

ТРАНСПОРТАЛ

Месечно списание за транспорт и инфраструктура

брой 8, 28 Ноември 2015, цена 2,50 лв.

ГОДИНАТА НА ЕВРОПРОЕКТИТЕ ЗА ДППИ



В НКЖИ СА ГОТОВИ ЗА ЗИМАТА

СТРАНИЦА 8

Тотално сгрешената винетка

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 депозиране 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 EasyJet купуват 36 нови самолета

.....

ПОДГОТОВКА

8 В НКЖИ са готови за зимата

ИНТЕРВЮ

**10 инж. Ангел Забуртов:
Бургас-Александруполис може да вдигне
товарооборота на пристанищата ни над два
пъти**

ХОРА, ПЪТИЩА, АВТОМОБИЛИ

14 Тотално сгрешената винетка

NEWS

**15 Trains for central Europe avoid Macedonia
through Bulgaria, only BDZ can carry them**

.....

INTERVIEW

**17 dipl. eng. Anguel Zaboutrov:
Burgas-Alexandroupolis can raise freight
turnover at our ports more than twofold**

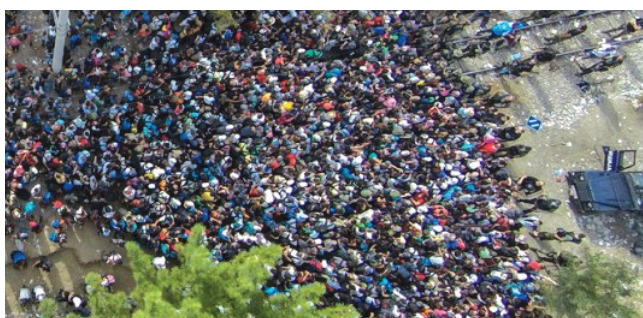
ВЛАКОВЕ ЗАОБИКАЛЯТ МАКЕДОНИЯ ПРЕЗ БЪЛГАРИЯ ЗА ЦЕНТРАЛНА ЕВРОПА, САМО БДЖ МОЖЕ ДА ГИ ВОЗИ.

Над 120 вагона с товари са блокирани на границата между Гърция и Македония заради окупация на железопътната линия от мигранти, съобщи гръцкият вестник „Етнос“. Мигрантите протестират срещу решение на македонските власти да пускат само граждани на Сирия, Ирак и Афганистан. Търговци от Северна Гърция искат намеса на правителството за незабавно освобождаване на жп линията, тъй като търпят загуби.



За да избегнат блокадата, търговците използват алтернативен маршрут през България. Маршрутът се използва от петък, 20 ноември, от почти всички товарни влакове, наети от китайския транспортен гигант КОСКО (концесионер на пристанището Пирей), които превозват стоки от Азия към Централна Европа. Това води до покачване на цената за превоз по пет хиляди евро на вагон заради гориво и закъснение от почти 15 часа, е заявил източник на гръцката жп компания пред „Етнос“.

В България транзитните влакове могат да се возят само от БДЖ, по силата на междудържавна спогодба от далечната 1966 година между република България и кралство Гърция, която е подписана от гръцкия крал Константин и още в сила, поради нежеланието на Гърция да либерализира достъпа до железопътната си инфраструктура за лицензираните европейски железопътни превозвачи.



ОТЛОЖИХА ДО ЮЛИ СРОКА ЗА ПРЕРЕГИСТРАЦИЯ НА ТАКСИДЖИИТЕ

Парламентът одобри на извънредно заседание срокът за влизането в сила на новите разпоредби, касаещи таксиметровите шофьори, да бъде удължен до 1 юли 2016 г. Първоначално намеренията бяха промените да станат задължителни месец след публикуването им в „Държавен вестник“, тоест на 20 ноември. Това се случва след като таксиметровите шофьори вече заплашиха, че през декември ще излязат на протест. В залата, при гласуването на предложенията на първо четене, бяха 104 депутати, като 76 бяха „за“, един беше против, а 27 се въздържаха. Процедурата сега предвижда текстовете да минат още веднъж през комисията по транспорт и след това да се гласуват окончателно от депутатите. Аргументите на вносителите на предложението са, че изпълняването на разпоредбите на закона е свързано с технологично време и административен капацитет. Голямата новост, в приетите този месец текстове, е задължението таксиметровите услуги да се извършват само от превозвачи или наети по трудов договор от тях шофьори, като водачите плащат данъци и осигуровки.



Другата възможност е водачът сам да се регистрира като превозвач. До момента, най-вече големи таксиметрови компании, даваха на шофьори коли на лизинг, но те реално не бяха назначени към фирмата, а само отчисляваха сума от оборота си. В дебатите, преди гласуването, председателят на бюджетната комисия Менда Стоянова от ГЕРБ обяви, че след шест месеца ще се иска ново удължаване. Според нея трайното решение е било въвеждане на патентен данък, който парламентът отхвърли. Георги Свиленски от БСП обяви, че депутатите от партията няма да подкрепят предложението, макар и то да е добро и да има за цел за изкара на светло всички, работещи в сектора. Когато се внася такъв законопроект, трябваше и сроковете да са коректни. Срокът от седем

месеца е твърде дълъг. Говори се, че докато изтекат те, ще се промени отново законодателството. „Искам гаранции, че няма да се правят промени, които да променят философията на закона“, поясни той.

