СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д. А. ЦЕНОВ“ – СВИЩОВ

СЪЮЗ НА УЧЕНИТЕ В БЪЛГАРИЯ – КЛОН СВИЩОВ

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКА
КОНФЕРЕНЦИЯ

ИКОНОМИКАТА НА БЪЛГАРИЯ – 30 ГОДИНИ СЛЕД НАЧАЛОТО НА ПРОМЕНИТЕ

Свищов, 22 ноември 2019 г.

Сборник с доклади

Конференцията е посветена на 75 години от създаването на Съюза на учените в България

Академично издателство „Ценов“
Свищов
2020

ПРОГРАМЕН КОМИТЕТ

Доц. д-р Иван Марчевски – Ректор на СА „Д. А. Ценов“ - Свищов
Проф. д.б.н. Диана Петкова – Председател на Съюза на учените в България
Доц. д-р Тодор Кръстевич – Зам. ректор „Научноизследователска и проектна дейност“ на СА „Д. А. Ценов“
Доц. д-р Красимира Славева – Председател СУБ – клон Свищов

ОРГАНИЗАЦИОНЕН КОМИТЕТ

Проф. д-р Атанас Атанасов
Доц. д-р Христо Сирашки
Доц. д-р Пепа Стойкова
Гл. ас. д-р Зоя Иванова
Гл. ас. д-р Любка Илиева

РЕДАКЦИОНЕН СЪВЕТ

Председател:
Проф. д-р Атанас Атанасов
Членове:
Проф. д-р Поля Ангелова
Проф. д-р Маргарита Богданова
Доц. д-р Красимира Славева
Доц. д-р Христо Сирашки

НАУЧНИ СЕКРЕТАРИ
Гл. ас. д-р Зоя Иванова
Гл. ас. д-р Любка Илиева

Публикуваните материали са рецензирани. Авторите носят отговорност за съдържанието на материалите, изразените мнения, използваните данни, цитираните източници и езиковото оформление на текстовете.

ISBN 978-954-23-1815-6

СЪДЪРЖАНИЕ

ИКОНОМИКС, ФИНАНСИ, ЗАСТРАХОВАНЕ, СОЦИАЛНО ДЕЛО

Напълно автоматизирания луксозен комунизъм – опит за подмяна на идеологията с технология
Проф. д.н. Борислав Борисов, докт. Дмитрий Лем 7

Бюджетно осигуряване на националната сигурност – състояние и тенденции за периода 2010 – 2019 г.
Проф. д-р Андрей Захариев, ас. д-р Стефан Станимиров, докт. Русалин Русалинов.....18

За информационното общество в България – 30 години след началото на промените
Проф. д-р Йордан Василев 27

Човешките ресурси в здравеопазването (2009-2019 г.)
Доц. д-р Анастасия Марчева, гл. ас. Милена Владимирова.....35

Реформата в българското данъчно облагане и икономиката в сянка
Доц. д-р Валентин Милинов 43

Надзор върху застрахователната дейност в България в контекста на защитата на интересите на застрахованите
Доц. д-р Венцислав Василев 51

Българската икономика преди и след 30 години: източници на растежа
Доц. д-р Вера Пиримова 58

Глобализацията на съвременната икономика и мястото на България в нея
Доц. д-р Людмил Несторов 67

Осигурително-технически аспекти на взаимовръзката „вход – изход“ през призмата на адекватността и еквивалентността на пенсионноосигурителната система в България
Доц. д-р Пламен Йорданов, докт. Жанета Ангелова 76

Застраховането като възможност за осигуряване на допълнителен доход на хората в надработоспособна възраст
Доц. д-р Румен Ерусалимов 84

Конвергенция на финанси и застраховане в България –
проявления, тенденции, възможности
Доц. д-р Стоян Проданов.....93

Анализ на показателите за капиталова адекватност на банките
в България през периода 2007 – 2018 г.
Гл. ас. д-р Аглика Кънева 102

Еволюция на държавния надзор върху застрахователната
дейност в България
Гл. ас. д-р Анелия Панева 113

30 години пазарна икономика в България: ефекти върху заетостта
Гл. ас. д-р Елка Сярова.....121

Оценка състоянието на задлъжнялостта в подсектор
„Местно самоуправление“
Гл. ас. д-р Петко Ангелов, докт. Силвия Заркова.....129

Развитие и усъвършенстване на институционалната структура
на пазара на труда в България
Гл. ас. д-р Таня Илиева 137

