

ТРАНСПОРТАЛ

Месечно списание за транспорт и инфраструктура

брой 7, 28 Октомври 2015, цена 2,50 лв.

ДА ПЪТУВАМЕ НА ЧИСТО!

ФБТИ И ИАМА - С УЧАСТИЕ В
ПРОЕКТ ЗА РЕКА ДУНАВ

СТРАНИЦА 8

Рестарт за проекта Бургас -
Александруполис?

СТРАНИЦА 13





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 представява от председателя Петър Мутафчиев

НОВИНИ ОТ БЪЛГАРИЯ

4 Текущи новини в транспорта

МЕЖДУНАРОДНИ НОВИНИ

6 Москва възстановява влака до София
.....

ПАРТНЬОРСТВО

8 ФБТИ и ИАМА - с участие в проект за река Дунав

ПРЕДСТАВЯМЕ ВИ

10 Чистотата и комфортът не е необходимо да са скъпи и бавни услуги

ИНТЕРВЮ

11 Тодор Батков:
Иновативната технология ни прави
атрактивни за транспортния бизнес

МНЕНИЕ

13 Рестарт за проекта Бургас -
Александруполис?

NEWS

15 First contract under the new op Transport
2014-2020 signed
.....

PARTNERSHIP

17 DANUBE SKILLS under INTERREG with
Two Bulgarian Partners

ПОДПИСАН Е ПЪРВИЯТ ДОГОВОР ПО НОВАТА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ“ 2014-2020

Първият договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по оперативна програма „Транспорт“ 2014-2020 г. вече е подписан. Той е за автомагистрала „Струма“, от която остава да бъдат изградени общо около 62 км, покриващи целия Лот 3, който е разделен на три подучастъка. Сключеният контракт е за проекта „Автомагистрала „Струма“ лот 3.1 Благоевград-Крупник, лот 3.3 Кресна-Сандански и късият тунел „Железница“. Общата стойност на финансирането е 370



млн. евро. Това съобщи Галина Василева, заместник-председател на Управляващия орган в Министерството на транспорта, на заседание на Комитета за наблюдение на програмата.

В ход са и тръжни процедури по програмата по други проекти за изграждане на участъци от магистралите „Струма“ и „Хемус“, информира транспортното министерство.

Също така е предложено да бъде разширен обхватът на втората фаза от рехабилитацията на жп отсечката Пловдив-Бургас, предвиден за финансиране по новата оперативна програма. Дейностите, които не са изпълнени в периода 2007-2013 г., са проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация на жп възел Бургас и като отделен проект - проектиране и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол.

Нов момент в разширяването на обхвата е включването на четири надлеза от жп отсечката Септември – Пловдив, за които Националната компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ) не е успяла да проведе всички тръжни процедури. Екипът на

дружеството вече е подготвил апликационните форми за тях. Съоръженията трябва да бъдат завършени до края на 2016 г., каза още Галина Василева.

ЛЕТИЩЕ СОФИЯ БЕ ОСЪДЕНО ДА ПЛАТИ 76 МЛН. ЛЕВА ЗА СТРОИТЕЛСТВОТО НА ПИСТАТА

Летище София ще трябва да приготи почти 76 млн. лева след дългочакано решение на Софийския апелативен съд. Това ще се случи, ако кувейтско-саудитското обединение МАК/АДМАК, което е изградило новата писта, поиска от държавната компания 44 млн. долара, пише „Капитал“. До тази възможност се стига след бавни процедури по отчуждаване на земя, дългогодишна неспособност или нежелание на двете страни да се разберат извънсъдебно, за да се намали



сумата. Приходите на компанията за 2014 г. са в размер на 103,5 млн. лева, като печалбата е 5,25 млн. лева. При такъв темп ще са необходими 15 години за покриване на иска. Договорът с кувейтско-саудитското обединение МАК/АДМАК за изграждане на новата писта и съпътстващи работи е подписан на 14 март 2003 г. Уговорената цена бе 52,9 млн. долара без ДДС. Съгласно споразумението, при спор страните се обръщат към Международния арбитражен съд към Международната търговска камара - Париж.

КОРАБ ГИГАНТ ЗАКРИ КРУИЗНИЯ СЕЗОН ВЪВ ВАРНА

Плаващият под холандски флаг пасажерски кораб „Принсендам“ (Prinsendam) посети Варна в четвъртък (24 октомври), с което бе закрит круизният сезон в

морската столица.

204-метровият лайнер идва тук за втори път тази година, като откри сезона на 22 април. „Принсендам“ е и най-големият кораб, акостирал във Варна тази година.



Той откри сезона през април.

Порт Варна отчита 11 посещения на круизни кораби този сезон. Сред по-впечатляващите плавателни съдове, които акостираха на Морска гара, бяха „Seabourn Odyssey“ (с дължина 200 метра), „Star Pride“ (134 метра), „Minerva“ (133 метра) и бутиковият „Variety voyager“ (68 метра).

Варна обаче се размина с 206-метровия „Black watch“, който трябваше да пристигне на 25 септември. Сред отказалите посещение във Варна в последния момент е и „World odyssey“, който въобще не влезе в Черно море.

Дългият 175 метра плавателен съд е известен и като „Корабът на мечтите“, тъй като на борда му са заснети сериите от едноименната немска телевизионна поредица.

