



МОРСКИ
ПРОСТРАНСТВЕН ПЛАН
НА РЕПУБЛИКА
БЪЛГАРИЯ
2021-2035

МОРСКИ ТРАНСПОРТ

к.д.п. Богдан БОГДАНОВ, инж. Светла ВАСИЛЕВА,
Свилен КРАЙЧЕВ

6

СЪДЪРЖАНИЕ

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ..... | ii |
| СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ | iii |
| СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА..... | iv |
| 1. Въведение | 1 |
| 2. Законодателна рамка | 3 |
| 3. Основни фактори, които оказват влияние върху развитието на морския транспорт..... | 5 |
| 4. Морски търговски дестинации. Типове кораби и количества товари. | 9 |
| 4.1. Морски търговски дестинации | 9 |
| 4.2. Пътническо плаване | 18 |
| 5. Характеристика на морските пристанища на Р. България..... | 24 |
| 5.1. Състояние на пристанищната инфраструктура. Тенденции. | 24 |
| 5.2. Крайбрежна транспортна инфраструктура | 26 |
| ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ | 33 |

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Фигура 1: Маршрути на кораби преминаващи транзит, влезли и излезли от пристанище Варна и Бургас за м. януари 2019 г. | 9 |
| Фигура 2: Общо контейнери внос/износ по региони (TEUs) | 11 |
| Фигура 3: Внос на контейнери (TEUs) по региони | 11 |
| Фигура 4: Износ на контейнери (TEUs) по региони..... | 12 |
| Фигура 5: Товарооборот на пристанищата Варна и Бургас..... | 15 |
| Фигура 6: Брой кораби по видове, посетили пристанище Варна за периода 2015-2019 г... 16 | |
| Фигура 7: Брой кораби по видове, посетили пристанище Бургас за периода 2015-2019 г. 17 | |
| Фигура 8: Брой посещения и пътници на Морска гара Варна за периода 2014 – 2019 г.,... 18 | |
| Фигура 9: Брой корабни посещения и брой пътници на Морска гара Бургас за периода 2014 – 2019 г..... | 19 |
| Фигура 10: Обобщена графика за Бургас и Варна..... | 20 |
| Фигура 11: Връзки на Пристанище Бургас със сухоземната транспортна система на Р. България..... | 27 |
| Фигура 12: Връзки на Пристанище Варна със сухоземната транспортна система на Р. България..... | 29 |

СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Таблица 1: Контейнери и насипни товари, преминали през пристанище Варна в периода 2014–2018 г. | 10 |
| Таблица 2: Количества товари преминали през Черноморските пристанища с оборот на товари над 100 000 тона | 12 |
| Таблица 3: Товарооборот по видове товари преминали през пристанища Варна и Бургас за периода 2014 г. - 2018 г. | 13 |
| Таблица 4: Тип кораби, посетили пристанище Варна и акватория за периода 2015-2019 г. | 16 |
| Таблица 5: Тип кораби посетили пристанище Бургас и акваторията за периода 2015 – 2019 г. | 17 |
| Таблица 6: Брой посещения и пътници на Морска гара Варна за периода 2014 – 2019 г. ... | 18 |
| Таблица 7: Брой корабни посещения и брой пътници на Морска гара Бургас за периода 2014 – 2019 г. | 19 |
| Таблица 8: Тип кораби и капацитет, обслужващи маршрута Несебър-Поморие-Созопол | 21 |
| Таблица 10: Тип кораби и капацитет, обслужващи маршрута Бургас – Остров „Св. Анастасия“ | 21 |
| Таблица 11: Брой кораби и капацитет, в пристанищата на Южното Черноморско крайбрежие | 22 |
| Таблица 12: Брой кораби и капацитет в пристанищата на Южното Черноморско крайбрежие | 22 |
| Таблица 13: Брой кораби и капацитет в пристанищата на Южното Черноморско крайбрежие | 22 |
| Таблица 14: Брой кораби и капацитет в пристанищата на Северното Черноморско крайбрежие | 22 |
| Таблица 15: Брой кораби и капацитет в пристанищата на Северното Черноморско крайбрежие | 23 |
| Таблица 16: Брой кораби и капацитет в пристанищата на Северното Черноморско крайбрежие | 24 |

СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

| | |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| БАКБА | Българската асоциация на корабните брокери и агенти |
| ДВ | Държавен вестник |
| ДПШ | Държавно предприятие Пристанищна инфраструктура |
| ЕС | Европейски съюз |
| ЗМПВВППРБ | Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България |
| ИАМА | Изпълнителна агенция „Морска администрация“ |
| ИАОС | Изпълнителна агенция по околна среда |
| ИКОМОС | Международен съвет за паметниците на културата и забележителните места |
| МО | Министерство на отбраната |
| НСИ | Национален статистически институт |
| TEU | Twenty-foot equivalent unit |

МОРСКИ ТРАНСПОРТ

1. Въведение

Пристанищата на Република България са важни логистични точки за цялостния транспортен процес. През тях преминават над 60% от вноса и износа на международната ни търговия и това оказва изключително силно влияние върху цялостното развитие на икономиката на страната. Отчитайки този факт, беше приета Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2006–2015 г., разработена в изпълнение на чл.103а, ал.2 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ). През март 2010 година е приета Национална стратегия за развитие на транспортната система на Р. България до 2020 година. Този документ представлява дългосрочен стратегически план, чиято цел е да очертае приоритетните насоки за развитие на транспортната система на Р.България за десетгодишен период и служи за основа за изготвяне на краткосрочни и средносрочни програми за развитие на транспортната система на страната до 2020 година.

През 2017 година е приета Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 година¹. Целта на тази стратегия е да определи приноса на България към европейската транспортна система, съгласно приоритетите на член 10 от Регламент (ЕС) 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, включително приоритети за инвестиции за разширение на TEN-T мрежата. Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. определя насоките на националната транспортна политика и устойчивото развитие на транспортната система на България. Тя е съобразена с изискванията и съдържанието на транспортен план и отговаря на предварителните условия за използване на Европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2014-2020 г.

През месец декември 1997 г. е приета Зелената книга на морските пристанища и инфраструктурата на Европейския съюз. Чрез нея, Европейският парламент призовава правителствата да започнат реформа, водеща към либерализация и комерсиализация на пристанищните услуги. За повечето държави в Европа тази реформа приключи през 1998 г.

Реформата в българските пристанища започна през 2000 г. с приемането на ЗМПВВПРБ и създаването на ИА ”Пристанищна администрация”, по-късно трансформирана в Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Това създаде условия за отдаване на концесия на притежаваната от държавата инфраструктура на пристанищата за извършване на пристанищни дейности от частни фирми. Практиката показва, че тази система подобрява възможностите за развитие на частната инициатива, за развитие и модернизирание на пристанищата, за повишаване на тяхната конкурентоспособност в предоставянето на пристанищни услуги.

¹ <https://www.mtitc.government.bg/bg/category/42/integrirana-transportna-strategiya-v-perioda-do-2030-g>

ТОМ 6. МОРСКИ ТРАНСПОРТ

За целите на морското пространствено планиране пристанищата са класифицирани в съответствие с чл. 93 от ЗМПВВПРБ, а именно:

- ✓ За обществен транспорт – за вътрешен или международен трафик;
- ✓ Рибарски;
- ✓ Яхтени;
- ✓ Със специално предназначение;
- ✓ Военни, включително гранично-полицейски.

Съгласно чл. 103а от ЗМПВВПРБ пристанищата за обществен транспорт са с национално и с регионално значение. Всички пристанища, с изключение на военните, се регистрират в съответствие с изискванията на Наредба № 19 от 9 декември 2004 г. за регистрация на пристанищата на Република България.²

Националната пристанищна система на Република България, състояща се от два типа пристанища – речни и морски, оказва съществено влияние върху икономиката на страната. По данни от Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.³ националната пристанищна система разполага с 14 628 m обща дължина на кейовия фронт в морските пристанища за обществен транспорт, от които 13 081 m с национално значение и 1 748 m с регионално значение.

Голяма част от международната търговия на България преминава през морските пристанища. След присъединяването на страната ни към Европейския съюз, българските черноморски пристанища се превърнаха във външна граница на ЕС. Това ги прави изключително атрактивни за осъществяване на връзките на ЕС, както със страните от черноморския басейн така и със страните от Далечния Изток и азиатските страни. През последните години ЕС обръща изключително внимание на пристанищния отрасъл. Той се е превърнал в основен фактор за Общността от стратегическа, икономическа, търговска, екологична и социална гледна точка. Това е напълно логично, тъй като пристанищата имат значение не само за морския, речния и интермодалните превози в Европа, но и като икономически оси, източник на заетост и интегриране на населението.

Изключително внимание се обръща и на технологичните промени, които дават възможност на пристанищата да посрещнат предизвикателствата на увеличения обем на трафика, за съвременен техническо оборудване, за трансформирането на сгради и пространства и участие във възстановяване на градските зони, освободени след прехвърлянето на пристанищни дейности в извънградски райони. За по-бързото развитие и технологично обновление на пристанищата от значение са научните изследвания и иновациите,

² Обн. ДВ. бр.111/21.12.2004 г., изм. и доп. ДВ. бр.85/24.10.2017 г.

³ https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/integrated_transport_strategy_2030_bg.pdf

обучението и преквалификацията на заетите в пристанищната дейност лица, концесиите и държавната подкрепа.

2. Законодателна рамка

Законодателната рамка в областта на пристанищата, пристанищната дейност и морския транспорт обхваща основните международни, европейски и национални документи, закони и подзаконовни актове. Най-важните от тях са разгледани в част 1.2.3.

Международно законодателство:

- ✓ Конвенция на Организацията на обединените нации по морско право;
- ✓ Международна конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, (MARPOL 73/78);
- ✓ Международна конвенция за контрол и управление на корабните баластни води и седименти;
- ✓ Конвенцията за опазване на Черно море от замърсяване.

Европейско законодателство

- ✓ Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета;
- ✓ Директива 2002/59/ЕО за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация (консолидирано издание към 16.03.2011 г.);
- ✓ Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите-членки и за отмяна на Директива 2002/6/ЕО;
- ✓ Директива 2007/71/ЕО на Комисията от 13 декември 2007 година за изменение на приложение II към Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 година относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари;
- ✓ Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 година относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари;
- ✓ Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 година за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата.

Национално законодателство

- ✓ Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Р. България;
- ✓ Закон за концесиите;
- ✓ Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт;
- ✓ Наредба № 9 от 17.10.2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти;
- ✓ Наредба № 19 от 9 декември 2004 г. за регистрация на пристанищата на Република България;
- ✓ Наредба за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване;
- ✓ Наредба за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони;
- ✓ Наредба № 919 от 8 декември 2000 г. за събиране на статистическа информация за дейността на пристанищните оператори и собствениците на пристанища и пристанищни съоръжения в Република България (загл. изм. - ДВ, бр. 112 от 2004 г., в сила от 23.12.2004 г.);
- ✓ Наредба № 15 от 28.09.2004 г. за предаване и приемане на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъци от корабни товари;
- ✓ Наредба № 7 от 23.05.2001 г. за реда за посещение, маневриране и престой на корабите в пристанищата и рейдовете, за товарене и разтоварване, за качване на кораба и слизане на брега на екипажа, на пътниците или други лица, както и за връзка на кораба с брега;
- ✓ Наредба за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България;
- ✓ Наредба № 18 за регистрация на пристанищните оператори в Република България.

