

# ЗАДАНИЕ ЗА ПРОЕКТИРАНЕ

По чл. 112 д, ал. 5, от ЗМПВВППРБ

**И МОТИВИРАНО ПРЕДЛОЖЕНИЕ  
ЗА ДОПУСКАНЕ НА ИЗРАБОТВАНЕТО НА СПУП  
ЗА ОБЕКТ:**

**„РАЗШИРЕНИЕ НА ПРИСТАНИЩЕ  
СЪС СПЕЦИАЛНО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ  
„МТГ-ДЕЛФИН“**

Проектант „Геодезия“:

<b>КНИП</b> Секция: ГПГ Части на проекта: по удостоверение за ППР	КАМАРА НА ИНЖЕНЕРИТЕ В ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРОЕКТИРАНЕ
	ПЪЛНА ПРОЕКТАНТСКА ПРАВОСПОСОБНОСТ Регистрационен № 16350 инж. ТОДОР ВЪРБАНОВ БОЕВ Подпис: инж. Тодор Боев ВАЖИ С ВАЛИДНО УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА ППР ЗА ТЕКУЩАТА ГОДИНА

Проектант „морски ХТС“:

<b>КНИП</b> Секция: ТСРС Части на проекта: по удостоверение за ППР	КАМАРА НА ИНЖЕНЕРИТЕ В ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРОЕКТИРАНЕ
	ПЪЛНА ПРОЕКТАНТСКА ПРАВОСПОСОБНОСТ Регистрационен № 05056 инж. Красимир МАРИНОВ инж. КРАСИМИР МАРИНОВ МАРИНОВ Подпис: КАЛОЯНА ДИМИТРОВА ВАЖИ С ВАЛИДНО УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА ППР ЗА ТЕКУЩАТА ГОДИНА

Възложител:  
„МТГ-Делфин“ АД



Варна, юни 2025 г.

<b>МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВО</b> <b>ОДОБРЯВАМ</b> Министър: Заповед № РД-02-15 София, 09.01.2026 г.	на регионалното развитие и благоустройството 09.01.2026 г.
---	--





## **СЪДЪРЖАНИЕ**

### **I. Задание за проектиране**

**II. ОПОРЕН ПЛАН** към ЗАДАНИЕ за разрешаване на устройствена процедура за изработване на СПЕЦИАЛИЗИРАН ПОДРОБЕН УСТРОЙСТВЕН ПЛАН-ПАРЦЕЛАРЕН ПЛАН на акваторията на „Пристанище със специално предназначение – „МТГ-Делфин“, с. Езерово, общ. Белослав, обл. Варна

### **III. Регистър на засегнатите имоти**

**IV. План на хидротехническите съоръжения** в акваторията на „Пристанище със специално предназначение „МТГ-Делфин“, с. Езерово, общ. Белослав, обл. Варна

### **IV. Приложения №1 до №20**



## **ЗАДАНИЕ**

**за проектиране на Специализиран подробен  
устройствен план (СПУП) за обект:**

*„Разширение на пристанище със специално  
предназначение „МТГ-Делфин“*

Настоящото задание за проектиране е разработено на основание чл.112д – ал.2 и ал.7, т.2 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ).

Акционерно дружество „МТГ-Делфин“ е собственик на Корабостроителен и кораборемонтен завод, на брега на Варненското езеро в землището на с. Езерово, община Белослав, област Варна. „Пристанището със специално предназначение МТГ-Делфин“ е технологично свързано с производствения процес на предприятието – съгл. чл.109 от ЗМПВВПРБ.

Вписано е в регистъра на пристанищата със заповед №РД-09-6/12.02.2004 г. (Приложение 1) и Удостоверение за регистрация на пристанище №54/ 23.06.2006 г. (Приложение 2)

### **1. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ, ИЗХОДНИ ДАННИ И ОБХВАТ НА УСТРОЙСТВЕНИЯ ПЛАН**

***А. Пристанище със специално предназначение „МТГ-Делфин“ е разположено на територия от 96 061 кв.м. на брега на Варненското езеро.***

Заводът е разширяван на няколко етапа и във връзка с това има разработени и влезли в сила няколко подробни устройствени планове (ПУП) за територията му, както следва:

**- за район I: ПИ с идентификатор 27125.504.172 с площ 24 185 кв.м.**

а) ЧЗР /ПУП-съгласно чл.130 от ЗУТ – 2001 г./ - одобрено със Заповед № 134/ 06.03.2001 г. на Кмета на Община Белослав (Приложение 3) и (Приложение 4) за имот № 000123 в землището на с. Езерово.

