

ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА НА ПРОЕКТ / ПО ПРИМЕРА НА ПРОЕКТА ЗА РАЗШИРЯВАНЕ НА ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС /

ЕЛИСАВЕТА БОЖИЛОВА

1. Въведение

Разширението на Пристанище Бургас е планирано и обосновано през 1991 г. в Генералната схема за развитие на пристанищните мощности, чрез обособяване и изграждане на така наречената Южна акватория.

Проектът предвижда да се изградят четири нови терминала:

Терминал 1 с източен вълнолом - за генерални и течни товари. Той ще разполага с 4 корабни места с обща дължина 750 метра. Годишният му капацитет ще бъде 1 млн. тона горива, химикали и генерални товари;

Терминал 2 - за насипни товари. Предназначен е за кораби с дедейт до 120 000 тона, максимална дължина до 270 м и максимално газене до 15,5 метра. Терминалът ще разполага общо с 6 корабни места с обща дължина 1 580 метра. След окончателното му изграждане годишният му капацитет ще бъде около 6 млн. тона каменни въглища, руда и генерални товари;

Терминал 3 - фериботен терминал. Общата дължина на корабните места ще бъде 380 метра. След окончателното завършване годишният му капацитет ще е 1 300 000 тона;

Терминал 4 - контейнерен терминал. Ще разполага с две корабни места с обща дължина 450 метра. Максималният му годишен капацитет ще бъде 150 000 TEU.

Споразумението между правителствата на Република България и на Япония за отпускане на заем от Задграничния фонд за икономическо сътрудничество за разширение на пристанище Бургас е договорено на 06.03.1998 г. чрез размяна на вербални ноти.

Споразумението се сключва на 29.06.1998 г. между Република България, представлявана от министъра на транспорта и съобщенията, и Задграничния фонд за икономическо сътрудничество, Япония - ОЕСФ (по-късно - Японска банка за международно сътрудничество - JBIC). Общият размер на договорения кредит е 14 312 млн. японски йени (118,28 млн. щ. д. към датата на подписване на споразумението - през юли 1998 година). Заемът е държавен, инвестиционен.

Заемополучател е Република България, представлявана от министъра на транспорта.

Изпълнителна агенция по Проекта /определена със Споразумението от заемополучателя/ е "Пристанище Бургас" ЕАД. Погасяването на заема

се предвижда да се извършва от събираните пристанищни такси.

Валидността, тълкуването и изпълнението на Споразумението за заем са съобразени със законите и нормативните разпоредби на Япония.

2. Описание

Основните цели на проекта са повишаване ефективността и качеството на обработка на товарите, конкурентни цени на претоварните операции, безопасно маневриране и опазване на околната среда в пристанището.

Предвижда се изграденият терминал да обслужва 6.5 млн. т насипни товари годишно, като ще могат да бъдат приемани кораби с насипни товари с газене 15 м и 100 000 DWT (дедейт).

Проектът, съгласно споразумението, обхваща следните видове работи:

- Строителни и драгажни работи - Пакет 1 с обща стойност 79,8 млн. щ.д., в т.ч. 11.5 млн. щ.д. българско съфинансиране;

- Претоварно оборудване - Пакет 2 на обща стойност 30 млн. щ.д.

Срокът за изпълнението на проекта, съгласно договорите за изпълнение, е 10 юни 2005 година.

Реализацията на генералния план започна с изграждането на източния вълнолом и Терминал 2А за насипни товари. Това стана възможно благодарение на усилията на ръководството на "Пристанище Бургас" ЕАД и подкрепата на правителството на Република България. На 29 юни 1998г. бе сключен договор с Японската банка за международно сътрудничество /JBIC/, с който се отпусна кредит за проекта при много изгодни за българската държава условия. Работата по проекта за развитие на "Пристанище Бургас" ЕАД стартира официално на 10 август 1999 година. Строителството на обекта започна през юни 2001 година. Изграждането и оборудването с техника на новия Терминал 2А приключи и товарните операции започнаха на 16 ноември 2005 година.

Проектът се състои от три основни части:

- Източен вълнолом с дължина 1196 метра;

- Терминал за насипни товари, съставен от три кейови места, с обща дължина 705 м и максимална дълбочина 15,50 метра;

- Подводен канал с дължина около 6600 метра.

Значение на проекта

- Част от Общоевропейски транспортен коридор VIII;
- Подобряване на ефективността на пристанището като цяло и особено при обработването на насипни товари.