ИВАЙЛО МОСКОВСКИ СЕ СРЕЩНА С ДИРЕКТОРА НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски се срещна на 8 октомври с изпълнителния директор на Европейската агенция за авиационна безопасност

(ЕААБ) Патрик Ки. Той бе на двудневно посещение в България, по покана на българската страна. По време на визитата бяха проведени разговори с главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ Минчо Цветков, с генералния директор на Държавно предприятие „Ръководство въздушно движение“ Георги Пеев, както и с представители на българската авиационна индустрия, съобщиха от МТИТС. Бяха дискутирани актуални теми в сферата на гражданското въздухоплаване, като основните въпроси, които се обсъдиха са свързани с новите правила, които агенцията разработва за използването на дистанционно управляеми летателни системи (т.нар. дронаве) за граждански цели и тяхното безопасно интегриране в системата на въздушния транспорт. Бяха разгледани и механизмите и критериите за прехвърляне на функции по контрол и надзор по безопасност от една национална администрация по гражданско въздухоплаване на друга (или на ЕААБ), в случай на липса на достатъчно човешки ресурси. Една от темите бе изпълнението на Европейската програма за авиационна безопасност и новият подход, ориентиран към резултата с оценка на риска при разработването на стандарти и норми по авиационна безопасност, както и при провеждането на стандартизационни инспекции от ЕААБ в страните-членки.



МОСКВА ВЪЗСТАНОВЯВА ВЛАКА ДО СОФИЯ

От 13 декември руските държавни железници (Российские железные дороги - ОАО „РЖД“) възстановяват пътническата жп връзка с България и Сърбия, съобщава компанията на сайта си.

От лятото на 2016 г. се възстановява връзката и до Черна гора.

Директни вагони Москва-София и Москва-Будапеща ще се движат в състава на влак № 9/10 Москва – Варшава „Полонез“.

Така първият директен вагон Москва-София ще се отправи на първото си пътуване на 13 декември, а от София - на 16 декември. Спирките по маршрута са: Смоленск, Минск, Брест, Варшава, Богумин, Братислава и Белград. Маршрутът цели да заобиколи Украйна.

Директните вагони за Будапеща тръгват от Москва на 13 декември и от Будапеща - от 15 декември.

По новооткритите маршрути ще пътуват нови комфортни вагони с четириместни купета, съвместно производство на ОАО „Тверской вагоностроительный завод“ и Siemens. Във вагоните има и широки спални места, изходи във всяко купе и сгъваема маса в комбинация с мивка. Вагоните имат климатици с индивидуално регулиране във всяко купе, както и по две тоалетни - едната и с душ.

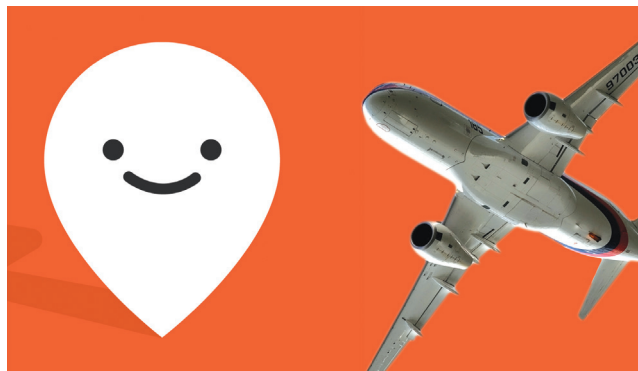


Превозът ще се извършва от АО „Федеральная пассажирская компания“, дъщерно дружество на руските държавни железници.

Влаковете между Москва и София бяха спрени преди година заради конфликта в Украйна и силната конкуренция на авиокомпаниите, което значително намали броя на пътниците.

ИДВА UBER И ПРИ САМОЛЕТИТЕ

Rorpi – новата разработка, която цели да създаде бъдещето в авиационната индустрия. Това не означава, че пътнически самолет ще качва на борда си пасажери случайно. Rorpi ще работи като приложение с изненадващи решения, за да отправи предизвикателство към авиокомпаниите по света.



Този бизнес се надява да донесе същите промени в сектора на въздушния транспорт, които Uber доведе при таксите и „Airbnb“ при хотелите, но всичко това без изобщо да се налага Rorpi да навлиза на пазара.

Основни предложения са минимизиране на изморителното чакане пред вратата преди да се качите на самолета. Това ще се постига чрез приложения, подаващи информация на пътниците в реално време. Въвеждането на различни видове класи ще даде на пасажерите възможност да се възползват от допълнителни услуги.

Например, ако на пасажера се падне „ужасяващата“ средна седалка, ще летят в т. нар. „кино класа“. Това означава, че ще се радва на допълнителни лакомства, а пък багажът му ще бъде превозван от дома му до летището, а след това и от летището до хотела. След това се появява и „промоционалната класа“ за средната седалка на редицата, която приканва марки да си партнират с авиокомпанията, за да предложат специални подаръци и услуги на пътника „без късмет“.

Сред новите предложения ще се коментира и как да се действа със закъснелите пътници, както и това пасажерите да имат възможност да препродават билети или да заменят местата си много по-лесно.

Създателят на Rorpi е дизайнерската консултантска компания „Teague“. За компанията предизвикателството е да предложи на клиентите по-добри изживявания без увеличаване на цената, в една индустрия, в която печалбите на компаниите са в близки помежду си рамки.

СТАЧКИ В ГЪРЦИЯ СРЕЩУ ПРОДАЖБАТА НА ПРИСТАНИЩАТА В СОЛУН И ПИРЕЯ

Служителите в гръцките пристанища излезнаха на 24-часова стачка в знак на протест срещу продажбата на двете пристанища в Солун и Пирея. Заради стачката бяха затворени всички общински служби в района на пристанищата.



Очаква се протестите на работещите по пристанищата да ескалират. Те настояват правителството да оттегли обявените от него конкурси за продажбата на пристанищата и да бъде организиран публичен дебат с участие на управляващите, партиите и местната власт, за да се реши проблемът с тяхната приватизация, изисквана



от международните кредитори на страната.

Моряците и работещите по пристанищата в Гърция ще участват също в предупредителна 48-часова стачка от 2 до 4 ноември 2015 г. Тя е в знак на протест срещу антисоциалните мерки на правителството.

