

ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВАТА ПРЕД ИНФРАСТРУКТУРНОТО И РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ НА ПРИСТАНИЩНИЯ СЕКТОР

доц. д-р Мария Нейкова, mneikova@bfu.bg
Нико Куков, niko.i.kukov@gmail.com
Бургаски свободен университет

ЗМПВВПРБ дефинира понятието пристанище като интегрално понятие, което включва акватория, територия и инфраструктура. Инфраструктурата от своя страна е комплекс от взаимосвързани системи, формиращи и/или осигуряващи основа за решаване на даден проблем или задача.

Пристанищата представляват важни критични инфраструктури в качеството си на ключови доставчици на услуги и стоки за цялата икономика. Градовете могат да се възползват от пристанищата чрез осигуряване заетост на населението, данъчни приходи и като цяло икономическо развитие, но огромна част от пристанищата също могат да имат и негативно влияние върху градовете като задръствания по пътищата, въздух, шум, както и проблеми, относими към сектора на сигурността.

Днес пристанищната политика е на кръстопът. Докато някои пристанища функционират добре, други страдат от структурни проблеми, свързани с недостатъчни транспортни връзки към брега, липса на прозрачност в използването на публични средства, остаряла инфраструктура, морално остарялото оборудване. Други предизвикателства са проблемите със сигурността, пречки за навлизане на пазара, недостатъчен капацитет за драгиране на пристанището за големи товарни кораби / VLCC и ULCC/, липса на техническа експертиза и липса на оборудване за обработка на големи обеми товари, остарели модели за управление и информационни системи. Пристанищата се нуждаят от нови съоръжения, нова складова база, нови пътнически терминали, нови оперативни процедури и добра последователна или успоредна координация на различните услуги, предоставяни от пристанищните оператори в рамките на пристанището и извън него.

Всички заложили и планирани дейности, относно модернизирани на пристанищната инфраструктура и прилежащите и съоръжения са изложени в Стратегията на „Оперативна програма транспорт и транспортна инфраструктура 2014-2020“ (ОПТТИ). Основните документи, свързани със стратегията са:

1. Стратегия „Европа 2020“ за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж обуславя целите и приоритетите на ОПТТИ да бъдат в съответствие с целите на ЕС за постигане на икономическо, социално и териториално сближаване. ОПТТИ има принос и към трите стълба на стратегията с акцент към устойчив растеж за насърчаване на по-екологична и по-конкурентоспособна икономика с по-ефективно използване на ресурсите, което съотнесено към транспортния сектор предполага модернизирани и изграждане на невъглероден транспортен сектор за постигане на повишена конкурентоспособност чрез комбинация от мерки като интелигентно управление на трафика чрез модерни навигационни и информационни системи за Черно море и река Дунав, подобрена логистика, стремеж към намаляване на емисиите на CO₂ за автомобили, за авиационния и морския сектор, определяне на общи стандарти и развитие на необходимата инфраструктура, както и за ускоряване на изпълнението на стратегически

проекти с висока добавена стойност за Европа, насочени към критически точки, в частност трансгранични отрязъци и интермодални възли.

2. „Национална програма за реформи“ – национален документ, който се актуализира ежегодно в изпълнение на Стратегия „Европа 2020“.

3. „Национална програма за развитие: България 2020“ (НПР БГ2020) е водещият стратегически и програмен документ, който конкретизира целите на политиките за развитие на страната до 2020г.

4. „Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“ включва мерки за осигуряване на растеж в транспорта и подпомагане на мобилността.

5. „Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа“ (Регламент (ЕС) № 1315/2013 имат за цел да допринесат за устойчива мобилност на хора и стоки и насърчаване развитието на вътрешния пазар и общата конкурентоспособност на Общността.

6. „Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013- 2025 г.“ – включва набор от приоритети, един от които има за цел да развие националната транспортна инфраструктура като част от Трансевропейската транспортна мрежа.