б) ПУП – одобрен със Заповед №471/ 06.07.2021 г. на Кмета на Община Белослав (Приложение №5) – актуален.

- за район II: ПИ с идентификатор 27125.504.157 по КККР с площ 30 530 кв.м.; ПИ с идентификатор 27125.504.158 по КККР с площ 19 364 кв.м.

а) ПУП-ПРЗ – одобрен със Заповед №801/ 17.12.2004 г. на Кмета на Община Белослав (Приложение №6), съгласуван от Министъра на транспорта с писмо с изх. №32-01-23/ 11.02.2005 г. (Приложение №7)

б) ПУП-ПРЗ – одобрен със Заповед №192/ 24.03.2005 г. на Кмета на Община Белослав (Приложение №8)

в) ПУП-ПРЗ (актуализация) – одобрен със Заповед №518/ 27.07.2006 г. на Кмета на Община Белослав (Приложение №9)

г) ПУП-ПРЗ (актуализация) – одобрен със Заповед №238/ 05.04.2018 г. на Кмета на Община Белослав (Приложение №10)

д) ПУП-ПРЗ (за делба): УПИ 157 и УПИ 158 – одобрен със Заповед №832/ 13.11.2018 г. на Кмета на Община Белослав (Приложение №11) - актуален

- за район III: ПИ с идентификатор 27125.504.183 по КККР с. Езерово, община Белослав, обл. Варна с площ 16 983 кв.м. – одобрен със Заповед №713/ 12.09.2022 г. на Кмета на Община Белослав (Приложение №12) – актуален

е) ПИ с идентификатор 27125.504.8 с площ = 4 999 кв.м., закупен на 08.06.2006 г. от „Минстрой Холдинг“ АД, ведно с построената в него сграда със застроена площ 3132 кв.м. - част от Генералния план на „Минстрой Холдинг“ АД (10.02.1988 г.) и разрешение за ползване №167/ 23.12.1994 г. на ДИТСК, гр.Варна /Приложение №13/

ПИ с идентификатор 27125.504.8 и сградата в него са технологично свързани само с производствения процес „корабостроене“ на ККЗ „МТГ-Делфин“ и не са свързани с пристанищната зона на Завода.

Всички подробни устройствени планове, одобрени след 25.02.2015 г. са съобразени с Кадастралната карта на НД на АГКК, одобрена със Заповед №РД-18-15/ 25.02.2015 г., изменена със Заповед №18-8133/ 30.10.2017 г. на Началника на СГКК-Варна.

Спазени са изискванията на ЗУТ (Закон за устройство на територията) и Наредба 7.

## **Б. Акватория на пристанище със специално предназначение „МТГ-Делфин“**

Разглежданата акватория се намира във Варненското езеро.

Акваторията се класифицира като „вътрешни морски води“ по смисъла на *Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България*. Тя не попада в „зона А“ и „зона Б“ на Черноморското крайбрежие. В района е разположено едно от изтичалата на ТЕЦ-Варна.

Акваторията в зоната на обекта не е район на съществуващо и перспективно ползване на водите по смисъла на *Наредба №8/2001 за качеството на крайбрежните морски води* /ДВ 10/2001 г./.

Районът не е защитена територия по смисъла на *Закона за защитените територии* (ЗЗТ). Районът попада в защитена зона от мрежата НАТУРА-2000 „Варненско-Белославско езеро“ - BG0000191.

Районът не попада в архитектурно-археологически резервати.



Фиг. 1

## **2. ОПРЕДЕЛЯНЕ ПАРАМЕТРИТЕ НА ПРИСТАНИЩНАТА АКВАТОРИЯ НА ПРИСТАНИЩЕ СЪС СПЕЦИАЛНО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ „МТГ-ДЕЛФИН“ И НА ВСЯКА ОТ ЗОНИТЕ В НЕЯ**

Методични указания по отношение на пристанищните акватории има в представения списък на използваната литература.