Браншовият синдикат реши още да се включи и в 24-часова стачка, обявена за 12 ноември от Общата конфедерация на труда, обединяваща работещите в частния сектор.

ИРЛАНДИЯ ИЗБИРА РУСКИ САМОЛЕТИ SUKHOI SUPERJET

Руските самолети Sukhoi SuperJet-100 ще попълнят авио парка на авиокомпанията ирландската авиокомпания CityJet. В момента се водят преговори за доставка на повече от пет самолета. Сделката може да бъде станe реалност до края на 2015 г., като известната банка VEB ще финансира покупката. Скоро сделката с някои от британската авиокомпания може да стане факт, заяви ръководителят на промишлеността и търговията Денис Мантуров. На икономическия форум в Сочи в отговор на въпрос РИА „Новини“ на възможно доставката на SSJ-100 в Европа Говорителят на SCA отказа да коментира подробности като каза че преговорите са в предварителен етап.

CityJet е ирландски регионална авиокомпания, базирана в Дъблин. CityJet осигурява въздушен превоз от летището до Лондон и до няколко европейски дестинации (Амстердам, Нант, Дъблин, Париж, Антверпен, Ротердам), като авиокомпанията се занимава с услугите на „мокър лизинг“. До май 2014 един от най-големите акционери на CityJet е авиокомпания Air France. В момента собственик на CityJet е немската Intro Aviation, която е и акционер на Fly VLM, Интерскай и Air Berlin. CityJet флота се състои от 18 самолета Avro RJ85 и 3 самолета Fokker от 50-те години.

Производство на горните двата модела на самолети е спряло, така че авиокомпанията се стреми да поднови флота си от самолети и обмисля различни варианти. SuperJet-100 е по същество един малък самолет за превози на дълги разстояния, както и за избрани маршрути с ниско натоварване на пътници с ефективни разходи на гориво.



DANUBE SKILLS ПО INTEREG С ДВА БЪЛГАРСКИ ПАРТНЬОРА

Две български организации - ИА „Морска администрация“ и „Форум за балкански транспорт и инфраструктура“ ще участват в международния проект DANUBE SKILLS за повишаване на капацитета на човешките ресурси. Първата среща на международния екип се състоя през месец септември 2015г. в Будапеща. Проектът се провежда по програмата INTEREG.

Екипът се състои от 13 пълноправни членове (обучителни организации, висши училища, публични институции и неправителствени организации) от 7 държави: Румъния, Австрия, Словакия, България, Унгария, Сърбия и Хърватия.

„Форум за Балкански транспорт и инфраструктура“ и ИА „Морска Администрация“ са двата български партньора по проекта.

Асоциирани стратегически партньори:

- Central Commission for the Navigation on the Rhine;
- Danube Commission;
- Edinna Association;
- Ministry of Transport of the Czech Republic;
- Association for Inland Navigation and Waterways;
- European Transport Federation – предстоящо.



Програмата INTEREG IV е с общ бюджет в размер на 76 милиона евро. Същата е отворена за кандидатстване от 23 септември 2015г. до 3 ноември 2015г.

Бюджетът на проекта е приблизително 2 000 000 евро, с продължителност от 30 месеца. Очаква се да стартира изпълнението му през януари 2017г.

Същност на проект DANUBE SKILLS

Проектът се състои условно от три модула:

Модул 1: Повишаване на капацитета на човешките ресурси на борда на корабите чрез повишаване институционалния капацитет на системата Е + Т и въвеждането на иновативни транснационални услуги в корабоплаването по река Дунав. Предвидено е да се осъществи чрез образователни мерки в Дунавския макрорегион.

Дейности за постигане на целите:

1. Институционално изграждане на необходимия

капацитет на Е + Т системата чрез приемане на стратегически стандарти, които са необходими относно професионални компетенции на персонала за вътрешно корабоплаване:

- Оценка на действителната степен на свобода относно Европейска Директива 96/50/CEE, при положение, че директивата ще бъде приета до края на 2016г. Ако не бъде приета, дейността ще се фокусира върху оценката на действителното състояние от разработването на европейски стандарти относно професионалните компетенции.

- Организиране на национални семинари за популяризиране и разпространение на общите европейски стандарти за професионална компетентност;

- Осигуряване на консолидирани отзиви от експерти в речното корабоплаване, регулаторните органи и заинтересовани страни за разработване на общи европейски стандарти за професионална компетентност.

2. Развитие на нови иновативни транснационални информационни инструменти / услуги за укрепване на знанията, способностите, уменията и поведението на персонала и подобряване на институционалните структури:

- Разработване на два пилотни транснационални модула за обучение с помощта на електронни инструменти INeS Danube, с цел да се хармонизира съдържанието на курсовете;

- Добри практики за аварийни ситуации по време на корабни операции - Оперативно ниво;

- Управление на човешките ресурси и социална отговорност на борда – Управленско ниво;

Курсовете ще бъдат преведени на националните езици на партньорите. Модулите за електронно обучение

ще бъдат развити само на английски език.

3. Повишаване на капацитета на публичния сектор на Дунавския макрорегион. Организиране и изпълнение на пилотни обучителни курсове с участие на съответните представители на Е + Т сектора:

- Безопасност при извънредни ситуации - Констанца, Румъния;
- Обучение на човешките ресурси и социалната отговорност - Братислава, Словакия;

В последствие присъстващите експерти ще отговарят за организацията на подобни курсове в техните страни.

4. Изграждане на капацитета на заинтересованите страни от търговския сектор на Дунавския макрорегион чрез повишаване на осведомеността относно необходимостта от прилагане на единни Е + Т стандарти за персонала заангажиран с вътрешно корабоплаване.

Модул 2: Изграждане на капацитет на човешките ресурси в областта на логистиката, чрез изграждане на институционален капацитет на центрове за насърчаване на корабоплаването по река Дунав.