7. „Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.“ дефинира следните цели на националната транспортна политика:

- Постигане на икономическа ефективност
- Развитие на устойчив транспортен сектор
- Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност

С изпълнението на предвидените дейности ще се постигне:

- 1) Подобрена навигационно-пътева обстановка по р. Дунав;
- 2) Подобен достъп до българските пристанища от „основната“ и „разширената“ Транс-европейска транспортна мрежа;
- 3) Подобрено управление на околната среда в областта на водния транспорт;
- 4) Наличие на система за анализ и оценка на трафика по автомагистрала и I – ви клас пътища на територията на Република България, като част от TEN-T мрежите”.

Основните **предизвикателства**, пред които е изправен пристанищния сектор, са многобройни и разнородни по своята същност и се утежняват от факта, че секторът непрекъснато се развива. Предизвикателствата се отнасят до заплахите за ефективността на пристанищата и връзките с хинтерланда, необходимостта да се модернизира пристанищата, като същевременно се опазва околната среда, липсата на прозрачност в използването на публични средства, ограниченията за достъп до пазара, както и проблеми, свързани с организацията на труда в пристанищата.

Пристанищата в България все още не са поели изцяло ролята си на двигатели на растежа на икономиката и мултимодалността, въпреки, че през последната година над 60% от товарите в България са транспортирани по море. Структурни различия в ефективността на пристанищата. Пристанищата са главните портали към трансевропейската транспортна мрежа. ЕС се нуждае във всички морски региони от пристанища, които да са добре развити и ефективни по международните стандарти. Докато някои европейски пристанища са сред най-добре функциониращите в света, други пристанища непрекъснато изостават или са в състояние на структурен спад. Тези пристанища ограничават възможностите за икономиката както на обслужваните от тях региони, така и на Съюза като цяло. Тези структурни различия в ефективността

намаляват възможностите, с които разполагат европейските и международните оператори за морски транспорт и логистика. Понастоящем 20 % от стоките, пристигащи в Европа по море, преминават през само три пристанища. Високоэффективните пристанища не могат да развият оптимално своите морски връзки с други пристанища в ЕС, което повишава риска от претоварване в техния хинтерланд и особено от задръствания по пътищата в ущърб на гражданите, които живеят там. Структурните различия заплашват развитието на морските превози на къси разстояния като алтернатива на претоварените сухоземни пътища.

1. Предизвикателства, свързани с осигуряване на финансиране – финансирането може да се обезпечи чрез свързването на пристанищата към трансевропейската мрежа (TEN-T).

Съществува целево финансиране от ЕС. До скоро, поради отсъствието на приоритети и ясни критерии, липсваше насоченост във финансирането от ЕС на пристанищата и не се обръщаше достатъчно внимание на координацията с инфраструктурата за достъп до хинтерланда, но това вече се промени.

Новите насоки за TEN-T, „Механизъм за свързване на Европа“ и новият подход по отношение на структурните финансови инструменти позволяват до 2020 г. (първоначалният период на стратегията е 2014-2020) по-цялостно планиране на инфраструктурата, съвместими инвестиционни стратегии и ефикасно финансиране от ЕС.

Предложението за TEN-T включва 319 пристанища – 83 в основната мрежа и 236 в широкообхватната мрежа. Новите коридори на основната мрежа са инструментите, които ще спомогнат за развитието на основната мрежа до 2030 г., като те започват или завършват в основни пристанища. През България минават пет транспортни коридора. В страната има две големи морски и четири големи речни пристанища. Три от тях стъпват на централната, а останалите на разширената TEN-T мрежа. Морската транспортна инфраструктура трябва да отговаря на определени изисквания, и по-специално:

- 1) свързване на пристанищата от TEN-T с железопътни линии, пътища и по възможност с вътрешни водни пътища;
- 2) наличие поне на един терминал на пристанището, който да е отворен за всички оператори по недискриминационен начин, и прилагане на прозрачни такси; и
- 3) адекватност на морските канали, фарватерите и устията за свързване на съседни морета или за предоставяне на достъп от морето до морските пристанища.