Пъзел с изменчивостта – методология за тестване на БФБ
Гл. ас. д-р Цвета н Павлов 144

Осигуряване в Универсален пенсионен фонд – състояние
и възможности
Ас. д-р Йордан Йорданов.....153

Инвестирането във ВЕЦ като важен възобновяем енергиен източник
в България
Ас. д-р Стефан Станимиров, докт. Мирослав Костадинов.....161

Мястото на преките чуждестранни инвестиции
в българската икономика
Ас. Елица Петкова.....168

Парите – начален и краен стимулатор и ограничител на банковото
външнотърговско посредничество (Финансово-правни аспекти)
Ас. Игнат Папазов 177

Стрес тестовете на българската банкова система в контекста
на регулаторните изисквания на Базел III
Докт. Беатрис Любенова 184

Инвестиционните банки и ипотечните облигации
Докт. Борислав Киров 196

Презастраховането като инструмент за управление на риска
Докт. Вахан Бохосян 205

Отражение на петролните ценови шокове върху световната
икономика
Докт. Даниел Тунчев 211

Българският модел на системата „бонус-малус" и поредното
предизвикателство пред застрахователните компании
Докт. Михаела Монова 220

Проблеми и предизвикателства пред холдинговите дружества
в България
Докт. Теодора Цветкова 228

СЧЕТОВОДСТВО, КОНТРОЛ, АНАЛИЗ, СТАТИСТИКА

Същност и възможности за счетоводно отчитане
на специализираните пенсионни резерви в пенсионноосигурителните
дружества
Проф. д-р Атанас Атанасов 239

Съвременната агростатистика в България – началото
Проф. д-р Поля Ангелова 247

Стандартизация на счетоводството в предприятията от публичния
сектор в Република България
Доц. д-р Венцислав Вечев 255

Значими изменения в счетоводството в резултат на настъпилите
социално-икономически промени през последните 30 години
Доц. д-р Галина Чиприянова 261

Структурните промени в българската икономика и влиянието им
върху външната търговия и икономическия растеж
Доц. д-р Красимира Славева 270

Първи период в развитието на статистическия анализ
на „Отдалечени наблюдения“ ("OUTLIERS")
Доц. д-р Любомир Иванов **281**

Оценка на достъпа до интернет в дейността на предприятията
Доц. д-р Маргарита Шопова **288**

Стопански счетоводен анализ на ефективността и финансовата
стабилност на предприятието
Доц. д-р Марко Тимчев **296**

Правни аспекти на трансферното ценообразуване при данъчно
облагане в Р България
Доц. д-р Пенко Димитров **305**

Дуално или триално обучение по контролни дисциплини във висшето
образование – проблеми и предимства
Доц. д-р Пепа Стойкова **313**

Сравнителен анализ на финансирането на висшето образование
в страните от Европейския съюз
Доц. д-р Пламен Петков **324**

Предизвикателства пред одиторите в контекста на разширеното
докладване
Доц. д-р Силвия Костова **333**

Оценката на риска при извадковото изучаване в одита
Доц. д-р Стела Касабова **341**

Развитие на контрола върху акцизите през последните 30 години
Гл. ас. д-р Жельо Желев **347**

Мрежов модел за пътуване в България с БДЖ при планиране
на маршрут за пътуване с прикачване
Гл. ас. д-р Миглена Иванова **355**

Счетоводната професия в перспектива – умения и компетенции
Гл. ас. д-р Радосвета Кръстева-Христова **364**

Оценка на икономическото сближаване между областите в България
Гл. ас. д-р Тихомир Върбанов **371**

Проблеми при прилагането на разширения критерий на Дики-Фулър
Ас. д-р Евгени Овчинников 379

МЕНИДЖМЪНТ, МАРКЕТИНГ, МЕЖДУНАРОДНИ ОТНОШЕНИЯ ПЛАНИРАНЕ, ИНФОРМАЦИОННИ ТЕХНОЛОГИИ

Comparative Analysis of the Competitiveness of the Balkan Countries
Prof., PhD Lyubcho Varamezov.....387

Lean Management във висшето образование
Проф. д-р Маргарита Богданова 394

Стратегическият маркетингов мениджмънт – перспектива
за развитие на туристическите бизнес организации в България
Доц. д-р Ваня Григорова 403

Приложение на Big Data анализа за защита на информацията
Доц. д-р Веселин Попов, доц. д-р Петя Емилова 411

Проблемът с текучеството на персонала в българските предприятия
Доц. д-р Галина Захариева, докт. Дритон Сюлча.....419