Общастойностна проекта: USD 196 млн.

- JBC – USD 118 млн. (заем по вал. курс към датата на подписване на Заемното споразумение);
- Национално съфинансиране – USD 78 млн. (по сегашния вал. курс, вкл. плащания, свързани с ДДС и разчетната /преди повишаването на цената на петрола/ стойност на драгирането на подходния канал).

Срок за завършване – 1 юли 2007 г. (планирано фактическо завършване на последния компонент на проекта, а именно: драгирането на подходния канал)

3. Основни проучени алтернативи

Транспортната инфраструктура на Бургаска област като цяло е добре развита. Голям дял от нея – железопътна инфраструктура, летища и пристанища, са концентрирани в Бургас.

Морският транспорт в областта се обслужва от 8 пристанища за обществен транспорт /Бургас, Ахтопол, Царево, Созопол, Поморие, Несебър, Росенец, Рибно пристанище/ и от 3 със специално предназначение /Кораборемонтен завод, Трансстрой, Бургаски корабостроителници/. Търговското пристанище в Бургас е с най-голям стокооборот в страната. Характерът на пристанищната дейност и голямата капиталоемкост на новото строителство дават основание да се предполага, че до края на 2006 г. броят на пристанищата няма да се промени. Важен фактор ще е и завършването на реконструкцията и модернизацията на Пристанище Бургас, което ще му позволи да обслужва кораби с капацитет до 150 000 тона.

След разширяването Пристанище Бургас ще се превърне в огромна индустриална зона. В резултат на това то е една от „най-горещите точки“ място със сериозни екологични проблеми. Отклонения се наблюдават при индикатора „химично потребление на кислород“ през 1994г. и 1996година. За Черно море /при Бургаския залив/ концентрацията и съдържанието на фосфати не отговаря на националните стандарти. Съществува също тенденция за превръщане на допустимото ниво на концентрация при индикатора „съдържание на нефтопродукти“.

4. Информация за околната среда и методи за прогнозиране

Проектът "Разширение на Пристанище Бургас" обхваща: изграждане на нов терминал 2А за насипни товари с четири корабни места и на необходимото за използването му оборудване; източен вълнолом и продълбочаване на подходния

канал на пристанището с цел достъп на многотонажни кораби.

Поради значителното нарастване стойността на проекта в резултат на екологични съображения и изисквания от Министерство на околната среда и водите през 2002 г. неговият обхват се намалява, като се редуцира до изграждането на три корабни места. Оскъпяването идва заради заповед на Министерството на околната среда и водите. Изкопните материали - около 8 млн. куб. м кал, тиня и пясък, трябва да се изсипят на 30 мили (около 55 км) навътре в морето вместо в залива Вромос, на 15 км южно от Бургас, както беше по първоначалния проект. Заповедта бе издадена след бурни протести на населението на Бургас, Черноморец, Созопол и Несебър.

5. Ефекти върху околната среда

Разширяването ще даде възможност Пристанище Бургас да се оборудва с най-съвременни терминали. Това ще се отрази положително върху околната среда, защото новият терминал за насипни товари ще е изнесен навътре в морето, което ще намали праховите емисии над града.

Министърът на транспорта и съобщенията /във връзка с правомощията си по чл.113, ал. 1 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България - да ръководи и контролира пристанищната дейност и като страна по споразумението/ следва да организира и упражнява управленски контрол върху изпълнението на проекта, както и да предлага и реализира управленски решения по възникнали проблеми и свързаната с тях организация с цел успешната, ефективна и ефикасна реализация на проекта.

След сключване на договора с PentaOcean/MitsubishiCorporation българските екологични организации и обществеността от курортните градчета по Южното Черноморие се противопоставиха на проекта за изхвърляне на около 8 млн. куб.м драгажна маса от пристанище Бургас в залива Вромос. Местните инициативни комитети алармираха, че това засипване на залива с драгажна маса ще съсипе туристическия бизнес, т. е. хляба на местното население. Коментарът на Министерството на околната среда и водите (МОСВ) бе, че е абсолютно забранено изхвърлянето на драгажна маса в заливите Цигански пристан и Вромос през месеците на годината, определени като "туристически сезон". Няма извънредна забрана за тази дейност през зимния период, но фирмата изпълнител трябва да вземе проби от дъното на двата залива, които да доказват наличието на тежки метали. Драгажната маса има за цел да капсулира нискофлотационните отпадъци във Вромос. МОСВ вече е определило депо, в което тя задължително да се изхвърля през туристическия сезон. Изпълнението на предвидените работи по проекта започват на 11.06.2001 година.