ТИМОСОМ ОТНОВО ВЛИЗА В УНИВЕРСИТЕТА

Във Факултета „Икономика на инфраструктурата“, катедра „Икономика на транспорта“, студенти от 3 курс имаха възможност да се запознаят с доставчика на IT услуги за транспортния и логистичния бранш TimoCom. Избраните теми за семинара, бяха специално подбрани – като ключови звена в семинара бяха новите две нововъведения в компанията, както и рекламата, която тя направи специално за българският пазар, с участието на три български фирми.

Двете нововъведения в TimoCom са, че борсата за товари се свързва платформата за търгове. Посредством търсенето по пощенски код и търсенето по област вече е възможно да бъдат търсени оферти по местоположение. Второто нововъведение е TimoComMessenger – нов инструмент за комуникация без допълнителни разходи – интегриран в транспортната платформа.

Специален гост на семинара беше г-жа Мирей Захариева, мениджър от фирма СТАД ООД, която сподели със студентите своя опит.

Провеждането на мероприятиято бе възможно благодарение на съдействието на доц. Борислав Арнаудов от катедра „Икономика на транспорта“.

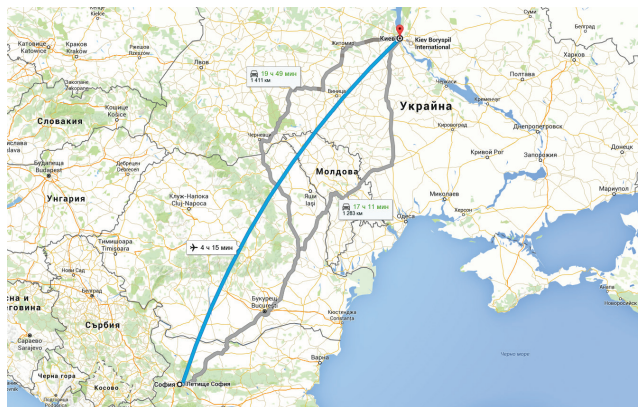
Мениджърът за България в TimoCom Ася Цонкова планира и през 2016 година поредица от семинари в България. Провеждането на тези мероприятия е част от проекта „Университети и бизнес“. Идеята на проекта е да се даде възможност на студентите да се запознаят с борсите за товари като софтуерен продукт – изключително необходим в днешния бързо развиващ се транспортен бранш. Не трябва да се изпуска и шанса студентите да се срещнат с различни български фирми работещи и успяващи, макар и в не лесните пазарни условия.



ВЪЗСТАНОВЯВАТ СЕ РЕДОВНИТЕ ПОЛЕТИ СОФИЯ-КИЕВ

Редовната въздушна линия между София и Киев да бъде възобновена се разбраха заместник-министърът на транспорта Антон Гинев и министърът на инфраструктурата на Украйна Андрей Пивоварский, които се срещнаха в София.

До месец украинската авиокомпания „Уинд Роуз“ (Wind Rose) ще започне изпълнението на редовни полети от Киев до летище София, като се предприемат всички необходими действия и за възобновяването на редовната линия, заяви министър Андрей Пивоварский. От своя страна заместник-министър Антон Гинев каза, че летище София има готовност за оказване на съдействие при развитието на тази линия.



По време на срещата българската страна е повдигнала въпроса за това, че украинските пристанищни власти не признават свидетелствата, издадени от българските компетентни власти, за фериботите „Героите на Одеса“ и „Героите на Севастопол“, които трябва да осъществяват фериботната връзка Варна – Иличовск. Това прави връзката неефективна.

Проблемът е в изискването на борда на ферибота да пътуват не повече от 12 лица екипаж на кораба, но това затруднява превоза на тежкотоварни автомобили по линията, които пътуват обичайно с по двама шофьори, смята българската страна. В отговор гостът е деклариран готовност още следващата седмица да се направят нужните уточнения относно броя на придружаващия експлоатационен персонал, така че да не се затруднява превозът на камиони.

Гинев е обявил също така готовност на България за провеждането на среща на експерти за обсъждане на проекта на нова междуправителствена спогодба за организиране на пряка железопътна фериботна линия между Украйна и България.

EASYJET КУПУВАТ 36 НОВИ САМОЛЕТА

Нискобюджетната авиокомпания EasyJet ще закупи 36 нови самолета Airbus A320 на стойност 3.8 млрд. долара. Това се случва след като компанията обяви рекордни годишни приходи.

Машините от следващо поколение ще бъдат доставени и въведени в експлоатация между 2018 г. и 2021 г. Новите A320 ще предложат по-голяма гъвкавост при планирането на полетите, по-бърза замяна на наличните A319, по-ниска цена за поддръжка и запазване на растежа на компанията и след 2019 г., посочват от EasyJet.