3. Основни фактори, които оказват влияние върху развитието на морския транспорт

Морският транспорт е пряко свързан с всички сектори на икономиката и от него зависи в голяма степен нейната конкурентоспособност. Неговото значение за икономиката на страната се определя от факта, че той предлага възможности за превоз на големи обеми товари, значително по-ниска цена за транспортната услуга на тон превозен товар, гъвкавост, сигурност и ефективност. В същото време той е много по-екологичен в сравнение с останалите видове транспорти. Сред недостатъците му са големите първоначални инвестиции и значително дългия период за изплащането им, по-ниската скорост на транспортиране и ограничените райони на дейност, което налага комбинирането на морския транспорт с други видове.

Вътрешните и външните фактори, които оказват влияние върху морския транспорт и неговото развитие са разгледани в контекста на засилващата се тенденция за реструктуриране на превозваните от морския транспорт стоки с големи обеми и с ниска стойност към стоки с малки обеми, превозвани с автотранспорт и жп транспорт, както и реструктурирането на икономиката и закриването на някои производства, традиционно разчитащи на превоз на суровини и материали с морски транспорт.

Повишените изисквания за опазване на околната среда и за намаляване на негативното въздействие на изменението на климата се превръщат в основна цел на световната общност. Прилагат се много по-строги изисквания към морския транспорт, към използваните корабни горива, към баластните води и седименти. От 1 януари 2020 г. се въвежда глобален лимит за максималното съдържание на сяра в корабните горива от 0,5% тегловни процента (m/m). На 08.09.2017 г. влезе в сила Конвенцията за контрол и управление на корабните баластни води и седименти, което налага монтиране на специални системи за унищожаване на живите организми в баластните води. България се присъедини към конвенцията през 2018 г.

Допълнително въздействие върху развитие на морския транспорт оказва и експанзията на жп превозите от Далечния изток, по-специално от Китай за Европа по трасета, които не минават през България. Това води до намаляване на транзитните стоки през българските пристанища, което оказва влияние и върху обема на превозваните товари по море. Вътрешните фактори в голяма степен зависят от поведението на различните участници в този сектор.

Политиката на държавата следва да бъде насочена основно към изработване на стратегии и насоки за развитието на морския транспорт, с цел да насърчава всички участници в процеса. Също така, държавата трябва да създаде подходяща законодателна и нормативна уредба, която да стимулира и създава конкурентна среда за улесняване развитието на морския транспорт, както и да упражнява съответния контрол.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията, провежда държавната политика в областта на транспорта. Съгласно чл. 92, ал. 3 от ЗМПВВПРБ

Министърът на ТИТС осигурява контрол върху всички пристанища, с изключение на военните. Към Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията са създадени и функционират изпълнителни агенции, които подпомагат дейността му.

*Изпълнителна агенция „Морска администрация” (ИАМА)*⁴ събира и предоставя на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията информация за морския транспорт; организира и координира дейности по безопасността на корабоплаването в морските пространства и във вътрешните водни пътища на Република България; осигурява реалната връзка между държавата и корабите, плаващи под българско знаме и упражнява контрол, съгласно предписанията на закона. ИАМА организира и координира търсенето и спасяването на бедстващи хора, кораби и самолети, упражнява контрол върху опазването на морската среда от замърсяването от кораби и води регистри на корабите, морските лица, пристанищата и пристанищните оператори в Република България.

*Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” (ДППИ)*⁵ управлява инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Основните дейности на ДППИ са свързани с: изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение; поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса, вълноломи и защитни съоръжения; изготвяне, поддържане и съхраняване на регистър с данни за пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт. ДППИ подпомага министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията при осъществяване на контрола по изпълнението на концесионните договори и договорите с едноличните търговски дружества за извършване на пристанищни услуги и на дейности по чл. 116а, ал. 1 от ЗМПВВПРБ и отговарят за поддържане на плановете за сигурност на пристанищните райони. Предприятието осигурява навигационно корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата.

По действащото законодателство общините нямат пряко отношение към управлението на морските пристанища. В същото време, те имат отношение към изработването и съгласуването на общите устройствени планове, на подробни устройствени планове, свързани с брегоукрепителни и брегозащитни дейности, както и съгласуване на разрешителните за строеж на територията на пристанищата. За разлика от България, почти навсякъде в Европа морските общини имат пряко участие в управлението на пристанищата, което им дава възможност за по-добро планиране на развитието на пристанищните градове. Тяхното участие би повишило контрола по отношение опазването и на морската околна среда. Общините биха могли по-добре да контролират пристанищните дейности, които създават екологични проблеми и да съдействат за тяхното предотвратяване. Те участват и в

⁴ <https://www.marad.bg/node/857>

⁵ <http://www.bgports.bg/bg/page/24>

конверсията на пристанищни и складови терени при обновяването на морските градове като подпомагат отварянето на градските пространства към морето. Не на последно място, участието на общините в управлението на пристанищата значително би повишило приходите им.

Сред външните фактори от значение е развитието на пристанищата в Черноморския регион и тяхната конкурентоспособност, технологичните промени, различията в морските политики на държавите от Черноморския басейн и степента на социално-икономическо развитие.

В Черноморския регион голямо внимание се обръща на развитието на контейнерните терминали. За разлика от България, в почти всички черноморски пристанища се изградиха нови или обновиха старите терминали, превръщайки ги в модерни и силно конкурентоспособни. Това сериозно се отразява върху конкурентоспособността на българските пристанища, а оттам и на българската икономика. Истанбул е главното контейнерно пристанище, обслужващо Черно море, и е основно трансбордно пристанище за Черноморския регион. Това до голяма степен се дължи на физическото ограничаване на Босфора, което затруднява преминаването на кораби с дължина по-голяма от 300 m. Ако се изгради втори канал „Босфор“ при Истанбул, вероятно сегашните ограничения ще се облекчат значително.

Независимо от настоящето затруднение, вече има контейнерни сервиси от Далечния изток с кораби с такъв размер, които извършват седмични посещения в Истанбул, Констанца и Одеса. Това стимулира и останалите пристанища да търсят варианти за приемане на този максимален тонаж, за да не останат извън главните потоци, да не се намали тяхната привлекателност и да не се ограничат икономическите възможности на съответната страна.

Много от черноморските държави влагат значителни средства в изграждането на нови терминали, които значително повишават тяхната конкурентоспособност. Грузия инвестира в новото дълбоководно пристанище на Черно море в близост до Анаклия на площ от около 400 ha. Независимо от оттегляне на основни инвеститори от проекта, грузинското правителство се надява пристанището да бъде завършено, с което да се повиши и сигурността в района. В Новоросийск влезе в експлоатация дълбоководният кей 38 на НУТЕП⁶, който може да обработва кораби с капацитет 10,000 TEU, с дължина на кейовата стена 390 m и газене 15 m. Очаква се пристанището да обработва около 700,000 TEU годишно. Това го прави основно черноморско пристанище на Русия. Одеса изгради модерен контейнерен терминал, а кейовете в Констанца са отдадени на концесия. В тях са вложени значителни средства и това превърна Констанца в едно от основните контейнерни пристанища на Черно море.

Пристанища като Новоросийск, Одеса, Варна и Бургас обслужват основно местните си пазари. Други пристанища, като Поти развиват транзитирането на товари, главно от/до

⁶ <http://deloports.com/dock58/>

Азербайджан. Констанца също транзитира товари използвайки река Дунав от/до страните от Централна Европа, включително и от България.

Предвижда се значителна инвестиция за пристанище Варна, но основно за удълбочаване на Канал 1 и Канал 2, свързващи терминал Варна Запад. Дълбочината на газене на корабите ще бъде увеличена с още 2 m, за да достигне 13,5 m. Изпълнението на проекта вече е в ход и се очаква да приключи през 2021 година.

В края на 2019 г. бе обявена обществена поръчка за „БМФ Порт Бургас“, с която се цели да бъде разширено пристанището. Стойността е над 300 млн. лв. европейски средства по "Механизъм за свързана Европа". Инвестицията е предвидена за удължаване на кейовите стени, както и доизграждане на жп инфраструктура. Обществената поръчка е разделена на два лота. По-голямата, на стойност 261 млн. лв. е насочена към контейнерния терминал "Бургас Запад". Тя също има два лота: за изграждане на кейови стени за корабни места 27 и 28 за 192 млн. лв. и съответно лот 2 за кейови стени за корабни места 25А и 26 на стойност 69 млн. лв. Така ще бъдат създадени 4 нови корабни места с обща дължина 810 m за кораби с до 15.5 m газене.

Другата поръчка е за изграждане на кейова стена за корабно място 33 на терминал за насипни товари "Бургас-изток 2" и е на стойност 61 млн. лв. Доизграждането на съществуващата кейова стена ще удължи корабното място, като е предвидено и драгиране на оперативната акватория и зоната за маневриране, както и изграждане на настилка и съоръжения, включително и жп коловоз. Това ще позволи обособяването на площадка за обработка и съхранение на генерални товари и контейнери. Целта е да могат да се обработват кораби с газене до 14.6 m и 120 хил. тона. От 2021 година и Бургас ще има възможност за прием на кораби с капацитет около 10,000 TEU.

Други фактори, влияещи върху морската политика в региона и на морските превози в Черно море, е членството в ЕС и НАТО само на част от държавите с излаз на Черно море, военните конфликти в Източна Украйна от 2014 г. и др. Това затруднява провеждането на общата политика за Черноморския басейн и сътрудничеството в трансграничното морско пространствено планиране, върху които се работи вече повече от три десетилетия.

Независимо от гореизброените фактори, не се очакват съществени промени в общата динамика на Черноморския регион, тъй като всички пристанища се фокусират главно върху обслужването на националните си икономики.

Външните фактори, оказващи влияние върху морския транспорт са различни, но те подсказват насоките, към които да се ориентира политиката на България в тази сфера. България има благоприятното географско и геополитическо положение, но то само по себе си не гарантира и не е достатъчно за привличането на транзитни превози. Ако към това се прибавят и предизвикателствата на глобализацията на световната икономика и в частност морския транспорт, все по-необходимо е да се търсят възможности за привличане на транзитните товари от Азия за Европа и обратно. Необходими са значителни инвестиции за

подобряване и поддържане на съществуващата инфраструктура, както и за технологично обновление на пристанищата ни.

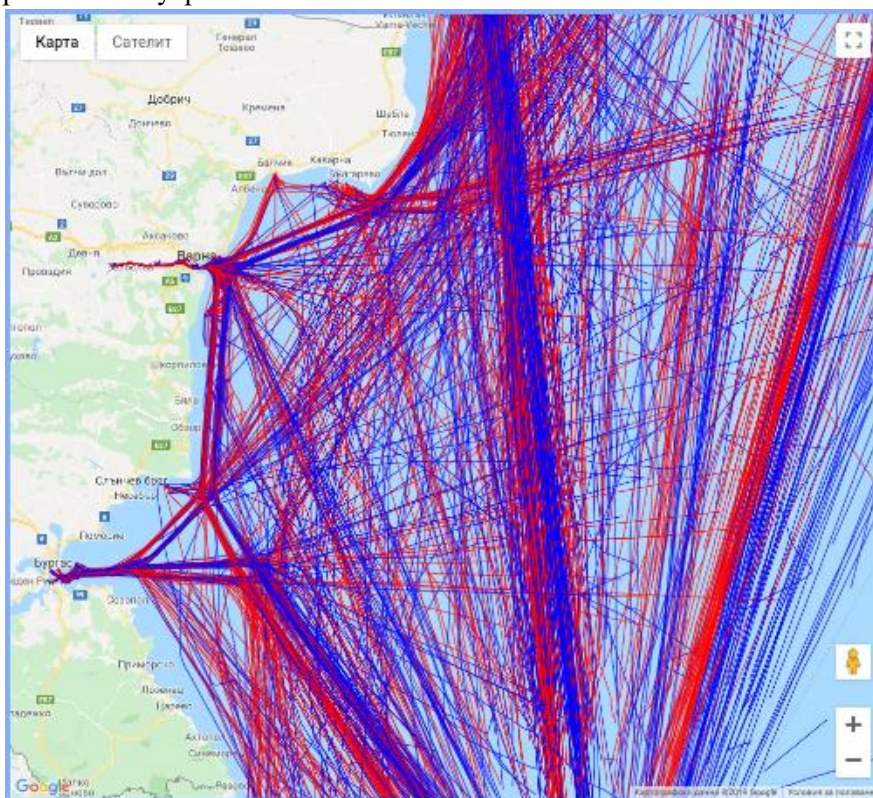
След присъединяването на България към ЕС, поради отпадането на границите, се отбелязва значително увеличение на броя на посещаващите български Черноморски пристанища пасажерски кораби. Заедно с това все по-голямо внимание се обръща на сигурността на превозите и пристанищата. Спадът на броя на пасажерските кораби в пристанищата на България поради усложнената геополитическа ситуация в Черно море е доказателство за това. Именно поради това са необходими мерки, в допълнение на общите системи за сигурност в Черно море и изпълнените проекти за оборудване, обучение и изграждане на капацитет, за повишаване и гарантиране на сигурността и безопасността.