Управление на преживяванията на персонала – фактор
за организационно развитие
Доц. д-р Ирена Емилова, гл. ас. д-р Милен Динков.....427

Подобряване на отрасловата свързаност чрез изграждане
на железопътния участък по коридор № 9
Доц. д-р Камен Петров, докт. Радослав Костев 436

Потенциал на индустриалния интернет за нещата за подобряване
на производствените процеси
Доц. д-р Наталия Маринова 445

Професионалното обучение и особености на системата
за професионално образование и обучение
Доц. д-р Христо Сирашки 453

Повишаване качеството на обслужване на клиенти чрез въвеждане
на нови технологии в търговията
Гл. ас. д-р Венцислава Минкова.....465

Предимства на гъвкавото управление на проекти и въздействието върху проектния риск
Гл. ас. д-р Евелина Парашкевова.....473

Социално-икономически промени - управленски аспекти
Гл. ас. д-р Елена Йорданова 481

Приложение на web 2.0 технологиите за споделяне на научни изследвания, ресурси и резултати
Гл. ас. д-р Кремена Маринова-Костова.....487

Съвременни предизвикателства пред управлението на регионалното развитие в Република България
Гл. ас. д-р Методи Иванов.....495

Маркетингови комуникации на българския бизнес в дигитална среда
Гл. ас. д-р Мирослава Ценкова 502

Местното самоуправление в България – някои основни постановки
Гл. ас. д-р Юлиян Господинов 510

Степен на интегрираност на приоритетите за интелигентна специализация в плановите документи
Ас. д-р Мариела Стоянова 518

Концепция за многостепенно управление: възникване, развитие, перспективи
Докт. Димитрина Проданова.....524

Развитие на електронната търговия в България през последните 30 години
Докт. Михаела Маркова.....533

ИКОНОМИКА НА ОТРАСЛИТЕ

Устойчивост в развитието на туризма в националната бизнес среда
Проф. д.ик.н. Таня Горчева 543

Българската индустрия – тридесет години по-късно
Проф. д-р Анета Денева.....551

Подпомагане на доходите на производителите от аграрния сектор
Доц. д-р Виолета Блажева 560

Съвременни измерения на управлението на талантите
Доц. д-р Искра Пантелеева 566

Значение на инфраструктурните коридори за регионалното икономическо развитие на България
Доц. д-р Камен Петров 574

Изследване на възможностите за развитие на туристическа дестинация „Свищов“
Доц. д-р Любка Илиева 583

Градско земеделие – алтернатива или необходимост
Доц. д-р Марина Николова 592

Теоретико-приложни аспекти на мърчандайзинга в българската търговска практика
Доц. д-р Петранка Мидова 603

Туристическите агенти, резервационните услуги на туроператорите и свързаните с тях дейности в България 30 години след началото на промените
Доц. д-р Петя Иванова 611

Изследване необходимостта от придобиване на търговски умения по женско предприемачество
Доц. д-р Светослав Илийчовски, доц. д-р Теодора Филипова 618

Бизнес среда и предприемаческа дейност на българските пивоварни предприятия
Доц. д-р Сергей Найденов 626

Атрибутивно анализиране на асортиментното разнообразие в точките на продажби
Доц. д-р Симеонка Петрова 634

Периодът на прехода – 30 години растеж на регионалните дисбаланси
Доц. д-р Тихомир Личев 642

Социална работа и социално предприемачество
Гл. ас. д-р Ваня Ганева 652

Анализ на сезонността в търговията
Гл. ас. д-р Венцислав Перков 660

Разкриване на нефинансова информация от големите български държавни предприятия
Гл. ас. д-р Емил Николов 667

Подходи за управление на риска в търговските предприятия
Гл. ас. д-р Зоя Иванова 676

Проблеми и предизвикателства пред развитието на туризма в България
Гл. ас. д-р Любомира Тодорова 684

Развитие на туристическа дестинация България като част от интернационалния туристически пазар
Гл. ас. д-р Павлин Павлов 690

Анализ на предприемаческите нагласи в България
Ас. д-р Ивайло Костов 698

Устойчиво развитие на българската индустрия
Докт. Айтен Сабри 706

Значение на пътната инфраструктура като фактор за подобряване състоянието на горскостопанските предприятия
Докт. Руслан Коларов 714

Анализ на възможни решения за преодоляване на височинните ограничения и ограниченията в газенето през канала море-езеро за по-големи плавателни съдове създавани от Аспарухов мост
Инж. Дойчин Ников, Красимира Вангелова 722

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКА КОНФЕРЕНЦИЯ

ИКОНОМИКАТА НА БЪЛГАРИЯ – 30 ГОДИНИ СЛЕД НАЧАЛОТО НА ПРОМЕНИТЕ

Свищов, 22 ноември 2019 г.