Действащата нормативна уредба също третира отделни аспекти, които са взети предвид при изпълнение на проекта.



Например Наредба № 9 от 17.10.2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти (обн., ДВ, бр. 96 от 5.11.2013 г.) изисква:

- акваторията на пристанището да е защитена от вълново въздействие (в разглеждания случай пристанището е разположено във Варненското езеро, за което има данни за вълновия режим, с който е съобразено закотвянето на плаващите докове);
- акваторията да е навигационно осигурена по начин предвиден в действащ парцеларен план за акваторията на пристанището и в съответствие с изискванията на Международните правила за предпазване от сблъскване на море, 1972 г., изменени с поправките съгласно Резолюция А.910(22) от 29 ноември 2001 г., в сила от 29 ноември 2003 г., и Резолюция А.1004(25) от 29 ноември 2007 г., в сила от 1 декември 2009 г. (ДВ, бр. 95 от 2009 г.), и Комбинираната система от морски плаващи знаци – система "А" (в сила за Република България от 1.09.1983 г. съгласно Указ № 1212 от 1983 г. на Държавния съвет на НРБ – ДВ, бр. 34 от 1983 г.) – за морските пристанища;
- площта на зоната за подхождане, на зоната за маневриране и на оперативната акватория да позволява безопасното подхождане, маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб за съответното пристанище;
- по повърхността и в дълбочина оперативната акватория да е свободна от препятствия, включително плаващите хидротехнически съоръжения, служещи за връзка между кораба и брега, да са разположени така, че да не се затруднява маневрирането и приставането на корабите.

Също така Наредба № 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт (обн., ДВ, бр. 32 от 8.04.2014 г., изм., бр. 2 от 9.01.2015 г., в сила от 9.01.2015 г.) дава следните указания:

- за основа на изчисленията относно параметрите на хидротехническите пристанищни съоръжения за приставане на кораби и на пристанищната акватория и отделните зони в нея се вземат данните за най-големия разчетен кораб, като ширината на оперативната акватория на съответния пристанищен терминал не може да надхвърля при предвидено приставане на кораб на борд на стационарно хидротехническо пристанищно съоръжение – 1,5 пъти ширината на най-големия разчетен кораб;
- при предвидено приставане на кораб на кърма на стационарно хидротехническо пристанищно съоръжение – 1,5 пъти дължината на най-големия разчетен кораб;

- 3. когато за връзка между кораба и брега се използва плаващо хидротехническо съоръжение, за изчисляване на максималната допустима ширина на оперативната акватория към стойността 1,5 пъти ширината на най-големия разчетен кораб се добавя ширината на плаващото хидротехническо съоръжение – при вертикална кейова стена;
- когато два съседни терминала на пристанището или две съседни пристанища имат обща сухоземна граница, общата граница на оперативните им акватории минава по мислената перпендикулярна линия, спусната към брега;
- диаметърът на обръщателния кръг в зоната за маневриране, когато изграждането на такъв е необходимо, не може да надхвърля 2 пъти дължината на най-големия от разчетните кораби за пристанищата и/или пристанищните терминали, за които тази зона е обща.
- данните се представят в координатни системи "1970 г." и WGS84.

При определяне на оперативната акватория на плаващите съоръжения са взети предвид:

- конфигурацията на самия док с криолините, преходните съоръжения и понтонът за връзка с брега;
- местоположението на мъртвите котви и трасето на котвените вериги;
- възможността за приставане на кораби на борд на дока, респективно тяхната ширина и дължина;
- зоната на изместване на плаващата система при въздействие на разчетен вятър, течения и вълнение (приета е повтораемост 1 път на 50 години).