Съгласно „Регламент за създаване на Механизъм за свързване на Европа“ (МСЕ) пристанищата трябва да спадат към основната мрежа или към морска магистрала за свързване към основната мрежа, за да имат право на финансиране през периода 2014-2020 година. В него се придава значение и на задълбочения анализ на разходите по проектите и ползите от тях. Накрая, с него се въвеждат нови финансови инструменти като инструменти за споделяне на риска и механизми за подобряване на качеството на облигациите за финансиране на проекти, които могат да представляват особен интерес за публично-частните партньорства в пристанищата. Комисията обмисля други елементи, които да служат за основа на нейното финансиране в пристанищния сектор. На първо място, тя ще предприеме действия по препоръките на Европейската сметна палата и ще провери дали съществуват или са планирани ефикасни връзки на

европейско, национално и регионално равнище. При разпределянето на финансовата подкрепа от ЕС, по-специално в рамките на МСЕ, ще се взема под внимание добавената стойност на съответния проект за постигането на целите на транспортната политика на ЕС, включително правилата относно доброто използване на оскъдните публични ресурси и зачитането на основните ценности на единния пазар.

Нужно е и да се обърне внимание и на две инициативи: „**e-maritime**“ за насърчване на използването на електронна информация с цел да се намали административната тежест и да се подпомогне извършването на стопанска дейност и инициативата „**e-Freight**“, която има за цел да улесни обмена на информация по линия на мултимодалните логистични вериги и която ще допринесе за повишаване на ефективността на пристанищата, тъй като пристанищата са важни мултимодални платформи.

1) Предизвикателства, свързани с технологичния напредък в сектора и последиците от него. С други думи казано главно се отнася за автоматизацията на товаро-разтоварните дейности; по-ефективното оборудване и автоматизация намаляват нуждите от човешка работна ръка при обработка на товари с до 75%. Социална проблематика възниква, понеже ще има съкращения на личен състав, но в същото време това ще доведе до пренасочване към вътрешни съоръжения. Съществуват т.н. проучвания за „ефекта на зреене“, т.е. по този начин пристанището може да създаде заетост във вътрешната среда /хинтерланда/, което е три до четири пъти повече от прякото пристанище. По-пълната автоматизация на услугите и най-вече при товаро-разтоварните дейности е неизбежен процес и нейното влияние постепенно ще се разраства.

Тенденциите в бързоразвиващия се сектор на круизните пътувания, в логистиката и разпределителните системи доведоха до повишена необходимост от услуги с добавена стойност в пристанищната зона. Значителното развитие има на търговията с енергия, характеризиращо се с преминаване от нефт и рафинирани нефтопродукти към газ; потребността от значителни съоръжения за газификация в пристанищата; потенциалните обеми за транспорт и съхранение на суха биомаса и CO₂. Тези промени оказват натиск върху инфраструктурата и инвестициите.

2. Предизвикателства, свързани със сигурността. Освен, че пристанищата представляват важни критични инфраструктури в качеството си на ключови доставчици на услуги за цялата икономика, те са едновременно с това и „вход“ за незаконна търговия с наркотици, акцизни стоки, културни ценности, тероризъм, миграция и други заплахи. Пристанищата трябва да инвестират постоянно, за да отговорят на всички тези предизвикателства от технологичен и промишлен характер, както по отношение на безопасността и сигурността, така и за опазването на околната среда.

От 2003 г. функционира VTMS система /Vessel Traffic Maritime Information System/ за хармонизирано информационно обслужване за морския транспорт, която води до по-високо ниво на морска безопасност в българските териториални води, до повишени възможности за своевременен отговор и противодействие в случай на замърсяване, създаване на инструмент за ефективно информационно обслужване и управление на трафика, подкрепа при операции по търсене и спасяване, цялостно улесняване на морския транспорт. За гарантиране приемственост и устойчивост на постигнатите резултати е необходимо да се осигури последващо развитие и надграждане на системите за управление на корабоплаването.

