ниска тежест да бъде оценена като нисък (малък) риск, а риск с висока вероятност и големи щети да се смята за голям. Другите комбинации и евентуалните междинни нива могат да бъдат оценени съответно според нуждите на анализа.

В настоящата оферта ние разглеждаме рисковете които сме идентифицирали като важни и които трябва да бъдат управлявани, това може да се направи по четири възможни начина:

- избягване - понякога е възможно организацията да бъде променена така, че рискът да бъде избегнат.
- трансфериране/споделяне - трансферирането е изнасяне на идентифицирания риск към външна организация. Типични примери за трансфериране са аутсорсинга или застраховане за случаи на финансови рискове.
- омекотяване/ограничаване - ако рискът не може да бъде избегнат, приемлива алтернатива е да бъде омекотен чрез стъпки, които ще сведат щетите в случай на реализация на риска до минимум – тези стъпки имат превантивен характер
- приемане - когато няма какво да се предприеме в отговор на риска, единствената възможност, която остава е той да бъде осъзнат и приет и предприети действия към последствията от риска.

Управление на рисковете:

В нашето техническо предложение ще се спрем на всеки от дефинираните рискове и ще направим подробен анализ.

РИСК 1 - Изменения и допълнения в нормативни актове на Република България, в резултат на собствена законодателна инициатива или при транспониране на регламенти и законодателни актове на Европейския съюз, които довеждат до възпрепятстване изпълнението на договора в срок:

- Проект на нов Закон за концесиите, със съответните изменения в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България;
- Промени в Закона за устройство на територията;
- Промени в Закона за устройство на черноморското крайбрежие;
- Промени в Наредба № 10.

Допускания:

Изготвили сме нашето предложение на база допускането, че по време на изпълнението на договора няма да настъпят промени в българското законодателство, които да дадат отражение на изпълнението и отчитането на договора, както и правилата за наблюдение и отчитане на дейностите.

От друга страна членовете на консорциума вече са били изпълнители на подобни проекти и сме наясно с правилата и изискванията и че такива промени не са често явление и се предшестват от предварително оповестяване, както и факта, че вече сключени договори обичайно се изпълняват при условията при които са сключени.

Предпоставки и фактори, които биха оказали влияние за настъпване на този риск:

Предпоставките за настъпване на гореспоменатия риск имат изцяло външен характер и при никакви действия на изпълнителя той не може да окаже въздействие за тяхното настъпване.

Аспекти на проявление и сфери на влияние:

Промени в законодателството на България могат да окажат влияние както по отношение на срока на изпълнение на договора, така и по отношение на прилаганите стандарти и технологии. Това ще доведе като цяло до големи промени в изпълнението на договора. Промени в изискванията на Възложителя не се очаква да окажат влияние върху наблюдението и отчитането по дейностите на договора, тъй като правилата на схемата по която ще се финансира проекта са определени, дори да настъпят промени те няма да окажат пряко влияние на работите по изпълнение на проекта.

Влиянието на дейност «проектиране» - забавяне на процесите на изпълнение с цел синхронизирането им и привеждане в съответствие с промените в законодателството включително необходимост от допълнителни средства за непредвидени, но законово изискани работи.

Оценка на риска

Вероятност за настъпване на риска	Степен на въздействие на риска	Стойност на риска
1	1	1

Забележка: Вероятността за настъпване на риска и степента на въздействие на риска се измерват по скала от 1 до 5, където 5 е най-висока стойност.

Мерки за недопускане/ предотвратяване на риска;

Факторите, които предизвикват настъпването на този риск са от външен характер, спрямо изпълнителя и той не може по никакъв начин и с никакви мерки да предотврати появата на този риск.

Мерки за преодоляване на последиците при настъпване на риска и въздействие върху изпълнението на договора при възникването на риска;

Конкретните мерки които ще предприемем при настъпване на този риск по основните дейности са:

При промяна в законодателството на България или Европейския съюз, което пряко повлиява изпълнението и отчитането на дейностите по договора, своевременно ще организираме среща с всички участници в инвестиционния процес за набелязване мерки с цел привеждане изпълнението на договора със законодателните изисквания.

Експерти на консорциума ще следят през цялото време на изпълнение на договор за инициираните промени в законодателството и при идентифициране на такава, които биха оказали влияние върху изпълнението му, ще уведомят ръководството на консорциума с цел организиране на среща с възложителя и останалите участници в проектирането и предприемане изпреварващи мерки.

РИСК 2 - Поява на лоши метеорологични условия

Допускания

Изготвили сме нашето предложение на база допускането, че изпълнението на договора ще попадне в благоприятни за проучвателни дейности и замервания метеорологични сезони. По отношение на текущото изпълнение сме направили следните допускания и работа без прекъсване за почивни дни, благоприятно, метеорологично време.

Предпоставки и фактори, които биха оказали влияние за настъпване на този риск.

Поява на неблагоприятна метеорологична обстановка /валежи или ниски температури/ , която продължава повече от 5 дни.

Аспекти на проявление и сфери на влияние

В зависимост от продължителността на периода, с лоша метеорологична обстановка може може да повлияе на крайния срок за изпълнение на договора, и да наложи предприемане на мерки като използване на допълнителни ресурси.

Оценка на риска

Вероятност за настъпване на риска	Степен на въздействие на риска	Стойност на риска
2	1	1

Забележка: Вероятността за настъпване на риска и степента на въздействие на риска се измерват по скала от 1 до 5, където 5 е най-висока стойност.

Мерки за недопускане/ предотвратяване на риска:

Факторите, които предизвикват настъпването на този риск са от външен характер, спрямо изпълнителя и той не може по никакъв начин и с никакви мерки да предотврати появата на този риск.

Мерки за преодоляване на последиците при настъпване на риска и въздействие върху изпълнението на договора при възникването на риска;

Конкретните мерки които ще предприемем при настъпване на този риск по основните дейности са:

След преминаване на неблагоприятно метеорологично време на обекта ще се включат за работа допълнителни работни ресурси.

При необходимост ще се премине на удължено работно време на работа

РИСК 3: Несъответствия в техническата, наличната, съществуваща и друга документация за обекта и реално съществуващите

Допускания

Изготвили сме нашето предложение на база допускането, че за обекта има частична налична документация.