Допълнително са използвани следните изисквания, заложи в специализираната литература по морски пристанища:

- изчислителната дълбочина на акваторията се приема като сума от газенето на най-големия разчетен кораб + четири запаса: навигационен запас (зависи от характера на дъното и дължината на кораба и се изменя от 0,30 m при тинесто дъно и дължина на кораба до 85 m до 1,60 m при скално дъно и дължина на кораба 251-300 m); запас за вълнение; запас за увеличаване на газенето на кораба при движение (запас за диферент – зависи от скоростта на движение на кораба, формата му, размерите му и др. фактори); запас за затлачване на акваторията (технически запас);
- изчислителната дълбочина на акваторията в зоната на позициониране на плаващите докове е равна на сумата от максималното газене на дока при потапяне, запас под кила ( $0,5 \div 0,6$  m) и запас на затлачване (равен  $4 \div 5$  пъти величината на ежегодното затлачване);



- формалната граница между акваторията и територията на пристанището е кейовата линия (кейовият фронт), който се формира от всички кейови места. На участъците, където по една или друга причина няма кей, за граница между територията и акваторията се приема водната линия при средно многогодишно водно ниво;
- дължината на кея (респективно на оперативната му акватория) се определя като сума от максималната дължина на разчетния кораб и запас за обезпечаване на безопасния му престой и маневриране при влизане и излизане от кейовото място (запасът се изменя от 10 до 25 m в зависимост от дължината на разчетния кораб и конфигурацията на кейовия фронт);
- при носово или кърмово швартоване на кораб към кей на всеки кораб се определя участък от кейовия фронт с ширина равна на двойната ширина на кораба;
- навигационната ширина на корабоплавателен канал при еднопосочно движение се определя по формула, включваща ширината на маневрената ивица на кораба, запас между маневрената ивица на кораба и откоса на канала и запас за затлачване.
- достатъчност на площта на подводното напречно сечение на канала - тази площ трябва да е  $4 \div 5$  пъти по-голяма от подводната площ на напречното сечение на разчетния кораб по мидела.

Определянето на параметрите (граници и проектни дълбочини) е предмет на дисциплината „Хидротехническо строителство на морски пътища и пристанища“, която се занимава с Генералните планове на пристанищата, технически характеристики на пристанището (дълбочина на акваторията; кота на територията; размери на акваторията; дължина на кейовите места; размери на територията) и дава формули за определяне на:

- ширината на входа на пристанището;
- скоростта на кораба;
- скоростта на изместване (дрейф) на кораба от вятър и течение;
- ъгълът на „рискаене“;
- височината на корабните вълни;
- ширината на маневрената ивица;
- изчислителните характеристики на кораба.

По принцип от голямо значение е скоростта на движение на кораба. Тя не трябва да бъде много малка за да не загуби управляемост, но не трябва и да бъде много голяма за да не размива дъното и брега и от изискванията за безопасност. Тази скорост се влияе и от параметрите на канал №1. Направените изчисления за минимална скорост, препоръчителна скорост и критичната скорост при съществуващата ширина, профил и дълбочина на канал №1 (по нормите СНиП 2.06.04-82\*, които са утвърдени у нас като *Норми за натоварвания и въздействия на ХТС от вълни, лед и плавателни съдове*), показват, че разчетният кораб не може да се движи

самостоятелно в канал №1, защото ширината на канала не е достатъчна и защото необходимата скорост за да не загуби маневреност е твърде висока и създава недопустими корабни вълни и въздействия върху бреговете на канала и швартованите по кейовете кораби. Във всички случаи той трябва да се движи с помощта на буксири.

### **Специфика на специализираните пристанища по чл. 109 от ЗМПВВППРБ**

Тези пристанища разполагат с кейови стени и плаващи и/или сухи докове. При определяне на размерите на оперативната и маневрената акватория са взети предвид следните особености:

- начин на вкарване на разчетния кораб в плаващия док (с буксири или с швартови лебедки и теглещи колички);
- швартоване на кораби на борд на плаващите докове;
- нестационарност (динамичност) на системата док, понтон, преходни мостове в зависимост от хидрометеорологичните условия;
- дълбочината на акваторията трябва да обезпечавя преминаването на празен разчетен кораб със запас 20% от газенето му;
- при докове, предназначени за аварийен ремонт трябва да има възможност за преминаване на пълни кораби с диферент  $1\pm 2\%$ ;
- допустимите премествания в напречна и надлъжна посока на потопен док, породени от отпускането на котвените вериги, трябва да бъде в границите на  $5\div 8$  m;
- наличието на изтичало на „ТЕЦ Варна“ в района предопределя наличието на неизползваема акватория (с недостатъчни дълбочини дори за маневрените буксири и наличие на силни течения), която не отговаря на изискванията за класифициране на описаните в наредбата видове акватории.