Сборник с доклади

Конференцията е посветена на 75 години от създаването на Съюза на учените в България

ISBN 978-954-23-1815-6

Издателство и печат: Академично издателство „Ценов”
Свищов, ул. Градево № 24

740

АНАЛИЗ НА ВЪЗМОЖНИ РЕШЕНИЯ ЗА ПРЕОДОЛЯВАНЕ НА ВИСОЧИННИТЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯТА В ГАЗЕНЕТО ПРЕЗ КАНАЛА МОРЕ-ЕЗЕРО ЗА ПО-ГОЛЕМИ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ СЪЗДАВАНИ ОТ АСПАРУХОВ МОСТ

Инж. Дойчин Ников (office@e-democracy.bg)
Маг. Красимира Вангелова,
КУТОЧВ, ТУ – Варна, (krasivangelova@abv.bg)

Резюме: *В публикацията се анализира Пристанище Варна-Изток (и Пристанище Варна като цяло) във възможности за достъп и обработка на дълбоководни кораби днес и след преместването му във вътрешното варненско езеро или към Пристанище Варна – Запад. Анализирани са в обем нужните дейности – с цел осигуряване на достъп дълбоководни кораби контейнеровози с газене до 14,5 метра с капацитет 5500÷6000 TEU и реализиране на възможност за пълно натоварване на кораби за насипни товари 35000÷65000 GT със зърно към Пристанище Варна – Изток и през канал 1 (варненско езеро) към пристанище Варна-Запад, като се прави анализ на възможните инженерни решения на проблема с достъпа на посочените корабите и са посочени обема на нужните анализи, който трябва да бъдат направени в обем за намиране на оптимално технико-икономическо и конкретно инженерно решение.*

Ключови думи: *пристанище, Варна-изток, кораб Panamax, контейнеровози, дълбоководен терминал, air draft, препятствия, Аспарухов мост.*

JEL: *градска, селска, регионална икономика на недвижими имоти и транспорт.*

ANALYSIS OF THE PORT OF VARNA - EAST IN THE POSSIBILITY OF ACCESS FOR PROCESSING OF DEEP - SEA SHIPS - TODAY AND IN THE FUTURE THROUGH CHANNEL №1 (SEA-LAKE) WHEN MOVING THE PORT

DoychinNikov, MSc (Engineering), (office@e-democracy.bg)
KrassimiraVangelova, M.Econ(PhD),
KUTOCHV, TU – Varna, (krasivangelova@abv.bg)

Abstract: *The publication analyzes the Port of Varna-East (and Port of Varna in general) in the possibilities for access and processing of deep-sea vessels today and after its transfer to the inner Varna Lake or to the Port of Varna - West. The necessary activities*

were analyzed - in order to provide access to deep-sea vessels with a draft up to 14.5 meters with a capacity of 5500 ÷ 6000 TEU and to realize the possibility of full loading of bulk vessels 35000 ÷ 65000 GT with grain to the Port of Varna - East and through Channel 1 (Varna Lake) to the port of Varna-West, analyzing the possible engineering solutions to the problem of access of the indicated ships and specifying the volume of necessary analyzes that should be made in volume to find the optimal technical - economic and specific engineering solution.

Keywords: *port, Varna-East, Panamax ship, container vessels, deep-water terminal, air draft, obstruction, Asparuhov Bridge.*

JEL: *Urban, rural, regional, real estate and transportation economics.*

1. Въведение

Ежегодно повече от 55 милиона TEU се обработват от пристанища в Европа, като 70% от контейнерните товари влизащи в Европа идват от Далечния Изток. 5,5 млн. TEU са предназначени за Централна и Източна Европа, но отиват към пристанища в Северозападна Европа. Общия оборот на товарите от Китай към Европа надхвърля 321 млрд. долара всяка година и се покачва постоянно, като основният флот контейнеровози, които обслужват днес коридора Азия-Европа-Черно море са от типа Panamax и post-Panamax контейнеровози. Натискът за запазване на околната среда в Европа ще доведе до увеличаване на разходите на сухопътния транспорт в Европа което ще стимулира развитието на морският транспорт и изграждането на нови пристанищни мощности от дълбоководни контейнерни терминали в Черно море.