Опазването на околната среда се превръща в първостепенна задача в световен мащаб, което ще доведе до увеличаване на разходите и цената на транспортните услуги, поддържането и експлоатацията на транспортната инфраструктура на Р. България.

4. Морски търговски дестинации. Типове кораби и количества товари.

4.1. Морски търговски дестинации

Фигура 1: Маршрути на кораби преминаващи транзит, влезли и излезли от пристанище Варна и Бургас за м. януари 2019 г.



Легенда:

Сини линии – движение на корабите в северна посока

Червени линии – движение в южна посока

Източник: ДППИ, Информационна система за управление на трафика

ТОМ 6. МОРСКИ ТРАНСПОРТ

Съгласно данните за общия обем стоки за внос и износ от/за България, на Националния статистически институт (НСИ), основни търговски партньори на България по отношение на износа за страните от ЕС за периода 2018-2019 са: Германия, Италия, Румъния и др., а за търговията с трети страни основните партньори са: Турция, Китай, САЩ и Русия.

По отношение на вноса на стоки за България основните търговски партньори от страните на ЕС са: Германия, Италия, Испания, Румъния и др. От третите страни най-големият внос е от Русия, Турция, Китай и Египет.

От предоставената информация от Териториална дирекция Северна морска на Агенция „Митници“ става ясно, че основните стоки, които преминават през пристанище Варна са от/за основни морски дестинации държави извън Европейския съюз. Това дава основание да се направи извода, че със страните от Европейския съюз България изнася и внася стоки основно с автомобилен транспорт.

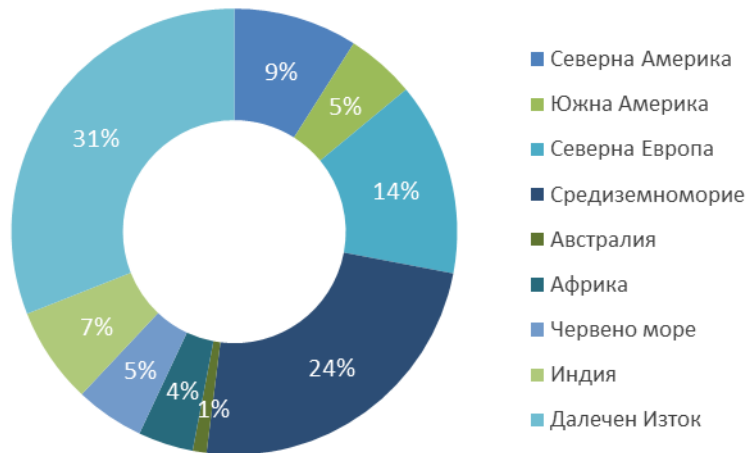
Таблица 1: Контейнери и насипни товари, преминали през пристанище Варна в периода 2014–2018 г.

| Внос | Контейнери бр. | Количество насипни товари [млн.т] | Дестинации (топ 15) за контейнери | Насипни товари (топ 15) |
|----------------|----------------|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2014 - 2018 г. | 241,400 | 60,88 | Обединени Арабски емирства, САЩ, Украйна, Китай, Сирия, Русия, Йордания, Турция, Малта, Грузия, Египет, Индия, Хонконг, Туркменистан, Сингапур | Обединени Арабски емирства, Иран, Малайзия, Русия, Грузия, Турция, Сенегал, САЩ, Египет, Норвегия, Йордания, ЮАР, Иран, Сирия, Виетнам |
| Износ | Контейнери бр. | Количество насипни товари [млн.т] | Дестинации (топ 15) за контейнери | Насипни товари (топ 15) |
| 2014г.-2018г. | 109,743 | 104,96 | Обединени Арабски емирства, Китай, Египет, Япония, Пакистан, Оман, Израел, САЩ, Либия, Сирия, Турция, Русия, Саудитска Арабия, Индия, Тайван | Обединени Арабски емирства, Алжир, Малайзия, Русия, Грузия, Иран, Турция, САЩ, Египет, Либия, Ливан, Нова Зеландия, Сирия, Саудитска Арабия, Тунис |

Източник: Агенция „Митници“ – Териториална дирекция Северна морска

През последните години превозът на контейнеризирани стоки в световен мащаб се предпочита и тази тенденция ще се задълбочава. Наблюдава се преминаване на традиционно масови товари към превоз с контейнери. България търгува със значителен брой страни по отношение внос и износ на контейнеризирани стоки, преминаващи през морските ни пристанища.

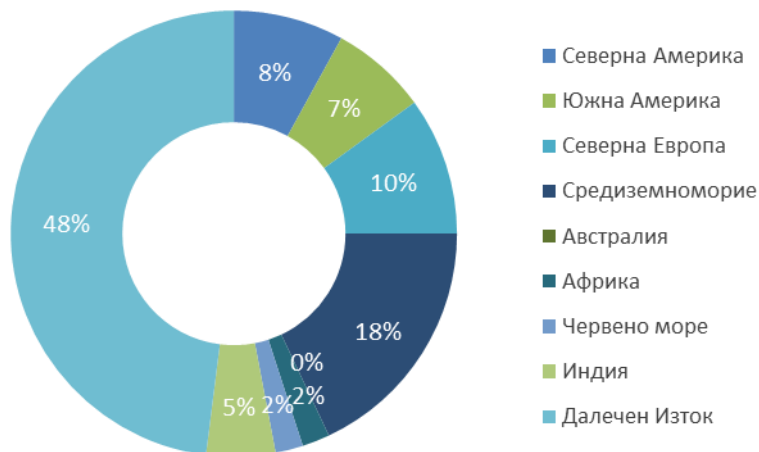
Фигура 2: Общо контейнери внос/износ по региони (TEUs)



Източник: БАКБА

За 2018 г., по данни от Българската асоциация на корабните брокери и агенти (БАКБА), основните търговски партньори на България за внос на стоки с контейнери (в TEU) са страните от Далечния изток, Средиземноморието, Северна Европа и Скандинавските страни.

Фигура 3: Внос на контейнери (TEUs) по региони

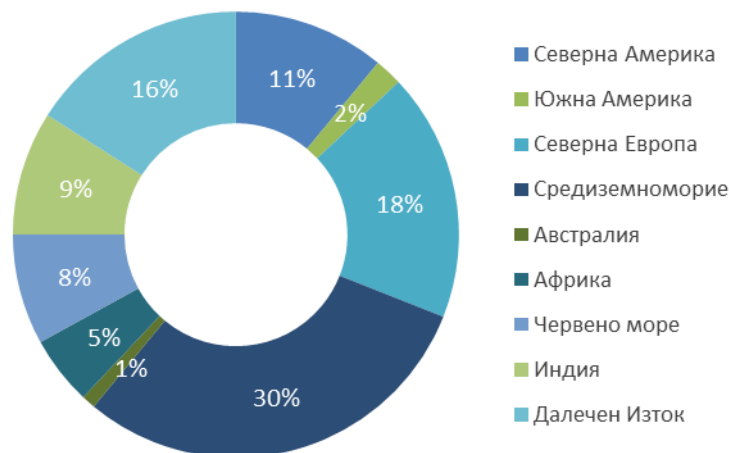


Източник БАКБА

ТОМ 6. МОРСКИ ТРАНСПОРТ

При износа на България на стоки в контейнери (TEU) за 2018 г., на първо място са страните от Средиземноморието, на второ, страните от Далечни я изток, а на трето Северна Америка.

Фигура 4: Износ на контейнери (TEUs) по региони



Източник: БАКБА

Таблица 2: Количества товари преминали през Черноморските пристанища с оборот на товари над 100 000 тона

| Пристанище | 2018 г. [млн.т] | 2017 г. [млн.т] | Изменение [%] |
|--------------------------------------|-----------------|-----------------|---------------|
| Новоросийск (Русия) | 154.9 | 147.5 | 5% |
| Констанца (Румъния)+Мицей и Мангалия | 61.3 | 58.4 | 5% |
| Пивденнуй (Украйна) | 42.7 | 41.9 | 2% |
| Кавказ порт (Русия) | 30.1 | 35.4 | -15% |
| Николаевск (Украйна) | 29.2 | 23.5 | 24% |
| Туапсе (Русия) | 25.6 | 26.6 | -4% |
| Одеса (Украйна) | 21.7 | 24.1 | -10% |
| Бургас (България)" | 18.2 | 18.0 | 1% |
| Черноморск (Украйна) | 17.9 | 17.2 | 4% |
| Ростов на-Дон (Русия) | 16.7 | 15.0 | 11% |
| Таман (Русия) | 14.1 | 15.0 | -6% |
| Ерегли (Турция) | 10.5 | 10.7 | -2% |
| Азов (Русия) | 10.5 | 8.0 | 31% |
| Варна (България) | 8.5 | 10.0 | -15% |
| Поти (Грузия) | 6.3 | 6.7 | -6% |
| Мариупол (Украйна) | 5.9 | 6.5 | -9% |
| Измаил (Украйна) | 4.7 | 5.1 | -8% |
| Ейск (Русия) | 4.5 | 4.6 | -2% |

ТОМ 6. МОРСКИ ТРАНСПОРТ

| Пристанище | 2018 г. [млн.т] | 2017 г. [млн.т] | Изменение [%] |
|-----------------------|-----------------|-----------------|---------------|
| Батуми (Грузия) | 3.7 | 4.2 | -12% |
| Черноморски (Украйна) | 3.7 | 3.9 | -5% |
| Супса (Грузия) | 3.7 | 3.9 | -5% |
| Темрюк (Русия) | 3.7 | 3.0 | 23% |
| Керч МРП | 3.5 | 4.5 | -22% |
| Херсон (Украйна) | 3.1 | 3.3 | -6% |
| Таганрог (Русия) | 3.0 | 3.1 | -3% |
| Самсун (Турция) | 2.9 | 2.9 | 0% |
| Трабзон (Турция) | 2.4 | 3.1 | -23% |
| Бердянск (Украйна) | 1.8 | 2.4 | -25% |
| Рени (Украйна) | 1.3 | 1.1 | 18% |
| Общо | 528 | 527 | |
| Държава | | | |
| Русия | 263.2 | 258.2 | 2% |
| Украйна | 135.2 | 136.3 | -1% |
| Крим | 9.0 | 11.4 | -21% |
| Румъния | 61.3 | 58.4 | 5% |
| България | 26.7 | 28.0 | -5% |
| Турция | 16.5 | 17.4 | -5% |
| Грузия | 15.1 | 16.3 | -7% |
| Молдова | 1.1 | 1.0 | 13% |
| Общо | 528 | 526 | |