### **3. НАВИГАЦИОННО ОСИГУРЯВАНЕ НА ПРИСТАНИЩНАТА АКВАТОРИЯ И НА ОТДЕЛНИТЕ ЗОНИ В НЕЯ – ПЛАВАЩИ И СТАЦИОНАРНИ НАВИГАЦИОННИ ЗНАЦИ И СЪОРЪЖЕНИЯ**

Съгласно ЗМПВВППРБ „навигационно осигуряване на пристанищната акватория“ е комплекс от наземни и плаващи навигационни знаци (светещи или несветещи, излъчващи или неизлъчващи радиосигнали), създаден с цел ориентиране на корабите при подхождането или излизането им от пристанищата и за обозначаване на местата, представляващи навигационна опасност за корабоплаването.

Достъпът на кораби до акваторията на завода се осъществява от Варненския залив, през корабоплавателен канал №1, Варненското езеро и зоните за подхождане преди буй 201 с координати на началните точки,

посочени на чертеж №1 и в приложения регистър. Извършването на маневри за влизане и излизане от акваторията на завода се съобразява с изискванията на компетентните органи (ИАМА). Канал №1 е навигационно осигурен по латералната система. Навигационно осигурен е и канал 2, който започва след зоната на подход към акваторията на завода. На север от зоната за подхождане се намира буй 199 (Липовански буй).

Корабоплавателен канал №1 свързва Варненския залив с Варненското езеро. Той е прокопан през 1973 г. Проектната му дълбочина е 15 m, но до 2024 г. дълбочината на канала е била на кота -12.50 m (БС), а навигационната дълбочина е -12.10 m. Към настоящия момент каналът е удълбочен до 14,50 m.

Съгласно Разпореждане на ДМА-Варна №3-251/17.04.2025 г. безопасното газене на кораби, преминаващи през канал 1 е 12,80 m + запас (запасите са навигационен (под кила), за вълна, скоростен и за затлачване и зависят от параметрите на кораба и характера на дъното на канала). Напречният профил на канала е трапецовиден. Каналът е предназначен за едноразочно денонощно движение, регламентирано от ИА „Морска администрация“. Проводка се разрешава при скорост на вятъра до 9 m/s за кораби под баласт и до 12 m/s за натоварени кораби. Границите на канала са обозначени с булове по латералната система: четни червени от лявата страна и нечетни зелени от дясната страна. Ширината на дъното на канала е различна – от 105 m между булове 105 и 106 (най-тясна част) до 140 m между булове 113 и 114.

#### **4. НАВИГАЦИОННИ УСЛОВИЯ В ПРИСТАНИЩНАТА АКВАТОРИЯ И ОТДЕЛНИТЕ ЗОНИ В НЕЯ – ЕДНО- ИЛИ ДВУПОСОЧНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО НА КОРАБИТЕ, ОБРЪЩАТЕЛНИ КРЪГОВЕ, ВЪТРЕШНИ РЕЙДОВЕ (СЪОТВЕТНО КОТВЕНИ СТОЯНКИ)**

Съгласно ЗМПВВППРБ „акватория на пристанище“ е прилежащата на пристанищната територия водна площ с естествени или създадени в резултат на човешка дейност условия за защита от вълни и затлачване, която притежава нужните площ и дълбочина за безопасно подхождане, маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб за съответното пристанище или пристанищен терминал. Акваторията на пристанището включва: зона за подхождане, зона за маневриране на корабите и оперативна акватория.

В района няма регламентираны котвени стоянки. Прието е едноразочно движение на корабите влизачи и излизачи в акваторията на завода. В случай на необходимост е възможно двупосочно движение. Корабите влизат в специализираното пристанище само с помощта на буксири. Не се допуска влизане на собствен ход. Обръщателният кръг се разполага в зоната за маневриране.