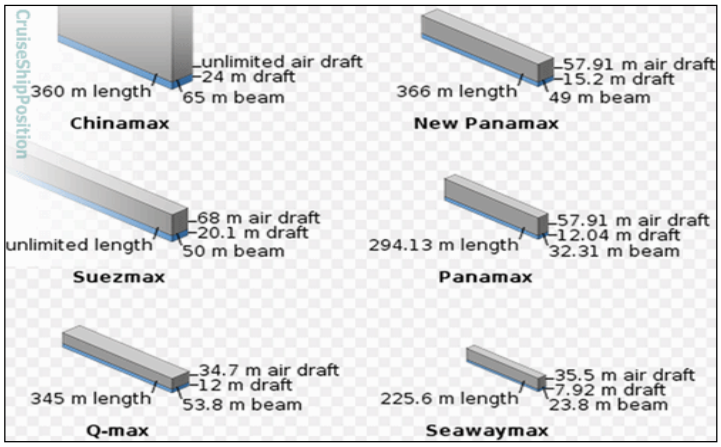
В момента единственото европейско пристанище в Черно море, което обслужва основният морски поток от контейнерни единици от Азия към Европа, е пристанище Констанца. През 2003 г. на територията на пристанище Констанца започва да функционира най-големият контейнерен терминал днес в Черно море - DP World Constanta Facilities. Към момента терминала е с общ капацитет 1000000 TEU, предлагащ най-модерните съоръжения и експлоатационни условия за контейнеровозите идващи от Азия през Босфора. При дълбочина на газене 14.5 метра на главният пристан с дължина 634 метра, терминала в Констанца позволява обработването на кораби и от тип Panamax и Post – Panamax, чрез три крана тип Post-Panamax Mitsubishi и два крана тип Super post-Panamax Quay. Допълнително там е разположен фидерен контейнерен терминал с обща дължина 206 метра с дълбочина 16,5 метра обслужвани от три спомагателни крана тип Mobile Hardor.

В същото време в Турция се готви нов мегапроект за дублиращ

канал на Босфора през 2023 г., където ще могат да преминават в Черно море и суперконтейнеровози от последна генерация. Допълнително в Панама трескаво върви строителството на нов канал, който ще даде възможност за преминаване на Super-Post Panamax контейнеровози и последен клас суперкораби с широчина до 55 метра. През 2014 г. в пристанище Анаклия – Грузия, стартира проект за изграждане на контейнерен терминал за обработка Panamax и Post-Panamax контейнеровози с дълбочина 16,0 метра. Всичко това показва, че черноморския регион е от стратегическо значение за Китай по отношение на достъпа на техните товари превозвани с контейнеровози по „Пътя на коприната" и по отношение на реекспорта на тези товари през европейски черноморски пристанища към Централна Европа (CEE).

Към момента в Пристанище Варна няма съвременен контейнерен терминал с газене до 14.5 метра в подобие на наличните днес в Пристанище Констанца. Наличните пристанищни мощности и ограничената дълбочина от 11,5 метра [3] в достъп на Пристанище Варна – Изток само на товарно място №7 – позволява обработка на контейнеровози кораби от тип (отчитайки газене и височина им, съгласно фиг.1и съгласно [1]):

- *Panamax (3 генерация с газене над 11,5 до 12,20 метра, TEU 3000-4500);*
- *Post -Panamax (4 генерация с газене над 11.50 до 13.00 метра, TEU 4000-5000);*
- *Post -Panamax Plus (5 генерация с газене между 13.00 до 14.00 метра, TEU 5000-8000);*
- *или New-Panamax (6 генерация с газене от 15.50 метра, TEU 11000-14500).*



Фигура 1. Параметри на контейнерни кораби според техният тип CruiseShipsPosition

Обем дейности №1 - В цел осигуряване на достъп на изброените по-горе дълбоководни кораби (ограничени от достъп в момента), плюс постигане на възможност за обработка контейнеровози с газене до 14,5 метра с капацитет 5500÷6000 TEU и реализиране на възможност за пълно натоварване на бълкери 35000÷65000 GT със зърно е необходимо в Пристанище Варна – Изток да бъде извършено в обем дейности по:

- Драгиране до дълбочина от 14,5 метра (обследване, изработка на проект, намиране на финансиране и реализация);
- Закупуване на специализирани кранове за обработка на Panamax или post-Panamax кораби контейнеровози;
- Трансформиране на корабни места 6+7 или 5+4+3 в пристан с дължина до 310-330 метра в цел обработка на големи кораби;
- Оформяне на спомагателни складове площи;
- Изграждане на преки транспортни коридори до Пристанище Варна Изток – направление Девня (намиране и избор на проектно-решение, намиране на финансиране и реализация).