Предпоставки и фактори, които биха оказали влияние за настъпване на този риск

Предпоставките за настъпването на този риск са най-вече по отношение на разминаване между изходните данни в документацията и теренните условия и съществуващи подобекти, както и липсата на архивна документация за някои видове проучвания.

Аспекти на проявление и сфери на влияние

Несъответствието между налична документация и реалните съществуващи подобекти или липсата на документация, могат да окажат влияние върху цялостното изпълнение на договора, което да постави в риск изпълнението на проекта като цяло.

Оценка на риска

Вероятност за настъпване на риска	Степен на въздействие на риска	Стойност на риска
2	2	2

Забележка: Вероятността за настъпване на риска и степента на въздействие на риска се измерват по скала от 1 до 5, където 5 е най-висока стойност.

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

Факторите, които предизвикват настъпването на този риск са с различен характер и за част от тях Изпълнителя може да предприеме мерки за недопускане, които се състоят в следното:

Веднага след сключване на договора експерти на консорциума включително юристи и технически лица ще направят проверка и съпоставка на наличната документация с реалните теренни условия и съществуващи обекти. При установяване на такива още при започване работа по договора ще бъдат проведени срещи с представители на възложителя за коригиране на не съответствията.

Мерки за преодоляване на последиците при настъпване на риска и въздействие върху изпълнението на договора при възникването на риска;

Конкретните мерки които ще предприемем при настъпване на този риск са :

Членовете на консорциума имат в състава си експерти и специалисти с богат опит по всички части на настоящия инвестиционен проект, които при необходимост ще изготвят протоколи за несъответствия, които да бъдат предложени на възложителя или съответна инстанция с предложения за решения.

Експертите на консорциума своевременно ще следят и изготвят необходимите протоколи.

РИСК 4 - Забавяне приемането на извършени работи от страна на Възложителя или съответната инстанция.

Допускания

Нашето техническо предложение сме изготвили на база допускането, че в процеса на изпълнение на проучвателните и проектните работи на обекта ще имаме пълно съдействие и ще получаваме цялата необходима информация от страна на останалите участници в инвестиционния процес. За целта предвиждаме още след сключване на договора да се проведе организационна среща с останалите участници в инвестиционния процес. На тази първа организационна среща ще се предложи програма за регулярни технически срещи оформени в протоколи, от които ще бъде видно състоянието на дейностите по проекта във всеки момент и ще се вписват конкретни срокове за изпълнение на конкретни спомагателни действия. Факт, който ни дава увереност, че вероятността този риск да се прояви във всичките му аспекти е твърде малък. Важно за нашия консорциум е това, че членовете на консорциума имат опит в изпълнение на подобни проекти.

Предпоставки и фактори, които биха оказали влияние за настъпване на този риск

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

Предпоставките за настъпване на гореспоменатия риск имат предимно външен характер (външен спрямо изпълнителя). Те зависят пряко от компетентността и отговорността на служителите на останалите участници в инвестиционния процес, вътрешната им организационна схема на работа, както и от наличната при тях информация.

Аспекти на проявление и сфери на влияние

Липсата на съдействие и/или информация от страна на другите участници в инвестиционния процес оказва пряко влияние върху всички основни дейности включени за изпълнение по настоящия договор. В зависимост от това, коя е страната участник в инвестиционния процес, от която не се получава необходимото съдействие, и/или информация са и аспектите на проявление, респективно сферата и степента на влияние и на коя от дейностите най-силно влияние.

Ако липсата или недостатъчното съдействие е от страна на Възложителя, то аспекта на проявление при настъпване на този риск пряко въздейства върху всички фази на изпълнение и всички дейности на договора.

Ако липсата или недостатъчно съдействие от страна на друга инстанция, то въздействието ще даде отражение върху срока на изпълнение на проектните работи и ще се трансформира като забавяне в общия срок на договора.

Оценка на риска

Вероятност за настъпване на риска	Степен на въздействие на риска	Стойност на риска
2	2	2

Забележка: Вероятността за настъпване на риска и степента на въздействие на риска се измерват по скала от 1 до 5, където 5 е най-висока стойност.

Мерки за недопускане/ предотвратяване на риска;

Факторите, които предизвикват настъпването на този риск са с различен характер и за част от тях Изпълнителя може да предприеме мерки за недопускане, които са:

Още след сключване на договора предвиждаме да се организира среща, на която да бъдат поканените представители на всички участници в инвестиционния процес. На тази среща ще се установяват каналите за комуникация, ще се идентифицира наличната и необходимата информация и техническа документация по отношение на обекта.

В процеса на изпълнение на договора предвиждаме да се организират ежемесечно подобни срещи, на които да се обсъждат всички текущи въпроси и проблеми.

Поддържане на постоянна комуникация на експертно ниво с останалите участници в инвестиционния процес, най вече с отговорните служители на Възложителя.

Ако бъде идентифицирана липса на необходима информация и съдействие при някои от участниците в инвестиционния процес ние ще окажем съдействие (включително експертна помощ за набавяне на необходимата информация).

Мерки за преодоляване на последиците при настъпване на риска и въздействие върху изпълнението на договора при възникването на риска;

Конкретните мерки които ще предприемем при настъпване на този риск по основните дейности са:

Основните и най-важни мерки за както за недопускането така и за минимализиране на риска са:

Изготвяне още при подписване на договора комуникационна стратегия с цел поддържане постоянни и/или периодични контакти с всички участници в инвестиционния процес включително и с отговорните институции и експлоатационните дружества. При тези контакти /срещи на различно ниво/ ще запознаваме съответните участници и отговорни институции с текущите проблеми и напредъка на изпълнение на договора с което изпреварващо ще получаваме техните становища и мнение по ключови въпроси на изпълнението.

Поетапно приемане на работата /след всеки завършен етап/ по този начин в хода на изпълнение ще се отстраняват евентуални забележки, които имат останалите участници в инвестиционния процес.

Наличие на резерв от експертен ресурс за бързи и своевременни действия при необходимост за оказване на съдействие на друга страна в инвестиционния процес с цел недопускане на забавяния в процесите на приемани и съгласуване на изпълнените етапи .