Източник: Журнал Порт Украйна № 6/2019 г. <https://ports.com.ua/>

Таблица 3: Товарооборот по видове товари преминали през пристанища Варна и Бургас за периода 2014 г. - 2018 г.

| Вид товар | Година | Количество товари, преминали през статистическо морско пристанище Варна [t] | Количество товари, преминали през статистическо морско пристанище Бургас [t] |
|------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Продукти на селското стопанство, лова и горското стопанство; риба и други рибни продукти | 2014 | 4 090 610,80 | 1 393 162,10 |
| | 2015 | 3 558 765,60 | 1 224 991,70 |
| | 2016 | 4 134 594,50 | 1 945 190,30 |
| | 2017 | 3 983 135,40 | 1 966 769,00 |
| | 2018 | 4 052 668,10 | 1 687 412,60 |
| Каменни и лигнитни въглища; суров петрол и природен газ | 2014 | (*) | (*) |
| | 2015 | (*) | (*) |
| | 2016 | (*) | (*) |
| | 2017 | 589 958,00 | (*) |
| | 2018 | 648 118,00 | (*) |
| Метални руди и други продукти на минната и каменодобивната промишленост; торф | 2014 | (*) | 1 395 891,70 |
| | 2015 | (*) | 1 628 047,80 |
| | 2016 | (*) | 1 400 778,80 |
| | 2017 | (*) | 1 848 083,10 |
| | 2018 | (*) | (*) |
| | 2014 | 196 623,20 | (*) |
| | 2015 | 264 449,60 | (*) |

ТОМ 6. МОРСКИ ТРАНСПОРТ

| Вид товар | Година | Количество товари, преминали през статистическо морско пристанище Варна [t] | Количество товари, преминали през статистическо морско пристанище Бургас [t] |
|----------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Хранителни продукти, напитки и тютюн | 2016 | 269 073,50 | (*) |
| | 2017 | 400 372,70 | (*) |
| | 2018 | 383 171,80 | (*) |
| Дърво и изделия от дърво и корк (с изключение на мебели) | 2014 | 53 125,00 | 390 656,80 |
| | 2015 | 28 906,00 | 175 049,00 |
| | 2016 | 22 877,00 | (*) |
| | 2017 | 21 363,00 | (*) |
| | 2018 | 28 642,00 | (*) |
| Кокс и рафинирани нефтопродукти | 2014 | 509 598,70 | (*) |
| | 2015 | 525 107,30 | (*) |
| | 2016 | 544 366,90 | (*) |
| | 2017 | 569 436,70 | (*) |
| | 2018 | 542 759,20 | (*) |
| Химикали, химически продукти и синтетични влакна; продукти от каучук и пластмаса | 2014 | (*) | 111 084,50 |
| | 2015 | (*) | 141 187,00 |
| | 2016 | (*) | 260 272,40 |
| | 2017 | (*) | 270 660,50 |
| | 2018 | 1 748 576,50 | 909 802,10 |
| Други неметални минерални продукти | 2014 | (*) | 34 726,10 |
| | 2015 | (*) | 26 846,20 |
| | 2016 | (*) | 64 178,40 |
| | 2017 | (*) | 74 611,40 |
| | 2018 | 425 040,10 | (*) |
| Основни метали; метални изделия, с изключение на машини и оборудване | 2014 | 325 550,80 | 1 213 361,60 |
| | 2015 | 275 271,70 | 865 899,90 |
| | 2016 | 470 837,40 | 1 019 227,00 |
| | 2017 | 469 525,40 | 963 939,60 |
| | 2018 | 427 317,30 | 1 424 156,20 |
| Машини и съоръжения, некласифицирани другаде; Транспортно оборудване | 2014 | 8 233,00 | 20 618,60 |
| | 2015 | 9 874,00 | 34 005,30 |
| | 2016 | 8 986,90 | 7 600,50 |
| | 2017 | 9 741,00 | 10 385,60 |
| | 2018 | 4 001,60 | 8 224,10 |
| Вторични суровини; битови и други отпадъци | 2014 | 155 917,00 | 166 046,50 |
| | 2015 | 113 343,10 | 105 673,10 |
| | 2016 | 145 944,50 | 105 461,30 |
| | 2017 | 221 997,00 | 145 122,70 |
| | 2018 | 255 161,90 | 154 314,20 |
| Оборудване и материали, използвани в превоза на товари | 2014 | (*) | (*) |
| | 2015 | (*) | (*) |
| | 2016 | (*) | (*) |
| | 2017 | (*) | (*) |
| | 2018 | (*) | (*) |
| Неидентифицируеми товари; Други товари, некласифицирани другаде | 2014 | 2 005 933,30 | (*) |
| | 2015 | (*) | (*) |
| | 2016 | (*) | 1 003 547,40 |
| | 2017 | (*) | 1 164 924,10 |
| | 2018 | | |
| ОБЩО | 2014 | 12 178 285,40 | 15 792 103,40 |
| | 2015 | 11 691 897,50 | 16 220 650,80 |

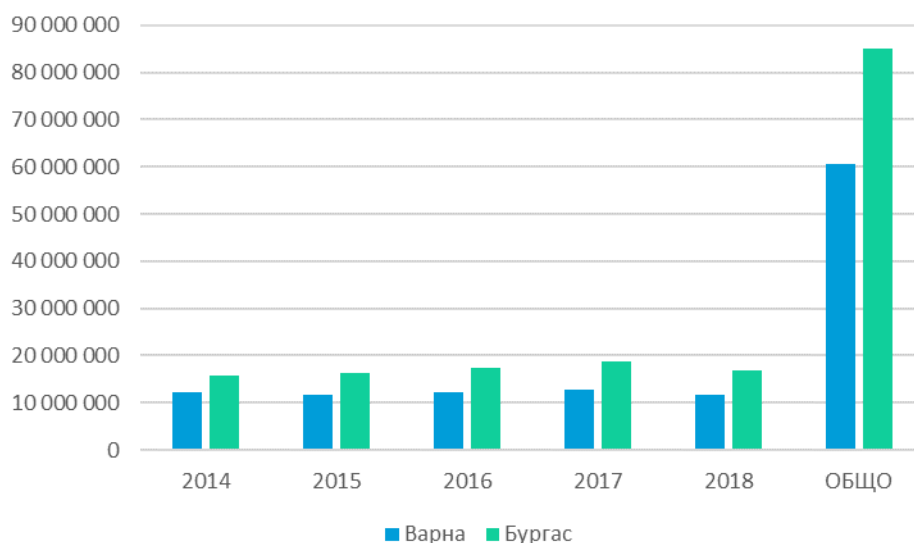
ТОМ 6. МОРСКИ ТРАНСПОРТ

| Вид товар | Година | Количество товари, преминали през статистическо морско пристанище Варна [t] | Количество товари, преминали през статистическо морско пристанище Бургас [t] |
|-----------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| | 2016 | 12 146 117,20 | 17 303 882,70 |
| | 2017 | 12 869 817,90 | 18 859 608,80 |
| | 2018 | 11 768 534,00 | 16 871 864,00 |

Източник: ИАМА

Забележка (*) Данните са обект на статистическа тайна по смисъла на чл. 25, ал. 2 от Закона за статистиката

Фигура 5: Товарооборот на пристанищата Варна и Бургас



Източник: ИАМА

При сравняване на данните от Журнал Порт Украйна и данните от ИАМА се вижда, че има разлика в отбелязаните годишни товарообороты за пристанище Варна и Бургас за 2017 и 2018 година.

Изводът, който може да се направи при проследяване на тенденциите е, че в района на Черноморския басейн не се очаква значително увеличение на товаропотоците. По данните на ИАМА, товарооборотите на двете български морски пристанища за последните 5 години е сравнително постоянна величина, което означава, че българските морски пристанища следват тенденцията на останалите черноморски пристанища.

Общият годишен товарооборот на българските морски пристанища за обществен транспорт е бил най-голям през 2017 г. достигайки почти 32 млн. тона. През Варна за последните 5 години са преминали около 60 млн. тона, т.е. средно около 12 млн. тона на година, а през Бургас около 84 млн. тона, т.е. средно около 17 млн. тона на година. Средният общ обем е около 29 млн. тона на година.

ТОМ 6. МОРСКИ ТРАНСПОРТ

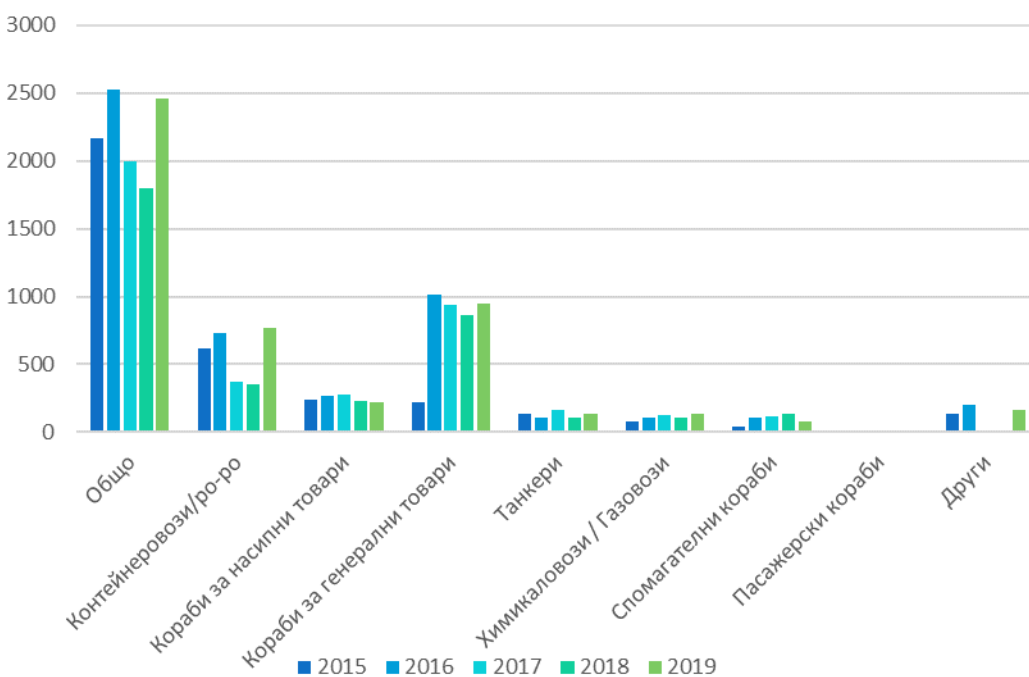
Таблица 4: Тип кораби, посетили пристанище Варна и акватория за периода 2015-2019 г.

| Година | Общо | Контейнеро вози/ро-ро | Кораби за наситни товари | Кораби за генерални товари | Танкери | Химикало вози / Газовози | Спомага телни кораби | Пасажер ски кораби | Други |
|--------|-------|--------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|-------|
| 2015 | 2 168 | 616 | 244 | 225 | 140 | 80 | 44 | 12 | 132 |
| 2016 | 2 531 | 727 | 265 | 1 017 | 105 | 106 | 104 | 4 | 203 |
| 2017 | 1 996 | 370 | 280 | 941 | 161 | 123 | 115 | 6 | |
| 2018 | 1802 | 350 | 230 | 867 | 112 | 107 | 134 | 2 | |
| 2019 | 2 458 | 773 | 225 | 944 | 136 | 132 | 79 | - | 169 |

Забележка: Данните за 2015 г. и 2019 г са с интерполация, тъй като ДППИ е започнала събиране на данните през последното тримесечие на 2015 г, а 2019 г. е до м. ноември, когато е получена справката.