1. Създаване на „Транснационални публични центрове за насърчаване корабоплаването по река Дунав на базата на национален експертен опит и съществуващи стратегии за транснационално сътрудничество:

- Да се обогати съществуващата мрежа за предоставяне на логистични услуги;
- Профилиране на дунавските логистични центрове;
- Събиране на необходимата информация за услугите свързани с логистиката по река Дунав;
- Обобщаване на най-добрите практики в областта на корабоплаването по река Дунав: сектор търговска логистика (промишленост, транспорт и спедиторски фирми). Изследване на регламентите за вътрешно корабоплаване;

2. Модернизиране на съществуващите и разработване на нови информационни инструменти и услуги чрез публичните центрове за насърчаване на корабоплаването по река Дунав. Развитие на 4 учебни модули.

Цел: Създаване на нови центрове за обществено насърчаване на транспорта по река Дунав в избрани страни по протежение на река Дунав. Укрепване на дунавските логистични центрове чрез модела: едно гише.

- Обучителните сесии ще се състоят в Румъния, Словакия и България;

3. Пилотни дейности за транспортни и логистични фирми за повишаване на техните умения за използването на мултимодален транспорт, вкл. Утвърждаване на река Дунав.

Стъпки за всеки партньор по проекта:

- Организиране на едно национално събитие (конференция, семинар);
- Разработване на информационен бюлетин с информация за обученията. Обмен на знания и информация относно Дунавската логистика между експерти и заинтересовани страни;

Модул 3: Транснационална политическа подкрепа за стратегическото прилагане на общи европейски Е + Т стандарти и знания в логистиката в Дунавски макрорегион. Укрепване на многостепенното транснационално управление и институционален капацитет, осигуряване на жизнеспособни институционални и правни рамки за по-ефективно, по-широко и по-дълбоко транснационално сътрудничество в целия Дунавския макрорегион.

1. Анализ на слабостите в образованието, обучението и системата за сертифициране в региона на река Дунав, пречещи на транснационалните и координирани подходи за прилагане на общата компетентност на европейските стандарти за вътрешно корабоплаване.

2. Организиране на международно събитие с участието на вземащите решения относно политиките.

Комуникационна дейност.

Не е предвидено да се създава уебсайт. Комуникационната дейност ще се осъществява чрез брошури относно проекта, пет броя бюлетини и изготвяне на видео по проекта.

Заложени са за изпълнение два броя проучвания. Първото трябва да се осъществи в рамките на първите 5-6 месеца от началото на проекта, а второто проучване 5-6 месеца преди края на проекта. Целта е да се покажат резултатите от проекта.



ЧИСТОТАТА И КОМФОРТЪТ НЕ Е НЕОБХОДИМО ДА СА СЪПЛИ И БАВНИ УСЛУГИ

Далеч от нас останаха времената, в които транспортът се разглеждаше като просто преместване на обекти от точка А до точка Б. Новите пазарни условия и конкуренцията налагат транспортната услуга да бъде не само извършена, но да бъде бърза, евтина и удобна. Един от основните фактори, особено при пътническите превози, е чистотата и комфорта на извършваните услуги. Зад всяко чисто превозно средство обаче стоят немалко усилия, хора и техника. И неслучайно компанията, която ще ви представим в днешния брой се нарича по този начин.

„Чистота Комфорт“ ООД е една от най-младите и бързоразвиващи се фирми за професионално почистване в България. Основана през 2013-та година, само за две години тя успя да се наложи като новатор в услугата професионално почистване. В момента се обслужват около 30 крупни корпоративни клиента, а броят на клиентите непрекъснато нараства. Благодарение на вече завоюваните позиции на пазара, фирмата поглежда към нови предизвикателства – комплексна хигиенна поддръжка и доставка на санитарно-хигиенни консумативи.

„Чистота Комфорт“ се стреми да предложи най-добрата услуга на възможно най-ниската цена. В сегашните икономически условия честността е единственото, което може да донесе ръст на бизнеса в сферата на услугите. Компанията се старае да създава дълготрайни партньорства, а не просто да бъде външен изпълнител.

Фирмата е специализирана в сферите на професионалното почистване на всякакви корпоративни обекти. Независимо дали се отнася за офис, магазин, складова база, търговски център, офис сграда или какъвто и да е друг корпоративен обект – предлага се широк набор от услуги. Почистването се извършва в удобно за клиента време, в съответствие с определения бюджет.

Екипите на българската компания са съставени от висококвалифицирани професионалисти с дългогодишен опит в професионалното почистване. Всеки член на екип успешно е преминал първоначален подбор, специализирано обучение и изпитателен срок. „Чистота Комфорт“ ООД е преминала и през процедурата по сертифициране по Система за управление на качеството ISO 9001:2008. За да гарантират спокойствието на всеки клиент, освен трудов договор всички служители подписват и Договор за конфиденциалност. Качеството на услугите е гарантирано допълнително благодарение на професионалните машини и препарати, с които разполагат. Работи се с най-модерната и иновативна техника и машини, и най-безопасните и качествени почистващи препарати. Гъвкавостта на фирмата е гарантирана с наличието на собствен автопарк. Благодарение на добрата организация и иновативния подход „Чистота Комфорт“ ООД премина процедурите по сертифициране по Система за управление на здравето и безопасността при работа OHSAS 18001:2007 и Система за управление на околната среда ISO 14001:2007.





Тодор Батков

Визитка:

Тодор Батков е завършил средно образование в Кеймбридж, Великобритания и висше образование в Лондон, Великобритания. Съосновател на ТБМС ООД (компанията създава една от най-сваляните български iOS приложения - Времето). През 2013 г. заедно със съдружника си Георги Пандуров основават „Чистота Комфорт“. В момента в компанията работят близо 100 служителя.