Промяна на линейния календарен план и организацията на изпълнение.

Мобилизиране на допълнителни трудови и технически ресурси с цел преодоляване на забавянето.

При необходимост преминаване на удължено работно време на работа.

РИСК 5 - Неплащане на изпълнените дейности на завършен етап в срока по договора

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

Допускания

Нашето техническо предложение е изготвено при допускане, че всички страни по договора стриктно ще изпълняват договорните си задължения. В това число и по отношение на плащанията.

Предпоставки и фактори, които биха оказали влияние за настъпване на този риск

Предпоставка за настъпване на този риск би могло да бъде липса на финансови средства от страна на възложителя за разплащане на сумите по междинните и по окончателното плащане.

Аспекти на проявление и сфери на влияние

Аспектите на проявление на този риск са най-вече по отношение на: оперативните средства за текущо разплащане с изпълнителите/експерти.

Оценка на риска

Вероятност за настъпване на риска	Степен на въздействие на риска	Стойност на риска
3	1	2

Забележка: Вероятността за настъпване на риска и степента на въздействие на риска се измерват по скала от 1 до 5, където 5 е най-висока стойност.

Мерки за недопускане/ предотвратяване на риска;

Факторите, които предизвикват настъпването на този риск са с различен характер и за част от тях Изпълнителя може да предприеме мерки за недопускане, които са осигуряване на наличен ликвиден капитал, достатъчен за текущо разплащане на труда на изпълнителите/експерти.

Мерки за преодоляване на последиците при настъпване на риска и въздействие върху изпълнението на договора при възникването на риска;

Конкретните мерки, които ще предприемем при настъпване на този риск са осигуряване на достатъчно финансови средства от членовете на консорциума, регулярно заплащане труда на участниците в проекта, включително осигуровките им до изчакване срока на забавяне на съответното плащане. Нашия консорциум е обединение на фирми, които имат опит в изпълнението на подобни проекти, финансирани със средства от държавния бюджет и сме наясно с условията и начина на разплащане. По тази причина сме взели предвид осигуряване на достатъчно оборотен капитал.

РИСК 6 - Забавяне на срока за изпълнение на обекта поради неявяване в определените срокове на представители на Възложителя или съответните инстанции за даване на информация или указания

Допускания

Изготвили сме нашето предложение на база допускането, че по време на изпълнението на договора няма да настъпят промени в българското законодателство, които да дадат отражение на изпълнението и отчитането на договора, както и правилата за наблюдение и отчитане на дейностите.

Предпоставки и фактори, които биха оказали влияние за настъпване на този риск

Нашето техническо предложение сме изготвили на база допускането, че в процеса на изпълнение на проучвателните и проектните работи на обекта ще имаме пълно съдействие и ще получаваме цялата необходима информация от страна на останалите участници в инвестиционния процес включително съответните инстанции. За целта предвиждаме още след сключване на договора да се проведе организационна среща с останалите участници в инвестиционния процес.

Аспекти на проявление и сфери на влияние

Аспектите на проявление на този риск са както по отношение на срока на изпълнение така и по отношение на точността на изпълнените проучвателни и проектни дейности.

Оценка на риска

Вероятност за настъпване на риска	Степен на въздействие на риска	Стойност на риска
2	2	2

Забележка: Вероятността за настъпване на риска и степента на въздействие на риска се измерват по скала от 1 до 5, където 5 е най-висока стойност.

Мерки за недопускане / предотвратяване на риска;

Факторите, които предизвикват настъпването на този риск са с различен характер и за част от тях Изпълнителя може да предприеме мерки за недопускане, които са:

Още след сключване на договора предвиждаме да се организира среща, на която да бъдат поканените представители на всички участници в инвестиционния процес. На тази среща ще се установяват каналите за комуникация, ще се

идентифицира наличната и необходимата информация и техническа документация по отношение на обекта.

В процеса на изпълнение на договора предвиждаме да се организират ежемесечно подобни срещи , на които да се обсъждат всички текущи въпроси и проблеми.

Поддържане на постоянна комуникация на експертно ниво с отговорните проектанти по частите на проекта

Мерки за преодоляване на последиците при настъпване на риска и въздействие върху изпълнението на договора при възникването на риска;

Конкретните мерки които ще предприемем при настъпване на този риск по основните дейности са:

Основните и най-важни мерки за както за недопускането така и за минимализиране на риска са:

Изготвяне още при подписване на договора комуникационна стратегия с цел поддържане постоянни и/или периодични контакти с всички участници в инвестиционния процес. При тези контакти /срещи на различно ниво/ ще запознаваме представители на Възложителя с текущите проблеми и напредъка на изпълнение на договора, с което изпреварващо ще получаваме техните становища и мнение по ключови въпроси на изпълнението.

Поетапно приемане на работата /след всеки завършен етап/ по този начин в хода на изпълнение ще се отстраняват евентуални забележки;

Наличие на резерв от експертен ресурс за бързи и своевременни действия при необходимост за оказване на съдействие с цел недопускане на забавяния в процесите на приемани и съгласуване на изпълнените проучвателни и проектни дейности.

Промяна на линейния календарен план и организацията на изпълнение.

Мобилизиране на допълнителни трудови и технически ресурси с цел преодоляване на забавянето.

При необходимост преминаване на удължено работно време на работа.

Осигуряване на транспортни средства за придвижване на съответния представител на Възложителя/институцията до обекта.

РИСК 7 - Забавяне на срока за изпълнение на проекта вследствие временно преустановяване на работа от контролни органи (от РИОСВ, ПАБ,

Електроразпределително дружество и др.) по причини независещи и извън действията на Изпълнителя

Допускания

Нашето техническо предложение сме изготвили на база допускането, че в през целия период на изпълнение ще спазваме стриктно всички законови и нормативни изисквания и няма да бъдат допуснати забележки и спирания от страна на държавните контролни органи.

Предпоставки и фактори, които биха оказали влияние за настъпване на този риск.

Предпоставките за настъпване на гореспоменатия риск имат предимно външен характер (външен спрямо изпълнителя). Те зависят пряко от наличната при тях информация.

Аспекти на проявление и сфери на влияние

Появата на този риск би довела както до забавяне на процеса на проектиране на обекта така и до промяна на определени количества и видове работи.