Източник: ДППИ

Фигура 6: Брой кораби по видове, посетили пристанище Варна за периода 2015-2019 г.



Източник: ДППИ

От анализа на предоставените от ДППИ данни за пристанище Варна могат да се направят **изводите**, че броят на корабите, посещаващи пристанище Варна за година, е сравнително постоянен и е средно около 2 190 кораба на година. Значителен спад има през 2017 и 2018 година, а през 2019 г. броят на корабите, посетили пристанище Варна рязко се повишава. Най-голям е броят на корабите за генерални товари и контейнеровози.

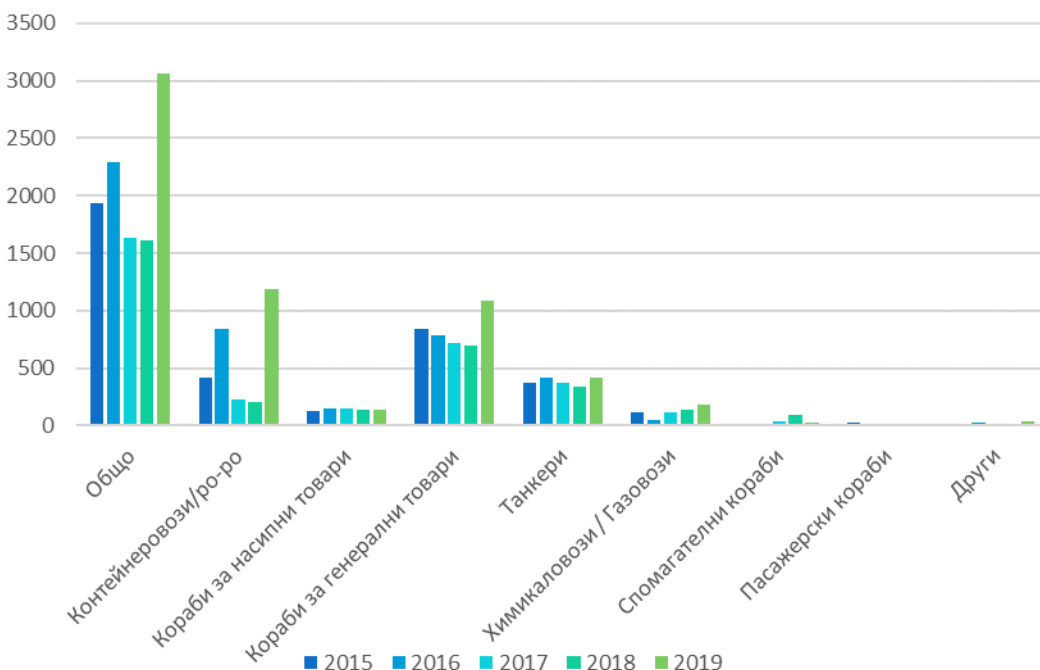
Таблица 5: Тип кораби посетили пристанище Бургас и акваторията за периода 2015 – 2019 г.

| Година | Общо | Контейнеро вози/ро-ро | Кораби наситни товари | Кораби генерални товари | Танкери | Химикало вози / Газовози | Спомага телни кораби | Пасажер ски кораби | Други |
|--------|-------|--------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|-------|
| 2015 | 1 936 | 416 | 132 | 840 | 376 | 120 | 20 | 24 | 8 |
| 2016 | 2 290 | 837 | 153 | 784 | 417 | 52 | 13 | 9 | 25 |
| 2017 | 1 636 | 223 | 145 | 724 | 374 | 122 | 42 | 6 | |
| 2018 | 1 612 | 201 | 134 | 702 | 342 | 134 | 97 | 2 | |
| 2019 | 3 063 | 1 186 | 135 | 1 083 | 413 | 188 | 23 | 2 | 35 |

Източник: ДППИ

По аналогични причини и данните за 2015 г. и 2019 г. за пристанище Бургас са с интерполация.

Фигура 7: Брой кораби по видове, посетили пристанище Бургас за периода 2015-2019 г.



Източник: ДППИ

От анализа на предоставените от ДППИ данни за пристанище Бургас могат да се направят **изводите**, че броят на корабите, посещаващи пристанище Бургас за година варира значително, като средно е около 2 100 кораба на година. Значителен спад има през 2017 и 2018 година, а през 2019 г. броят на посетилите пристанище Бургас кораби рязко се повишава. Най-голям е броят на корабите за генерални товари и контейнеровози.

От предоставената информация се налага извода, че за последните 5 години и двете пристанища обработват традиционни за тях товари. Количествата на товарите, както и броят на корабите посещаващи пристанище Варна и Бургас са относително постоянни, а тенденциите в натоварването през годините са аналогични и в двете пристанища.

4.2. Пътническо плаване

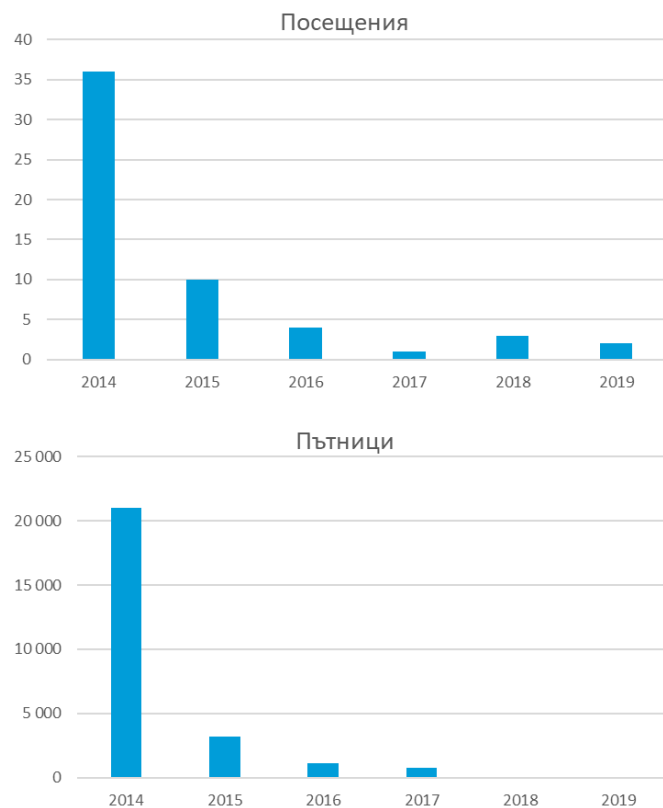
Пасажерски кораби и пътнически поток

Таблица 6: Брой посещения и пътници на Морска гара Варна за периода 2014 – 2019 г.

| Година | Посещения брой | Пътници брой |
|-------------|----------------|---------------|
| 2014 | 36 | 20 994 |
| 2015 | 10 | 3 164 |
| 2016 | 4 | 1 107 |
| 2017 | 1 | 791 |
| 2018 | 3 | 18 |
| 2019 | 2 | 5 |
| ОБЩО | 56 | 26 079 |

Източник: Пристанище Варна

Фигура 8: Брой посещения и пътници на Морска гара Варна за периода 2014 – 2019 г.,



Източник: Пристанище Варна

Към края на 2019 г. за 2020 година са заявени 6 кораба с 3 610 пасажера, а за 2021 г. са заявени 5 кораба с 2 980 пасажера.

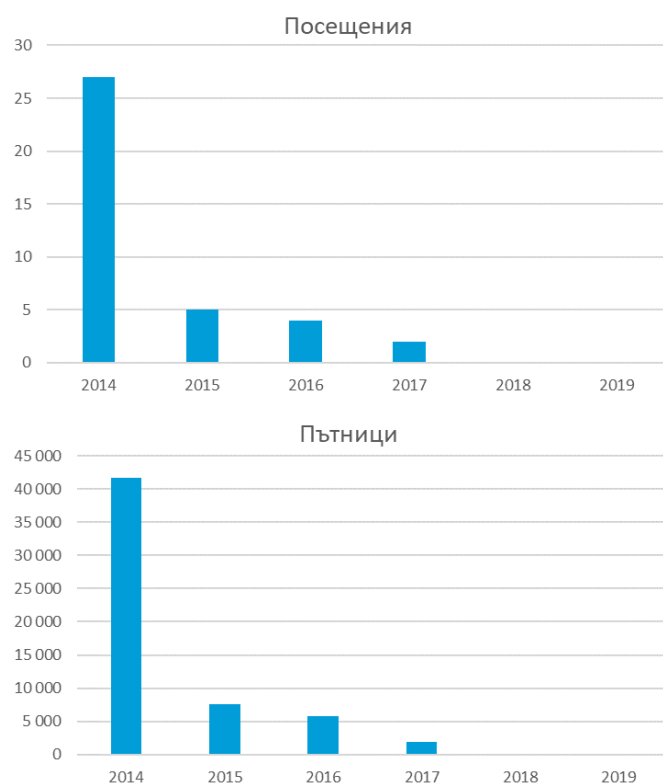
Пасажерските терминали във Варна и Бургас са посещавани от едни от най-големите компании, между които MSC Cruises, Princess Cruises, Carnival Corporation и други.

Таблица 7: Брой корабни посещения и брой пътници на Морска гара Бургас за периода 2014 – 2019 г.

| Година | Посещения брой | Пътници брой |
|-------------|-------------------|-----------------|
| 2014 | 27 | 41 761 |
| 2015 | 5 | 7 575 |
| 2016 | 4 | 5 833 |
| 2017 | 2 | 1 925 |
| 2018 | 0 | 0 |
| 2019 | 0 | 0 |
| ОБЩО | 38 | 57 094 |

Източник: Пристанище Бургас

Фигура 9: Брой корабни посещения и брой пътници на Морска гара Бургас за периода 2014 – 2019 г

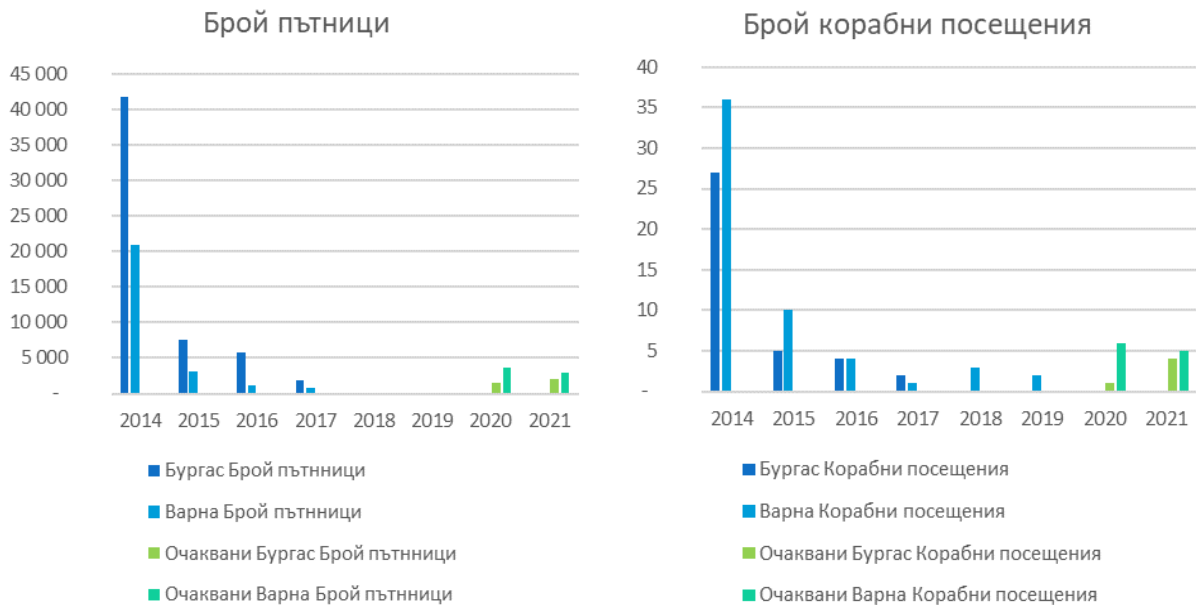


Източник: Пристанище Бургас

Към края на 2019 г. за 2020 година са заявени 1 кораб с 1 460 пасажера, а за 2021 г. са заявени 4 кораба с 2 130 пасажера.