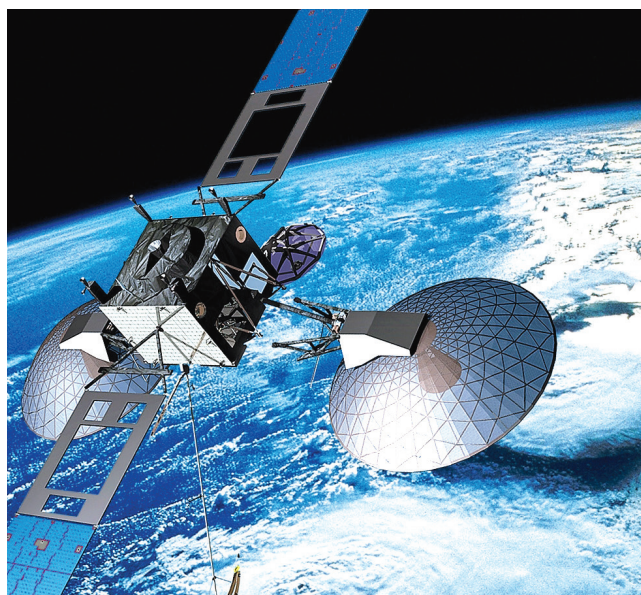


A320neo пести до 20% повече гориво на пътник в сравнение със сега използваните самолети.

През септември компанията регистрира нетни годишни печалби от 548 млн. долара, по-големи с 22% от тези за същия период през 2013/2014. Потокът на пътници също се е увеличил с 6% до 68.6 млн. души.

ООН ПРИЕ СПЪТНИКОВО СЛЕДЕНЕ НА ГРАЖДАНСКИТЕ ПОЛЕТИ

На среща на ООН държавите приеха решение, позволяващо спътниково следене на гражданските полети - голям пробив, мотивиран от мистериозното



изчезване на пътническият самолет MH370 на Malaysia Airlines миналата година, съобщава АП.

Споразумението позволява на държавите да отменят радиочестоти, тъй като самолетите могат да бъдат следени със спътник, а не само от земята.

Според сега базираната радарна система движението на самолетите се наблюдава от наземно базирани системи, които оставят около 70% от повърхността на земята непокрита, сочи информация на Международния съюз по телекомуникации - агенция към ООН.

Към момента модерните самолети изпращат така наречените сигнали Automatic Dependent Surveillance до наземно базирани системи, но от 2017 година те ще могат да изпращат сигнали и до спътници.

В споразумението, сключено на Световната конференция по радиокомуникация, организирана на всеки четири години от Международния съюз по телекомуникации, е заложено премахване на радиочестотите 1087.7-1092.3 MHz.

Припомняме, през март 2014 година изчезна пътнически самолет на Malaysia Airlines с 239 души на борда.

MAERSK С 50% ПО-МАЛКА ПЕЧАЛБА

Датската корпорация MAERSK публикува своя финансов отчет за третото тримесечие на годината. Според документа, конгломератът отчита 778 млн. щ. долара печалба, което е с близо 52% по-малко от планираното и с 19% по-малко от предходния период на миналата година.



Едва 7,6% е възвращаемостта на вложения капитал, в сравнение с 12,7% за същия период през миналата година.

„Спадът от близо 50% е отчетен, заради състоянието на контейнерните пазари, както и печалбите на Maersk Oil, които бяха засегнати от цената на петрола“, коментират от пресслужбата на корпорацията.



От специализирания сайт Maritime.bg припомнят, че групата започва съкращения във всичките си подразделения. Най-мощабни ще бъдат те в Maersk Line, където ще бъдат съкратени 4 000 души до края на 2017 година. Поне 200 ще са съкратените в Maersk Oil, а още толкова ще трябва да напуснат Maersk Supply.

МОБИЛНО ПРИЛОЖЕНИЕ ПОМАГА ПРИ ПРОБЛЕМ ПО ВРЕМЕ НА ПЪТУВАНЕ В ЕС

Мобилно приложение съветва какви са правата на потребителите, когато пътуват или почиват в друга

страна от Европейския съюз, Исландия и Норвегия. Безплатното приложение ECC-Net: Travel app дава информация на туриста как да постъпи, ако стаята в хотела се окаже мръсна или различна от обещаното или пък полетът закъснее, съобщава Европейският потребителски център в София.

В приложението са синтезирани най-важните права, които има човек при наемане на кола или купуване на стока. Веднъж свалено, ECC-Net Travel app работи офлайн и така няма нужда от достъп до интернет или допълнителни такси при ползване.

През юни, юли и август, когато по традиция се пътува най-много заради летните отпуски, в Европейския потребителски център са получени 65 жалби, свързани с проблеми при пътуване в чужбина, независимо дали става дума за самолет, кола или автобус. През същия период на 2014 г. оплакванията, свързани с неудобства при пътуване, са били 73.

“Това е положителна тенденция, но с цел да се запази и затвърди, ние насърчаваме потребителите да изтеглят ECC-Net: Travel App и винаги да имат това приложение под ръка, за да са по-добре защитени при пътуване”, коментира Игнат Арсенов, директор на Европейския потребителски център България, цитиран от dnevnik.bg.

Навигацията на ECC-Net: Travel app е лесна и достъпна на 25 езика, включително и на български. Освен това чрез приложението човек може да разбере как да настоява за правата си на съответния чужд език, дори и да не знае и дума от него.