През последните години се изграждат модерни логистични, навигационни и информационни системи за Черно море и река Дунав, което допринася за подобря-

ване на условията за корабоплаване и намалява риска от инциденти и от горепочените заплахи, но това не е достатъчно. За да се противодейства на тези предизвикателства и заплахи е необходимо изграждане на интегрирано морско наблюдение, тясно сътрудничество между ДП“ПИ“, ИА“МА“, Гранична полиция, ВМС и ИАРА. Осъществяването на ИМН включва сложни, многосекторни и многобройни дейности, които често се припокриват. Именно затова е целесъобразно възможно най-скоро процесът по изграждането на такава система да започне. В момента съществуват няколко интегрирани системи за наблюдение на морските пространства в Република България, като институциите и организациите, които ги поддържат и обслужват са с препокрити отговорности и задачи. Нашата държава не разполага с финансова мощ, затова е целесъобразно да започне процес по реструктурирането им.

В момента съществуващи системи за наблюдение са: „Синя граница“ – Гранична полиция – Бургас, „Екран“ – ВМС, Интегрирана система за наблюдение – ДП „ПИ“, Център за наблюдение на риболовните кораби – ИАРА; VTE Explorer към Изпълнителна агенция „Морска администрация“.

Интегрираният модел на работа, включващ наблюдение на морските пространства, общи системи за обмен на данни, гъвкаво използване на ресурсите, ефективната комуникация на всяко едно ниво по хоризонталната и вертикалната плоскост, добрата координация, както и сътрудничеството, основано на взаимното доверие и споделяне, представлява широк, прагматичен, гъвкав и реалистичен подход за съвременен интегрирано наблюдение на морските пространства. Този подход по-лесно ще се приспособява към действителността при отчитане на различните рискове и заплахи в морската област. Интегрираният модел на работа спомага и за ефективното изпълнение на ангажиментите, свързани с участията в операции по търсене и спасяване, и борбата с замърсяването на морските пространства.

На вниманието трябва да стоят и **предизвикателствата**, свързани с **информационна сигурност** – за пристанища и терминали, нарастващата зависимост от технологиите и автоматизацията води до значителни икономически ползи. Тази зависимост обаче също така въвежда уязвимост. Всяка загуба на наличност, целостта или поверителността, свързани с критични системи или данни, има потенциал да предизвика значително бизнес въздействие, което води до финансови загуби. Тъй като сложността на целевите хакерски атаки се увеличава, трябва да се положат и усилия за ограничаване и реагиране на заплахата.

3. Предизвикателства, свързани с разширяване на пристанищата и строителни дейности в/покрай пристанищната акватория. При морската търговия търсенето превъзхожда съществуващите съоръжения и съществува необходимост от разширяване на съседните зелени площи с цел разрастване на пристанището, което може да породри отрицателна реакция от местните жители и лобистите в областта на околната среда. Решенията за нови и за разширяването на вече съществуващи пристанища зависят от технико-икономическите условия в страната, очаквания в близка и далечна перспектива, годишен товарооборот и от природните условия на даденото място. Проектно решение, прието след експертна оценка на няколко варианта се представя в т.нар. генерален план, най-често в мащаб 1:20 000. Разположението на отделните пристанищни елементи се дава в мащаб 1:5000. Пристанищния план съдържа две части – **хидротехническа**, включваща пирсове, кейови стени, вълноломи, защитавачи водната площ в която корабите се насочват към бреговете

съоръжения или временно застават на котва и от **сухоземна част**, от която се извършват товаро-разтоварните дейности, съхраняването на товарите и други дейности на брега. При изграждането трябва да се следи за

- Безопасно влизане и излизане на корабите от пристанището;
- Райониране на пристанището при разновидни товаропотоци /въглища, дървен материал, насипни товари и др.;
- Съвързване на пристанищните пътища с железопътни гари и автомобилни пътища;
- Предвиждане на възможности за кораборемонтни и корабостроителни предприятия при доказана необходимост /стапели, хелинги, сухи и мокри докове и др.;

За пропускателна способност са от значение следните фактори:

- Подходящ за различните видове товар избор на брегова механизация за претоварване;
- Осигуряване непрекъснатост на товаропотоците;
- Решение за транспортната мрежа на пристанището и връзката с ЖП гари и пътища;
- Капацитетът на складовете, тяхната площ и възможност да разделяне на опасни/конвенционални товари;
- Брой корабни места на една самостоятелна кейова стена, съобразен с броя на оперативните коловози и маневрите за подаване и изтегляне на празни и натоварени вагони през денонощието.