От анализа на данните за броя на посещенията и броя на корабите в двете пристанища – Варна и Бургас и морските им гари става ясно, че през 2014 г. посещаемостта и съответно натоварването на инфраструктурата, на персонала и дори на градските пространства са били значително по-големи през 2014 г.

Фигура 10: Обобщена графика за Бургас и Варна



Източник: Пристанище Бургас и Варна

От обобщената графика за Бургас и Варна се вижда, че след 2014 г. общият брой на пътниците, преминаващи през българските морски пристанища е намалял драстично, като след 2017 г. няма посещения на пасажерски кораби. Причината е променената геополитическа обстановка в Черно море след анексирането на полуостров Крим през 2014 г. и възприемането на района като рисков. През последните години се забелязва успокояване на обстановката в района на Черно море, което води до повишаване на интереса на круизните компании.

Въпреки временния спад на посещения на пасажерски кораби в български пристанища, България полага усилия за привличане на круизни компании. През последните години беше построена нова морска гара в Бургас, а морската гара във Варна беше основно ремонтирана, като част от зоната на терминал Варна изток бе отворена за достъп на граждани и туристи и бяха изградени много развлекателни обекти. Това прави зоната много по-привлекателна за посещение.

Тези инвестиции в обновяване на градската среда и закъснелата в България конверсия на пристанищни зони са част от политиката за градско развитие, приоритетна в програмите на ЕС още от края на 1990-те години. Засилва се посещаемостта на обектите в зоните около морските гари на двата града, за 2020 и 2021 година вече има заявени посещения на кораби, както във Варна, така и в Бургас. Политиката за инвестиране и изграждане в инфраструктурата и популяризиране на България като морска туристическа дестинация би следвало да се задълбочава, защото има положителен ефект не само за туристическия

бизнес, но за икономиката като цяла, подсилва интереса и подпомага привличането на инвестициите, създава условия за запознаване с културното наследство на България.

Туристически маршрути

Морските туристическите маршрути, сравнени с периода преди 1989 г. са значително по-малко, но през последните години се забелязва повишаване на интереса към преходи по море на близки разстояния. Поради неефективността и малкото натоварване на подобни маршрути и плавателни съдове, които ги обслужват се търсят разнообразни форми на подпомагане.

Информацията за корабите, обслужващи Южното Черноморие е систематизирана в долните таблици.

Таблица 8: Тип кораби и капацитет, обслужващи маршрута Несебър-Поморие-Созопол 9

| <i>Тип кораби</i> | Капацитет (бр. пасажери) |
|------------------------------|---------------------------------|
| <i>Катамарани:</i> | |
| SEA CAT 1 | 104 |
| ТАИТИ | 104 |
| АНАСТАСИЯ | 114 |
| <i>Тримарани:</i> | |
| КУК | 210 |
| АФАЛА | 50 |
| <i>Моторен кораб:</i> | |
| НИЯ | 105 |

Източник: Дирекция “Морска администрация“ Бургас

Таблица 10: Тип кораби и капацитет, обслужващи маршрута Бургас – Остров „Св. Анастасия“

| Кораб | Капацитет (бр. пасажери) |
|--------------|---------------------------------|
| АНАСТАСИЯ | 114 |
| КУК | 210 |
| АФАЛА | 50 |

Източник: Дирекция “Морска администрация“ Бургас

Данните за плавателните съдове за сезонен превоз на хора, които плават изключително в района на пристанището си на регистрация с лица на борда, са систематизирани в три групи – до 12 лица на борда, до 35 лица на борда и с повече от 35 лица на борда, в следващите таблици.

- до 12 лица на борда:

Таблица 11: Брой кораби и капацитет, в пристанищата на Южното Черноморско крайбрежие

| Пристанище | Брой кораби | Капацитет (бр. пасажери) |
|------------|-------------|----------------------------------------------------|
| Несебър | 7 кораба | 84 лица на борда; |
| Поморие | 2 кораба | 24 лица на борда; |
| Бургас | 5 кораба | 60 лица на борда - един само в р. Ропотамо; |
| Созопол | 8 кораба | 84 лица на борда; |
| Приморско | 5 кораба | 60 лица на борда; |
| Ахтопол | 7 кораба | 66 лица на борда - три в р. Велека |

Източник: Дирекция “Морска администрация“ Бургас

- до 35 лица на борда:

Таблица 12: Брой кораби и капацитет в пристанищата на Южното Черноморско крайбрежие

| Пристанище | Брой кораби | Капацитет (пасажери) |
|------------|-------------|--------------------------------------------------|
| Несебър | 25 кораба | 875 лица на борда; |
| Поморие | 1 кораб | 35 лица на борда; |
| Бургас | 12 кораба | 360 лица на борда - четири в р. Ропотамо; |
| Приморско | 2 кораба | 70 лица на борда; |
| Созопол | 2 кораба | 64 лица на борда; |

Източник: Дирекция “Морска администрация“ Бургас

- над 35 лица на борда:

Таблица 13: Брой кораби и капацитет в пристанищата на Южното Черноморско крайбрежие

| Пристанище | Брой кораби | Капацитет (пасажери) |
|------------|-------------|----------------------|
| Несебър | 3 кораба | 195 лица |
| Бургас | 12 кораба | 1 401 лица |
| Созопол | 2 кораба | 175 лица |
| Приморско | 1 кораб | 40 лица |
| Царево | 1 кораб | 45 лица |

Източник: Дирекция “Морска администрация“ Бургас

По аналогичен начин са систематизирани и анализирани данните и за корабите, **обслужващи крайбрежното плаване и по Северното Черноморско крайбрежие.** Плавателните съдове за сезонен превоз на хора, които плават изключително в района на пристанището си на регистрация с лица на борда, са систематизирани в същите три групи и са посочени в следващите таблици.

- до 12 лица на борда:

Таблица 14: Брой кораби и капацитет в пристанищата на Северното Черноморско крайбрежие

| № | Кораб | Име | Пасажери бр. |
|---|---------|--------|--------------|
| 1 | Вн 3047 | | 11+1 |
| 2 | Вн 4079 | | 11+1 |
| 3 | Вн 4457 | | 11+1 |
| 4 | Вн 7263 | Делфин | 11+1 |

ТОМ 6. МОРСКИ ТРАНСПОРТ

| № | Кораб | Име | Пасажери бр. |
|----|---------|------------------------|--------------|
| 5 | ВН 7496 | | 11+1 |
| 6 | ВН 7677 | Вики | 11+1 |
| 7 | ВН 8074 | Pride of northern star | 10+2 |
| 8 | ВН 3800 | Радецки | 11+1 |
| 9 | ВН 4118 | Шаман | 10+2 |
| 10 | ВН 8491 | | 5+1 |
| 11 | БС 2031 | Елиза | 7+1 |
| 12 | ВН 7528 | Одесос | 7+1 |
| 13 | ВН 8476 | Holiday Fun | 11+1 |
| 14 | ВН 3833 | Албена | 10+2 |
| 15 | ВН 8154 | Бизона | 10+2 |
| 16 | ВН 7403 | | 10+2 |
| 17 | ВН 7346 | Хоризонт | 10+2 |
| 18 | ВН 4144 | Син Вятър | 10+2 |
| 19 | ВН 4252 | Мистрал | 10+2 |
| 20 | КВ 5628 | | 10+2 |
| 21 | Бч 5311 | | 10+2 |
| 22 | ВН 4596 | | 11+1 |

Източник: Дирекция „Морска администрация“ Варна

- до 35 лица на борда:

Таблица 15: Брой кораби и капацитет в пристанищата на Северното Черноморско крайбрежие

| № | Кораб | Име | Пасажери бр. |
|----|---------|----------------|--------------|
| 23 | ВН 4887 | | 18+2 |
| 24 | ВН 3063 | Викинг 52 | 26+2 |
| 25 | Бч 5187 | Виктори 1 | 32+3 |
| 26 | ВН 3950 | | 33+2 |
| 27 | ВН 8490 | Ufo Looker 350 | 28+2 |
| 28 | ВН 4142 | Самба | 20+2 |
| 29 | ВН 4848 | Дионис | 33+2 |
| 30 | ВН 4095 | Св. Анна | 32+3 |
| 31 | БС 204 | Крим | 32+3 |
| 32 | ВН 4397 | | 19+1 |
| 33 | ВН 4124 | Лонгоз | 19+1 |
| 34 | ВН 4263 | Нике 1 | 19+1 |
| 35 | ВН 4132 | Хармония | 32+2 |
| 36 | ВН 7281 | Орфей | 33+2 |
| 37 | ВН 7282 | Мелодия | 32+2 |
| 38 | ВН 7361 | | 19+1 |

| № | Кораб | Име | Пасажери бр. |
|----|---------|---------------------|--------------|
| 39 | Вн 8239 | Свобода | 19+1 |
| 40 | Вн 8516 | Албатрос | 19+1 |
| 41 | Вн 7278 | | 19+1 |
| 42 | Вн 7843 | Митрополит Симеонов | 23+2 |

Източник: Дирекция „Морска администрация“ Варна

- над 35 лица на борда:

Таблица 16: Брой кораби и капацитет в пристанищата на Северното Черноморско крайбрежие

| № | Кораб | Име | Пасажери, бр. |
|----|---------|---------------|-----------------------------------------------|
| 43 | Вн 3595 | Свети Николай | 45+5 |
| 44 | Вн 4027 | Младена | 59+4 |
| 45 | Вн 4049 | Поларис 2 | 60+4 |
| 46 | Вн 4368 | Пинта Варна | 45+5, (28+5) през тъмната част на денонощието |
| 47 | Вн 4925 | Свети Тома | 42+5, /33+5/ през тъмната част на денонощието |
| 48 | Вн 7449 | Десита | 35+2 |
| 49 | Вн 8421 | Девика | 61+3 |
| 50 | УВК 314 | УВК Калиакра | 80+5 |
| 51 | Вн 4335 | Арабела | 35+5 |

Източник: Дирекция „Морска администрация“ Варна

По експертна оценка, на този етап, корабите, регистрирани в пристанище Бургас и терминалите по Южното Черноморие като бройки и капацитет се приемат за достатъчни.

За разлика от пристанище Бургас и терминалите в по-малките туристически селища на областта, в пристанище Варна няма установени туристически маршрути. Корабите за развлекателна дейност, регистрирани в пристанищата Варна, Балчик и Каварна, работят само през активния летен сезон. Преди около 30 години имаше установени традиционни морски туристически маршрути Варна – Бургас – Несебър – Созопол, които се обслужваха от кораби тип „Комета“. Функционираха и сезонните линии Варна – Балчик и Варна – Галата, обслужвани от малки пасажерски кораби. За разлика от Южното Черноморие, Северното не разполага с достатъчно атрактивни исторически и културни обекти, които да привличат туристи.