Оценка на риска

Вероятност за настъпване на риска	Степен на въздействие на риска	Стойност на риска
2	2	2

Забележка: Вероятността за настъпване на риска и степента на въздействие на риска се измерват по скала от 1 до 5, където 5 е най-висока стойност.

Мерки за недопускане/ предотвратяване на риска;

Факторите, които предизвикват настъпването на този риск са с различен характер и за част от тях Изпълнителя може да предприеме мерки за недопускане, които са:

Още след сключване на договора предвиждаме да се организира среща, на която да бъдат поканените представители на всички участници в инвестиционния процес. На тази среща ще се установяват каналите за комуникация, ще се идентифицира наличната и необходимата информация и техническа документация по отношение на обекта.

В процеса на изпълнение на договора предвиждаме да се организират ежемесечно подобни срещи , на които да се обсъждат всички текущи въпроси и проблеми.

Поддържане на постоянна комуникация на експертно ниво с останалите участници в инвестиционния процес, най вече с отговорните служители на Възложителя.

Мерки за преодоляване на последиците при настъпване на риска и въздействие върху изпълнението на договора при възникването на риска;

Конкретните мерки които ще предприемем при настъпване на този риск по основните дейности са:

Основните и най-важни мерки за както за недопускането така и за минимализиране на риска са:

Промяна на линейния календарен план и организацията на изпълнение.

Мобилизиране на допълнителни трудови и технически ресурси с цел преодоляване на забавянето.

При необходимост преминаване на удължено работно време на работа.

РИСК - 8 - Поява на непредвидени видове работи след всички видове предварителни проучвателни дейности

Допускания

Нашето техническо предложение е изготвено при допускане, че наличната документация е максимално точна и не се очакват големи несъответствия от всякакъв характер, между нея и съществуващото положение.

Предпоставки и фактори, които биха оказали влияние за настъпване на този риск:

Факторите, които биха довели до настъпване на този риск са: неточни данни в съществуващата документация спрямо съществуващото положение и възникване в процеса на проектиране на обстоятелства, които налагат промяна на определени количества и видове дейности.

Аспекти на проявление и сфери на влияние

Тъй като факторите, които могат да предизвикат проявата на този риск са от различно естество и характер,то и аспектите на проявление са различни. Малките несъответствия до 5% няма да окажат влияние върху изпълнението на договора, тъй като те са включените в стойността на договора. За по-големи

промени трябва да се търси одобрение от Възложителя и от нашата практика сме установили, че това отнема значително време.

Оценка на риска

Вероятност за настъпване на риска	Степен на въздействие на риска	Стойност на риска
2	2	2

Забележка: Вероятността за настъпване на риска и степента на въздействие на риска се измерват по скала от 1 до 5, където 5 е най-висока стойност

Мерки за недопускане/ предотвратяване на риска;

Факторите, които предизвикват настъпването на този риск са с различен характер и за част от тях Изпълнителя може да предприеме мерки за недопускане, които са

а) Веднага след сключване на договора експерти на консорциума включително юристи и технически лица ще направят анализ и съпоставка на наличната документация за обекта от всякакъв характер с реалното съществуващо положение. При установяване на такива съществени несъответствия още преди започване на проектните работи ще бъдат проведени срещи с представители на възложителя и съответните инстанции за изясняване и коригиране на несъответствията.

Мерки за преодоляване на последиците при настъпване на риска и въздействие върху изпълнението на договора при възникването на риска;

Конкретните мерки които ще предприемем при настъпване на този риск са:

а) Своевременно изпреварващо отчитане на появата на непредвидените количества и видове работа и ако те са над определен процент, внасяне документация при Възложителя за одобрение на промените.

Пренасочване на ресурсите в изпълнение на дейности за, които нямат проблеми и несъответствия.

РИСК 9 - Спирания на изпълнението поради неосигурен достъп до отделни части на обекта

Допускания

Нашето техническо предложение сме изготвили на база допускането, че в процеса на изпълнение на проектните и проучвателните работи на обекта, ще

имаме пълно съдействие и ще получаваме достъп до всички части на обекта за изпълнение на предвидената от нас организационна програма.

Предпоставки и фактори, които биха оказали влияние за настъпване на този риск

Предпоставките за настъпване на гореспоменатия риск имат предимно външен характер (външен спрямо изпълнителя). Те зависят пряко от външни фактори.

Аспекти на проявление и сфери на влияние

Основния аспект на проявление при настъпване на този риск е забавяне на срока за изпълнение на обекта.

Оценка на риска

Вероятност за настъпване на риска	Степен на въздействие на риска	Стойност на риска
2	2	2

Забележка: Вероятността за настъпване на риска и степента на въздействие на риска се измерват по скала от 1 до 5, където 5 е най-висока стойност.

Мерки за недопускане/ предотвратяване на риска;

Факторите, които предизвикват настъпването на този риск са с различен характер и за част от тях Изпълнителя може да предприеме мерки за недопускане, които са:

Още след сключване на договора предвиждаме да се организира среща, на която да бъдат поканените представители на всички участници в инвестиционния процес. На тази среща ще се установяват каналите за комуникация, ще се идентифицира наличната и необходимата информация и техническа документация по отношение на обекта както и сроковете и режима на достъп до всеки участък от обекта.

В процеса на изпълнение на договора предвиждаме да се организират ежемесечно подобни срещи , на които да се обсъждат всички текущи въпроси и проблеми.

Поддържане на постоянна комуникация на експертно ниво с останалите участници в строителния процес, най вече с отговорните служители на Възложителя.

Мерки за преодоляване на последиците при настъпване на риска и въздействие върху изпълнението на договора при възникването на риска;

Конкретните мерки които ще предприемем при настъпване на този риск по основните дейности са:

Основните и най-важни мерки за както за недопускането така и за минимализиране на риска са:

Своевременна промяна на работния участък.

Промяна на линейния календарен план и организацията на изпълнение.

Мобилизиране на допълнителни трудови и технически ресурси с цел преодоляване на забавянето.

При необходимост преминаване на удължено работно време на работа.

