



НАРОДНО СЪБРАНИЕ	
Вх. No	854-06-778
Дата	21.06.2018 г.

1472
[Signature]

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

**МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ
И СЪОБЩЕНИЯТА**

ЧРЕЗ

**Г-ЖА ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ НА
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

**ДО
Г-Н НИКОЛАЙ ТИШЕВ
НАРОДЕН ПРЕДСТАВИТЕЛ ОТ
ПГ НА БСП ЗА БЪЛГАРИЯ**

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	
София 1000, ул. "Дякон Игнатий" №9, тел. 409/603 568 662 650	
Per. №	02-20-45/21.06.18
Дата	21.06.18

**ОТГОВОР НА ВЪПРОС
854-06-778 / 15.06.2018г.**

**ОТНОСНО: ПРЕДВИЖДАНИЯТА ЗА РАЗВИТИЕ НА
ПРИСТАНИЩЕН ТЕРМИНАЛ „БУРГАС ИЗТОК 1“, ЧАСТ ОТ
ПРИСТАНИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО
ЗНАЧЕНИЕ – ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС**

Идеята за отваряне на град Бургас към морето е предмет на дискусии от дълго време. В градоустройствените разработки на Общите устройствени планове на град Бургас от 1978 г., 1984 г. и 1992 г., територията на Пристанище Бургас винаги е била предвиждана частично за създаването на пряка връзка между централната градска част и морето. С Решение № 38/25.01.2008 г., Министерският съвет обявява Зона за обществен достъп за обект с национално значение, поради това, че този обект е част от Националната транспортна инфраструктура и е важна съставна част от коридор № 8 за ЕС. През 2010 г. е направено предпроектно проучване за Зона за обществен достъп, а през 2011 г. - изменение на Подробния устройствен план. Инвестиционната дейност по изграждането на Зоната за свободен достъп е била основен приоритет и в бизнес плановете на оператора „Пристанище Бургас“ ЕАД за 2013 г. и 2014 г., именно периодът, в който г-н Тишев също е бил част от управлението на дружеството, в качеството си на член на Съвета на директорите на „Пристанище Бургас“ ЕАД. От 2014 г. на територията на „Пристанище Бургас“ ЕАД реално е обособена Зона за обществен достъп. Чувствителното подобряване на финансовия резултат на „Пристанище Бургас“ ЕАД, от загуба, в периода 2014-2016 г. на печалбата през 2017 г., нарастваща до над 400 хил. лв. за четиримесечието на настоящата година е израз на правилността на взетите решения.

В отговор конкретно на Вашите въпроси, Ви представям следната информация, както следва:

Въпрос № 1: Предвижда ли се по предстоящият да се приеме Генерален план построяване на „Уникална архитектурна сграда- театър/концертна зала или др.“ на част от територията на сегашните складови полета на 12-то и 13-то корабни места, при условие, че в гр. Бургас има красиви и реставрирани сгради на Драматичен театър „Адриана Будевска”, Театър за опера и балет както и Филхармония? Също така предвижда ли се построяване на „Централен площад с открита сцена и фонтан” на територията на открити складови площи и паркинг в терминал „Бургас изток 1”?

Генералният план е необходимата устройствена основа за изграждането, разширяването и развитието на всяко пристанище за обществен транспорт.

При разработването на настоящия проект на Генерален план за Пристанище Бургас, една от целите е за пристанищен терминал „Бургас Изток-1“ да се осигури частично „отваряне” на трите пространства - морска гара, ЖП гара и автогара в „Зона за обществен достъп” за постигането на оптимална интеграция на трите вида транспорт.

Развитието на публичната зона на пристанище Бургас-Изток-1 е продиктувано от няколко фактора, а именно:

1. Намаляваща необходимост от корабни места и „тил” – складови зони за товарни дейности в тази зона на порта. Това е еднозначно показано и анализирано в предишните етапи на проекта по разработката на Генералния план за Пристанище Бургас.

2. Наличие вече на държавни и частни сгради на територията (например бившият Тютюнев склад и Магазията).

3. Обществен натиск от страна на гражданите на Бургас за „отваряне” на пристанищната зона в тази си част към публична дейност по модела на множество западноевропейски градове като Барселона, Ротердам и др.

4. Развитието на яхтингът както като средство за развлечение и частен транспорт, така и като спорт на територията на страната и съседните черноморски и средиземноморски държави.

В този смисъл визираните в проекта на Генерален план на пристанищния терминал възможни сгради – например театър; концертна зала; открита сцена и др., представляват по-скоро идеи за оползотворяване на градска среда и отговаряне на обществени нагласи за култура и естетика, а реализирането им на практика, т.е. като физически обекти в бъдеще, е пряко обусловено от развитието на гр. Бургас като туристическа дестинация с определен икономически потенциал. Реалните бъдещи инвестиционни проекти ще включат и конкретните строги аспекти на финансово моделиране на ползите и разходите от съответната реализация.

Спрямо посочените 12-13 к.м. на пристанищен терминал „Бургас Изток-1“ в бъдещия Генерален план, тяхното предназначение си остава за товарно - разтоварна дейност, и изграждането на сграда на театър или концертна зала там не се предвижда. В тила на корабните места, предвидени за товаро-разтоварна дейност също така не се предвижда изграждане на централен площад с открита сцена, с което се запазват всички открити складови площи.

През 2016-2017 г. Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ е инвестирало над 900 000 лв. в реконструкция на откритите складови настилки в тила на 12-13 к.м., с цел подобряване на дейностите по обработката на товари.

Въпрос № 2: Каква е икономическата логика, която следвате като принципал на дружеството - държавен пристанищен оператор, при условие, че по така направените предвиждания всички площи, оперирани от „Пристанище Бургас” ЕАД ще бъдат превърнати в градинки, фонтани и площи и от тях няма да бъдат реализират никакви приходи, а 190 човека ще загубят работните си места?