ИНОВАТИВНАТА ТЕХНОЛОГИЯ НИ ПРАВИ АТРАКТИВНИ ЗА ТРАНСПОРТНИЯ БИЗНЕС

НЕ Е ПРОБЛЕМ ПОЧИСТВАНЕТО НА ПЪТНИЧЕСКИТЕ ЖП ВАГОНИ ДА БЪДЕ ВЪРНАТО „В РЕЛСИ“

Михаил Рангелов

- **Господин Батков, кажете откъде ви дойде идеята за този бизнес?**
- Със съдружника ми видяхме свободна ниша в пазара на почистващите услуги и решихме да опитаме. Още от самото начало работата тръгна доста бързо и доста добре, тъй като преди нашата поява браншът не функционираше по европейски модел.
- **Понеже основната ни тема е почистването в транспорта, какъв е опитът, който има зад гърба си „Чистота Комфорт“?**
- Работим основно с контрагенти, които превозват хора, главно с автобуси. Също така и с няколко товарни транспортни компании, преди всичко по почистването на тирове. Фокусът в момента обаче са ни пътническите превози. Мога да кажа, че предлагаме революционна формула за българския пазар. Реално погледнато в момента не ни се налага да търсим клиентите, те търсят нас.
- **В началото на предварителния ни разговор споменахте за нов обект, който подготвяте на Централна автогара. Какво ще представлява той?**
- Първият ни обект е автомивка, която се намира в подземния паркинг на Софарма Бизнес Тауърс, срещу КАТ. При нея фокусът е върху корпоративни клиенти с голям брой леки автомобили. Вторият обект ще бъде с различен фокус. В момента с транспортните компании практиката ни е да предоставяме услуги на тяхна територия с мобилен почистващ екип. Поради

тази причина можем да обслужваме само софийските фирми, което не ни устройва. Един автобус на извънсофийска фирма може да бъде напълно обслужен и почистен за времето, в което изчаква на Централна Автогара. Ние направихме проучване и забелязахме, че голяма част от автобусите от страната имат курсове много рано сутринта, пристигат в София преди 10 часа и пътуват обратно в късния следобед. През това време автобусът седи на гарата и с него нищо не се случва. Ние предлагаме този времеви прозорец да се използва за една качествена услуга, от която клиентите да останат доволни.

- **А в какво точно се различава вашата услуга от тази на конкурентите ви?**
- Работим с пара с ниска влажност. Услугите ни са изключително екологични, щадящи околната среда, много по-качествени, многократно по-бързи и най-важното – на ниски цени. Парата е революцията на века в почистващия бранш – качеството на работа е на много високо ниво. Радвам се, че ние от Чистота Комфорт сме пионерите в България.
- **Какво представлява самата технология ?**
- Външното измиване се извършва посредством специализирани азиатски парочистачки, създадени за тази цел. Парата е с ниска влажност и много висока температура и се впръсква със специализирани накрайници - високата температура на парата разгражда всички замърсявания и прониква във всеки ъгъл, като в същото време щади боята и лака. Вътрешното почистване се извършва посредством

специализирани европейски парочистачки за почистване на текстил и пластмаса. Високата температура разгражда замърсяването, което моментално се абсорбира със специалния засмукващ крайник. Парата дезинфектира и възвръща натуралния цвят на текстилната повърхност. Тъй като се използва пара, а не вода, тази повърхност е напълно суха в рамките на 15-20 минути. Именно това ни прави изключително атрактивни за автобусните компании.

- **За колко време става реално почистването на един автобус и как се сравнява то с традиционните начини на почистване?**
- Преди ние да влезнем на пазара вътрешното почистване на автобуси се извършваше по класическия начин чрез екстракторни машини. Това изискваше автобуса да се закара в депо, да му се направи мокро пране, след това да съхне три дни и чак тогава да го върнат на собственика. Поради голямото количество вода нанасянето на материални вреди не беше рядкост - като изгорели компютри например. При нас на базата на подписан договор се заявява почистване за точно определен ден, час и място, когато наш екип пристига с брандиран служебен автомобил, оборудван с необходимата техника и инвентар. В зависимост от степента на замърсяване автобусът е готов за експлоатация в рамките на 3 до седем часа. Говорим за цялата комплексна услуга, която включва основно вътрешно почистване и пране. В това се включва абсолютно всичко - пране на седалки, проветряване на въздухопроводи, почистване на пластмасови елементи, вътрешно почистване на стъкла, пране на пътеки.
- **Ако все пак не е търговска тайна, колко би струвало едно такова почистване на автобус?**
- Цената е относителна, зависи от размера на автобуса, броя на местата и най-вече от степента на замърсяване. Все пак един автобус, който чистим редовно е в много по-добро състояние, отколкото друг, който не е чистен основно няколко години. Но ценовите граници са между 100 и 400 лева без ДДС.
- **Колко често трябва да се извършва основно почистване на един автобус?**
- Зависи от курсовете и натоварването на автобуса. Ние работим с едни от най-големите фирми в бранша и при тяхното натоварване е нормално един автобус да се почиства основно веднъж на три месеца.
- **Знаем в какво състояние са българските**

влакове. Приложима ли е вашата технология и в железопътния транспорт?