Към 31.03.2004 г. изпълнението на проекта е:

Табл. 1. Изпълнение на проект „Разширение на Пристанище Бургас”

Година	планирано изпълнение	реално изпълнение	неизпълнение
2001	9.0%	4.0%	5.0%
2002	53.9%	27.2%	26.7%
2003	76.8%	51.0%	25.8%
03.2004	84.1%	55.4%	28.7%

Тенденцията е закъснението на изпълнението на проекта да се увеличава. Предложението на министъра на транспорта и съобщенията - удълбочаването на подходния канал да се извади от обхвата на договора с изпълнителя на строителните и драгажни работи, ще доведе до допълнително удължаване на срока за цялостното завършване на проекта. Установеното закъснение по проекта се дължи основно на закъснението при изпълнение на драгажните работи. Изпълнението на драгажните работи се прекратява от септември 2002 г. и до 31.03.2004 г. не е възобновено. Според първоначалния график драгажът трябва да приключи до май 2004 година.

Направените разходи за строителство и придобиване на дълготрайни материални активи по проекта са в размер на 91 922 728,08 лева към 31.03.2004 година.

6. Мерки за смекчаване

Точната сума, с която се оскъпява проектът, не беше спомената, но, според експерти, тя е достатъчно голяма, за да натежи като фактор при взимане на решение за бъдещата съдба на проекта. Общата му стойност досега се пресмята на около \$200 млн. Изчисленията за възвръщаемостта на средствата е въз основа на стари данни за обработвания товаропоток.

При оценката на въздействието върху околната среда МОСВ не разрешава:

- депониране на драгажните маси в предвиденото в проекта депо – залив Вромос. Драгажните маси трябва да се депонират на по-голямо разстояние от пристанището;

- добив на пясък от морето - пясъчна банка “Кокетрайс”, предвидена в проекта.

В резултат на решението на МОСВ стойността на проекта в частта строителни и драгажни работи се увеличава с 24 289 079 щатски долара. Респективно с толкова се увеличава и необходимото съфинансиране от българска страна.

7. Изводи

Цели и резултати:

- Ефективно наблюдение и контрол на екологичните параметри с цел да се добие обективна информация относно настоящата екологична ситуация на пристанището и определяне на действащи приоритети;

- Концепции за мениджмънт и превенция на екологичното замърсяване, които да се представят и поддържат от местните власти и индустрия;
- Информирание на местното население относно съществуващата екологична обстановка и запознаването на хората с техните отговорности и роля за подобряването ѝ.

През 1999г. започна проект „Разработванена стратегия за управление на отпадъците в Пристанище Бургас”/1999-2000 г./, финансиран от агенция „Сентер” към Министерството на икономиката на Кралство Холандия.

Географските информационни системи са едни от най-модерните ефективни средства за подкрепа на процеса по вземане на решения и за успешно териториално управление. Община Бургас успешно приложи географските информационни системи за оценка на околната среда и планиране (ГИС за замърсяване на водата в района на Бургаския залив) и спечели награда за особени постижения в ГИС през 1998 година.

В Пристанище Бургас започна преместването на кранове от различни корабни места за 30-то корабномясто – част от новия Терминал 2А, построен по Проекта за разширение на пристанище Бургас. За целта бе нает холандският плаващ кран „Сормогант”, който има товароподемност 400 тона.

1. Стратегическа цел N1

Черно море през последните десетилетия се превърна в едно от най-засегнатите в екологично отношение морета на планетата. Огромната му водосборна област и полузатвореният му характер го правят изключително чувствително към различни въздействия. Осъзнавайки своята отговорност за бъдещето на региона, през 1992 г. шестте крайбрежни страни са подписали Конвенцията за опазване на Черноморе от замърсяване. Този международен документ предоставя основата за съвместни и координирани действия, насочени към подобряване на състоянието на черноморската екосистема и устойчивото развитие на крайбрежните страни. Положителен е фактът, че политиките и дейностите за опазване на Черно моренамират подкрепа на широка международна основа. Създаването на Целевата група ДАБЛАС през 2001 г. предостави нова платформа за регионално сътрудничество. Заявеният интерес към Черноморския регион от страна на Европейската комисия даде значителен тласък за развитието на процесите в Черно море. Неоспоримо е, че присъединяването към ЕС е най-значимата движеща сила за много страни в процеса на модернизиране на техните системи за управление на околната среда и мощен инструмент за пренасяне на положителния опит и знания. Готовността на черноморските страни да работят заедно с ЕС за подобряването на водната среда в региона повиши надеждността на този процес от гледна точка на международните финансови организации и донорската общност.