Проектите за развитие на пристанищата обикновено включват смес от брегова инфраструктура, сгради, складове и други съоръжения, и морското строителство - пирсове, вълноломи, кейови стени и др., т.нар. „wet works“ или хидрографски съоръжения. Подробно познаване на геологията и почвените условия е от решаващо значение за адекватното проектиране и изграждане на хидрографската част от пристанището. В идеалния случай е нужно програмата за изследване на почвата ще бъде разработена от експерт, запознат с местните условия и морската среда. Специално внимание трябва да се обърне на хидрографските и хидродинамичните изследвания (например приливи, отливи и течения). Изчисленията по отношение на взаимодействието на вълните с новите структури ще се основават на предположението, че измерванията на нивото на водата и събирането на океанографски и инженерни данни са установени и надеждни. Бързото развитие на круизните пътувания през последните години налага разширяването на местата за котвена стоянка, кейовете и шлюзовете, увеличаването на дълбочината на басейните и каналите, както и преустройството, за да стане възможно маневрирането на по-големи кораби. Пристанищата се нуждаят от нови съоръжения.

4. Предизвикателства, свързани с пристанищните услуги – качество, съвременност. Пристанищните терминали са с различно предназначение. Възможно е да са за обработка на генерални, насипни или наливни товари, ро-ро товари и контейнери, снабдяване на кораби с вода и ел. хранване. Използват се и за швартоване, престояване и приставане на кораби, приемане и обработване на отпадъци, обслужване на пътници, домуване и приставане на яхти, плавателни съдове с цел туризъм и др. Има и специализирани пристанищни терминали, предназначени за обработка на товари /нефт, нефтопродукти и наливни опасни товари, предлагащи съще-

временно морско-технически услуги за извършването на които се изисква пристанищни съоръжения – швартоване, зареждане с вода, ток, корабно бункероване.

При извършването на пристанищните услуги в пристанището се обработва както кораба, така и сухопътните транспортни средства. Най-скъпото транспортно средство е кораба и целта е неговият престой в пристанището да бъде **минимален**. „Корабът печели, когато винтът се върти!“ За да се постигне това правило, технологията и организацията на работа в пристанището е насочена към минимизиране на престоя на кораба. При извършването на пристанищните услуги се установява тясна връзка и взаимно влияние между изискванията на товара (който се превозва), изискванията на кораба (който превозва товара) и възможностите на пристанището. Трите диалектически свързани елемента на този класически триъгълник взаимно си влияят. Най-активен елемент е товарът. Той влияе на специализацията на кораба и на пристанището. Корабът също влияе активно и изисква специализация от пристанището. Товарът и корабът взаимно налагат пристанището да се развива. Ако това не се случи, товарът и корабът търсят друго пристанище, в което да получат необходимите пристанищни услуги. Тази проста и непрекъснато повтаряща се философия е основна причина за специализацията и развитието на пристанищата по света.

Конкретният тип или вид товар изисква използването на конкретен специализиран кораб, а от своя страна товарът и корабът налагат съответни изисквания към пристанището и/или пристанищния терминал, който предоставя пристанищните услуги. Ако превозваният товар е насипен, той изисква специализиран кораб за насипни товари (бълкер). Насипният товар и конкретният кораб, които трябва да бъдат обработени в пристанището, се нуждаят от съответната пристанищна технология. Така пристанищната услуга „обработка на товар“ се конкретизира с технология, производителност, себестойност, цена на услугата... Ако превозваният товар е контейнер, корабът е контейнеровоз, технологията също получава своята конкретност с производителност, себестойност, цена на услугата и т.н. Добър пример илюстриращ горното е развитието на технологията за превоз и обработка на контейнери. За да бъде по-ефективен превозът на контейнери, е целесъобразно да се използват по-големи кораби контейнеровози, а те от своя страна изискват терминали с по-голямо газене, по-голяма дължина на кейовете, по-големи складови площи и кейови машини с възможност да обработят по-широки кораби контейнеровози.