- Напълно приложима е, в случая разликата е единствено в мащаба, не толкова във вътрешната архитектура или повърхностите. Визирам пътническите превози, където прави впечатление на пътниците, че качеството на чистотата не е особено високо. А реално с малко усилия може нещата да се върнат „в релси“.
- **А досега имали ли сте възможност да направите опит да почистите вагон? Бихте ли приели ако ви предизвикат да почистите един среднотатистически вагон на БДЖ за колко време ще може да го почистите?**
- Досега не сме били канени, но с удоволствие бихме приели едно такова предизвикателство. Гарантирам, че един вагон ще бъде перфектно основно почистен в рамките на 5-6 часа. Казвам такова време, за да се презастраховам, в случай, че вагонът е в наистина плачевно състояние.
- **Значи можем да попитаме хората от БДЖ дали биха ни предоставили един вагон за подобен опит?**
- Разбира се. Ние сме на разположение. Най-малкото ще се радваме да използваме подобен експеримент за нашата маркетинг кампания, така че почистването ще бъде изцяло за наша сметка.
- **А освен текущите ви проекти накъде очаквате да се развие този бизнес в бъдеще?**
- Нашата технология и ноу-хау са приложими напълно за целия транспортен бизнес - пътнически и товарни превози, самолети, кораби, камиони - абсолютно всичко. Първо, защото работим с изключително иновативна техника, която няма алтернатива, а ние сме й ексклузивни вносители. Второ, ние сме фирма с немалък опит на пазара на професионалното почистване и имаме изключително добри кадри. И трето - освен референциите, които говорят достатъчно за нас, разполагаме и с немски сертификати за качество, безопасност и опазване на околната среда.
- **Колко са фирмите, които имат подобни сертификати?**
- Без да изброявам поименно, в бранша компаниите с такива сертификати се броим на пръстите на една ръка. Иначе почти всеки се хвали със сертификати, но те по-скоро са дело на добри дизайнери и хубави принтери, отколкото на сертифициращи органи.



К.Д.П. Никифор Герчев, НПО „БУЛСАР“:

Време е за рестартиране на „Бургас - Александруполис“

АКО ПРОЕКТЪТ БЪДЕ ОСЪЩЕСТВЕН, БЪЛГАРИЯ ТРЯБВА ДА УЧАСТВА РЕЦИПРОЧНО В МОРСКИТЕ ПРЕВОЗИ С ТАНКЕРИ

Всички сме свидетели как динамично се развива геополитическата ситуация в региона на Черно море. След периода на конфронтация, чийто повод бе войната в Украйна се забелязват тенденции за обръщане на отношенията между Русия и ЕС, в частност икономическите отношения. Според мен сега се налага де помислим за рестартиране на част от проектите и по-специално искам да се спра на нефтопровода „Бургас - Александруполис“.

Считам за задължително в оценката на такива проекти да се прилага принципа на системния анализ, научния подход, които водят до вярната оценка на достойнствата на всеки един проект и чрез тях се достига до вземане на верни решения, до абсолютната необходимост за подобни случаи обективност. Не бива да се оценяват достойнствата на стратегически за страната инвеститорски проекти на базата на политическа воля и корпоративни интереси, като за целта се полага познатата практика за манипулиране на общественото мнение. Икономическите, екологичните, културните и други интереси на България, нейното благоденствие налагат да не приемаме автоматично и на доверие, каквито и да е било „указания“ от политически характер. Дълбоко съм убеден, че не трябва да допускаме колективната ни екологична защита да бъде приспана. Едновременно с това съм озадачен от публичното елементарно представяне на проекта, например в интернет, където „убедително“ се пишеха абсолютни небивалици, обосновани с помпозни научни епитети. Манипулацията на общественото мнение за посочения проект бе тотална. Против проекта се обявиха огромно мнозинство от високо уважавани хора, интелектуалци, интелегентните среди и т.н. С много хора съм

разговарял, за да разбере базата на тяхното отрицание, а тя се оказа първосигнална. Познанията за проекта им се свеждаха само и единствено до това, че ще се извършва разтоварване на нефтопродукти в Бургаския залив и може да се случи разлив, който да замърси плажовете. Никой не коментира че и сега, в настоящия момент това се прави, че и сега на рейда пред Бургас и Поморие стоят 100 хилядни танкери, очакващи своя ред, че някой от тях стоят закотвени пред териториалното ни море. Там може да бъдат блъснати от други премиващи кораби и да се случи сериозна катастрофа, а евентуално разлети нефтопродукти, могат да се насочат към нашето крайбрежие. Не съм забелязал държавните мъже или еколозите да се интересуваме от факта, че много по сериозна е опасността от очакваните сондажи за добив на нефт и газ от нашия шелф, където дълбочините на места са над 1000 м., и са многократно по опасно от байпаса на тръба на 40 м. дълбочина на Б-А. Държавната администрация вместо да покани световно известни авторитети в тази сфера на една кръгла маса, където да се посочи световния опит и практика, си мълчаха, не знам някой да е посетил подобни тръбопроводи из Европа или тези в Черно море. Основните принципи при оценката на заплахите категорично определят, че обектите (предметите), т.е., тръбопроводът не е причина за катастрофите. За последните вина носят субектите (явленията), организацията за защита на критичната инфраструктура, а точно в това отношение страната ни не е подготвена и сега, в момента когато няма нефтен тръбопровод. Морската спасителна служба, която може да бъде страж за превантивни действия и бърза реакция от години е ликвидирана безпринципно със съмнения за корупционни намерения. Около 300 неправителствени

организации в Турция заплашват, че могат да спрат преминаването на танкери през Босфора. Проливът е от огромно значение за икономиките на всички черноморски страни и да бъдем „сеирджии“ в такава ситуация е незавидна порочна логика. Решението за разтоварване на трафика на танкери през Босфора е в заобикалящи тръбопроводи. Опасностите от катастрофи в Босфора, не може да се счита, че следва да пораждат загриженост само на Турция, нужна е черноморска солидарност, а и има икономически интерес за всяка една от страните в региона. Загубите от изчакване за преминаването на конвоите с танкери, натоварва в крайна сметка потребителите на нефтопродуктите. Особено опасно е при лоши хидро-метеорологични условия в Черно море, не рядко водещи до гибел на кораби и хора. На около 5-6 години в Босфора се случва някаква по сериозна корабна катастрофа. Тези рискове и загуби следва да бъдат оценявани на друго ниво, но това не изключва въпроса за прекарване на тръбопровод. Между другото няколко балкански страни разработиха проект за тръбопровод- Румъния (Костанца), през Сърбия, Харватска, Словения до Триест. От друга страна турския МП г-н Ердоган обяви, че се подготвят за прокопаването на паралелен на Босфора канал, да обаче новия канал ще промени сериозно установения от милион години баланс на вливаща се от Средиземно в Черно море вода с около 30 %, т.е., ще се промени солеността и други параметри, а последствията за черноморската флора и фауна могат да бъдат катастрофални. Безопасността на корабоплаването в Босфора категорично налага в бъдеще да се търсят дублиращи трасета. На геополитическо ниво е добре известно, че превозите на течни енергийни