Съгласно Наредба № 1 от 31.01.2001 г. за условията и реда за осъществяване на пилотска дейност в Република България (ДВ, бр. 12 от



9.02.2001 г.) обектът попада в пилотажен район Варна. Пилотажът е задължителен при придвижването на кораби от подходите към пристанищните и заводските акватории до кейовите места и извеждането им до чисти води, преместването им в акваториите на разстояние по-голямо от една корабна дължина, въвеждане и извеждане на кораби в ремонтни съоръжения, придвижване по вътрешните канали и езера и поставяне на кораби борд на борд за провеждане на претоварни или други операции на рейда. Изпълнителната агенция "Морска администрация" може да разшири обхвата на задължителния пилотаж в случаите, когато съществуват рискове за корабоплаването при придвижвания или дейности, както и в случаите на опасност за нарушаване на екологичното равновесие.

#### **5. ПОЛЗВАНЕ НА ЗОНАТА ЗА МАНЕВРИРАНЕ И НА ЗОНАТА ЗА ПОДХОЖДАНЕ И ОТ КОРАБИ, ПОСЕЩАВАЩИ ДРУГИ ТЕРМИНАЛИ НА СЪЩОТО ПРИСТАНИЩЕ И/ИЛИ ДРУГИ ПРИСТАНИЩА**

Зоната за подхождане и зоната за маневриране са определени само за специализирано пристанище на „МТГ Делфин“ и обслужват всичките му плаващи докове и стационарни кейове.

#### **6. РЕГИСТЪР С КООРДИНАТИТЕ НА ТОЧКИ ПО ГРАНИЦИТЕ НА АКВАТОРИЯТА И НА ВСЯКА ОТДЕЛНА ЗОНА В НЕЯ И НА ЗОНАТА ЗА РАЗПОЛАГАНЕ НА ПЛАВАЩИ ХИДРОТЕХНИЧЕСКИ ПРИСТАНИЩНИ СЪОРЪЖЕНИЯ (ДАННИТЕ СЕ ПРЕДСТАВЯТ В КООРДИНАТНИ СИСТЕМИ "1970 Г." И WGS84)**

Съгласно ЗМПВВПРБ „зона за подхождане“ е най-външната част от пристанищната акватория, свързваща подходния канал или фарватера със зоната за маневриране на корабите. „Зона за маневриране на корабите“ е част от пристанищната акватория, която свързва зоната за подхождане и оперативната акватория и служи за безопасно извършване на маневри (в т. ч. разминаване) от корабите при придвижването им към оперативната акватория и при излизането им от нея. „Оперативна акватория“ е част от пристанищната акватория, прилежаща на съответната кейова стена или друго хидротехническо съоръжение за приставане на кораби и притежаваща нужните площ и дълбочина за безопасно маневриране и приставане на най-големия разчетен кораб.

Изчисленията на параметрите на пристанищната акватория и отделните зони в нея са съобразени с *Наредба №10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт*, тъй като за пристанищата със специално предназначение като разглежданото няма нарочна наредба.

Оперативната акватория е определена като ширината на най-големия разчетен кораб за съответния кей/док се увеличи 1.5 пъти. Изчислената площ на оперативната акватория е 79 244 m<sup>2</sup>. Размерите на

най-големия разчетен кораб за съответния кей са предоставени от Възложителя.

Площта на зоната за маневриране е 397 138 m<sup>2</sup>.

Зоната за подхождане е определена между буй № 199 и буй № 201, като е с ширина от 50 m. Площта ѝ е 21 430 m<sup>2</sup>.

Изработена е схема на оперативната акватория, зоната за маневриране и зоната за подхождане на кораби за ККЗ „МТГ-Делфин“ АД, на която е показано и кадастралното заснемане в района на ККЗ „МТГ-Делфин“ АД. На схемата с червен цвят е отбелязана оперативната акватория, със син цвят – зоната за маневриране и със зелен цвят – зоната за подхождане на кораби.

Координатен регистър на **зоната за маневриране** на

ККЗ „МТГ-Делфин“ АД

- в приложения проект „Опорен план“

Координатен регистър на **зоната за подхождане** на

ККЗ „МТГ-Делфин“ АД

- в приложения проект „Опорен план“

Координатен регистър на **оперативната акватория** на

ККЗ „МТГ-Делфин“ АД

- в приложения проект „Опорен план“

## **7. ХИДРОТЕХНИЧЕСКИ СЪОРЪЖЕНИЯ, СИТУИРАНИ В АКВАТОРИЯТА НА ПРИСТАНИЩЕ СЪС СПЕЦИАЛНО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ „МТГ-ДЕЛФИН“**

### **А/ Съществуващи в акваторията**

- Кей 1 (стационарен);
- Плаващ Док № 1 с плаващ преходен понтон №1, плаваща работилница и две временни корабни места от двете му страни;
- Кей № 2 (стационарен);
- Кей № 3 (стационарен);
- Кей № 4 (стационарен);

- Плаващ Док № 2 с плаващ преходен понтон №2 и две временни корабни места от двете му страни.