Изискват се значителни инвестиции в морски съоръжения и структури, специализирано оборудване с висока стойност, складиране и логистика, за да се подобри цялостни процес по обработка на корабите и техните товари. В допълнение към това, потенциалът за завеждане на икове, независимо дали от корабособствениците, товарните интереси или други потребители на пристанището или терминала, се е увеличил значително, което се дължи в никаква степен на все по-спорния свят, където договорните задължения могат да наложат тежки задължения на пристанищния наемодател или оператора на терминала.

5. Предизвикателства, свързани със замърсяването. Екологичните рискове са присъщи на изграждането и експлоатацията на пристанища и терминали. Поради това къде се намират, трябва да се обърне специално внимание на потенциалната вреда, която може да бъде причинена от значително замърсяване на крайбрежните или естуарните околности в резултат на тяхното изграждане или експлоатация. Строгото екологично законодателство в много страни доведе до определени изисквания за операторите на пристанища и терминали за оценка на потенциала за въздей-

ствия върху околната среда и съответно за управление на техните бизнес дейности. Повишената информираност на обществото по въпросите на околната среда също доведе до увеличен потенциал за искове от трети страни за замърсяване и екологични щети.

В доста пристанища, намиращи се в европейските морски зони, товарите могат да включват вредни вещества, включително нефт, втечен газ, пестициди, промишлени химикали и торове, при които аварии могат да доведат до тяхното освобождаване, което може неблагоприятно да засегне морската среда. За целите на приложения II и III Конвенцията МАРПОЛ е класифицирала екологичния ефект на вредни вещества, превозвани по море в насипно състояние или в опаковки. Опасностите за околната среда от вредни вещества включват увреждане на живите ресурси (токсичност), биоаккумуляция, опасност за човешкото здраве (приемане през устата, вдишване и контакт с кожата) и намаляване на удобствата. Тежестта на замърсяването на морската среда, въздуха, почвата или подземните води ще зависи от естеството на веществото и от количеството и концентрацията, освободени в пристанищната среда.

Рискове за околната среда могат да възникнат на всички етапи от жизнения цикъл на пристанището и терминала:

1) Строителство или драгиране (удълбочаване), отстраняване и обезвреждане на замърсени материали, транспортиране и съхранение на значителни надземни товари. Обикновено проектите за пристанищно строителство налагат или разширяване на съществуващо съоръжение, или да бъдат част от една или повече фази на развитие и следователно често се осъществяват в непосредствена близост до оперативни канали за корабоплаване, като по този начин се представят допълнителни рискови фактори.

2) Товаро-разтоварни операции – Замърсяване и екологични щети, причинени от замърсители, изпуснати по време на обработката, движението и съхранението на продуктите и стоките и свързаните с тях рискове за здравето и безопасността. Нужен е мониторинг върху чистотата на въздуха и прашните емисии, отделяни при обработката на товари на различните технологични площадки.

На дневен ред стои и въпросът за пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари. Промените и допълненията на „Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването по море“ (MARPOL), поставят нови задължения на страните по конвенцията за осигуряване на адекватни приемни съоръжения в своите пристанища.

Съществува т.нар. „план за приемане и обработване на отпадъци“ – документ, съдържащ описание на съобразените с географското положение и големината на пристанищата, с броя и вида на корабите, които нормално го посещават, както и с типа и обема на отпадъците – резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъците от корабни товари, процедури за приемане, събиране и съхранение и предварително обработване на тези отпадъци без необосновано забавяне на кораба. Във връзка с въвеждането на съоръжения за приемане и третиране на отпадъци в българските пристанища с национално значение е нужно ново проучване за нуждите и капацитетите от пристанищните приемни съоръжения, актуализиране на данните за настоящите и очаквани видове и количества отпадъци. Нужно е изготвяне на предложение на варианти за модернизация или изграждане на нови пристанищни приемни съоръжения и такива за обработка на отпадъците в българските пристанища на р. Дунав и Черно море.

Относно въглеродния диоксид съществува решение, което е свързано с изграждане на тръбопроводи. Идеята е вече внедрена в Холандия в малки мащаби, но се разраства бързо. За целта трябва да се „улови“ CO₂ и да се транспортира до дадени оранжерии. В Холандия така е направено в района на Уесланд чрез тръбопроводи. По думите на холандски специалист крупните, едро пазарни градинари желаят този въглероден диоксид, тъй като помага на растенията им да растат по-бързо и следователно да си продават продукцията по-бързо. Този CO₂ се съхранява в биомаса. Процесът вече е започнал в малък мащаб, но има сериозни планове да се настрои в много по-голям мащаб. Нарича се „топлинен кръг“. В момента печалбите от подобно начинание в Холандия достигат около 6 милиарда евро годишно, а линията не е разработена докрай.

Нужни са по-строги изисквания по отношение на екологичните показатели и алтернативните горива (например използването на наземно електрозахранване (cold ironing) и втечен природен газ – ВПГ). Съгласно инициативата на Комисията „Чиста енергия за транспорта“ и предложението за Директива за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива всички морски пристанища от основната мрежа на TEN-T трябва да бъдат оборудвани до 2020 г. с пунктове за презареждане с ВПГ, отговарящи на общите технически стандарти;

б. **Предизвикателства, относими за река Дунав.** За река Дунав отговорност носи ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“ /ИАППД/. Основните рискове и предизвикателства за плаването по река Дунав са незадоволителните параметри на корабоплавателния път, лошите навигационни условия (мъгла, ниските водни нива и други препятствия), неспазване на ограниченията за корабоплаване, наложени поради ниски водни стоежи или други причини. Проблемите са свързани с ерозия на брегове и острови и оплитняване на определени участъци на реката, което води до намаляване на дълбочините.

Водата, така и дъното са замърсени с утайки и наслоявания на много места. В случаите на малки дълбочини на талвега, особено в периоди на ниски води, се създават условия, които могат да предизвикат засядане на кораби и инциденти. Това може да доведе до изпускане на отпадъчни води, (т.нар. „сиви води“) и води, замърсени с нефт и/или корабно гориво, което би причинило замърсяване на реката. Нужно е подобряване на дълбочината в критичните участъци, което ще намали вероятността за възникване на инциденти от подобен характер. При тези обстоятелства е необходимо предприемане на мерки за подобряване на параметрите на корабоплавателния път и съпътстващото за постигане на тази цел укрепване на брегове.

С последващото развитие на информационните системи за управление на трафика, на плавателните съдове ще се повиши сигурността и безопасността в корабоплаването. Предвижда се доставка на мултифункционални плавателни съдове, които ще позволяват набиране на информация за условията за корабоплаване по р. Дунав и ще предоставят на ИАППД необходимите данни за адекватна намеса в периоди на ниски води за обезпечаване на необходимите за корабоплаването дълбочини, както и за подобряване на навигационно-пътевата обстановка, респективно повишаване на безопасността в реката.

В заключение ще подчертая факта, че българските пристанища са построени в началото на миналия век, което влияе отрицателно върху тяхното техническо състояние. Основните проблеми за развитието на пристанищата са свързани с липсата на

достатъчно инвестиции за поддържане и развитие на пристанищната инфраструктура в предходните години, остарели основни механични съоръжения и съоръжения за трансбордиране, лошо състояние на кейовете и на пътната и железопътна мрежа с вътрешността. Тенденцията за развитие на обществените речни и морски пристанища от национално значение е свързана с тяхното концесиониране и либерализацията на пристанищните услуги при отчитане на нуждите за подобрене на техническите условия на пристанищните инфраструктури и акватории.

За успешното развитие на пристанищния сектор е нужно изграждане и/или доизграждане и реконструкция на железопътните и пътните връзки към морските и вътрешно-водните пристанища, интермодалните терминали и внедряване или доизграждане на системи за управление на трафика. Нужно е разработване и подобряване на екологосъобразни, включително с ниски емисии на шум, и нисковъглеродни транспортни системи, включително вътрешни водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки с цел насърчаване на устойчиво развита регионална и местна мобилност.