ресурси от Русия и средна Азия към Европа през Черно море ще продължат, при това предните десетина години има рязко повишаване на количествата преминаващи през Босфора, които достигнаха над 160 милиона тона годишно. Освен горното, считам, че бе недопустимо да не се проучат обявените от „Транс Болкан паплайн“ положителни страни на проекта, засягащи икономическа изгода, като: дългосрочни, постоянни приходи за българския бюджет под формата на данъци, развитие на инфраструктурата на пристанище Бургас, развитието на енергетиката в региона посредством плащания за хранване, капиталови разходи, които трябваше да бъдат извършени за изграждането на тръбопроводи на българска територия, разкриване на стотици нови работни места, оперативни разходи, разходи за поддръжка и за ползване на електроенергия, плащания за българските застрахователни фондове и т.н.

Има обаче един важен момент, който в досегашната практика на работата по петролопровода умишлено или не бе пропусната. Става дума за превоза на нефтопродуктите по море. Ако България участва като пълноправен участник в евентуално рестартиране на проекта, то тя трябва да участва равноправно и като морски превозвач. Трябва превозите да бъдат на реципрочна основа, като 1/3 от танкерите, обслужващи проекта да бъдат собственост на регистрирани и плащащи данъците си в България компании, плаващи под български флаг и с български екипаж. Едно такова решение ще допринесе за повишаване на икономическия резултат на проекта и би могло да затвори напълно устите на критиците му от българска страна.



Решението за разтоварване на трафика на танкери през Босфора е в заобикалящи тръбопроводи

FIRST CONTRACT UNDER THE NEW OP TRANSPORT 2014-2020 SIGNED

The first contract for grants under Operational Programme Transport 2014-2020 has already been signed. It is intended for the Struma motorway, some 63 km of which covering the entire Lot 3, divided into three sub-sections, remain to be built. The signed contract is for the project Struma Motorway Lot 3.1 Blagoevgrad-Krupnik, Lot 3.3 Kresna-Sandanski, and the short Zheleznitsa tunnel. The funding totals EUR 370 million. The news was announced by Galina Vassileva, Deputy Chairperson Head of the Managing Authority of the Ministry of Transport, at a meeting of the programme's Monitoring Committee.



Tender procedures under the programme are underway for other projects for the construction of sections of the Struma and Hemus motorways, the Transport Ministry reported.

It has been proposed to extend the scope of the second phase of the rehabilitation of the Plovdiv-Burgas railway section, earmarked for funding under the new Operational Programme. The activities which were not implemented in the 2007-2013 period were: designing and building signalling and telecommunication systems for the Burgas railway junction, and designing and modernising traction substations of Burgas, Yambol and Karnobat as a separate project.

A new element in extending the scope is the inclusion of four railway overpasses of the Septemvri-Plovdiv stretch, for which the National Railway Infrastructure Company (NRIC) has failed to hold all tender procedures. The company's team has already prepared the application forms for them. The facilities should be completed by the end of 2016, specified Galina Vassileva.

SOFIA AIRPORT CAST IN TO PAY BGN 76 MILLION FOR THE CONSTRUCTION OF THE RUNWAY

The Sofia Airport will have to pay nearly BGN 76 million after the long-awaited decision of the Sofia Court of Appeal. This will happen if the Kuwaiti-Saudi MAK/ADMAK consortium which has built the new runway demands from



the state-owned company USD 44 million, wrote the Capital newspaper. This outcome is a result of slow procedures for expropriation of private land plot, long years of inaptitude or unwillingness on the part of both sides to reach an out-of-court settlement to reduce the amount. The company's revenues for 2014 totalled BGN 103.5 million, including a profit of BGN 5.25 million. At such a pace, some 15 years will be necessary to pay off the claimed money. The contract with the Kuwaiti-Saudi MAK/ADMAK consortium for building a new runway and connected works was signed on 14th March, 2003 and a price of BGN 52.9 million



before VAT was agreed. Under the agreement, in case of disagreement, the parties had to address the International Court of Arbitration of the International Chamber of Commerce in Paris.

GIANT LINER CLOSES THE CRUISE SEASON IN VARNA

The passenger liner Prinsendam sailing under Dutch flag called at Varna Port on Thursday (24th October, 2015), with which the cruise season in the Bulgarian seaside capital was closed.



This was the second call of the 204-meter long vessel at Varna Port in 2015 after Prinsendam opened the season on 22nd April. This is the biggest ship that berthed at Varna Port this year.

Port Varna reported 11 calls by cruise ships this season, including the impressive Seabourn Odyssey (200-meter long), Star Pride (134 m), Minerva (133 m) and the boutique Variety Voyager (68 m).

However, the 206-meter long Black Watch, which was supposed to arrive in Varna on 25th September, cancelled its call, just like World Odyssey which did not enter Black Sea waters at all.

The 175-meter long World Odyssey is also known as The Dream Ship because as on board were filmed series of the eponymous German television sequel was set aboard the World Odyssey.

TRANSPORT MINISTER IVAYLO MOSKOVSKI MEETS EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY EXECUTIVE DIRECTOR

Minister of Transport, Information Technology and Communications Ivaylo Moskovski met on 8th October

Patrick Ky, Executive Director of the European Aviation Safety Agency (EASA), who paid a 2-day visit to our country at the invitation of the Bulgarian side. During his visit, Patrick Ky held conversations with Mincho Tsvetkov, Director General of the Civil Aviation Administration General Directorate, with Georgi Peev, Director General of the state-run enterprise Air Traffic Control, and with representatives of the Bulgarian aviation industry, announced the Transport Ministry.

Topical issues in the field of civil aviation were discussed, focusing on the new rules which the agency is working out for the use of remote controlled aircraft (the so-called drones) for civilian purposes and their safe integration in the air transport system. The criteria and mechanisms for transferring safety control and supervision functions from one national civil aviation administration to another (or to EASA) in case of insufficient human resources were discussed as well. One of the issues was the implementation of the European Aviation Safety Programme and the new result-oriented approach with risk assessment in the development of standards and norms in the field of aviation safety and in conducting standardisation inspections by EASA Member States.



DANUBE SKILLS UNDER INTERREG WITH TWO BULGARIAN PARTNERS

Two Bulgarian organizations – Maritime Administration Executive Agency and Forum for Balkan Transport and Infrastructure will participate in the international DANUBE SKILLS project for increasing human resources capacity. The first meeting of the international team was held in Budapest in September 2015. The project is under the INTERREG programme.

The team includes 13 full-fledged members (training organisations, universities, public institutions and NGOs) from 7 countries: Romania, Austria, Slovakia, Bulgaria, Hungary, Serbia and Croatia.

Forum for Balkan Transport and Infrastructure and Maritime Administration Executive Agency are the Bulgarian partners in the project.

Associated strategic partners:

- Central Commission for the Navigation on the Rhine;
- Danube Commission;
- Edinna Association;
- Ministry of Transport of the Czech Republic;
- Association for Inland Navigation and Waterways;
- European Transport Federation – pending.

The INTERREG IV programme has a total budget of EUR 76 million. The programme was opened for applications on 23rd September, 2015 and the deadline is 3rd November, 2015.

The project's budget is around EUR 2 million and its length will be 30 months. Implementation is expected to begin in January, 2017.

Essence of the DANUBE SKILLS Project

Provisionally, the project consists of three modules:

Module 1: Increasing human resources capacity on board ships by improving the institutional capacity of the E + T system and introducing innovative transnational services in navigation along the Danube. According to plans, this will be realized through educational measures in the Danube macro region.

Activities for realizing the objectives:

1. Institutional building of the E + T system's necessary capacity by adopting strategic standards required for the professional competence of staff for inland navigation:

- Assessment of the actual degree of freedom regarding European Directive 96/50/CEE, if the Directive is adopted by the end of 2016. If not accepted, the activity will focus on assessment of the actual state of development of European standards regarding professional competence;
- Organisation of national seminars to promote and disseminate the common European standards of professional competence;
- Providing consolidated feedback from experts in the river navigation, regulators and stakeholders for developing common European standards of professional competence.

2. Development of new innovative transnational information tools/services for strengthening knowledge, abilities, skills and behaviour of staff and improving the institutional structures:

- Development of two pilot transnational training modules with the aid of electronic instruments INeS Danube, in order to harmonise the content of the courses;



Partnership

- Good practices for emergency situations during ship operations – Operational level;

- Human resources management and social responsibility on board – Managerial level;

The courses will be translated into the national languages of partners. The modules for electronic training will be worked out only in English.

3. Increasing the capacity of the public sector in the Danube macro region. Organisation and implementation of pilot training courses with the participation of the respective representatives of the E + T sectors:

- Safety in emergency situations – Constance, Romania;
- Training of human resources and social responsibility – Bratislava, Slovakia;

Afterwards, the experts who were present will be responsible for the organisation of such courses in their countries.

4. Building the capacity of interested parties from the commercial sector of the Danube macro region through improvement of the awareness regarding the necessity of applying unified E + T standards for the staff in inland navigation.

Module 2. Building human resources capacity in the field of logistics by creating institutional capacity of centres for promotion of navigation along the Danube.

1. Creation of “transnational public centres for promoting navigation along the

Danube on the basis of national expertise and existing strategies for transnational cooperation:

- To enrich the existing network for provision of logistic services;

- Profiling the Danube logistics centres;
- Gathering the necessary information about the services connected with logistics along the Danube;

- Summarising the best practices in the field of navigation along the Danube: trade logistics sector (industry, transport and forwarding companies). Studying the regulations for inland navigation;

2. Modernisation of existing and working out new information tool and services via the public centres for promotion of navigation along the Danube. Working out 4

training modules.

Objective: Establishment of new centres for social promotion of transport along the Danube in chosen countries along the Danube. Strengthening the Danube logistics centres by the one desk model.

- Training sessions will be held in Romania, Slovakia and Bulgaria;

3. Pilot activities for transport and logistics companies for improving their skills to use the multimodal transport, including affirmation of the Danube.

Steps of all partners under the project:

- Organizing a national event (conference, seminar);
- Preparing a newsletter with information about the trainings. Exchange of knowledge and information on the Danube between logistics experts and stakeholders;

Module 3: Transnational political support for the strategic implementation of common European E + T standards and knowledge in logistics in the Danube macro region. Strengthening the multi-level transnational governance

and institutional capacity, ensuring viable institutional and legal frameworks for a more effective, broader and deeper transnational cooperation across the Danube macro region.

1. Analysis of weaknesses in education, training and the certification system in the Danube region, hampering the transnational and coordinated approaches

for implementation of the common competence of European standards for inland navigation.

2. Organising an international event with the participation of policy decision-makers.

Communication activities.

Creation of a website is not projected. The communication activity will be realized by brochures for the project, five bulletins and making video for the project.

Two investigations are planned to be carried out. The first one is to be done within the first 5-6 months after the start of the project, and the second one – 5-6 months before the end of the project. The aim is to show the results of the project.





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