Мерки:

- Дейности за опазване и мениджмънт на ресурсите в черноморския басейн;
- Изработване на системи за интегрирано управление на крайбрежните зони, водните ресурси и влажните зони;
- Интегрирани мрежи за изпълнение на задълженията на Черноморските страни по Конвенцията за опазване Черно море от замърсяване и международните договори за предотвратяване на замърсяване от съдове – MARPOL;
- Мониторинг на областната крайбрежна морска среда – осъществява се от система за наблюдение, като данните от тази система допълват националните данни за екологичен мониторинг;
- Финансова подкрепа за проекти в района на Бургаска област, свързани с Черноморе.

2. Стратегическа цел N 2

Предвид икономическата и екологичната значимост на Черноморския басейн и като се отчитат международните ангажменти, които България е поела, опазването на Черно море е един от основните правителствени приоритети в областта на околната среда. Съхраняването на биоразнообразието е една от приоритетните области на националната екологична политика. Ратифицирането на Протокола за биологичното и ландшафтното разнообразие към Черноморската конвенция е само един от примерите за продължаващите усилия за развитие на определени аспекти на поетите политически ангажменти. Замърсяването с нефт и нефтените разливи се считат за една от основните заплахи за екологичното равновесие в Черно море. Наличието на риск, свързан с натоварения транспорт, изисква координиране на всички ресурси за противодействие при аварии на областно и национално ниво.

Стратегическият план за действие за Черно море (СПДЧМ), подписан през 1996 г. от министрите на околната среда на черноморските страни, е подробен документ, извеждащ приоритетните дейности за неговото възстановяване и опазване. Той е резултат от политическата воля на най-високо ниво за опазването на Черно море и се е утвърдил като важен репер за съвместните дейности в Черноморския регион. Стратегическият план за действие поставя целите, свързани с: намаляване замърсяването от наземно-базирани източници, от вливащите се реки, както и морското замърсяване; възстановяване на черноморската екосистема и устойчивото развитие на крайбрежните страни. Успехът зависи от обединяването на усилията на областно ниво с дейностите на национално ниво, както и от

подкрепата на признати международни организации и финансови институции. Стратегиите за намаляване на замърсяването акцентират върху възможности за: постижими екологични инвестиции в подобряване пречистването на битови и промишлени отпадни води; възстановяването на влажни зони за подобряване на капацитета им на утайтели на биогенни елементи; реформа на селскостопанската политика за намаляване на замърсяване от дифузни източници, причинено от изкуствени и естествени торове; промени в моделите на потребление. Всичко това трябва да се прави успоредно с подобряване условията за изпълнение на различни инвестиционни проекти, включително установяването на стратегическо партньорство с донори и МФИ и прилагането на разнообразни финансови инструменти.

Мерки:

- Системи и съоръжения за интегрирано управление на рисковете от замърсяване на Черно море, в т.ч. областни, национални и транснационални системи при отчитане на замърсяването;
- Оборудване и развитие на инфраструктурата, проектиране и прилагане на планове за борба с нефтени и други аварийни замърсявания на акваторията на Бургаска област;
- Картографски системи за общи рискове и развитие на общи инструменти за изучаване, предпазване и мониторинг на природните и технологични рискове на държавите от Черноморския басейн;
- Транснационални системи за предотвратяване на риска на корабоплаването в Черно море;
- Изготвяне на програми за изграждане на физическа защита от ерозия и абразия, земетресения, щормове и шквалове;
- Намаляване на замърсяването от наземно-базирани източници;
- Областен план за действие при аварийни ситуации /изготвен е Национален план за борба със замърсяването на Черно море с нефтопродукти/;
- Създаване на подходящи мерки за готовност и ефективни системи за откриване и докладване на инциденти на замърсяване;
- Развитие и прилагане на регионално сътрудничество в аварийното планиране, предотвратяване, контрол и операции за отстраняване и борба със замърсяването, причинено от нефтени разливи;
- Създаване на необходимите мерки за ограничаване разпространението и минимизирането на вредите, причинени от нефт.