**Плаващ док №1** има следните характеристики: максимална дължина (с кринолините) – 204 m, ширина на понтона – 44 m, газене с кораб – 7 m, максимално газене при потапяне – 17,0 m.

**Понтон №1**, осигуряващ връзката с брега е дълъг 55 m и широк 15 m.



Фиг. 2

**Плаващ док №2** има следните характеристики: максимална дължина (с кринолините) – 155 m, ширина на понтона – 32,40 m, газене с кораб – 4,27 m, максимално газене при потапяне – 12,5 m.

**Понтон №2**, осигуряващ връзката с брега е закотвен с 4 мъртви котви и котвени вериги калибър 50.

**Кей 1** е удължаван във времето и поради това има различни конструктивни решения. Първоначалната му конструкция е с дължина около 100 m. В последствие тази конструкция е удължена с 68 m. Общата му дължина е 168 m. Следва брегови участък от 68 m с каменен откос.

**Кей 2** има обща дължина 170 m и ширина на надстройката 11,7 m.

**Кей 3** е специализиран и се състои от три отделно стоящи отбивни пали. Габаритът на палите е 15,75 m x 9,50 m. Кейт е оразмерен за разчетен кораб със следните характеристики: дедукт – 10800 t; дължина максимална – 160 m;

**Кей 4** е специализиран и се състои от две отделно стоящи отбивни пали. Габаритът на палите е 14,25x9,50 m. Кейт е оразмерен за разчетен



кораб със следните характеристики: дедукт – 6500 t; дължина максимална – 110 m;

Изчислителните характеристики на кораба за разглежданото специализирано пристанище са:

Табл. 1.

Подобект	Разчетен кораб
Плаващ док №1	дължина максимална – 210 m; ширина по мидела – 32,20 m;
Плаващ док №3	дължина максимална – 143 m; ширина по мидела – 19,2 m;
Кей 1	дължина максимална – 225 m; ширина по мидела – 32,20 m;
Кей 2	дължина максимална – 225 m; ширина по мидела – 32,20 m; газене празен нос/кърма – 5,0/6,0 m;
Кей 3 (пали №№1, 2 и 3)	дължина максимална – 160 m; ширина по мидела – 18,60 m; газене празен (меродавно) – 3,50 m;
Кей 4 (пали №№ 4 и 5)	дължина максимална – 110 m; ширина по мидела – 16,30 m; газене празен (меродавно) – 2,80 m;

Най-големият разчетен кораб е с максимална дължина 225 m и ширина по мидела 32,20 m. Газенето празен на този тип кораби е от порядъка на 3,5 m.

**Б/ Нови инвестиционни проекти в акваторията на Пристанище със специално предназначение „МТГ-Делфин“**

**За Район 1**

- Плаващ Док № 3, с товароподемност 25 000 тона;
- Стационарен преходен мост 3 (за достъп до Плаващ Док 3)

**За Район 2**

- Стационарен преходен мост 2 (за достъп от брега до плаващ Док № 2);
- Плаваща платформа Док № 4, с товароподемност 2500 тона;
- Стационарен преходен мост 4 (за достъп от стационарен преходен мост 2 до плаващ док № 4)

#### **За Район 3**

- Стационарен понтон Кей № 5- дължина 150м и ширина 12м

### **8. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ НА ПАРЦЕЛАРНИЯ ПЛАН НА АКВАТОРИЯТА НА „ПРИСТАНИЩЕ СЪС СПЕЦИАЛНО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ МТГ-ДЕЛФИН“**