Отчитайки съществуващото положение на инфраструктурата на пристанищните терминали в района на пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас и съответните технически характеристики на съоръженията, оборудването и технологиите за обработка на традиционните видове товари и транспортиращите ги превозни средства, относно пристанищен терминал „Бургас Изток-1“ могат да се направят следните изводи:

✓ териториалното разположение на пристанищния терминал е в непосредствена близост до жилищната част на града и не отговаря на нормативните изисквания за хигиенна защита на населението;

✓ съществуващите дълбочини на акваторията и корабните места ограничават обработката на големи кораби (по-големи от 25 000 DWT);

✓ съществуващата кейова механизация е физически и морално остаряла;

✓ тиловите площи за източно разположените корабни места са недостатъчни за съхранение на обработваните товари;

✓ ситуационното разположение на отделните звена и райони и връзката им със сухопътни транспортни средства е съпроводено от пресичане на големи товаропотоци от ж.п. и автотранспортни средства, вкл. целият автомобилен поток преминава през предоставената на концесия територия на пристанищен терминал „Бургас-запад“.

Съгласно разработвания понастоящем вариант за предварително концептуално решение на проекта на Генерален план се предвижда зоната за обществен достъп да заеме цялата източна част от пристанищния терминал вкл. и кейово място 11, като западната граница с зоната за обработка на товари е на отстояние 30 м западно от кейовата стена на корабно място № 9.

Същевременно, близостта на различни по вид транспортни средства е значително предимство за комбинирането им от пътниците и спестяването на време и разходи за придвижване.

По естествен път, исторически обусловено, предгаровият площад на гр. Бургас комбинира три основни вида транспорт – шосеен, железопътен и морски. Чрез бързата автобусна линия се прави директна връзка до летище Бургас, което отстои на по-малко от 15 км от предгаровия площад.

С реализирането на един от първите етапи на отваряне на Пристанище Бургас за гражданите, а именно Пътническият терминал, е поставено началото на пълната интеграция на всички видове транспорт в града.

В Зоната за обществен достъп, в периода на нейното функциониране като пасажерски терминал, са обслужени 45 круизни международни кораба, с 62 767 туристи и над 1 100 каботажни курса с 94 130 пътника. Преките приходи от обслужването на пътниците съставляват над 872 000 лева, с коефициент на рентабилност на печалбата над 0,9. В обектите, отдадени под наем, фирмите - наематели са разкрили над 80 нови работни места. При функционирането си, Зоната за свободен достъп генерира освен приходи от пътническите услуги, и допълнителни финансови постъпления:

Източник	Договорирани приходи 2018 г.
Марина Порт Бургас	88 000 лв.
Приходи от наем на помещения и открити площи	350 000 лв.
Други	30 000 лв.
Общо:	468 000 лв.

От друга страна, зоната за товарна дейност обхваща кейовата стена с дължина от 335 м, включваща корабни места №№ 12, 13 и 14 от пристанищен терминал Бургас-Изток 1 и прилежащата територия в тила между гореописаната западна граница на зоната за обществен достъп и източната граница на предоставения на концесия пристанищен терминал Бургас-Запад.

В зоната за товарна дейност на пристанищен терминал Бургас Изток 1, съгласно технологичните и маркетингови възможности на съответния пристанищен оператор, се предвижда да се обработват генерални товари.

При реализиране на насоките на Генералния план в зоната за товарна дейност на пристанищен терминал Бургас-Изток 1, кейовата пропускателна способност може да достигне до 500 000 тона годишно, а складовата пропускателна способност - общо 750 000 т/г.

От страна на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ са реализирани и конкретни проекти за подобряване на инфраструктурата, свързана с товарната дейност на терминала. В периода 2017-2018 г. са извършени ремонти на настилките в тила на 13 к.м. и на заскалявката на 11 к.м. В момента се извършват строително-монтажни работи по подмяна и ремонт на площадков водопровод от 5-то до 13-то к.м. на Пристанище Бургас.

На основата на горните предвиждания и конкретно реализирани обекти може да бъде направен изводът, че се търси по-скоро баланс между „обществения достъп“ в публичната източна зона и възможната традиционна пристанищна дейност в най-западната част на терминала, т.е. търсят се и приходи от туризъм и културно-развлекателна дейност, и от обработка на незамърсяващи околната и прилежащата урбанизирана среда товари, като по никакъв начин не се елиминират икономически възможности или работни места.

Въпрос № 3: Каква е стратегията на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията по отношение на предстоящия да се приеме Генерален план, а именно кой ще осъществява пристанищни услуги на 12-то и 13-то к.м.-концесионер, ДП „Пристанищна инфраструктура“ или остатъка от държавния пристанищен оператор, който ги предоставя и към момента?

Генералният план дава обобщени параметри на зоните за бъдещи инвестиционни инициативи, както и характеристиките на съществуващите и на предвидените за изграждане съоръжения, сгради, пътни и железопътни връзки, открити складови площи и на общите мрежи на техническата инфраструктура на територията на пристанището. С Генералния план не се определя кой ще осъществява пристанищни услуги, а се определят концепциите за дългосрочно развитие на съответната територия и акватория, обосновани с технологични и маркетингови изводи, и взаимовръзката на тези концепции с одобрената от Министерския съвет Стратегия за развитие на транспортната система на Република България и с Общия генерален план за транспорта на България, както и със съответните концепции и схеми за пространствено развитие и устройствени планове от по-висока степен.

С уважение,

Ивайло Московски

Министър на транспорта,

информационните технологии и съобщенията