5. Характеристика на морските пристанища на Р. България

5.1. Състояние на пристанищната инфраструктура. Тенденции.

В голямата си част инфраструктура на българските пристанища е строена преди повече от 100 години. По-нови са терминалите “Варна-Запад”, „Фериботен комплекс–Варна“, „Леспорт“, „Пристанище ТЕЦ Езерово“, терминалът в Балчик, терминал „Бургас-Запад“ и

някои други по-малки терминали. В процес на изграждане са два нови терминали в Пристанище Варна, които се намират в близост до Фериботния комплекс.

Техниката с която разполагат терминалите в голяма степен не отговаря на съвременните изисквания за обработка на товари. Годишно обработваните товари варират само между 25–35 милиона тона. Липсата на инвестиции в изграждане на нова и модерна инфраструктура значително намалява конкурентоспособността на българските пристанища. Последната се влошава допълнително и поради изоставането в поддържането и развитието на технологичното обновление на терминалите.

Във Варна и Бургас, в които основните транспортни центрове (пристанище, жп гара) следват аналогични схеми, пристанищата са свързани с централните градски части, а някои от терминалите им се оказват в най-привлекателните зони на градовете. Това създава екологични и естетически проблеми, ограничава контакта с морето, затруднява транспортната и пешеходна достъпност, ограничава развитието и модернизиранието на централните им градски части. Отчитайки тези недостатъци, започна поетапно отваряне на терминалите Варна – Изток и Бургас – Изток за свободен достъп на граждани.

Развитието на морския транспорт, пристанищата и пристанищните дейности е неотменна част от цялостната морска политика на страната и именно поради това е необходима ясна стратегия за развитие на сектора. Тъй като инвестициите в морски транспорт и в пристанищна инфраструктура са значителни и с дълъг период на възвращаемост, държавата трябва да стимулира морските фирми, чрез подходящо законодателство и финансови инструменти. Това ще осигури инвестиране в нови технологични решения за товарно-разтоварните дейности, в логистичните зони за съхранение и дистрибуция на стоки и товари, което значително ще ускори обработването на корабите и товарите и ще увеличи ефективността на българската икономика като цяло.

Допълнително е необходимо държавата да намали административната тежест върху инвестициите в морския сектор. Това може да се постигне чрез съкращаване на сроковете и опростяване на процедурите за получаване на разрешение за строеж, за изграждане или разширение на терминал, за конверсия на сгради и пространства, за да не се отблъскват инвеститорите. Процесът на подготовка на документацията, съгласувателните процедури и одобряването трябва да бъде улеснен и сроковете намалени, а институциите трябва да оказват съдействие за реализиране на подобни проекти.

Развитието на пристанищата ще бъде свързано с тяхното реструктуриране и функционално и технологично обновяване, преместването на определени дейности извън конфликтните зони, изграждането на специализирани пристанищни терминали и създаването на условия за приемане и обработка на голямотонажни кораби чрез удълбочаване на подходите и акваторията и премахване на физическите ограничения.

Във връзка с повишените изисквания за опазване на околната среда, е необходимо да се изградят подходящи, отговарящи на международните изисквания, приемни съоръжения за

събиране и обработване на корабни отпадъци и управление на баластни води. Това ще подпомогне дейностите по опазване на състоянието на морската околна среда, ще намали заплахата от навлизането на чужди инвазивни видове и заедно с мерките по защита на урбанизираните територии и инфраструктурата от екстремни климатични събития в резултат от изменението на климата, ще отговори на глобалните екологични предизвикателства.

5.2. Крайбрежна транспортна инфраструктура

Новата политика на ЕС за транспортната инфраструктура цели превръщането на мрежата от съществуващите европейски пътища, железопътни линии, вътрешни водни пътища, летища, вътрешни и морски пристанища и железопътни/пътни терминали в интегрирана мрежа, обхващаща всички държави членки. Политиката за мрежата TEN-T е насочена също така към развитието на **морските магистрала**, както и към прилагането на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS).

Морските магистрала представляват морската част от трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), с която се предвижда съсредоточаване на товаропотоците по морски пътища с логистично предназначение, с цел подобряване на съществуващите или създаване на нови жизнеспособни, редовни и чести морски връзки, за да се намали натоварването по пътищата.

Като ключов инструмент за постигане на баланс между секторните интереси, морското пространствено планиране е насочено към постигане на устойчиво използване на морските ресурси посредством базирания на екосистемите подход като основен принцип. Мерките в подкрепа на морските магистрала следва да бъдат насочени и към инфраструктурата и по-специално към разширението на пристанищата и връзките с хинтерланда.

Широкообхватната транспортна мрежа на ЕС е мултимодална мрежа с относително висока плътност, която осигурява достъп до всички региони на ЕС, с което да се подпомогне тяхното икономическо, социално и териториално развитие. Нейното планиране се базира на редица общи критерии (напр. прагове за обем на терминалите и нужди във връзка с достъпността). Основната мрежа TEN-T включва тези части от широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за европейските и международните транспортни потоци. Целта на развитието на инфраструктурата от основната мрежа е реализирането на безпрепятствени връзки по море и суша, които ще позволят предоставянето на ефективни и качествени транспортни услуги за гражданите и икономическите оператори.

Като връзки между морския и сухоземен транспорт, на територията на Р. България в основната TEN-T мрежа на ЕС е включено **пристанище Бургас**, а в широкообхватната – **пристанище Варна**.

Фигура 11: Връзки на Пристанище Бургас със сухоземната транспортна система на Р. България



Източник: <https://www.burgas.bg/>

Пристанището за обществен транспорт с национално значение Бургас е разположено в едноименния Бургаски залив на брега на Черно море. То включва пристанищни терминали: Бургас - изток 1, Бургас - изток 2, Бургас - запад, Пристанищен терминал Росенец и Пристанищен терминал Несебър.

Пристанищни терминали Бургас-изток 1, Бургас-изток 2 и Бургас-запад, както и Нов източен вълнолом се намират в Южната промишлена зона на град Бургас. Трите терминала са разположени непосредствено един до друг с обща дължина на кейовите стени 4500 m.

Като краен пункт на коридора от основната TEN-T мрежа на ЕС „Ориент/Източно-Средиземноморски” пристанище Бургас се обслужва от АМ “Тракия” и жп линия 8, формиращи направлението на този коридор.

- **Автомагистрала “Тракия”** – София-Пловдив-Бургас, с обща дължина 360 km е напълно изградена и е главната пътна артерия в страната като основна връзка на Черноморското крайбрежие с вътрешността на страната и Столицата.
- **Жп линия 8 София/Пловдив** – Стара Загора-Зимница-Карнобат-Бургас е другият съставен елемент от коридора на основната TEN-T мрежа - „Ориент/Източно-Средиземноморски”. Това е основната жп линия, обслужваща Черноморското крайбрежие, свързвайки го с вътрешността на страната и Столицата. Като част от тази жп линия е изграден Интермодален терминал (ИМТ) “Бургас-Долно Езерово”.

Интермодалният терминал (ИМТ) “Бургас-Долно Езерово” е изграден като част от жп линия 8 Пловдив-Филипово-Бургас. Той е в експлоатация и е собственост на „Деспред“ АД. Развитието на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски” и неговото разширяване на изток, където прераства в ТРАСЕКА (транспортен коридор Европа – Кавказ – Азия) е от особена важност за функционирането на националната транспортна система. То е важно за

управлението и разработването на потенциални пазари на източния бряг на Черно море и страните от Централна Азия и за превръщането на пристанище Бургас в основна връзка между континента Европа и Близкия изток.

В тази връзка важна роля ще има изградената и пусната в експлоатация от „БМФ Порт Бургас“ нова логистична база, която ще получава, съхранява и претоварва оборудване за разработването на петролните полета в Казахстан. Южна претоварна база е изградена по договор с белгийската компания SARENS N.V., която операторът на нефтеното находище TengizChevrOil (TCO) е избрал за основен доставчик за операциите и разширението на пристанището в Бургас, за да отговори на нуждите на проекта.

Новата база е важна връзка при реализацията на един от най-големите логистични проекти в света. За изграждането ѝ концесионерът на пристанище Бургас извършва мащабни морски строителни дейности, които са прецедент в съвременната пристанищна история на България. Това е най-голямата частна инвестиция в пристанищна инфраструктура в страната и голям потенциал за развитие.

- **Автомагистрала “Черно море”**- Бургас-Слънчев бряг-Варна, включена в широкообхватната TEN-T мрежа на територията на страната все още не е доизградена. Планирана като връзка между двата главни урбанизационни центрове на Черноморското крайбрежие - Варна и Бургас, автомагистралата ще бъде ситуирана в тила на крайбрежието за провеждане на транзитните потоци, вкл. обслужване на пристанищата Бургас и Варна.

Към настоящия момент сухоземните транспортни комуникации между Бургас и Варна се осъществяват посредством първокласен път I-9 граница Румъния-Дуранкулак-Варна-Бургас-Малко Търново-граница Турция (E-87). Пътят обслужва туристическия поток по Черноморското крайбрежие, но на юг от Бургас провежда главно транзитен трафик за/от Р. Турция.

- **Първокласният път I-9** обслужва и *Пристанищен терминал Несебър* който е част от пристанище Бургас. Терминалът е пътнически с целогодишна навигация и разполага с 3 корабни места с дължина 410 м. Разположен е в Бургаския залив на южния бряг на стария град Несебър.
- Другата транспортна връзка на пристанище Бургас с вътрешността на страната и Столицата е **първокласен път I-6** граница Македония-Гюешево-Кюстендил-Радомир-София-Карлово-Казанлък-Бургас. Пътят обслужва т.нар. “подбалканска линия” и не попада в обхвата на TEN-T мрежата.
- **Второкласен път II-79** от Елхово-Болярово-Средец-кв. Меден рудник-(Бургас-Маринка) допълва транспортното обслужване на пристанище Бургас като връзка с тила на Южното Черноморие.

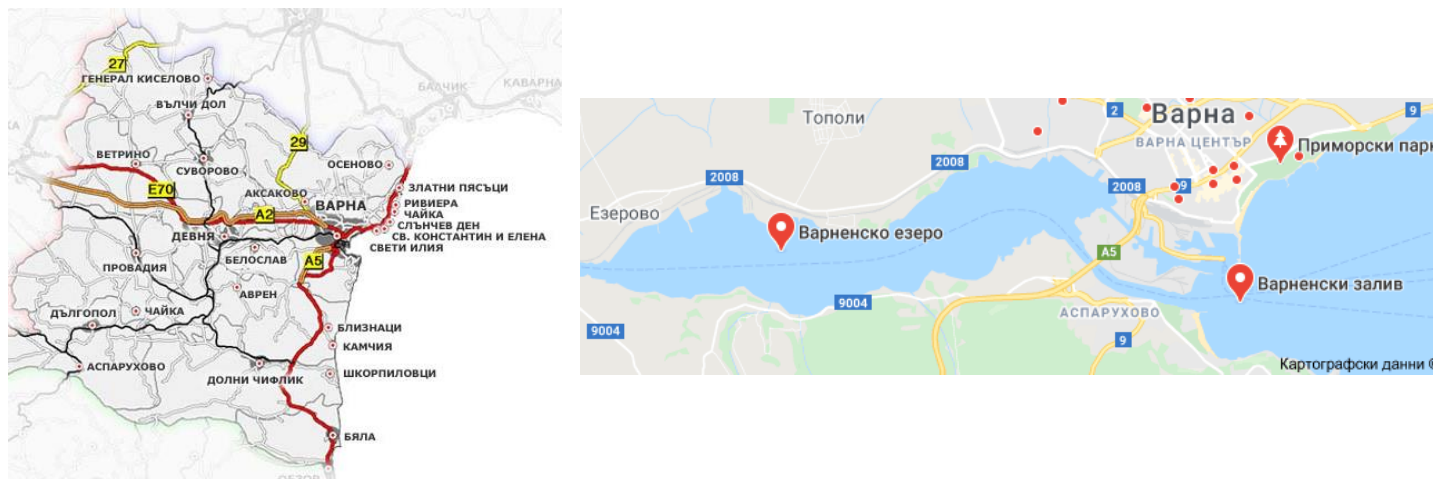
- **Второкласен път II-99** (Бургас-Маринка)-Созопол-Приморско-Царево-Малко Търново (о.п. Малко Търново-граница Турция) обслужва южната част на Черноморското крайбрежие.