Във връзка с изискванията на параграф 65, ал.1 и ал.2 от ПЗР и чл.92, ал.4 и ал.5 от ЗМПВВППРБ на 02.02.2015 „Пристанище със специално предназначение „МТГ-Делфин“ представи в Дирекция „Морска администрация-Варна“ данните за територията и акваторията за вписване в регистъра – вх.№ В-2328/ 02.02.2015г / Приложения №14, 15, 16, 17, 18, 19/

Тъй като за пристанищата със специално предназначение няма нарочна наредба, на основание указанията дадени с писмо № 32-01-994/30.10.2014г. на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията /Приложение №20/, при определянето на границите и площта на акваторията на ПСП „МТГ-Делфин“ е приложена по аналогия разпоредбата на чл.16, ал.4 от Наредба №10 от 2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт.

Настоящият проект на парцеларен план за акваторията е разработен на основание чл.112 д, ал.7, т.3 от ЗМПВВППРБ: *„когато възникне инвестиционна инициатива за разширяване на специализиран пристанищен обект чрез изграждане на нови стационарни или поставяне на нови плаващи хидротехнически съоръжения“*

Инвестиционните намерения на „МТГ-Делфин“ АД за разширение на „Пристанище със специално предназначение МТГ-Делфин“ са във връзка с основната дейност на ККЗ „МТГ-Делфин“:

#### **А. В направление „Корабостроене“**

В придобития през 2006 г. съседен имот с идентификатор 27125.504.183 (УПИ-183) с площ 16 983 кв.м, Корабостроителен и кораборемонтен завод „МТГ-Делфин“ ще разшири дейността си в направление „Корабостроене“ с изграждане на нови производствени цехове – за строеж „на закрито“ на специфични кораби (военни и яhti).

За тази цел в акваторията пред УПИ-183 се предвижда:

а) изграждане на стационарен понтонен кей с дължина 150 м, на който ще бъдат швартовани корабите за достройка и оборудване

б) плаваща платформа – Док 4 с товароподемност 2 500 т за „спуск на вода“ на по-малките кораби

в) стационарен преходен мост с товароносимост ~ 2000 т за транспортиране на готовите кораби от Корпусен цех 3 до съществуващия Плаващ док 2 за „спуск на вода“.

#### **Б. В направление „Кораборемонт“**

Оптимизация на технологичния производствен процес и съсредоточаване на дейността предимно в Район 1- доставка и монтаж на Плаващ док 3 с товароподемност 25 000 тона за „докуване“ на по-големи кораби тип „Панамакс“.

Разширението на „Пристанище със специално предназначение МТГ-Делфин“ с нови производствени мощности за корабостроене и кораборемонт ще доведе и до по-големи приходи от дейността и вноски в бюджета, както и създаване на нови работни места – принос за икономиката на Варненска област.

#### **9. НОРМАТИВНА УРЕДБА**


При изработването на СПУП – парцеларен план за акваторията на „Пристанище със специално предназначение „МТГ-Делфин“ трябва да бъдат спазени изискванията на чл.112 д – ал.7 т.2 от ЗМПВВПРБ както и специфичната действаща нормативна уредба за определяне параметрите на пристанищната акватория и всяка от зоните в нея – подробно описано в т.2 на настоящото задание.

#### **Съставили:**

Проектант „Геодезия“:

 Секция: ГПГ Части на проекта: по удостоверение за ПП	КАМАРА НА ИНЖЕНЕРИТЕ В ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРОЕКТИРАНЕ ПЪЛНА ПРОЕКТАНТСКА ПРАВОСПОСОБНОСТ Регистрационен № 16350 инж. ТОДОР ВЪРБАНОВ БОЕВ Подпис: инж. Тодор Боев ВАЖИ С ВАЛИДНО УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА ПП ЗА ТЕКУЩАТА ГОДИНА
---	--

Проектант „морски ХТС“:

 Секция: ТСТС Части на проекта: по удостоверение за ПП	КАМАРА НА ИНЖЕНЕРИТЕ В ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРОЕКТИРАНЕ ПЪЛНА ПРОЕКТАНТСКА ПРАВОСПОСОБНОСТ Регистрационен № 05056 инж. КРАСИМИР МАРИНОВ МАРИНОВ Подпис: Калояна Димитрова ИЗП. ДИРЕКТОР
--	---

Възложител:  
„МТГ-Делфин“ АД