7.2 ИЗТОЧНИЦИ НА ДАННИ

ИЗТОЧНИЦИ НА ДАННИ - Налична информация – информация и данни, които са достъпни от публикувани източници. Източници на официални статистически данни; статистически годишници на Националния статистически институт.

Единната база от пристанищни статистически данни се изгражда и поддържа от Изпълнителна агенция "Морска администрация". Това става по реда на Наредба № 919 от 8.12.2000 г. за събиране на статистическа информация за дейността на пристанищните оператори и собствениците на пристанища и пристанищни съоръжения в Република България (издадена от министъра на транспорта и съобщенията и председателя на Националния статистически институт, обн., ДВ, бр. 106 от 22.12.2000 г., посл. изм. бр. 53 от 13.07.2012 г.). Съгласно чл. 4, ал. 2 от същата Изпълнителна агенция "Морска администрация" предоставя информацията по чл. 7, ал. 3 и 4 на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Основните статистически категории и номенклатури имат съдържание и структура съгласно приложение № 1, към чл. 7, ал. 2, а първичната статистическа информация се предоставя със съдържание, структура и периодичност съгласно приложение № 2 на същия член. Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да изисква и събира в оперативен порядък и друга непосочена в приложение № 2 информация, поискана от потребителите на статистическа информация. Пристанищните оператори на пристанища за обществен транспорт изготвят досие за всеки кораб, посетил пристанището. Документите, които се събират в досието, са изброени в приложение № 4 от Наредба № 919. Статистическите данни по приложение № 2

Royal HaskoningDHV

MUGAPO

към се изготвят от пристанищните оператори на пристанищата за обществен транспорт и от собствениците на пристанища по чл. 107 - 109 ЗМПВВППРБ или на пристанищни съоръжения и се предоставят на съответната регионална дирекция "Морска администрация" в електронен вид и на хартиен носител. По изключение данните за малките пристанища, в които не е въведена компютърна техника, могат да се предоставят само на хартиен носител. Хартиеният носител се подписва от лицето, което е изготвило статистическите данни, и от лицето, оправомощено да представлява пристанищния оператор, съответно собственика. Регионалните дирекции "Морска администрация" във Варна, Бургас, Русе и Лом обобщават събраната информация и поддържат архив на първичната статистическа информация, като едновременно с това изпращат в дирекция "Инспекционна дейност" на Изпълнителна агенция "Морска администрация" обобщената за прилежащия район информация, придружена със запис на първичната статистическа информация, на магнитен носител. Агенцията поддържа пълен архив на първичната информация и обобщава данните за всички пристанища в Република България, с изключение на военните. Изпълнителна агенция "Морска администрация" предава информацията по чл. 7, ал. 7 от Наредба № 919 на Националния статистически институт в срок до 3 месеца след края на съответния период на наблюдение. Националният статистически институт изпраща в ЕВРОСТАТ данните с тримесечна периодичност в срок до 5 месеца след края на периода на наблюдение, а данните с годишна периодичност - в срок до 8 месеца след края на периода на наблюдение. Предаването на данните в ЕВРОСТАТ се извършва в съответствие с изискванията на националното законодателство и Регламент (ЕО) № 223/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно европейската статистика и за отмяна на Регламент (ЕО, Евратом) № 1101/2008 за предоставянето на поверителна статистическа информация на Статистическата служба на Европейските общности, на Регламент (ЕО) № 322/97 на Съвета относно статистиката на Общността и на Решение 89/382/ЕИО, Евратом на Съвета за създаване на Статистически програмен комитет на Европейските общности (ОВ, L 087 от 31.03.2009 г.).

1. Налични транспортни проучвания и изследвания;
2. Генерални планове за развитие на пристанищата за обществен транспорт;
3. Протоколи, изследвания, инженерингови и други проекти, описващи състоянието на инфраструктурата и сградния фонд на пристанищата;
4. Инвестиционни и производствени програми на пристанищните оператори (концесионери, държавни пристанищни оператори и Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура");
5. Налични проучвания за подобряване на условията за корабоплаване;

6. Дискусии, консултации и анкети със заинтересовани страни;
7. Посещения на обектите, с цел анализ на проблемите, които следва да се преодолеят на базата на информация „от първа ръка"; използване на международния опит на консултанта, за да се определят вариантите, които не са споменати в публикуваните източници или идентифицирани при проведените анкети, дискусии и консултации.
8. Данни от корабособственици, корабопритежатели, агенти, товародатели.
9. Технически доклади и данни, предоставени от възложителя и заинтересованите страни и бенефициенти при директно запитване.

Където е възможно екипът ни ще се опита да потвърди самостоятелно логиката и точността на цитираните данни. Това не винаги ще бъде възможно и следва да се има предвид, че не може да се поеме пълна гаранция за точността на цялата информация.

НЕОБХОДИМИ ДАННИ	ИЗТОЧНИЦИ		
Данни за изработени, одобрени и изменени генерални планове на пристанища за обществен транспорт и представените в тях концепции за дългосрочно развитие на съответните пристанищни територии и акватории	ИАМА		
Данни за защитените в проектите на генерални планове на пристанищата за обществен транспорт концепции за дългосрочно развитие и взаимовръзката им със съответните концепции и схеми за пространствено развитие и устройствени планове от по-високо ниво	ИАМА		
Данни за извършени прединвестиционни проучвания, представени в процедираните генерални планове на пристанищата за обществен транспорт и определящи развитието на съществуващите и необходимостта от резервиране на нови територии, предназначени за извършване на пристанищни дейности и услуги	ИАМА ДППИ МТИТС МРРБ		
Данни за общата общата техническа инфраструктура на отделните пристанища и пристанищни терминали, комуникационно-транспортната мрежа (железопътни линии и пътища) и други мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура	ИАМА ДППИ НКЖИ		
Данни за характеристиките на пристанищните терминали и на зоните за извършване на дейности по чл. 116а от ЗМПВВППРБ	ИАМА ДППИ		
Данни за параметрите (граници и проектни дълбочини) и за навигационното осигуряване на пристанищната акватория и на всяка от зоните в нея	ИАМА ДППИ		

Данни за заявени инвестиционни инициативи за изграждане на нови или за разширение на съществуващи пристанища за обществен транспорт от ЗМПВВППРБ	ИАМА МТИТС		
Данни за действащи или в процес на одобряване планове за регулация и застрояване за пристанищната територия и парцеларни планове за пристанищната акватория	ИАМА МТИТС		
Данни за теренните, геоложките, хидроложките и климатичните условия, налични геодезически заснемания, проучвания и друга базова информация	ИАМА ДППИ		
Данни за извършвани маркетингови анализи	ИАМА МТИТС ДППИ		
Данни за извъшвани екологични анализи	ИАМА ДППИ МОСВ		
Данни за наличие на предходни устройствени проучвания и разработки	ИАМА Общини		
Данни относно съществуващите навигационни условия в пристанищната акватория	ИАМА		
Данни относно наличието на обекти на културно-историческото наследство в пристанищните райони	ИАМА		
Данни за налични топографски карти, кадастрални планове или карти, нивелационни планове, специализирани карти, регистри и специализирани информационни системи в цифров и графичен вид	ИАМА Агенция по кадастъра		
Данни за извършвани статистически прегледи относно структурата и динамиката на обработваните товари по типове и видове и по направления, както и на обслужваните пътници по направления	ИАМА ДППИ МТИТС		
Данни за правени прогнози за структурата и динамиката на отделните видове пристанищни дейности и услуги, за товарооборота (обемите товари за обработка по типове и видове) и/или пътникопотока, за вида и обхвата на съпътстващите дейности, както и за факторите, които ги обуславят	ИАМА ДППИ МТИТС		
Данни за съществуващи и/или предвиждани в генералните планове и отделните инвестиционни инициативи технологични звена и съоръжения	ИАМА		
Данни за наличието на опитна работна ръка и необходимостта от обучение и преквалификация	ИАМА Пристанищни оператори		

Данни за наличие на съществуващи разработки по опазване на околната среда	ИАМА МОСВ		
Данни за действащи планове за сигурност	ИАМА		
Данни за конструкциите на кейовите стени и другите стационарни хидротехнически пристанищни съоръжения за приставане на кораби; за плаващи хидротехнически пристанищни съоръжения за приставане на кораби, както и за подходните канали	ИАМА ДППИ		
Данни за капацитетните възможности на пристанищата и пристанищните терминали, производствено-технологичните връзки, комуникационно-транспортни връзки (вътрешна железопътна мрежа на пристанището, железопътните подходи и връзката им с републиканската железопътна инфраструктура, както и вътрешни автомобилни пътища на пристанището, пътните подходи и връзката им с републиканската пътна мрежа), мрежи и съоръжения на електроснабдяването, на водоснабдяването и канализацията; на топлоснабдяването, вентилацията и климатизацията; на газоснабдяването; на електронните съобщения и на съоръженията за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност и на остатъци от корабни товари	ИАМА ДППИ		
Данни за навигационното осигуряване на пристанищната акватория и на отделните зони в нея – плаващи и стационарни навигационни знаци и съоръжения – едно- или двупосочност на движението на корабите, обръщателни кръгове, вътрешни рейдове (съответно котвени стоянки) и т. н.; режими на ползване на зоната за маневриране и на зоната за подхождане и от кораби, посещаващи различни терминали на същото пристанище за обществен транспорт и/или други пристанища	ИАМА ДППИ		
Данни за разположението на съществуващите хидротехнически пристанищни съоръжения (стационарни и плаващи), включително съоръженията с брегоукрепителни, брегозащитни и геозащитни функции	ИАМА ДППИ		
Данни за получените разрешения за изработване на проекти на генерални планове от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и от министъра на регионалното развитие и благоустройството	ИАМА МТИТС		
Данни за влезли в сила становища или решения на компетентния орган по Закона за опазване на околната среда и Закона за биологичното разнообразие по повод разглеждани, приети, респ. одобрени генерални планове	ИАМА МТИТС МОСВ		
Данни за заявени инвестиционни инициативи за изграждане на ново или разширение на съществуващо пристанище за обществен транспорт с регионално значение	ДППИ ИАМА МТИТС		
Данни за собствениците и операторите на пристанищните	ИАМА		

терминали от пристанищата за обществен транспорт с национално и регионално значение, както и на собствениците на пристанища по чл. 107 – 109, респ. специализираните пристанищни обекти			
Данни за одобрените от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на регионалното развитие и благоустройството генерални планове на пристанища за обществен транспорт	ДВ		
Статистическа информация за дейността на пристанищните оператори и собствениците на пристанища или пристанищни съоръжения в Република България; база от статистически данни за товарите, пътниците и плавателните съдове от морския и речния транспорт. Пристанищните оператори, в т. ч. и концесионерите на терминали в пристанищата за обществен транспорт с национално значение и собствениците на речни или морски пристанища или пристанищни съоръжения предоставят статистически данни за: теглото, обема или бройните единици на обработените товари; броя обслужени пътници; обработените плавателни съдове; транспортните връзки за вътрешен и международен трафик и транзит; вида на товарите съгласно националната номенклатура на товарите в транспорта или начина на превоз съгласно приложение № 1 към чл. 12, ал. 1 от Наредба № 919; националността - място на регистрация на плавателните съдове; вида на плавателния съд; регионите за товарене и разтоварване - за вътрешния трафик; страните и пристанищата на натоварване и разтоварване - за международния трафик; произшествия по вътрешните водни пътища, регистрирани на територията или в акваторията на пристанището; клас на опасните товари съгласно Международния кодекс за превоз на опасни товари по море (IMDG Code) и Европейското споразумение за превоз на опасни товари по вътрешни водни пътища (ADN)	ИАМА НСИ		
Данни от Регистъра на пристанищата на Република България: пристанища/пристанищни терминали за обществен транспорт с национално значение, респ. кодове на пристанищата и терминалите; пристанища/пристанищни терминали за обществен транспорт с регионално значение;, респ. кодове на пристанищата и терминалите; рибарски пристанища по смисъла на чл. 107 ЗМПВВППРБ;	ИАМА		

яхтени пристанища по смисъла на чл. 108 ЗМПВВППРБ; пристанища със специално предназначение по смисъла на чл. 109 ЗМПВВППРБ; специализирани пристанищни обекти по смисъла на чл. 111а и 111б ЗМПВВППРБ; координати на пристанища/пристанищни терминали и зони в тях; собственикът на пристанището; идентификаторите на пристанищните имоти по кадастралната карта; координатите на граничните точки и площта на оперативната акватория, зоната за маневриране на корабите и зоната за подхождане; пристанищните дейности и услуги, предоставяни в пристанището, за извършването на които се изисква ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения; операторът или операторите, получили достъп до пазара на пристанищни дейности и услуги; номерът и датата на издаване на удостоверението за експлоатационна годност; основните параметри – обща дължина на кейовия фронт, в т.ч. на плаващите хидротехнически съоръжения, служещи за връзка между кораба и брега; проектни дълбочини в оперативната акватория; обща площ на откритите и на покритите складове и общ обем на складовете за течни товари; регистровият код, наименованието, предназначението, координатите на граничните точки и площта на територията, както и за всеки от терминалите на пристанището, в т.ч. за зоните в пристанище за обществен транспорт, които по своето предназначение отговарят на характеристиките на пристанищата по чл. 107 – 109 ЗМПВВППРБ; координатите на граничните точки и площта на територията на зоните за съхранение на товари, които не се намират непосредствено на брега; обща площ на откритите и на покритите складове и общ обем на складовете за течни и насипни товари в тях; трайно прикрепените към терена пристанищни приемни съоръжения; на основата на създадените към регистъра на пристанищата информационни бази данни на пристанищната инфраструктура – данни за заверени от пристанищния оператор схеми и основни характеристики на пристанищните инфраструктура и съоръжения, както и плаващите пристанищни съоръжения, служещи за връзка между кораба и брега, основната кейова и стационарна тилова механизация, броя и състава на мобилната механизация; данни за документите, удостоверяващи въвеждането на строежа			

(строежите) в експлоатация; данни за дължина на бреговата линия, общата дължина на кейовия фронт, дължина на кейовите съоръжения			
Данни за операторите в пристанищата за обществен транспорт с национално значение, които извършват пристанищни услуги по чл. 116, ал. 3, т. 2 от ЗМПВВППРБ, за извършването на които е необходимо ползване на пристанищна територия и/или на пристанищни съоръжения, получили достъп до пазара на пристанищни услуги след сключване на договор по § 74, ал. 3 ЗМПВВППРБ за извършване на пристанищни услуги или след предоставяне на концесия. Извършени вписвания и заличавания в Регистъра на пристанините оператори			
Данни за операторите в пристанищата за обществен транспорт с регионално значение - собственици на пристанището или лица, сключили договор за пристанищни услуги с тях. Извършени вписвания и заличавания в Регистъра на пристанищните оператори	ИАМА		
Данни за издадените удостоверения за експлоатационна годност на пристанищата за обществен транспорт, пристанищните терминали, пристанищата по чл. 107 – 109 от ЗМПВВППРБ и за специализираните пристанищни обекти по чл. 111а или 111б ЗМПВВППРБ	ИАМА		
Данни за постановени временни ограничавания на експлоатацията на пристанища на основание чл. 96, ал. 3, т. 1 или 5 ЗМПВВППРБ и за наложените ограничения	ИАМА		
Данни за извършени проверки от държавни или общински контролни, както и за установените при тези проверки несъответствия или нарушения, направените предписания и наложените ограничения или наказания на пристанищните собственици/оператори	ИАМА		
Данни за организацията на работа и използваното работно оборудване и технологии, в съответствие с изискванията за безопасно извършване на пристанищните дейности и услуги	ИАМА		
Данни за стационарните оградителни хидротехнически съоръжения (вълноломи, молове - деформации или повреди в конструкцията, създаващи опасност за корабоплаването или за съоръженията, които защитават от ветрово или вълново въздействие, както и данни за плаващите оградителни хидротехнически съоръжения	ИАМА ДППИ		
Данни за стационарните хидротехнически съоръжения за приставане, престой и обработка на кораби (кейови стени, пирсове, фериботни гнезда и др.)	ИАМА ДППИ		
Данни за плаващите хидротехнически съоръжения, които служат за връзка между кораба и брега	ИАМА ДППИ		
Данни за контролно-пропускателните режими – ограждане на територията и оборудване с технически средства за охрана и за конкретните изисквания относно реда и условията за постигане сигурността на морските пристанища и терминали, които попадат в	ИАМА ДППИ		

приложното поле на Регламент (ЕО) № 725/2004 г. на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения (ОВ, L 129 от 29.04.2004 г.), изменен с Решение 2009/83/ЕО на Комисията от 23 януари 2009 г. (ОВ, L 29 от 31.01.2009 г.) и с Регламент (ЕО) № 219/2009 г. на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. (ОВ, L 87 от 31.03.2009 г.), както и по отношение на речните пристанища и терминали			
Данни за определените пътни маршрути и организиране на вътрешнотерминалния транспорт, за автомобилните и железните пътища, точките на пресичането им с други линейни обекти на техническата (включително транспортната) инфраструктура и границите на работните зони. Данни за работните площадки, пристанищните индустриални железопътни клонове (вътрешните железопътни линии на пристанището или терминала), приети и прилагани вътрешни правила (инструкции), за безопасност	ИАМА ДППИ		
Данни за условията на труд, в това число и нивата на факторите на жизнената среда (води, предназначени за питейно-битови нужди, осветление, шум, вибрации, йонизиращи лъчения, електромагнитни полета, химични фактори, биологични агенти)	ИАМА ДППИ		
Данни за наличието на подходящи приемни съоръжения, които осигуряват приемането на отпадъците без необосновано забавяне на корабите и съответните планове за приемане и обработване на отпадъците – резултат от корабоплавателната дейност и остатъците от товари, произхождащи от корабите. Процедури за приемане, събиране, складиране, обработване и обезвреждане. Тарифи за размера на таксите за приемане и обработване на отпадъци	ИАМА ДППИ		
Данни за аварийни планове в съответствие със Закона за защита при бедствия	ИАМА		
Данни за технологични планове, със съответните работни схеми	ИАМА		
Данни за състоянието и носимоспособността на настилките на откритите и покритите складове	ИАМА		
Данни за съоръженията с повишена опасност, крановите пътища, покритите и откритите складове, основните технологични схеми на работа и използваното работно оборудване	ИАМА		

Екипът ни се ангажира да извърши прединвестиицонното проучване, да изработи концептуалните варианти за развитие, и заключителния доклад, да изготви заданието за проектиране и проекта на генерален план, както и да изпълни указаните от компетентните органи процедури по ЗООС и ЗБР (вкл. да изработи ЕО/ОВОС), качествено, професионално, с грижата на добрия търговец, в договорения срок, в съответствие с Техническата спецификация на Възложителя (Приложение № 1), при стриктното съблюдаване на действащите

нормативни изисквания и техническите правила и норми за възложените работи в Република България, както и:

1. да изготвя и да предава изработените от него доклади, проучвания, чертежи, проекти и други разработки (в т.ч. ЕО/ ОВОС) в обхват, със съдържание и оформени съгласно предвиденото в Техническата спецификация (Приложение № 1) и договора, като при предсрочно прекратяване на договора или след приключване на изпълнението ще предадем на Възложителя всички данни и цялата оригинална документация,;
2. да изготви заданието за проектиране на генералния план съобразно избраното от Възложителя най-ефективно и целесъобразно проектно решение;
3. в срок от 5 (пет) работни дни от подписването на договора да съобщи писмено на Възложителя имената на длъжностните лица от негова страна за контакт и съдействие при упражняването на контрола от страна на Възложителя;
4. да поддържа връзка с Възложителя в лицето на упълномощените от него представители и да изпълнява всички нареждания и заповеди по изпълнението на договора, дадени от лицата, които осъществяват контрол от името на Възложителя, като предоставя съответната информация и осигурява възможност за осъществяване на контрол и достъп до съответната документация на длъжностните лица, определени от Възложителя;
5. да уведомява своевременно Възложителя за възникването на пречки или проблеми, които могат да се отразят неблагоприятно на работата или да забавят завършването на работите в определения срок и за предприетите мерки за тяхното преодоляване;
6. да предвиди и осигури (наеме) всички други специалисти и експерти, които счита за необходими за качественото и навременно изпълнение на възложеното с договора работи, в това число подходящ помощен персонал, който да подпомага ключовите и другите експерти при изпълнението на поръчката, като изпълнява необходимите технически, административни и секретарски задължения, включително преводи на документация и по време на срещи, при необходимост;
7. да осигури участието на посочените в офертата експерти за целия срок на договора.;
8. да осигури поддържането на необходимата правоспособност на всички експерти, участващи в изпълнението на възложените работи до приключване изпълнението на договора;
9. да съхранява поверената му с оглед изпълнението на договора техническа документация;
10. да отстранява за своя сметка и в указан от Възложителя срок всички недостатъци, включително да отразява забележките и указанията на Възложителя за поправки в съответните разработки и проекти.

Приложение 13
образец

ДО
Г-Н АНГЕЛ ЗАБУРТОВ
ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР НА
ДП „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА"

ЦЕНОВО ПРЕДЛОЖЕНИЕ

за изпълнение на обществена поръчка по реда на чл. 14, ал. 1, т. 2 от ЗОП с предмет:

„Изработване и одобряване на генерален план на пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас, свързаните с него предварителни (прединвестиционни) проучвания за развитие и задание за проектиране в съответствие с Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата, съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт"

От Георги *Арнаудов, ЕГН *, притежаващ л. к. № *, *, в качеството си на Представляващ Консорциум „МУГАПО – Роял Хасконинг ДХВ", ЕИК/БУЛСТАТ -, със седалище и адрес на управление в гр. София, ул. „Любен Каравелов" № 84, тел./факс: *

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЗАБУРТОВ,

След запознаване с обявлението и документацията за участие в обществената поръчка с предмет: **„Изработване и одобряване на генерален план на пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас, свързаните с него предварителни (прединвестиционни) проучвания за развитие и задание за проектиране в съответствие с Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата, съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт"**

изготвихме и представяме на Вашето внимание нашето **Ценово предложение** за изпълнение на поръчката, както следва:

Предлагаме **обща крайна цена** за изпълнение на работите, предмет на настоящата поръчка:

935 000,00 (деветстотин тридесет и пет хиляди) лева, **без ДДС и**

1 122 000,00 (един милион сто двадесет и две хиляди) лева, **с ДДС,**

в която са включени, както следва:

1. цена за прединвестиционно проучване в размер на 327 250,00 (триста двадесет и седем хиляди двеста и петдесет) лв. без ДДС или 392 700,00 (триста деветдесет и две хиляди и седемстотин) лв. с ДДС

* Данните са заличени съгласно Закона за защита на личните данни!

2. цена за заданието за проектиране на генерален план в размер на 327 250,00 (триста двадесет и седем хиляди двеста и петдесет) лв. без ДДС или 392 700,00 (триста деветдесет и две хиляди и седемстотин) лв. с ДДС;

3. цена за проекта на генерален план в размер на 187 000,00 (сто осемдесет и седем хиляди) лв. без ДДС или 224 400,00 (двеста двадесет и четири хиляди и четиристотин) лв. с ДДС;

4. цена за приложимата процедура по ЗООС и ЗБР в размер на 93 500,00 (деветдесет и три хиляди и петстотин) лв. без ДДС или 112 200,00 (сто и дванадесет хиляди и двеста) лв. с ДДС.

При различие между сумите, посочени с цифри и с думи, за вярно се приема словесно изписаната сумата.

В предложената обща крайна цена са включени всички разходи, свързани с качественото изпълнение на договора, при условията, изискванията и обема съгласно настоящата документация за участие в процедурата и Техническото предложение на изпълнителя, включително такси, разходи за командировки, данъци, осигуровки, други разноски във връзка с провеждането на съответните съгласувателни и други административни процедури, както и печалбата на изпълнителя.

Всички цени и стойности в предложението ни са твърди, фиксирани за времето на изпълнение на договора и не подлежат на актуализация или промяна.

06/06/2016 г.

Георги Арнаудов
Представляващ Консорциум
„МУГАПО – Роял Хасконинг ДХВ"

гр./с./ София

.....

подпис на законния представител или на надлежно упълномощено лице, което подава офертата (и печат)