Второкласният път II-99 обслужва и *Пристанищен терминал „Росенец”*, разположен югоизточно от град Бургас, между кв. Крайморие - Бургас и с. Атия. Терминалът е специализиран за обработка на нефт, нефтопродукти и др. опасни наливни товари

Пристанищата за обществен транспорт с регионално значение се обслужват с вече описаните пътища от републиканската пътна мрежа, както следва:

- *Пристанище Поморие* - от първокласния път I-9 граница Румъния-Дуранкулак-Варна-Бургас-Малко Търново-граница Турция (E-87);
- *Пристанище Царево* - от крайбрежния второкласен път II-99 с туристическо значение;
- *Пристанище Ахтопол* - от третокласния път III-9901 Царево-Ахтопол.

Фигура 12: Връзки на Пристанище Варна със сухоземната транспортна система на Р. България



Източник: <https://www.varna.bg/>, Google maps

Международното пристанище Варна е важен център на транспортната система на страната, през което преминава голяма част от вноса и износа. Граничното положение на пристанището е предпоставка за ключовата му роля в икономиката на страната и района и поради факта, че всички стоки превозвани по вода независимо от това дали са предназначени за вътрешния пазар или са транзитно преминаващи, се обработват в него. Пристанищният комплекс Варна включва няколко терминала: Варна-Изток, Варна-Запад, „Леспорт”, Фериботен комплекс, Балчик, Петрол Варна, „ТЕЦ Езерово”.

Пристанищен терминал Варна-изток се намира в район „Одесос” на гр. Варна. На югозапад се намира Канал 1, входен за Варненското езеро, а по продължение на вълнолома, на североизток е разположен централният градски плаж. Общата дължина на кейовите стени, които се използват за товаро-разтоварни дейности, е 2345 m.

Пристанищен терминал Варна-запад се намира в северозападния край на Белославското езеро. Общата дължина на кейовите стени е 3430 m,

Пристанищен терминал „Леспорт“, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна, е разположен на северния бряг на Варненското езеро и се намира в южната част на землището на село Тополи на стария път за град Варна между с. Езерово и с. Казашко. Общата дължина на кейовия фронт е 500 m.

Пристанищен терминал „Фериботен комплекс Варна“ се намира на 22 km западно от Варна - на южния бряг на Белославското езеро на пътя село Разделна - град Белослав. Пирсът на пристанището е с обиколна дължина 400 m.

Пристанищен терминал Балчик е разположен в източната градска част на град Балчик. Пристанищният комплекс с административната сграда, обслужваща терминала, се намира при кейовата стена, изградена при уширение на вълнозащитния мол. Дължината на корабните места е 164 m, а дължината на вълнолома е 1200 m.

Пристанищен терминал Петрол Варна, изграден през 60-те години на миналия век е разположен на острова между стария и новия канал - на южния бряг на стария канал море-езеро. Терминалът е разположен върху тясна брегова ивица, където са разположени трите пирса и пътна връзка за обслужването им. Ползван е за извършване на товаро-разтоварни дейности за наливни товари - суров петрол, петролни продукти и деривати. Общата дължина на кейовия фронт е 520 m.

Пристанищен терминал „ТЕЦ Езерово“ е разположен на северния бряг на Варненското езеро в землището на с. Езерово, с обща дължина на кейовия фронт 480 m.

Пристанищният комплекс Варна е включен в разширената ТЕН-Т мрежа на територията на страната и се обслужва основно от жп линия 2 и жп линия 3, включени в разширената ТЕН-Т мрежа, както и с пътните направления от същата мрежа - АМ “Хемус”, АМ “Черно море” и скоростен път Варна-Дуранкулак (път I-9).

- **Жп линия 2** „София–Мездра–Горна Оряховица–Каспичан–Варна” свързва пристанище Варна с вътрешността на страната. Линията е включена в европейското споразумение за комбинирани превози (AGTS), което улеснява работата на терминалите във Варна и ж.п. фериботния комплекс и се осигурява възможност за транспортиране на ж.п. вагони през Черно море към Украйна, Русия и страните от Черноморския и Кавказкия регион.
- **Жп линия 3** Илиянци-Карлово-Тулово-Дъбово-Зимница и Карнобат-Комунари-Синдел разпределителна–Варна фериботна–Разделна, е включена в “широкообхватната” ТЕН-Т мрежа на територията на страната с участъка Карнобат-Варна и свързва пристанище Варна с вътрешността на страната по т.нар. “подбалканска линия”.

- **Жп линия 9** Русе-Каспичан, също включена в широкообхватната TEN-T мрежа допълва обслужването на пристанище Варна като го свързва с пристанище Русе на р. Дунав. В участъка Каспичан-Варна се припокрива с жп линия 2.

Бъдещото развитие на жп възел Варна се предвижда като Интермодален терминал (**ИМТ**) **“Варна”** - проект, включен в разширената TEN-T мрежа за интермодален транспорт по направление на жп линия 2 София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан- Синдел–Варна.

- **Автомагистрала “Хемус”** – София-Велико Търново-Варна, е основната пътна връзка на Пристанище Варна с вътрешността на страната. В участъка Варна-Шумен магистралата е изградена, включена в широкообхватната TEN-T мрежа.
- **Първокласен път I-4** София/Ботевград-Севлиево-Велико Търново-Шумен/ Варна (**E-772**) допълва функциите на недоизградената АМ “Хемус” към вътрешността на страната и Столицата.
- **Първокласен път I-2** Русе-Разград-Шумен-Варна (**E-70** заедно с **жп линия 9** Русе-Каспичан подсилва функциите на важната транспортна ос между Пристанище Варна и Пристанище Русе с възможността за транспортни комуникации между Черно море и р. Дунав.
- **Първокласен път I-7** граница Румъния/ГКПП “Силистра”– Шумен–Ямбол–Елхово–ГКПП “Лесово-Хамзъбейли”/граница Турция е допълнителна транспортна връзка на Пристанище Варна с р. Дунав (Пристанище Силистра).
- **Автомагистрала “Черно море”** Варна-Слънчев бряг-Бургас, планирана като връзка между двата главни урбанизационни центрове на Черноморското крайбрежие - Варна и Бургас, е изградена само в участъка Варна - с. Приселци. Автомагистралата ще бъде ситуирана в тила на крайбрежието за провеждане на транзитните потоци, вкл. обслужване на пристанищата Бургас и Варна.

Основният обслужващ път за Северното Черноморие е първокласният път I.9.

- **Първокласен път I-9** граница Румъния-Дуранкулак-Варна-Бургас-Малко Търново-граница Турция (**E-87**) в частта си граница Румъния - Варна е включен в широкообхватната TEN-T мрежа на територията на страната. Пътят обслужва туристическия поток по Черноморското крайбрежие като връзка на север с Р. Румъния и транспортните комуникации между Бургас и Варна, но на юг от Бургас провежда главно транзитен трафик за/от Р. Турция.

Първокласният път I-9 е и основният обслужващ път за *Пристанище Балчик*, което е третото по големина товарно пристанище на Черноморското ни крайбрежие. Пристанището има потенциал за обслужване на туристите в района, но се използва ограничено. В непосредствена близост се намира яхтено пристанище Балчик с капацитет 70 места за яхти, чието развитие е обвързано с развитието на крайбрежната зона на Балчик.

Обслужването на Пристанище Балчик се допълва от следните пътища:

- **Второкласен път II-27** (о.п. Шумен-Девня) Нови Пазар-Владимирово- о.п. Добрич-Балчик - пристанище Балчик, свързвайки го с вътрешността на Североизточна България (Добруджа), предвид специализацията му за обработка и износ на зърнени храни.
- **Второкласен път II-29** Варна-Аксаково-ок п Добрич-Генерал Тошево-граница Румъния е друга възможна транспортна връзка на Пристанище Варна с района на Добруджа и с Р. Румъния през ГКПП „Йовково”.
- **Третокласният път III-2008** (Девня – Варна) – кв. Повеляново-Езерово-Варна обслужва северния бряг на Варненското и Белославско езеро.
- **Третокласният път III-9004** Варна - Белослав-Разделна-Падина-Житница-(Провадия - Дългопол) - обслужва южния бряг на двете езера.

Населените места по същинското крайбрежие се обслужват от участъци на общинската пътна мрежа.

ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ

Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 година относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари;

Директива 2002/59/ЕО за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация (консолидирано издание към 16.03.2011 г);

Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета;

Директива 2007/71/ЕО на Комисията от 13 декември 2007 година за изменение на приложение II към Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 година относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари;

Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите-членки и за отмяна на Директива 2002/6/ЕО;

Дирекция „Морска администрация“ Бургас <https://www.marad.bg/node/1704>

Дирекция „Морска администрация“ Варна <https://www.marad.bg/node/1703>

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. <http://www.bgports.bg/>

Закон за концесиите;

Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Р. България;

Изпълнителна агенция „Морска администрация“ <https://www.marad.bg/>

Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 година

https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/integrated_transport_strategy_2030_bg.pdf

Конвенция на Организацията на обединените нации по морско право;

Конвенцията за опазване на Черно море от замърсяване.

Международна конвенция за контрол и управление на корабните баластни води и седименти;

Международна конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, (MARPOL 73/78);

Наредба № 15 от 28.09.2004 г. за предаване и приемане на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъци от корабни товари;

Наредба № 18 за регистрация на пристанищните оператори в Република България.

ТОМ 6. МОРСКИ ТРАНСПОРТ

- Наредба № 7 от 23.05.2001 г. за реда за посещение, маневриране и престой на корабите в пристанищата и рейдовете, за товарене и разтоварване, за качване на кораба и слизане на брега на екипажа, на пътниците или други лица, както и за връзка на кораба с брега;
- Наредба № 919 от 8 декември 2000 г. за събиране на статистическа информация за дейността на пристанищните оператори и собствениците на пристанища и пристанищни съоръжения в Република България (загл. изм. - ДВ, бр. 112 от 2004 г., в сила от 23.12.2004 г.);
- Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт;
- Наредба № 19 от 9 декември 2004 г. за регистрация на пристанищата на Република България;
- Наредба № 9 от 17.10.2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти;
- Наредба за организацията за осъществяване на граничен паспортен, митнически, здравен, ветеринарномедицински и фитосанитарен контрол, както и контрол на транспортните средства в пристанищата на Република България, обслужващи кораби от международно плаване;
- Наредба за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България;
- Наредба за условията и реда за постигане сигурността на корабите, пристанищата и пристанищните райони;
- Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 година за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата.