

ТРАНСПОРТАЛ

Месечно списание за транспорт и инфраструктура

брой 6, 28 Септември 2015, цена 2,50 лв.

ИМА ЛИ ПИЛОТ В САМОЛЕТА?

ГЕОРГИ МИНЧЕВ:

Очаквам санкциите срещу и от Русия да паднат
в средата на следващата година

СТРАНИЦА 10

НКЖИ влага 10 млн. лв. в нови подстанции

СТРАНИЦА 13

БУЛРИС стартира при голям интерес

СТРАНИЦА 14





Petko Angelov BG



„Петко Ангелов БГ“ ЕООД извършва транспорт на всякакви видове товари, включително ADR, от България и Турция до всички европейски дестинации и обратно, както и вътрешно европейски превози между други страни от Европейския съюз. Основните направления на компанията са Англия, Бенелюкс, Испания, Франция, Италия, Германия, Австрия, Чехия и обратно до България, Турция и Гърция.

Всички автомобили отговарят на последните екологични и технологични изисквания, както и на най-новите Европейски стандарти за международен транспорт - ЧМР застраховка с разширено покритие за предвидена кражба на транспортираните стоки.

Фирмата притежава собствена гаражна площ от 30 000 м², разположена на територията на град Пловдив, включваща ведомствена бензиностанция. Извън гаранционните поддръжки и ремонти се извършват в собствен автомобилен сервиз. Ремонтните халета са построени върху площ от 800 м² и са оборудвани със специализирана техника. Компанията поддържа технически екип и мобилен сервиз, осигуряващи 24-часова поддръжка на територията на страната и съседните държави.

Контакти:

Местност Чиирите 020В
4109 с. Браниполе
България

тел.: +359 (32) 20 26 01, факс: +359 (32) 20 26 01,
+359 (32) 20 26 08, +359 (32) 20 26 08,
+359 (32) 20 26 02 +359 (32) 20 26 09

e-mail: office@petkoangelov.bg



Форум за Балкански транспорт и инфраструктура

бул. Джеймс Баучер 87 ет. 5
тел. 0888 439 672

Главен редактор
Михаил Рангелов

Редактор
Красимира Игнатова

Репортер
Стефан Мутафчиев

Дизайн и Предпечат
Красимир Колев

Печат
Инфо Клас ООД

Председател на редакционния борд
Петър Мутафчиев

Редакционен мейл
transportalbg@gmail.com

Редакционен телефон
0888439672

ISSN: 2367-6817

Редакционен борд:
Проф. дин Христо Първанов
Проф. Емил Железов
Доц. Симеон Ананиев
Чавдар Минчев
К.д.п. Николай Апостолов
Светослав Станулов
Ясен Ишев

Съгласно чл. 7А от Закона за задължителното депозирание на печатни и други произведения „Форум за балкански транспорт и инфраструктура“ е неправителствена организация и се представлява от председателя Петър Мутафчиев

НОВИНИ ОТ БЪЛГАРИЯ

4 Текущи новини в транспорта

МЕЖДУНАРОДНИ НОВИНИ

6 Първата електрическа LADA е по пътищата
.....

СЛЕД ПОРЕДНИЯ ИНЦИДЕНТ

8 Има ли пилот в самолета?

ИНТЕРВЮ

10 Георги Минчев:
Очаквам санкциите срещу и от Русия да паднат в средата на следващата година

ИНВЕСТИЦИИ

13 Инвестираме над 10 милиона лева в изграждане на тягови подстанции

ПО ДУНАВ

14 Системата БУЛРИС на ДП „Пристанищна инфраструктура“ стартира при голям интерес

NEWS

15 Cabinet to prepare a new electronic system for payment of road tolls
.....

AFTER ANOTHER INCIDENT

17 Is there a pilot in the aircraft?

КАБИНЕТЪТ ПОДГОТВЯ НОВА ЕЛЕКТРОННА СИСТЕМА ЗА ПЛАЩАНЕ НА ПЪТНИ ТАКСИ

Правителството подготвя въвеждане на нова модерна електронна система, която да замени сегашните винетки като резултатът ще е, че най-много ще плаща този, който пътува най-много. Това съобщи министърът на регионалното развитие Лиляна Павлова във Варна на международен форум за развитие на пътната инфраструктура в Югоизточна Европа.

Според Павлова въвеждането на новата електронна система, разработена с помощта на Световната банка, ще доведе до по-голяма справедливост, тъй като ще плащат повече тези, които се движат повече по пътната мрежа. Хартиените стикери по предните стъкла ще отпаднат.

Министърът на транспорта Ивайло Московски подчерта, че таксите за транзитно преминаване през България са в пъти по-ниски, отколкото в други държави. Например, за изминаване на 400 км в България се плащат 10 евро (дневна винетка), докато в Австрия цената е около 142 евро, а в Словения и Германия – около 100 евро. „Това е изключително голям дисбаланс“, коментира министърът.

Годишните приходи от винетки в България са 160 млн. лв., а за поддръжка на мрежата са необходими 600 млн. лв., каза транспортният министър.

В същото време той очерта друго противоречие - транзитните жп такси са на европейско ниво, а пътните са много по-ниски. По думите му, това води до абсурдната ситуация превозването с влак на товари през територията на страната да бъде няколко пъти по-скъпо от това с автотранспорт. В същото време, в Европа предпочитаният транспорт е железопътният.

Според министър Московски в момента има двойно субсидиране – на поддръжката пътищата, поради ниските транзитни такси за преминаване, и в същото време на железницата, поради липсата на достатъчно приходи от превоз.

ЛЕТИЩЕ ВАРНА КОМПЕНСИРА СПАДА НА ПЪТНИЦИ ОТ РУСИЯ И УКРАЙНА

Летище Варна бележи спад на миналите пътници с 2% през летния сезон, спрямо същия период на миналата година, заяви шефът на варненския аеропорт Димитър Костадинов. Той уточни, че при броя на обслужените самолети спадът е в рамките на 3%. Това е много добър резултат от очакваното преди началото на летния сезон, призна Костадинов.

Най-голямо е намалението на руския пазар - 34%.

В цифрово изражение това са 100 000 пътници по-малко. През морското летище са преминали едва 10 000 украинци, докато през миналия сезон те са били около 50 000. Негативния резултат е преодолян благодарение на сериозните ръстове на германския, полския и британския пазари, обясни Димитър Костадинов.



Той не пропусна да спомене, че голям принос има и линията Варна-Иstanbul, която е привлякла 50 000 пътници повече, спрямо предходния период.

Добрите данни карат „Турските авиолинии“ да направят линията ежедневна и през зимния период. Същото ще стори и „Уиз еър“ по дестинацията Варна-Лутън.

ИНТЕРАКТИВЕН ГРАДСКИ НАВИГАТОР ИНФОРМИРА ЗА АЛТЕРНАТИВИ НА ПРИДВИЖВАНЕ В БУРГАС

Европейския урбанистичен модел с нова система за ориентиране в градска среда вече може да се види и ползва на практика и в Бургас. Като основна част на интегрираните транспортно интелигентни системи е разработен интерактивен навигатор. Той представлява мобилно приложение и платформа, които информират обществеността за различни алтернативи на придвижване. Нововъведението ще бъде представено официално в четвъртък 17 септември, в рамките на стартиралата Европейска седмица на мобилността, организирана от Община Бургас, съобщиха от пресцентъра на общината.

Освен мобилната версия информация от навигатора ще може да се ползва и от два сиоска - двуезични указателни табели, които ще бъдат разположени на територията на Автогара Юг, Автогара Запад и Централна железопътна гара. Те са част от мегапроекта „Интегриран градски транспорт“ и мястото е избрано точно там заради големия пътнически поток. Те ще показват

най-лесния и бърз начин за изминаване на разстояния до ключови обекти в града - пеш, с автобус или с велосипед.

Основните функции на интерактивните интелигентни терминали и мобилното приложение са:

Да осигурят постоянна актуална информация на пътниците по време на тяхното пътуване, предоставяйки възможност за интегриране на различните видове транспорт в града;

Да имат възможност жителите и туристите да получават бързо и точно информацията за обществения транспорт, да планират пътуването си, да се консултират с интерактивни карти, да проверят текущи събития, да открият актуални полети и влакове на пристигане и заминаване в реално време, лесно да намерят номера за спешни случаи и транспортни услуги.

КАТ ХВАЩА ВСЕКИ ДЕН 100 ШОФЬОРИ БЕЗ КНИЖКА И 50 УПОТРЕБИЛИ АЛКОХОЛ

Всяка седмица Пътна полиция или както го знаем КАТ хваща при проверки над 600 нарушители без шофьорски книжки или около 100 нарушители на ден. . . Месечно над 300 водачи са хванати с алкохол което е наполовина от нарушители без шофьорски книжки. Това съобщи Бойко Рановски, началник на „Пътна полиция“ пред Нова телевизия. Колко са незаловените водачи които карат всеки ден без шофьорски книжки или след употреба на алкохол може да се гадае, дали 500 или 1000.

Като пътници в катастрофи през миналата година, са загинали 25 деца. 90% от шофьорите в цялата страна ползват колани, ако са на предната седалка. При пътниците, пътуващи отзад, обаче положението е точно обратното.



„Усилията, които полагаме, вече не са достатъчни. Има само по един изпълнителен екип за всяка област. След като не може с физическа сила и с хора да се покрие територията, има друго решение - монтирани са стационарни камери“. Началникът на „Пътна полиция“

е на мнение, че пари за безопасност на движението има, но трябва се реализира ефективен проект. Такъв проект – за 174 стационарни камери, е започван няколко пъти през годините, но не и завършен.

НОВА СТРАТЕГИЯ ЩЕ СТИМУЛИРА ПРОДАЖБИТЕ НА ЕЛЕКТРОМОБИЛИ И ЕКОЛОГИЧНИ КОЛИ

Започва работа по нова стратегия, която да стимулира покупката и използването на електромобици, хибриди и други нискоемисионни превозни средства, обяви днес от парламентарната трибуна министърът на екологията Ивелина Василева. По нея работят експерти на Министерството на транспорта и Министерството на икономиката, като от екоминистерството също ще се включат.

Ивелина Василева допълни, че приемът на нова стратегия се налага, тъй като старата е обхващала периода от 2012 до 2014 година. Министърът на екологията на посочи каква част от мерките и заложените цели от старата стратегия са били изпълнени. Сериозен ефект от стратегията обаче не се забелязва, като за първото полугодие са продадени едва 20 електромобици.

Според депутатата от „Реформаторския блок“ Петър Славов, който зададе въпроса към Василева, в момента нормативната база съдържа дискриминационни и рестриктивни мерки към по-новите и екологични автомобили. Като пример той цитира по-високият данък, който се дължи за новите коли и третирането на хибридите по общия ред.

Ивелина Василева посочи още, че се готви промяна в продуктовата такса, която се плаща при регистрацията на всеки автомобил в страната, като тя ще бъде намалена за новите коли и увеличена за старите. Министърът обаче даде да се разбере, че промяна едва ли ще е драстична, като добави, че определянето на размера ще се вземе предвид икономическата ситуация и доходите на населението.



ПЪРВАТА ЕЛЕКТРИЧЕСКА LADA Е ПО ПЪТИЩАТА

Автомобилния руски гигант АвтоВАЗ представи тази седмица в Санкт Петербург първият електромобил с марката Lada.

Електрическият автомобил наречен „El Lada“ е тестван през ноември миналата година и е показал отлични характеристики. Моделът се зарежда от контакта и след осем часа на зареждане може да измине до 140 км. Максималната скорост на електромобила е 130 километра в час.



Първата поръчка е дошла от Ставрополски регион, където електромобилите ще бъдат използвани като „зелени“ таксито. По договор АвтоВАЗ ще произведе общо 90 коли за региона.

Производителите се надяват скоро да заменят китайската батерия с такава, руско производство. Прогнозната цена за возилото варира от 9 500 до 13 000 евро. Моделът е от 2013 г., но и до днес е единственият електромобил, подготвен за производство в Русия.



УКРАИНСКОТО ПРАВИТЕЛСТВО ЗАБРАНИ ПОЛЕТИТЕ НА РУСКИ АВИОКОМПАНИИ ДО УКРАИНА

Украинското правителство забрани полетите на руските авиокомпании, на първо място Аерофлот и Трансаеро, до Украйна и наложи частична забрана за транзитните полети на руски авиолинии през територията на страната. Това съобщи след заседание на кабинета украинският премиер Арсений Яценюк, цитиран от ТАСС.



Яценюк уточни, че съгласно решение на Съвета за национална сигурност и отбрана руските транзитни полети се забраняват, ако съдържат товари с военно или двойно предназначение или руска военна жива сила.

По-късно ДПА уточни, че украинската забрана за полети на руски авиокомпании влиза в сила от 25 октомври.

Руските авиационни власти засега не са получавали уведомление за забрана на полети до и над Украйна, посочи руското министерство на транспорта.

Аерофлот от своя страна обяви, че ще уведоми пътниците как да си върнат билетите след като се получи официално съобщение от Украйна за забрана на полетите.

“ДОЙЧЕ БАН” СПРЯ ВЛАКОВЕТЕ С АВСТРИЯ И УНГАРИЯ ДО 4-И ОКТОМВРИ

Германският железопътен оператор „Дойче бан“ спря влаковете с Австрия и Унгария до 4 октомври, като се позова на граничния контрол, въведен, за да бъде овладян рекордния наплив на имигранти, съобщават местни медии.



Жп връзката между Австрия и Германия, която десетки хиляди имигранти използваха преди да бъде затворена миналата седмица от германските власти, ще остане затворена до 4 октомври по разпореждане на германските власти, уточни говорителката на австрийската жп компания ОеВВ. Германия прекъсна жп връзката с австрийския град Залцбург в сряда в опит да спре потока от имигранти, но много от тях намериха други начини да влязат на германска територия.

„В резултат на административните мерки (граничен контрол) маршрутите на дълги разстояния на „Дойче бан“ ще бъдат спрени, първоначално до 4 октомври между Мюнхен, от една страна, и Залцбург и Будапеща, от друга“, се посочва в изявление на „Дойче бан“. „Няма да има заместващи услуги на влаковете“, заяви говорител на австрийските железници и добави, че клиентите, които желаят да пътуват от Залцбург до Мюнхен, трябва да вземат автобус или такси до германското градче Фрайласинг. Влаковете от и до Инсбрук, Брегенц и Цюрих ще се движат по обичайното си разписание.

Тези мерки бяха взети, след като австрийските власти обявиха, че близо 10 хил. имигранти са пристигнали в Никелсдорф на австрийско-унгарската граница в понеделник.

НАЙ-БОГАТИЯТ РУСНАК СЕ ВКЛЮЧВА В ПРОЕКТ ЗА ТРАНСПОРТ НА БЪДЕЩЕТО

Германската компания Oerlikon Leybold Vacuum, дъщерно предприятие на Oerlikon Швейцария, която пък е собственост на руския олигарх Виктор Векселберг, планира участие в създаването на високоскоростна транспортна система на бъдещето, пише auto-press.net.

Виктор Векселберг е най-богатият човек в Русия и към момента нетното състояние на Векселберг се оценява на 14.7 млрд. долара. Oerlikon ще стане един от инвеститорите на новия проект на основателя на Tesla Елън Мъск, облечен във вида на друга негова компания - Hyperloop Transportation Technologies.

Проектът Hyperloop предлага да се използва аеро-електроматнитно придвижване на специални алуминиеви транспортни пътнически и товарни капсули в тръби със скорости от порядъка и над тази на звука - 1200 км/ч. Пътническите капсули са проектирани да поемат в комфорт 28 пътника. Мъск смята, че новият транспорт би преминавал разстоянието от 600 км между Лос-Анжелес - Сан-Франциско за 30 минути.

Цената на проекта за това с две тръбни магистрали, няколко капсули, изкупуване на земя, през която да премине трасето във въздуха, строителството на самото трасе и поддържащите го пилони се оценява на около 7,5 милиарда долара. В плановите на компанията на Мъск фигурира направата на опитен участък с дължина от 8 км през 2018-а година.

Компанията на руския олигарх Oerlikon не само ще бъде инвеститор в интересното начинание, но и ще доставя оборудване за създаване на тласкащо композициите въздушно налягане в тръбопроводите. Според предварителни финансови оценки, цената на билета за използване на необикновения транспорт в отсечката Лос-Анжелес и Сан-Франциско ще е на ниво от 20 долара.



След поредния инцидент

ИМА ЛИ ПИЛОТ В САМОЛЕТА?

Мястото на Авиоотряд 28 не е в транспортното министерство



Михаил Рангелов

Преди броени дни правителствения „Фалкон“ успя да изпрати за пореден път премиера Бойко Борисов, транспортния министър Ивайло Московски и придружаващите ги лица, след като за пореден път предния му колесник не се отвори преди приземяване на летището във Варна. Втори инцидент от един и същи вид в рамките само на шест месеца повдигна няколко въпроса за сигурността на полетите на отряда.

За причините, поради които се е повторила аварията думата ще имат авионженерите, които провеждат разследването. Това обаче става, след като на изпитание са поставени живота на голям брой пътници и екипаж. За щастие за пореден път господ се усмихна на държавните мъже. Историята обаче има примери с не особено щастлив край. На 14 септември 1999 г. външният министър на Гърция Джанис Кранидиотис пътува за среща на външните министри в Букурещ. Малко преди да стигне румънската столица, президентският „Фалкон“, с който пътуват пропада в серия от въдушни ями и турбуленция. При този инцидент загиват Кранидиотис, неговият син Николас, както и още четирима души от официалната делегация. Останалите пътници са с различна степен наранявания.

Един от основните въпроси е какво точно прави Авиоотряд 28 под шапката на транспортното министерство. Практика, която може да бъде обснана със стария армейски вицза старшината, който събрал всички програмисти от поделението и ги изпратил на гарата да разтоварват два вагона с компютри. Логиката е същата министерство на транспорта - самолетите транспортират, следователно мястото им е там. За съжаление „цветущите“ резултати показват едно - грешката не е в пилота на самолета, а на много по-високо ниво.

Авиоотряд 28 натоварва МТИТС с оперативна дейност. Като че ли на министъра му е малко работата,

независимо дали се казва Московски, Папазов или Мутафчиев. Плах опит да бъде сменена системата бе направена по време на предното управление на ГЕРБ. Тогава Авиоотряда бе изваден от транспортното министерство и бе преподчинен директно на Министерски съвет. През 2013 г. обаче с промени в Закона за гражданското въздухоплаване той бе отново преподчинен на МТИТС. Сред мотивите на вносителите бяха, че транспортният министър ръководи и контролира гражданското въздухоплаване и гражданските въздухоплавателни средства и съоръжения, а служителите на ведомството имат натрупан опит. Освен това Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията продължава да има правата и задълженията на лизингополучател по договора за доставка на лизинг на правителствения самолет. Застраховките на самолета също се подписват от министерството на транспорта.

Каква е практиката по света?

В общи линии прегледа на практиките в държавите по цял свят показва два основни метода за поддръжка на необходимите авиационни средства. В почти 70% от случаите тези средства са подчинени на военните министерства и в частност на ВВС. Логиката привежда сериозни доказателства в подкрепа на подобен избор - по този начин ще могат да се изпълняват задачи не само по ВИП превозите, но и такива с военно назначение - например превоз на контингентите ни при задгранични мисии. Освен това ВВС разполагат с много по-добри ресурси за поддръжка и ремонт. Проблемът при подобно изместване на структурата е в статута както на отряда, така и на служителите му. Една от причините най-добрите пилоти да бъдат на правителствените самолети е, че заплащането доближава това на пилотите в гражданската авиация. Ако те бъдат военизирани няма как това равнище да бъде запазено.

От друга страна военните пилоти (или поне тези на транспортните „Спартан“) ще могат да получават допълнителен нальот и обучение на машините на властта.

При преподчиняването на Авиоотряд 28 на ВВС остава открит още един съществуващ момент - извършването на търговски полети срещу заплащане. Това е едно важно перо, което би помогнало доста за финансиране на дейността. На практика обаче, понеже структурата е с по-особен статут, няма как такива полети

да бъдат извършвани без съответните законодателни промени. Съществува възможност държавни структури да извършват разплащането - например при посещение на търговска делегация полетът да се заплаща от министерството на икономиката, което после да си възстанови средствата. Това обаче е трудноприложима процедура в повечето случаи.

Достатъчни ли са самолетите на Авиоотряд 28?

По време на тройната коалиция в транспортното министерство получават задачата да подновят парка на отряда. Причината е злополучното пътуване на делегацията на президента Георги Първанов до Мексико, при която повреда получи правителствения ТУ-154. В комисията са включени и външни специалисти от организации като Института по въздушен транспорт. На заседание на МС се предлагат два варианта - единият

да бъдат закупени два големи еднотипни самолета, а втория - един голям и два малки от типа на „Фалкон“-а. Надделява мнението за два големи самолета, като единият бъде основен, а другият резервен. Съответно само основният да бъде снабден с ВИП оборудване, а резервният да бъде използван за други дейности - като например ротацията на личния състав на задграничните ни военни контингенти. С идването на първото правителство на ГЕРБ обаче по различни причини се отказва втория „Еърбъс“.

Така или иначе зачестилите инциденти показват нуждата от промяна в състава на авиоотряд 28. Тя обаче не трябва да бъде извършена самоцелно за удобствата на един или друг човек, а за да създаде необходимата сигурност.





Георги Минчев

зам.председател на българо-руската промишлена палата

ОЧАКВАМ САНКЦИИТЕ СРЕЩУ И ОТ РУСИЯ ДА ПАДНАТ В СРЕДАТА НА СЛЕДВАЩАТА ГОДИНА

ИКОНОМИКАТА ВИНАГИ Е ПО-СИЛНА ОТ ГРЕШНИТЕ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИ РЕШЕНИЯ

- Господин Минчев, очертава ли се според Вас сътресенията в геополитически план да се отразят върху икономиката у нас и по-специално в транспорта?

- Геополитическата обстановка е сложна, но това е в следствие от сложната глобална икономическа обстановка. Икономиката провокира противоречията и ги изостря до степен те да придобиват характер на остро геополитическо противопоставяне с всякакви средства, включително с потенциално избухване на война. Но България в никакъв случай не е такъв важен фактор и набутването между шамарите с непремерени изказвания удря по и без това разклатената ни икономика. Давам ви и пример - преди няколко дни говорихме с голям руски корабособственик за потенциални превози на товари. Той беше доста остро настроен - как може да ни спирате самолетите, не ви ли е срам. Заради подобни необмислени действия и говорене от наша страна се получава едно подобно негативно отношение на бизнес партньори, които по принцип са доброжелателно настроени към нас.

Това, което ни засяга конкретно са икономическите отношения и стокооборота между ЕС и Русия. В това число и въпросът за санкциите. Ние ги подкрепихме

въпреки че недоволствахме с половин уста. По същество ние не декларирахме активна позиция, въпреки че ние сме една сериозно потърпевша страна независимо от неголемите си мащаби по много направления.

Първо - загубихме един голям, макар и конюнктурен сегмент - продажбата на недвижима собственост. Някъде в средата на 2014 година настъпи буквално внезапна смърт в този сектор. На практика спряха сделки с това, което имаме да продаваме и към което имаше инвестиционен интерес.

Вторият отрасъл по мащаб на загубите е туризмът. Тук има както краткосрочна конюнктура, така и дългосрочна негативна тенденция. Ние сме се позиционирали в сферата на нискобюджетния туризъм. А и икономическата, и геополитическата обстановка възпрепятства развитието точно на този вид туризъм. По тази причина миналата година загубихме около 20% от пазар, идващ от Русия и Украйна, а тази година губим вече около 40%. Бодрите заявления от страна на някои браншови организации и от страна на министър Ангелкова, че тези туристи ще бъдат компенсирани от други дестинации се оказаха далече от действителността. Туризмът през 2012 и

2013 година се оформи като отрасъл, който формира над 14% от БВП по официални данни. А по същество като се вземат и неосчетоводените обороти и това, че много туристи идват у нас от трети страни с шенгенски визи, това нещо през 2012 г., която беше най-силната за българския туризъм вдигна относителния дял в БВП до 16-16,5%. Някои оценки дори му даваха над 17%. Но дори да приемем, че делът е 15%, това е страшно много за държава като България. Загубата на 50% от паричния оборот в туризма води до загуба на няколко процента от БВП, при това забележимо.

Следващият отрасъл, който претърпя сериозни загуби, както свързани пряко със санкциите, така и свързан със сериозните условия на Руската федерация да ограничи вноса в критични области, в това число и високотехнологични е машиностроенето. Нашия бизнес в тоя отрасъл страда както като директен износител на машини за Русия, така и косвено като подизпълнител на крупните европейски компании, които оперират на този пазар. При това машиностроенето у нас бе отрасъл, който се развиваше най-динамично като обеми и износ за Русия, а сега губи стотици милиони от изпуснатите пазари. За съжаление тенденциите за тези загуби са да станат необратими, тъй като покрай санкциите Русия стартира програма за заместването на подобен тип внос със собствено производство.

Директна щета понесе и селското ни стопанство и специално производството на пресни плодове и зеленчуци. Това също е един сектор, който в последните три-четири години по ред причини отбеляза значителен ръст. От пренебрежимо малки нива нарастна в пъти в рамките на няколко години. И имаше потенциал да удвоява всяка година обемите си. Направиха се доста инвестиции, включително и с евросредства, като наши производители успяха да си завоюват място на пазара и то не инцидентно. 2014 година вече бяха сключени договори, които имат тригодишен обхват. И това ние го загубихме. Само в областта на износа на череши по данни на браншовата асоциация загубихме предварително договорен износ за над 10 милиона евро. От друга страна имаме страни, които си бяха намерили пазарите в Русия. Например Германия, Холандия, Полша, Франция, Италия. И техният пазар също беше затворен, като остана

неереализирана продукция за милиарди евро. Оттам ние понесохме още един удар - защото тази стока влезе на ликвидационни цени, да не кажем - направо на откровен дъмпинг. Това направо изкопа гроба на родния производител.

Като цяло политическата и икономическата обстановка, това, че работата с Русия не се толерира, девалвацията на рублата, която се отрази негативно въобще върху възможността за внос в Русия се отразява зле на целия ЕС, а ние сме част от него.

- Как очаквате да се развият отношенията между ЕС и Русия?

- Прави впечатление, че последните няколко месеца независимо от формално не особено променената санкционна реторика, във формулировките, тона, остротата на изказванията на страни като Германия, Франция, Италия се забелязва едно пречупване на тенденцията, едно желание за промяна на отношенията. Показателни са т.нар. мински преговори - вече се наблюдава едно покриване на позициите и на ЕС, и на Русия. Вече го няма този жизнерадостен ентузиазъм как ще интегрираме Украйна в ЕС и НАТО. Стана ясно нещо - Украйна е неотделима от икономиката на Русия, а всички опити да бъде направено това могат да доведат до летален икономически край. На този фон реалността е по-силна от желанията на един или друг политик. Така или иначе ще се наложи една по-нова политика и ще се намери едно място на Украйна, което да удовлетворява всички страни. От друга страна едно ескалиране на напрежението може да доведе само и единствено до окончателното ликвидиране на украинската държава. Като цяло обаче икономиката е по-силна от геополитиката в тези моменти, в които геополитиката се отделя от интересите на хората. И това ще си проличи в Украйна. Едно грешно политическо решение се взима за пет минути и се реализира за петнадесет. Икономиката обаче е като мелница - мели бавно и сигурно и в крайна сметка поставя нещата на мястото им.

Така ще стане и с отношенията между Русия и ЕС. От конфронтацията си и двете страни губят годишно по над сто милиарда евро. И ЕС е в по-неизгодно положение - Русия не е загубила пазарни позиции - напротив - даже в началото на тази санкционна

година Москва си договори увеличение на пазарния дял в износа на основната си суровина - енергийните ресурси. Така че дори и да бъдат удължени санкциите сега, очаквам те да бъдат свалени двустранно още в средата на следващата година.

- **Един от потенциалните врагове на Запада доскоро бе Иран. Като че ли обаче отношенията са на път да се обърнат към по-добро. Можем ли да извлечем някакви ползи от това?**
- Целият свят ще спечели, ако въвлече Иран в един нормален геополитически оборот - и от икономическа гледна точка, и по отношение на сигурността. Техеран е в много отношения незаобиколим фактор в района на Близкия Изток. Даже в условията на много строги санкции Иран успя да запази тези свои позиции. Силно се надявам добрата инерция, която беше набрана от Иран и другите страни в преговорите по ядрената програма да се разшири и в други области. Техеран може да стане положителен пример с развитието си и за останалите проблемни страни от региона.
- **А ние какво можем да спечелим при евентуално падане на санкциите срещу Иран?**
- Ние имаме традиционно добри отношения с Иран. те ще имат нужда от сериозна модернизация буквално във всеки един отрасъл на народното стопанство. Има място за машиностроенето ни, за хранително-вкусовата ни промишленост, транспорта и логистиката. Въобще във всички тези области, в които сме съхранили своя потенциал, ние имаме шанс да получим своя пазарен дял. А при едно добро стечение на обстоятелствата ще се стигне до международни инвестиции за стотици милиарди. И ние ще можем да се включим там и като директни доставчици на стоки и услуги, така и като подизпълнители на международни компании.
- **Не мога да не ви попитам и какво става с фериботната връзка Варна - Кавказ. Като че ли се стигна до някакво решение в спора между българския и руския превозвач.**
- Според мен имаше един изопачен прочит на някои отделно взети хора в областта на транспорта за характера и буквата на споразумението, което урежда работата на фериботната връзка. Ясно е, че то бе продиктувано от желанието на българския морски

превозвач да закрепи възможно по-равностойни пазарни позиции, но за съжаление опитът бе концентриран към извънпазарни форми. Нямаме особен шанс чрез подобни механизми да караме руския превозвач да върши такива отстъпки. В същото време обаче искам дебело да подчертая, че трябва да се помага на усилията на българския превозвач да си завоюва място под слънцето, да увеличава пазарния си дял, да създава собствена товарна база. За това обаче трябва да има едo сериозно желание в реални форми от страна на нашия превозвач, тоест може да му се помага при положение при положение че работи по качеството на услугата, че разширява нейния обхват. Но тези неща не трябва да бъдат правени срещу интереса на руския превозвач, който не е редно той да прави това срещу нашия. Тръгнем ли да решаваме нещата с командно-административни методи просто ще съсипем цялата връзка. Стига сме живели със заблудата, че сме незаобиколим фактор.

- **А можем ли да очакваме, че при едно падане на санкциите връзката ще постигне резултати, достатъчни да решат проблемите?**
- Ами тя работата беше тръгнала. Имахме много сериозно увеличение на работата, което предизвика организационни проблеми иза БДЖ, и за пристанището. Говорим за сериозен товаропоток от Турция за Русия през Варна, който достигаше до 100 вагона на месец, тенденциите бяха да стигнем и до 200 вагона. Изострянето на отношенията между превозвачите и острата намеса на държавата в бизнес отношенията провали до голяма степен тази логистична верига. Според мен каквито и проблеми да е имало, те трябваше да бъдат решени чрез разговори, а не чрез демонстриране на мускули. Каквито и проблеми да е имал нашия превозвач в руското пристанище, нека не забравяме, че товаропотокът е от Русия и за Русия. Ние трябва да работим да съберем регионалния трафик, като всичко може да бъде решено чрез преговори с руската страна. Използването на груба административна сила ще доведе единствено до това, да бъдем извадени от играта за продължителен период от време.



Инж. Стоян Стоянов

Директор на Поделение „Електроразпределение“ в ДП „НК Железопътна инфраструктура“

ИНВЕСТИРАМЕ НАД 10 МИЛИОНА ЛЕВА В ИЗГРАЖДАНЕ НА ТЯГОВИ ПОДСТАНЦИИ

- **Инж. Стоянов, какво е състоянието на контактната мрежа на ДП НКЖИ и намаляват ли аварията по жп мрежата свързани с нейни повреди?**

- Контактната мрежа е едно от най-важните съоръжения от железопътната инфраструктура, която е свързана с влаковото движение. За тази година сме заложили около 2 млн. лева за подобрения по контактната мрежа. От 2007 г. създадохме една точна статистика и си поставихме цели, които при изпълнението им да доведат до намаляване закъсненията на влаковете, причинени от проблеми в контактната мрежа. Въз основа на тази статистика се изгражда инвестиционната програма на поделението и след нейното изпълнение всяка година броят на повредите и на закъсненията на влаковете намалява.

В инвестиционната програма на Поделение „Електроразпределение“ за намаляване на аварията по контактната мрежа през 2015 г. се извършва подмяна на контактен проводник: в гара Зверино – 4 коловоз; междугарията Зверино – Мездра юг (път 1), Долно Камарци – Мирково, Кракра – Батановци, Дамяница – Генерал Тодоров, Стралджа – Зимница, Стралджа – Церковски и Плевен – Пордим.

С изключение на междугарията Стралджа – Церковски, към момента подмяната на контактният проводник в посочените участъци е завършила.

Можем да обобщим, че са подменени близо 13 600 м контактен проводник, на стойност около 1 005 000 лева.

Друг проблем, който имаме е свързан с физическото и моралното остаряване на носещите въжета на контактният проводник. В тази връзка планираме да усилим инвестициите за тяхната подмяна, която да се изпълнява от тази година, като е предвидена смяната на близо 35 км. такива елементи. Вложените инвестиции възлизат на около 900 000 лева.

Към момента е приключила подмяната на носещо въже в гара Бов, гара Елисейна, междугарията Кунино – Червен бряг, Владая – Драгичево и Янтра – Горна Оряховица.

В момента се подменя носещо въже в междугарията

Курило – Реброво (път 2), Руска бяла – Враца (път 2), Тулово – Дъбово (път 1), Тулово – Дъбово (път 2) и Бяла – Полски Тръмбеш.

Изпълнени са над 75 % от предвидените дейности по подмяна на контактен проводник и носещо въже, като до края на годината ще бъдат изпълнени и останалите.

- **А какво се случва в рехабилитацията на тяговите подстанции, които също са важни енергийни съоръжения?**

- Подстанциите се модернизират в две насоки. Едната е по проектите по ОП Транспорт 2007-2013. Другата е със средства от капиталовия трансфер, ще направим модернизация на три тягови подстанции в Мездра, Бов и Завет. За ремонта им са предвидени около 10 млн. лева.

Предвидили сме модернизацията, рехабилитацията и изграждането на система за телеуправление и сигнализация SCADA на тягови подстанции Мездра и Завет да приключи до края на тази година. Срокът за завършване на тягова подстанция Бов е предвиден за следващата година.

След осъвременяването им в станциите ще бъде интегрирана системата SCADA. Това ще ни даде по-добър оперативен контрол и управление на енергомрежата, както и ще се осигури по-качествено електрооснабдяване.

- **Какви се планове Ви за обекти, свързани с ремонта на железния път и срокът им за приключване?**

- За това перо сме предвидили възстановяване на контактната мрежа в жп участъка гара Калояновец и гара Михайлово, като общата стойност на проекта в част „Контактна мрежа“ е 63 220 лева. Извършваме ремонт на контактната мрежа в участъка Курило – Реброво (път 2). Там инвестицията е около 2 000 000 лева., а срокът на завършване е 2016 година.

Предвиждаме и ремонт на контактната мрежа в участъка Подвис – Ведрово, на стойност малко над 1 500 000 лева. Освен това сме заложили и ремонт на контактната мрежа в участъка Клисурска – Христо Даново, на стойност около 4 400 000 лв. И двата обекта ще приключат следващата година.

РЕЧЕН ТРАНСПОРТ

Системата БУЛРИС на ДП „Пристианищна инфраструктура“ стартира при голям интерес

В присъствието на премиера Бойко Борисов, министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски, генералния директор на Държавно предприятие „Пристианищна инфраструктура“ Ангел Забуртов, кмета на Русе Пламен Стоилов, председателя на комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения към Народното събрание Гроздан Караджов, директора на Агенция „Митници“ Ваньо Танов беше даден официален старт на системата БУЛРИС.

С надградените ѝ и усъвършенствани функции по фаза 2 системата вече ще работи в пълния ѝ капацитет, заяви г-н Ангел Забуртов, откривайки церемонията. С това приключва успешно проект „Създаване на речна информационна система в българската част на река Дунав – БУЛРИС“, финансиран от Европейския фонд за регионално развитие чрез Оперативна програма „Транспорт“ 2007–2013 г.

Общата стойност на този мащабен и комплексен проект, включващ проектиране и строителни дейности, доставка на хардуер и софтуер за обслужване на комуникационни, радиорелейни, радиотелефонни, радарни системи и система за наблюдение и визуализация на корабния трафик, е 37 427 697,90 лв.

Предоставянето на речни информационни услуги в реално време е важно условие за намаляване на рисковете при преминаване на плавателни съдове през критични участъци по река Дунав и по този начин – за повишаване на нивото на безопасност за корабоплаването. Системата създава условия и за повишаване на ефективността на превозите по вътрешните водни пътища. БУЛРИС е важен елемент от комплекса от мерки за контрол и предотвратяване на замърсяванията по най-голямата

европейска река. Използването на информационни технологии в управлението на логистични и транспортни процеси е основен елемент от съвременните транспортни вериги.

Речните информационни системи (РИС) са навигационни системи, обслужващи кораби и институции, отговорни за управление на трафика, поддържане на плавателния път, сигурността на корабоплаването, опазване на околната среда и др. Традиционната досегашна комуникация между корабите и различните брегови служби, обслужващи корабоплаването се

е осъществявала чрез радиовръзка, телефония, зрительно наблюдение и други традиционни методи. РИС е среда, в която може да бъде осъществявана съвременна електронна навигация, което е практика в морския транспорт. Системите за наблюдение на трафика, които се интегрират в БУЛРИС, предоставят в реално време информация както на бреговите служби, така и необходимите данни за безопасно плаване на самите кораби: АИС данни, радарна картина и видео наблюдение с опция за термо картина.

» актуални данни за фарватера (водния път) – вътрешни електронни

навигационни карти, интернет приложения за известия до корабните водачи, радарни системи по маршрута, планиране на плаванията;

» информация за действащото законодателство – режим на корабоплаване на територията на всяка от страните;

» опасности по водния път/сигнали за бедствия;

» информация за транспорт и логистика дата на пристигане, вид на товар, свободни обеми на плавателното средство и пр.;

» трафик контрол - гарантира безопасност и сигурност на плаването и доставките. Осигурява електронни доклади от корабите, наблюдение и проследяване на корабите, автоматично разпознаване (AIS).



CABINET TO PREPARE A NEW ELECTRONIC SYSTEM FOR PAYMENT OF ROAD TOLLS

The Government is preparing the introduction of a new, modern electronic system to replace the currently used vignettes and as a result high mileage drivers will be paying the highest tolls, Minister of Regional Development and Public Works Lilyana Pavlova announced in Varna at an international forum for the development of road infrastructure in Southeast Europe.



According to Minister Pavlova, the introduction of the new electronic system, developed with World Bank's assistance, will lead to greater fairness because those driving more along the road network will be charged more. Paper stickers on the windcreens of vehicles will be eliminated.

Transport Minister Ivaylo Moskovski pointed out that the fees on transit traffic in Bulgaria are several times lower than in other countries. For instance, EUR 10 (the price of a 1-day vignette) is charged for driving 400 km through Bulgaria, while the price is about EUR 142 in Austria and around EUR 100 in Slovenia and Germany. "This is a huge imbalance", commented Mr. Moskovski.

Annual revenues from vignettes in Bulgaria total BGN 160 million, while some BGN 600 million is needed for maintenance of the domestic road network, added the Transport Minister.

Mr. Moskovski underlined yet another discrepancy – railway transit fees in our country are at a European level, while road transit fees are much lower. According to him, this results in an absurd situation: cargo transports by rail through Bulgaria's territory are several fold more expensive than these by road. At the same time, transport by rail is preferred in Europe.

According to Minister Moskovski, there is double subsidisation at present – of road maintenance because of the lower transit fees, and of the railways at the same time, due to the lack of sufficient proceeds from freight services.

VARNA AIRPORT TO COMPENSATE FOR THE DECLINE IN THE NUMBER OF PASSENGERS FROM RUSSIA AND UKRAINE

Varna Airport has reported a 2% drop in the number of passengers during the summer season, compared to the same period of last year, said Dimitar Kostadinov, Director of Varna Airport. He specified that the drop in the number of serviced aircraft is within 3% – a much better result than expected before the start of the summer season, admitted Kostadinov.

The biggest decrease – by 34% – has been registered by the Russian market. In numerical terms these are 100,000 fewer passengers. Only 10,000 Ukrainians passed via Varna Airport, down from around 50,000 last season. This negative result has been compensated thanks to the significant growth of the German, Polish and British markets, explained Dimitar Kostadinov.

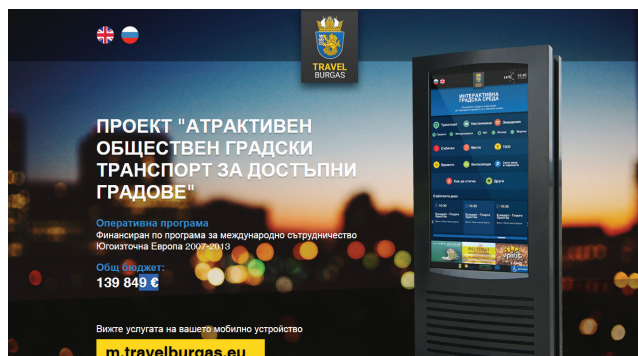
However, he did not omit to mention the great contribution of the Varna-Istanbul airline, which attracted 50,000 more passengers, compared to the previous period.

This positive result has made Turkish Airlines keep the daily flight schedule during the winter period as well. Wizz Air will do the same for the Varna-Luton destination.

INTERACTIVE CITY NAVIGATOR INFORMS OF ALTERNATIVES FOR TRAVELLING IN BOURGAS

The European urban model with a new guidance system in an urban environment can already be seen and practically used in the city of Bourgas. An interactive navigator has been developed as a key part of the integrated transport intelligent systems. It comprises a mobile application and a platform informing the public about various alternatives for travelling. The innovation was officially presented on Thursday, 17th September, 2015, within the framework of the European Mobility Week, organised by the Municipality of Bourgas, the press office of the municipality announced.

In addition to the mobile version, information from the navigator can be used by two bilingual plates, to be placed on the site of the South Bus Station, West Bus Station and



Central Railway Station. These are part of the Integrated Urban Transport megaproject and the site has been chosen due to the large passenger flow right there. They will show the easiest and fastest way to travel distances to key sites in the city – on foot, by bus or by bike.

The main functions of the intelligent interactive terminals and of the mobile application are as follows.

To provide constant accurate information to passengers during their travel, giving possibilities for integration of different kinds of transport in the city.

To enable Bourgas residents and tourists to get fast and accurate information about public transport, to plan their trip, consult interactive maps, search for ongoing events, find current flights and train arrivals and departures in real time, find easily phone numbers for emergency cases and transport services.

EVERY DAY, TRAFFIC POLICE CATCH 100 DRIVERS WITHOUT LICENCES AND 50 WHO HAVE DRUNK ALCOHOL

Every week, Traffic Police catch during their regular checks more than 600 offenders without driving licenses, or about 100 offenders a day. More than 300 per month (half the number of offenders without driving licenses) are caught driving after having drunk alcohol. This statistics was revealed by Commissioner Boyko Ranovski, head of the Traffic Police Department at the National Police Chief Directorate, on Nova TV. We can only speculate on the number of those driving every day without licences or after



having consumed alcohol – whether they are 500 or 1,000.

Twenty five children died last year as passengers in cars involved in road accidents. Ninety percent of the people in this country fasten their safety belts if riding in the front seat. However, the situation is just the reverse regarding those riding in the back seats.

“Our efforts are no longer sufficient. There is only

one executive team for each municipality. As the territory cannot be covered with physical force and people, there is another solution – stationary camcorders to be installed”, said Commissioner Ranovski. According to him, there is money for road safety but an efficient project should be implemented. Such a project – for 174 stationary camcorders – has been launched several times over the years, but has not been completed.

NEW STRATEGY TO STIMULATE SALES OF ELECTRIC AND ENVIRONMENT-FRIENDLY VEHICLES

Work on a new strategy will begin to encourage the purchase and use of electric cars, hybrids and other low-emission vehicles, Minister of Environment and Water Ivelina Vassileva announced in Parliament. Experts from the Ministry of Transport and the Ministry of Economy are working on it, and representatives of the Environment Ministry will be involved as well.

Ivelina Vassileva added that the adoption of a new strategy is necessary because the old one covered the 2012-



2014 period. She did not specify what part of the measures and targets from the old strategy had been fulfilled and met. However, no serious effect of the strategy is noticeable and only 20 electric cars were sold in the first half of 2015.

According to Peter Slavov, MP from the Reformist Bloc who asked Vassileva the question, the current regulatory framework contains discriminatory and restrictive measures towards newer and greener cars, giving as an example the higher tax charged on new cars and the treatment of hybrids according to the general procedures.

Ivelina Vassileva added that a change in the product fee payable upon the registration of every vehicle in the country is being prepared, stipulating a reduction of fees for new cars and an increase for old vehicles. The Minister, however, made it clear that the change would hardly be drastic, specifying that the economic situation in Bulgaria and the incomes of the population will be taken into account when setting the size of the fees.

After another incident

IS THERE A PILOT IN THE AIRCRAFT?

AIR SQUAD 28 SHOULD NOT BE UNDER THE UMBRELLA OF THE TRANSPORT MINISTRY



Mihail Rangelov

On 30th August, 2015, the Bulgarian government Falcon aircraft with PM Boyko Borissov, Transport Minister Ivaylo Moskovski and people accompanying them on board, had to make an emergency landing at Varna Airport after the landing gear malfunctioned. A similar incident involving the same plane occurred back in February for a similar reason, again with PM Borissov on board. This has raised several questions regarding the safety of flights of Air Squad 28.

The aviation engineers conducting the investigation will have their say about the reasons for the repeated failure. However, this happens after the lives of a large numbers of passengers and crew have been put at stake. Luckily, again, God had mercy on our statesmen.

However, there have been cases with no such a happy end. On 14th September, 1999, the Foreign Minister of Greece, Giannos Kranidiotis, was flying for a summit of foreign ministers in Bucharest. Shortly before landing in the Romanian capital, the presidential Dassault Falcon 900 airplane lost altitude and suffered severe in-flight pitch oscillations, failing in a series of pits, injuring many of its passengers and killing Kranidiotis, his son Nikolas, and four other representatives of the official delegation.

One of the main questions is why Air Squad 28 is under the umbrella of the Transport Ministry. This practice can be illustrated by an old joke about the army sergeant-major who gathered all software developers in the unit and sent them to the railway station to unload two waggons of computers. The logic is the same: airplanes are means of transport and they should be, therefore, in subordination to the Transport Ministry. Regretfully, the results show that the mistake does not lie with the plane's pilot, but is on a much higher level.

Air Squad 28 burdens the Ministry of Transport, Information Technology and Communications (MTITC) with operating activities, as if the minister has little work to do, no matter if his name is Moskovski, Papazov or Mutafchiev. A timid attempt to change the system was made during the previous government of GERB when Air

Squad 28 was taken out from the Transport Ministry and was subordinated directly to the Council of Ministers. In 2013, however, under amendments to the Civil Aviation Act, it was again subordinated to the MTITC. Some of the motives were that the transport minister is in charge of the operation and supervision of the civil aviation and civil aircraft and equipment, and the ministry's employees have great experience. Moreover, MTITC still has the rights and obligations of a leaseholder under the leasing contract for the government's aircraft. The insurances for the aircraft are also signed by the Transport Ministry.

What Is The Practice Worldwide?

A general review of the practices in the countries worldwide shows two main methods of maintenance of the necessary aviation equipment. In almost 70% of the cases such equipment is in subordination to the military ministries, the Air Forces in particular. Logic supports seriously such a choice: in this way not only VIP transportation tasks can be performed but also military ones, for instance, transportation of our contingents for military missions abroad. Moreover, the Air Forces have much better resources for maintenance and repair. The problem with such a shift in the structure is the status of the squad and its employees. One of the reasons for the best pilots to fly the government aircraft is that their remuneration is close to that of civil aviation pilots. This level cannot be maintained if they are militarised.

On the other hand, military pilots (or at least those of the transport Spartans) will be able to get additional flight hours and training on government aircraft.

However, yet another issue remains to be settled if Air Squad 28 goes to subordination of the Air Forces – the performance of paid commercial flights. This is an important item that could help a lot to finance the operation. Practically, however, due to the special status of the structure, such flights cannot be conducted without relevant legislative changes. There is a possibility for State structures to settle

After another incident

the payments, for example the Ministry of Economy to pay for the flights when carrying commercial delegations and to reimburse the money afterwards. However, in most cases such a procedure is difficult to be applied.

Are The Airplanes of Air Squad 28 sufficient?

During the government of the tri-partite coalition, the Transport Ministry was given the task to renew the aircraft fleet of Air Squad 28. The reason was the unfortunate flight of the delegation of President Georgi Parvanov to Mexico, when the government TU-154 was damaged. A commission was set up including external experts of organisations such as the Institute of Air Transport. Two options were proposed at a Council of Ministers meeting: to purchase two

big airplanes of the same type, or one large and two small planes of the Falcon type. The opinion that prevailed was to buy two large aircraft – a main one and a reserve one, to provide VIP equipment only for the main airplane and use the reserve one for other activities such as the rotation of our overseas military contingents. However, when the first GERB government came into power, the idea to purchase a second plane was dropped for various reasons.

Anyway, the recent frequent aircraft incidents indicate the need for a change in the aircraft fleet of Air Squad 28 and it should not be an end in itself for the sake of convenience of one person or another, but should ensure adequate security.





Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) управлява пристанищната инфраструктура и другите дълготрайни активи на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Сред приоритетните задачи на предприятието по отношение на тези пристанища са изграждане, рехабилитация, реконструкция и поддържане на инфраструктурата.

Основни дейности:

- » Управление на собствеността в пристанищата за обществен транспорт с национално значение;
- » Обезпечаване на достъп до пристанищата
- » Поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса, вълноломи, защитни съоръжения и други, обслужващи пристанищата за обществен транспорт с национално значение
- » Осъществяване на навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата
- » Изграждане и поддържане на съоръженията, обслужващи системата за контрол на движението на корабите и за информация и българската речна информационна система;
- » Изготвяне, поддържане и съхраняване на регистър, съдържащ данни за пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение;
- » Подпомагане 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
- » Предоставяне на услуги чрез Световната морска система за бедствия и безопасност
- » Предоставяне на далекосъобщителни услуги кораб - бряг и бряг – кораб и тн.

Главното управление на ДП „Пристанищна инфраструктура“ осъществява административно-техническо, финансово, информационно и правно осигуряване и контрол на дейността на предприятието.

Адрес: гр. София, бул. „Шипченски проход“ № 69, ет. 1 и 4; телефон: 02 807 99 99; факс: 02 807 99 66; e-mail: office@bgports.bg

Клонове-териториални поделения на ДППИ:

Клон-териториално поделение Варна

Район на действие: от географския паралел на българо-румънската граница до географския паралел на нос Емине със седалище град Варна;

адрес: гр. Варна, пл. „Славейков“ № 1
тел. 052 684 611
факс: 052 655 902
mail: office.varna@bgports.bg

Клон-териториално поделение Русе

Район на действие: от километър 374,100 до километър 645 от българския участък на река Дунав със седалище град Русе.

адрес: гр. Русе, ул. „Пристанищна“ № 22
тел: 082 818 989
факс: 082 821 862
mail: office.rousse@bgports.bg

Клон-териториално поделение Бургас

Район на действие: от географския паралел на нос Емине до географския паралел на българо-турската граница със седалище град Бургас;

адрес: гр. Бургас, ул. „Княз Александър Батенберг“ № 1
тел: 056 876 880
факс: 056 876 881
mail: office.bourgas@bgports.bg

Клон-териториално поделение Лом

Район на действие: километър 645 до километър 845,650 от българския участък на река Дунав със седалище град Лом;

адрес: гр. Лом, пл. „Независимост“
тел. 0971 68 380
факс: 0971 66 972
mail: office.lom@bgports.bg

Individual approach to every client

We have already proven the quality of the freight services performed by **Bulgarian Railway Company**. The experience we gathered working as a private carrier in Bulgaria for more then 7 years, motivates us to keep striving to improve our achievements and to have an individual approach to each of our clients. For more information: www.brc-bg.com



Bulgarian Railway Company
MEMBER OF GRAMPET GRUP