Трябва да се отчете, че Пристанище Варна – Изток има ограничение по отношение на изграждане на нови площи за съхранение и обслужване на контейнери, допълнително голям проблем е трафика на товари преминаващ през града - натоварваш и амортизиращ градската инфраструктура в значителна степен. За това от първостепенно значение при разширяване на мощностите в Пристанище Варна – Изток е да се реализират мерки и да се приложи комплексно инженерно решение в избор по възможност от изцяло изнасяне на товарният трафик извън града, който отчитайки вече заявените като предложения инженерни решения чрез шлюз под Аспарухов мост [5] са напълно възможни технически за реализация даже с европейски средства до 2020 година.

Днес при разширяване на пристанищни мощности в Румъния за пристанище Варна се плануват действия по ограничаване на достъпа товарните кораби в бъдеще чрез пренасочването им през канал (море-езеро) към варненското езеро. Съгласно публикации в медиите [7], [8] се планува преместване изцяло на товарно пристанище Варна-Изток на Пристанище Варна - Запад и частност в м-т Максуда на брега на варненското езеро (вътрешно езеро) в новият Интермодален Терминал – Варна – зони „1“ и „1а“. Планува се зоната на пристанище Варна – Изток да стане обществена зона с достъп само за пътнически и круизни кораби. При преместване на товарното пристанище Варна –Изток - достъпа на всички товарни и контейнерни кораби (основно фидерни контейнеровози) към новият Интермодален терминал-Варна – зона „1“ и „1а“ и към

контейнерният терминал на Пристанище Варна - Запад ще се осъществява единствено през плавателния канал 1, като големите кораби ще са технически ограничени в достъп от дълбочина на канала в газене от 11.50 м [3] (море-езеро) и от наличната височината на Аспарухов мост от max Air draft = 44.14 m (виж фиг. 2).



Фигура 2. Ограничение в достъп към тип контейнеровози породени от Air draft на Аспарухов мост

През 2014 година в регионалният план за развитие на „Североизточен район за периода 2014 г. – 2020 г. /СИР/ [2] е заложено изготвяне на идеен проект ”Предприемане на действия за преодоляване на височинните ограничения и ограниченията в газенето през канала море-езеро за по-големи плавателни съдове” създавани от Аспарухов мост. Достъпа за по-големи кораби от една страна в бъдеще при преместване на пристанището ще бъде ограничен напълно от Аспарухов мост поради ограничената височина до нивото на водата, т.н. ниския клиренс на моста от max Air draft=44.14 m (виж. табл.1), а от друга страна от ограничената дълбочина на плавателния канал 1 и допълнително от височината на висящите захранващи кабели (високо напрежение) преминаващи над канала (зад моста страна езеро).

Обем дейности №2 - Необходими за преодоляване на височинните ограничения и ограниченията в газенето през канала море-езеро за по-големи плавателни съдове създавани от Аспарухов мост (това което трябва да бъде извършено в обем):

- Драгиране на дълбочина от 11,5 до 14,5 м. по плавателен канал 1 от Аспарухов мост до изход море (обследване, изработка на проект, намиране на финансиране и реализация);
- Намиране на инженерно решение съгласно заложен план СИР 2014-2020: „Предприемане на действия за преодоляване на височинните ограничения и ограниченията в газенето през канала море-езеро за по-

големи плавателни съдове" създавани от Аспарухов мост (изработка на комплект анализи, идеен проект, намиране на финансиране и изработка на – Решение №1÷4 или Решение №5÷8, посочени по-долу);

Таблица 1

Списък от мостови съоръжения в най-големите контейнерни пристанища в света, с ограниченията на навигационния им габарит, сравнен с този на Босфора и на Аспарухов мост

Location/Локация/	Obstruction/Препятствие/	Height of Restriction MHW/ Височина на ограничението	
Hong Kong	Stonecutters Bridge	241 ft.3i	73,5 m
Suez Canal	**Egypt Mubarak Peace Bridge**	**230 ft.**	**70 m**
New York	New Jersey Verrazano Narrows Bridge	219 ft	67 m
San Francisco/Oakland	Golden Gate Bridge	225 ft	68,5 m
Oakland	Oakland Bay Bridge	220 ft.	67 m
Panama Canal	Bridge of the Americas	201 ft.	61 m
Los Angeles	Vincent Thomas Bridge	185 ft.	56,5м.
Yokohama	Yokohama Bay Bridge	184 ft.	56 m
Savannah	Talmadge Bridge	185 ft.	56,5 m
Hamburg	Koelnsbruecke	174 ft.	53 m
Long Beach	Gerald Desmond Bridge	156 ft (to 200 ft.)32	47,5-61 m
New York	New Jersey Bayonne Bridge	151 ft.	46 m
Istanbul, Turkey	**The Bosohorus Bridge**	**210ft.**	**64** m
Varna, Bulgaria	Asparuhov Bridre	151 ft.	44,14 m

- Препроектиране на зона „1" – Интермодален Терминал – Варна от дълбочина 11.50 м до дълбочина до 14.50 м и оформяне на ново корабно място с дължина до 330 метра на Интермодален Терминал – Варна;
- Намиране на финансиране с цел реализация на строителството на проекта Интермодален Терминал – Варна зона „1" – Държавно или по ОП или реализация чрез ПЧП (само, ако проекта има ROI (Възращаемост на инвестицията) над 10% и „Дю Дилиджънс" анализ на проекта);
- Реализация в строителство на Интермодален Терминал – Варна зона „1" от нов контейнерен терминал;
- Закупуване на специализирани кранове за обработка.

- Проектиране на решение по предварително изготвен идеен проект в план СИР 2014-2020: „Предприемане на действия за преодоляване на ограничения" създавани от Аспарухов мост;
- Реализация в строителство за избрано решение съгласно изработен идеен проект по план СИР 2014 - 2020: „Предприемане на действия за преодоляване на ограничения" създавани от Аспарухов мост.

Трябва да се почертае, че намиране на оптимално икономическо и техническо решение за преодоляване на височинните ограничения и ограниченията в газенето през канала море-езеро за по-големи плавателни съдове създавани от Аспарухов мост породени от преместване на Пристанище Варна – Изток е невъзможно без извършване на голям обем подготвителна дейност чрез извършване на множество анализи:

- **Анализ №1:** Комплект анализи за възможните инженерни решение, примерно чрез изграждане на дълбоководен терминал преди моста, вдигане на моста, тунел под варненското езеро, нов по-висок мост (Решения №1÷4, посочени по-долу) или други възможни (Решения №5÷8, посочени по-долу);
- **Анализ №2:** Финансови и експертни анализ на всяко инженерно решение разглеждано в Анализ №1 по отношение разходи за строителство и за изграждане на спомагателна инфраструктура, срок на строителство, плюсове и минуси по-отношение на достъп на корабите, възможности за изпълнение на маневри. Допълнително отчитане на възможни рискове, и плюс отчитане на възможности за изнасяне на преминаващите товари извън града, острова и анализ на други фактори;
- **Анализ №3:** Макроикономически анализ на възможности за финансиране на всяко инженерно решение в обем или частично чрез държавният бюджет, европейски фондове до 2020 година, и/или чрез ПЧП (Публично Частно Партньорство) разглеждано в Анализ №1;
- **Анализ №4:** SWOT анализ на база всички извършени - Анализи №1, Анализи №2 и Анализи №3 по отношение на избор на най-оптимално инженерно решение по-отношение финансирането - да бъде изцяло или в по-голям обем с европейски средства (примерно по ЕФФР), стойността на инвестицията да е оптимално избрана по-стойност, срока на реализация да е възможно по-кратък и по избор на най-оптимално техническо решение за достъп на големи кораби при възможност от изцяло изнасяне на товарен трафика от града или от островната му част, и при възможност това да стане без значителна инвестиция чрез реализация на нов по-висок мост над варненското езеро.

Като възможни решение присъстващи в SWOT анализа (Анализи №4) с цел преодоляване на височинните ограничения и ограниченията в

газенето през канала море-езеро за по-големи плавателни съдове създавани от Аспарухов мост, задължително трябва да бъдат анализирани възможности от:

- **Решение №1:** Вдигане на височината Аспарухов мост в цел постигане на нужният Airdraft =57,91 m;
- **Решение №2:** Строителство на нов мост от типа на Аспарухов мост над варненското езеро;
- **Решение №3:** Строителство чрез прокопаване на тунел под канал 1 или под варненското езеро;
- **Решение №4:** Строителство на шлюзова камера по Аспарухов мост съгласно иновационни проекти предложен от експерти на НПО „Бъдеще за Варна [5], [6], още през 2016 година.

В случай от невъзможност от намиране на икономическо и рентабилно обосновано решение по Анализ №2 от възможните избрани по Анализи №1 (Решения №1÷4) в цел постигане на достъп на дълбоководни кораби през канала море-езеро, трябва да се анализират възможностите от строителство и финансиране по ОП или чрез ПЧП на:

- **Решение №5:** Изграждане на дълбоководен терминал преди Аспарухов мост;
- **Решение №6:** Изграждане на дълбоководен терминал в морето извън наличната акватория на Пристанище Варна в подобие на практиката в пристанище Констанца;
- **Решение №7:** Изграждане на дълбоководен терминал в морето на изкуствен остров в подобие на проекта в Италия (Venezia) Venice Offshore Onshore port system [4].
- **Решение №8:** Изграждане на дълбоководен терминал само в Пристанище Бургас.

3. Заключение

Направените анализи и изследвания дават основания да бъдат направени следните важни изводи:

1. Изграждане на дълбоководен контейнерен терминал и намиране на решение за достъп на дълбоководните кораби в Пристанище Варна (в подобие изградените три в Пристанище Констанца) безусловно е от важно стратегическо значение за икономическо развитие на град Варна, Област Варна, Област Шумен, Област Разград и Област Добрич

и в най-голяма степен за България по отношение на обработка, реекспорт на товари към СЕЕ и участие в товарен поток за над 321 млрд. долара в година от Китай към СЕЕ.

2. Преместване на цяло пристанище (Пристанище Варна-Изток) от „ДППИ" и Община Варна с цел реализация на обществена зона с достъп само за пътнически и круизни кораби при постоянна тенденция на отлив на круизни кораби в акваторията на Черно море [9], [10] без наличието на извършен обоснован - експертно, макроикономически и независим анализ е напълно икономически и стратегически - не обосновано за България, за град Варна и в частност за Пристанище Варна в цел ограничаване на бъдещо му развитие.

3. Строителство на шлюзова камера под Аспарухов мост съгласно иновационни проекти предложен от експерти на НПО „Бъдеще за Варна [5], [6] предложено още през 2016 година и с практическа реализация в Европа на множество места с европейско финансиране [5],[11]. Това инженерно съоръжение технически ще позволи чрез изграждането на подвижни мостове да се изведе по-голямата част от товарният трафик извън града и от островната част. Допълнително изграждането на такава шлюзова камера при обем инвестиция само 160-180 млн.евро е 2-3 пъти по-малка от инвестицията нужна [5], [6] за строителство на нов мост.

ЛИТЕРАТУРА

Анализ -01/май 2016 на възможни решения на проблема с достъпа на корабите (море-езеро) „предприемане на действия за преодоляване на височинните ограничения и ограниченията в газенето през канала море-езеро за по-големи плавателни съдове, 2014-2020, МРРБ" създавани от Аспарухов мост. НПО"Бъдеще за Варна", http://e-democracy.bg/index.php/2016/ 05/04/01/

Регионален план за развитие на североизточен район за периода 2014-2020 г., Република България Министерство на регионалното развитие, стр. 222.

Разпореждане В-З-28/02.03.2017г. на Директора на ДМА Варна

Venice Offshore Onshore port system, Проект VOOPS Венеция Офшорен Порт-Суша Система - Прогнозна стойност на проекта 2197 милиона евро, Публикация: 30/05/2016, https://ec.europa.eu/

„Отварят със специален шлюз Аспаруховия мост за големи кораби" в-к Черно море, 25 април 2016 г.

АНАЛИЗ -01/МАЙ 2016 на възможните решение на проблема с достъп на корабите (море-езеро), НПО”Бъдеще за Варна”, http://e-democracy.bg/index.php/2016/05/04/01/

Пристанище Варна-изток става яхтен порт - Бизнес - DarikNews.bg, 2008.

Големите кораби – при ТЕЦ-а, не на Максуда, март 2017, varnautre.bg

Евростат за България: Липсата на круизи носи загуби на туризма ви, 11.2017 г., iNEWS.

Тенденцията от отлив на круизни кораби по Черноморието продължава, 08.2017 г., БНР (www.bnr.bg)

Проект «Български Логистичен Коридор (Азия-Порт Варна-Централна Европа)» – EU Gateway или EGP проект, НПО „Бъдеще за Варна“, 2017 година, НПО „Бъдеще за Варна”, http://e-democracy.bg/index.php/portfolio/egp/