Приложението ECC-Net: Travel app е достъпно за мобилни устройства с операционните системи iOS, Android и Microsoft Windows и може да бъде свалено от Apple app store (за iOS), в Google Playstore (за Android) и в Windows Apps+GamesStore (за Windows Phone).





инж. Бисер Минчев

главен ревизор по безопасността на ДП „НК Железопътна инфраструктура“:

НКЖИ Е ГОТОВА ЗА ЗИМАТА

- **Инж. Минчев, на прага на зимата, подготвена ли е жп инфраструктурата и каква е готовността при евентуално затруднено придвижване на влаковете?**

- Мисля, че сме направили това, което е необходимо. Тази година подготовката започна по-рано, още в края на лятото, като използвахме максимално хубавото време.

Работихме основно в три направления – ремонт и подготовка на специализираната техника; профилактика и подготовка на съоръженията и обезпечаване на експлоатационния персонал с необходимото работно облекло.

Експлоатационният персонал направи оглед на цялата железопътна мрежа и налична техника за работа през зимата. Извърши се профилактика за подобряване експлоатацията на съоръженията на осигурителната техника, телекомуникациите и ел. съоръженията, контактната мрежа и осветлението, които се изпълняват съгласно утвърдени месечни и годишни графици.

Имаме опита от изминали зими, с първия паднал сняг. Чупят се дървета и клони, които нарушават строителния габарит и създават проблеми по контактната мрежа. На много места се получават свлачища и срутища. Именно заради това, още от лятото всички водоотводнителни

съоръжения бяха почистени, за да не се получават проблеми, които могат да доведат до намаляване на скоростта и дори спиране на движението. Изсякоха се дървета и храсти в сервитута на железопътната инфраструктура. Подготвени за зимата бяха и съоръженията за захранване на тяговия подвижен състав с електроенергия.

Така, че мога да спокойно да кажа, че сме положили всички усилия, подготвени сме и сме осигурили необходимите средства за поддържането на проходимостта на железния път.

- **Имат ли готовност аварийни екипи да поемат кризисни ситуации с хора и техника по почистване на затруднени участъци от железния път?**

- Да, личният състав на Компанията е инструктиран и е готов за работа при зимни условия. Актуализирани са планове за работа при бедствия и аварии и аварийните списъци на персонала по места.

Подготвили сме агрегати за аварийно захранване, извършена е проверка на МПС-та за работа при зимни условия.

Подготвени и осигурени са необходимите средства за поддържането на проходимостта на железния път. Разполагаме с роторен снегорин, който работи в най-тежките участъци през зимата, който е базиран в гара

Русе и служи за поддържане на жп мрежата в тази част, североизточната част на България. Имаме и 6 таранни типа снегорини, които са базирани на различни места в страната, където е установено от практиката, че има снегонавявания и натрупвания. Това са Добрич, Каспичан, Стара Загора, Мездра, Димитровград и Карнобат.

- **Кои са най-критичните участъци в страната където очаквате да възникнат проблеми в случай на обилен снеговалеж?**

- Най-трудни за поддържане трасета от железопътната инфраструктура са планинските участъци и някои райони в Североизточна България.

Ежегодно при обилни снеговалежи и силни снегонавявания, Компанията среща трудности при почистване от сняг на железния път в участъците по 6-та жп линия - от гара Волуяк до гара Гюешево, в участъка от гара Горна Оряховица до гара Дъбово по 4-та железопътна линия, в Кресненското дефиле по 5-та жп линия и в отделни участъци от подбалканската жп линия от гара Карлово до гара Карнобат.

При влошена зимна обстановка и смущения в работата по железопътната мрежа, щабове, които анализират ситуацията могат да променят планове и да пренасочват усилията на служителите и на техниката към проблемните райони.

Досега прилаганата организация и мерки гарантират, че след спиране на снеговалежите, за сравнително кратко време се възстановява проходимостта на железопътните линии.

- **Каква е политиката на вашата компания по отношение здравословните и безопасни условия**

на труд и най-вече на експлоатационния персонал, който работи навън?

- ДПНКЖИ се стреми, наред с непрекъснатите действия, целящи възстановяването или поддържането на машините и съоръженията в изправност, да осигури и безопасност на работата на железничарите при зимни условия, чрез взети от мениджмънта предварителни мерки за минимизиране на риска и намаляване на злополуките.

Можем да се похвалим, че за тази година се справихме добре с този ангажимент. Отново чрез обществени поръчки успяхме да снабдим всичките си служители с работно облекло и лични предпазни средства. В рамките на проекта „Безопасен труд“ по оперативна програма „Развитие на човешките ресурси“, на стойност около 200 000 лева, закупихме водоустойчиви облекла на целия експлоатационен персонал от всички поделения. Осигурили сме и студозащитни шапки, защитни ръкавици, термични обувки.

При много лоши условия, като намалена видимост и мъгла, по преценка на прекия ръководител, не се работи по железния път, а се търси алтернативна работа извън сервитута. При среднодневни температури под +10 градуса, на работниците са осигурени и топли напитки.

Погрижили сме се и за отоплението на сградите, където се помещава експлоатационният ни персонал. Във всички поделения има печки на ток. Дори сме съобразили, че при зимна обстановка, на места, където електроснабдяването пада и няма захранване, трябва да има и сме осигурили дърва за огрев, за да имат алтернативно отопление.





инж. Ангел Забуртов

Генерален директор на ДП „Пристанищна инфраструктура“

Ангел Забуртов има над 10-годишен опит в сферата на пристанищата. Бил е директор на дирекция, а по-късно и главен секретар на ИА „Пристанищна администрация“, заместник генерален директор на Националната компания „Пристанища“, заместник генерален директор на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Завършил е Техническият университет – Варна, има следдипломна квалификация в Икономически университет – Варна в областта на банкирането и икономиката. Специализирал е „Пристанищен мениджмънт“ в Сингапур и САЩ, „Мениджмънт на контейнерни терминали“ в Кралство Белгия. Завършил е специализиран курс по висш пристанищен мениджмънт към Международната морска организация при ООН. Член на Изпълнителния комитет на Европейската организация на морските пристанища – European Sea Ports Organisation (ESPO) и национален представител в Международната асоциация на пристанищата – International Association of Ports and Harbours (IAPH).

БУРГАС-АЛЕКСАНДРУПОЛИС МОЖЕ ДА ВДИГНЕ ТОВАРООБОРОТА НА ПРИСТАНИЩАТА НИ НАД ДВА ПЪТИ

ДОГОДИНА ПРИСТАНИЩНИТЕ ТЕРМИНАЛИ СТАВАТ WI-FI ЗОНИ

Михаил Рангелов

- Господин Забуртов, как се отрази на пристанищата спирането на енергийните проекти с Русия и какъв би бил ефекта ако те отново излезнат на дневен ред?
- От енергийните проекти бих могъл да коментирам единствено нефтопровода Бургас - Александруполис, тъй като той освен всичко друго е и пристанищен проект. Реално всяко преминаване на товар от кораб към петролопровод е пристанищно съоръжение. Друг е въпросът, че когато се формираше този проект, малко се говореше, че той представлява точно това.

Имаше вариант да бъде т.нар. single buoy mooring или да бъде пирс. В крайна сметка стана ясно, че това е пристанищно съоръжение, следователно е част от пристанище, или ако трябва да говорим с точната терминология е терминал. И то терминал като всички останали. Имаме преминаване от един вид транспорт, какъвто е корабът - танкер, към друг вид транспорт, какъвто е петролопровода. А всеки терминал има изисквания - трябва да има пилоти, влекачи, да има и осигуряване срещу разливи.

И тук идваме към втората тема за проекта - а именно за безопасността му. А тази тема беше тотално манипулирана. Не мога да кажа дали е имало някакви

геостратегически причини проектът да се спре, но мотивите за спирането бяха манипулирани, като се наблегна върху екологичната катастрофа, която можело да се получи от това, че ние ще разтоварваме танкери. А всъщност рискът не е по-голям от този, който съществува в момента. Теоретично със същите мотиви би трябвало да затворим и терминала в Росенец, където се разтоварват нефтопродукти. Дали ще разтоварваш един или два танкера, рискът си остава един и същ. Насреща обаче имаме едно успешно манипулирано обществено мнение. 95% от хората казват за проекта - не, не го искаме, понеже представлява екологична опасност. В същото време обаче искаме да имаме пристанище като например това в Ротердам или Антверп. Някой обаче знае ли съотношението на товарите в Ротердам? От 440 млн. тона товари 250 млн. тона са петрол и петролни продукти. А общественото мнение в този град да е скочило на протест, понеже това представлява екологична заплаха? Реално над половината товари в Ротердам са петролни продукти. А тук в България с Бургас-Александруполис сякаш да постигнем същото съотношение. Имам около 30 млн. тона товари на всички наши пристанища и терминали, включително и дунавските. А само проектното карго на проекта бе 35 млн. тона. Това означава, че товарооборотът щеше да скочи два пъти. Ето го парадокса. Обществото иска да има голямо пристанище като Ротердам. И в същия момент, в който има възможност товарите да скочат два пъти, казва: „Не, много е опасно“. Въпреки че в днешно време съществуват методи и средства, които да намалят до голяма степен рисковете.

- Може би навремето голяма роля изигра аварията на Бритиш Петролиум в Мексиканския залив?

- Аварията на Бритиш Петролиум беше на нефтена платформа, а не терминал. Говорим за неща, които не могат изобщо да се сравняват. А тогава това беше другата форма на манипулация на обществото. Вече има достатъчно методи и средства за елиминиране на опасностите. Не казвам, че те не могат да се случат. Аварията може да се случи и в днешния ден - докато ние си говорим тук. Но не може да се сравнява това, което стана в Мексиканския залив, с това, което би се случило на един терминал за претоварване на нефтопродукти.

- А каква би била ползата за ДППИ, ако все пак един ден проектът бъде реализиран?

- Ползата ще е голяма - това означава, че през един наш терминал ще преминават нови 35 млн. тона товари. Тези товари означават определен брой танкери, които да пристават на терминала, и срещу което ще си плащат съответните такси. Това е процес, който лесно може да се остойности. Грубата сметка, че товарите ще скочат от 30 на 65 млн. Тона, чисто аритметически означава два пъти повече приходи от пристанищни такси за ДППИ. А това е само пряк приход за предприятието. Оттам нататък говорим за влиянието върху местната и националната икономика. А всички, които участват в един такъв процес, ще имат ползи - агенти, застрахователни компании, банки, други хора и организации, косвено замесени в проекта. Влиянието върху местната и националната икономика - това което по света измерват в т.нар. economic impact assessment, ще покаже не просто 2 пъти, а поне 3-4 пъти нарастване на ползите за икономиката.

- Вече няколко месеца при вас работят новите системи по море и на река. Какви са отзивите на хората, които ги използват?

- По проектите VTMISS - Фаза 3 и БУЛРИС са изградени два нови съвременни брегови центъра в Бургас и Варна, единственият по рода си на Балканите Речен информационен център в Русе и две от най-модерните в Европа интегрирани информационни система за управление на корабния трафик по море и река. Освен че направихме едни от най-модерните системи по река и море, ги обзаведохме с хубави „домове“. Имам емблематични сгради и във Варна, и в Бургас, и в Русе. С въвеждането в експлоатация на системите се постига повишаване на безопасността, сигурността и ефикасността на морския и речния транспорт, както и намаляване на екологичните последствия от замърсяване, причинено от корабоплаването. С това се изпълнява един от основните приоритети на ОП „Транспорт“ 2007 – 2013 г. – подобряване на условията за корабоплаване в морските пространства на Р България и изискванията на Директиви - 2010/65/ЕС и 2002/59/ЕС.

Участниците в цялата верига са доволни, защото това, което направихме, е реално системата за обслужване на едно гише. Тук се включват морска администрация, граничен контрол, фитосанитари, ветеринари, митници. Същата система ще я направим и на реката. Започнали сме един проект, който тепърва ще се разработва, като имаме няколко варианта, от

които ще изберем един. Информацията вече ще върви електронно, а не на хартиен носител. Говорим за т.н. PCS.

Друг проект, който предстои да реализираме догодина, е безжичен интернет до всички наши терминали. Това означава, че всеки кораб, независимо дали пътнически или товарен, ще има осигурен интернет от нас. Така ще отпадне и необходимостта от сателитни връзки. Терминалите, които обслужват пътнически кораби, ще се превърнат в wi-fi зони. И те ще са факт още следващата година.

- **През лятото на ДППИ бяха прехвърлени преходните мостове на Фериботния комплекс във Варна. Това стана в период на конфронтация между превозвачите от българска и руска страна. Каква ще е съдбата на комплекса и има ли опасност той да се окаже „тясно място“ за товаропотоците?**
- Фериботният комплекс във Варна е добре проектиран при едни други условия. Той има проектни параметри да прекарва 6 млн. тона товари на вагони. Никога обаче не е достигал този максимум, дори и в най-добрите си години е стигал едва 3 млн. тона. През последните 20 години има деформации по управлението на комплекса, като товарите са паднали значително. Някои от фериботните кораби не пътуват, за сметка на това се откри нова линия до порт Кавказ. Собствеността беше разделена и не се знаеше какъв тип терминал е. Това, което ние следваме като концепция е, че това е пристанищен терминал, съответно терминалната собственост трябва да е с един собственик - в случая ДП „Пристанищна инфраструктура“. Затова се предприеха стъпки активи, които бяха собственост на НК „Железопътна инфраструктура“, да ни бъдат прехвърлени. Част от процеса, касаещ преходните мостове привърши, но остана една част за прехвърляне - цехът за смяна на талиги и така нареченият „български парк“. Когато процесът завърши, ще имаме един хубав пристанищен терминал с един собственик. Терминалът се оперираше от БДЖ и заради лошото положение на компанията приходите от пристанищната дейност не се реинвестираха в поддържане и подобряване на инфраструктурата, а отиваха за други цели. В момента положението на терминала не е добро. Тенденцията е БДЖ да не е повече оператор, а предполагам, че в рамките на следващата половина година този процес ще приключи и ще се търси начин за по-добро опериране. Целта е

тези приходи, които има в момента, колкото и да не са големи, да бъдат реинвестирани в инфраструктурата на комплекса, за да може тя да бъде спасена. Иначе за бъдещо развитие комплексът има голям потенциал, като има възможност за разширение с конвенционален терминал и разрастването на дейностите, като се използва съществуващото коловозно развитие и жп връзки. Към комплекса има интерес. Преди един месец бях във Варна и се срещнах с потенциални инвеститори, които имат интерес, въпреки че технологията на комплекса е отживяла. Преди два месеца партньорите ни от Иран също проявиха интерес, като се очаква скоро да се направи едно петстранно споразумение с Иран, Азербейджан, Армения, Грузия и България по отношение на този вид превози. Имаме един участък на иранска територия, който не е покрит с жп линия, но той е около 50 километра и няма да представлява проблем за изграждане.

- **Това означава ли, че ще излезе на преден план фериботната връзка до Грузия - проект, който на практика е готов от няколко години и само отлежава в някое чекмедже?**
- Точно за това става дума. Нашите фериботни кораби са приставали в Потти, така че връзката Варна - Потти е напълно реална. И става дума за покриването не само на съществуващия товаропоток, а и товарите от Средна Азия. А имаме руски, украински и ирански партньори, които въпреки че има контейнери все още държат на превозите с вагони. След като има интерес - защо да не бъде направено?
- **А какъв трябва да бъде модела на управление на комплекса - дали да остане държавен или да се търси вариант за концесия?**
- На практика комплексът е един обикновен терминал. Няма смисъл тепърва да се създават сложни държавни структури. Според мен ще се върви към вариант за концесиониране. Не смятам, че държавата трябва да се занимава с оперирането на товари, това за нея е несвойствена дейност. Обработката на товари си е чисто търговска дейност.
- **При последния ни разговор обсъждахме концесионните такси и проблемите, които имате с тях. В какво точно се състоят този проблем?**
- Става дума за едно политическо решение от предни години. Ние изпадаме в един суперпарадокс, че бюджетът получава нещо, което не му принадлежи,

понеже става дума, че приходите от концесионни такси са приходи от публична държавна собственост. Имаме приравняване на концесионни такси, които се получават от добив на природни богатства, и в този случай е напълно нормално тези такси да отиват в бюджета, тъй като става дума за публично природно богатство, което бива експлоатирано от някой. Докато в нашия случай имаме публична собственост като характер, но тя е създадена в следствие на инвестиция, която инвестиция би трябвало да се изплати с течение на времето. И имаме парадоксален пример - изграждаш едно съоръжение, за което е изтеглен заем, а приходите от същото това съоръжение не могат да се използват от този, който изплаща заема. Имаме ситуация, в която едно предприятие е лишено от дохода, който му принадлежи, за сметка на републиканския бюджет. Да, след това предприятието получава капиталов трансфер от републиканския бюджет, но това не решава проблема. Напротив - дори можем да изпаднем в хипотеза за държавна помощ и да понесем санкции. Според мен това е едно излишно натоварване на цялата система.

- **А реално тези капиталови трансфери могат да се използват само за нови инвестиции?**

- Да, така е. Тук дори влизаме в една друга сложна хипотеза по отношение на международните счетоводни стандарти какво е това, което ние получаваме като капиталов трансфер - субсидия, инвестиционен заем, кое какъв актив е. Одиторите имат проблеми с тълкуването на това какво точно е този капиталов трансфер.

- **Как може да се реши този проблем? Може би с промяна в нормативната база и законите?**

- Така беше преди 10 години - беше записано, че приходите от концесионни такси са приходи в бюджета на тогавашната НК „Пристанища“. След това някой прецени, че това положение не е добро и тези такси бяха насочени към републиканския бюджет. И вече десета година продължаваме с този абсурд. А ние с това решение нямаме аналог в световната практика. Приходите на организации като нашата, които са с различни имена, но напоследък се налага терминът port management body, в общия случай идват по две направления. Едното са корабите, които посещават терминалите, и те са свързани с разходите, които се правят по отношение на водната част на

едно пристанище - това са подходите, вълноломите, акваториите, кейовите стени, местата за приставане. Именно за да може да пристане кораба безопасно, някой трябва да поддържа тези неща. И за това се заплащат съответните такси, които корабите и в нашия случай заплащат. Другите 50% от приходите идват от т.нар. терминална инфраструктура, която организация като нашата изгражда и съответно дава на някой да я оперира. За да може да се оперират товарите се дължи концесионна такса, срещу която някой получава правото да оперира на тази терминална инфраструктура. А тя е построена от нас, срещу което ние трябва да получаваме концесионна такса. Реално ние сме лишени от 50% от приходите си в частта концесионни възнаграждения. Което е абсурдно като постановка.

- **Какви са основните неща, които планирате да направите през следващата година?**

- Следващата година няма да бъде много по-различна от сегашната. Ще имаме няколко проекта с европейско финансиране. Влизаме в нов програмен период. Засега имаме три подготвени проекта. Единият е „Анализ и управление на риска“, имаме един проект за управление на ERP - свързан с управление на човешките и финансовите ресурси и вкарването им в единна система. В общи линии това е проект, който всички големи фирми и корпорации отдавна имат. Третият проект е wi-fi мрежата на пристанищата, която също ще бъде с европейско финансиране.

Това, което сме определили от нашия бюджет, са стандартните неща, които ние поддържаме - вълноломите във Варна и Бургас, кейови стени, които трябва да се рехабилитират, настилки на терминалите. Другото, за което в момента е обявена процедура - това е за драгиране за достигане на проектни дълбочини на пристанище Бургас с всичките му терминали. Там ще имаме около 300 хиляди куб.м. за изгребване - проект за около 5,5 млн. лв. Тази година почистихме Канал 1, Канал 2 и пристанище Варна - Запад, догодина имаме да поработим още малко върху Пристанище Варна - Изток. В общи линии това са стандартни проекти по поддържане на проектните параметри на нашите пристанища и терминали.

Хора, пътища, автомобили

ТОТАЛНО СГРЕШЕНАТА ВИНЕТКА

Липсата на обществено обсъждане на системите за финансиране на пътища изправя правителството пред сериозно недоволство



Михаил Рангелов

Наскоро един приятел сподели във фейсбук шегата, че премиерът Борисов се постригва нула номер, за да не се виждат белите коси, които му причиняват неговите министри. И този път конкретния повод бе любимката на министър-председателя – строителната министърка Лиляна Павлова, която официално обяви, че винетката трябва да скочи двойно – от 69 на 145 лева. Като под натиска на бурята, която се разви в общественото пространство се стигна до „компромисна“ цена от 97 лева, която никак, ама въобще никак не успокои страстите. Стигна се дори и до протести и спирането на движението в редица градове. Въобще историята напомня прекалено много на протестите срещу високите цени на горивата по време на предния мандат на премиера Борисов, което повлече след себе си редица от събития, които доведоха до оставката на правителството му.

Докато преди три години причината за недоволство бе в невъзможността на правителството да се справи с картела в бизнеса с горива, този път е много по-прозаична - липса на административен капацитет, водеща до грешно решение, нежеланието за обществено обсъждане и упорството да се защитава грешното решение на всяка цена.

Какво всъщност предлагат от МРРБ?

Идеята на регионалното министерство е Тол-таксите да бъдат въведени само частично - за автобуси и камиони над 3,5 тона. Те ще бъдат следени чрез сателит, като системата ще покрива 100% от републиканските пътища. За останалите превозни средства има електронна винетка, за която анализът на администрацията на МРРБ е безмилостен - тя трябва да струва не 69, не 97, не дори 145 лева, а точно 150 лева. Точно това е реалната цена на решението да се въведе половинчатата реформа във финансирането на пътищата. Отделно така предложения проект на практика убива възможността за публично - частно партньорство при изграждането на републиканската пътна инфраструктура.

Пътят към ада е покрит с добри намерения

Решението на МРРБ е половинчатото, тъй като на

практика ще съществува и винетна, и тол-система на територията на страната. Основната идея е добра - който използва повече и натоварва повече пътищата - плаща повече. Това обаче се прави „по български“. Едната група се натоварва много повече от досега, а другата - малко повече. Това, че комшията му е зле може да е повод за радост в една малка част от българите, но останалата част са достатъчно умни, за да видят, че увеличението на винетката едва ли ще оправи с магическа пръчка разбитите пътища.

Къде е решението?

За съжаление решението на регионалното министерство бе взето решение без предварително обсъждане с експерти, неправителствени организации и бизнеса. А едно такова обсъждане би дало на министър Лиляна Павлова поне един алтернативен вариант за действие. От Форума за балкански транспорт и инфраструктура предлагаме едно такова решение. А то е - въвеждане на тол-системата по най-бързия начин за всички видове автомобили. Като тя да важи за всички магистрали в България. Анализът показва, че едно такова решение на практика ще свали годишните разходи на средностатистическия потребител. Въвждането на тол таксата означава отпадане на винетките. Така че на практика дебатът се премества в друга посока - откъде да се намерят пари за финансиране на останалата част от републиканската пътна мрежа?

Тук идва на помощ математиката. Ако приемем, че годишно са необходими 400 млн. лв. (сумата с която борава докладът на Световната банка) при въвеждане на тол-системата една голяма част, може би половината ще дойдат от тол-таксите. Остават около 200 млн. лв. И сега е момента да си спомним, че 67 стотинки от всеки литър бензин отиват в бюджета под формата на акциз върху горивата. Не говорим за ДДС, който е около още 40 стотинки. Философията на този акциз е да се наберат средства в бюджета, а от тях да се осигурят пари за ремонт и инвестиции на пътната мрежа. За съжаление в България е вярна само първата част - парите от акциза отиват в бюджета, където потъват. А само за една година постъпленията в хазната от акцизи са 2 млрд. лева 10 пъти повече от необходимите 200 милиона, за които споменахме по-рано. Възможно е да се вземе решение този акциз да бъде увеличен, за да се осигурят тези средства - това би означавало по груби сметки литър гориво да поскъпне между 4 и 6

стотинки, срещу което отпада винетката. Нещо, което масовия потребител би преглътнал много по-лесно отколкото едно шоково вдигане на винетката. А и да не забравяме, че цената на горивата може да бъде овладяна, стига този път КЗК да си влезе в ролята на регулатор.

TRAINS FOR CENTRAL EUROPE AVOID MACEDONIA THROUGH BULGARIA, ONLY BDZ CAN CARRY THEM

More than 120 freight wagons with cargo are blocked at the border between Greece and Macedonia since the railroad has been occupied by migrants, the Greek newspaper Ethnos wrote. The migrants are protesting against the decision of Macedonian authorities to let in only citizens of Syria, Iraq and Afghanistan. Merchants from northern Greece want the government to intervene in order to free the railroad immediately because they are suffering losses.



In order to avoid the blockade, merchants use an alternative route through Bulgaria. The route is being used since Friday, 20th November, by almost all freight trains hired by the Chinese transport giant COSKO (concessionaire of the port of Piraeus), transporting goods from Asia to Central Europe. This results in an increase of transport costs by EUR 5,000 per wagon for fuel and a delay of almost 15 hours, a source of the Greek railway company specified for Ethnos.

In Bulgaria, transit trains can be carried only by the Bulgarian State Railways (BDZ) under a bilateral interstate agreement between the Republic of Bulgaria and the Kingdom of Greece dating back to 1966 and signed by the Greek King Constantine which is still in force because of the reluctance of Greece to liberalise access to its railway infrastructure for licensed European railway carriers.



DEADLINE FOR REGISTRATION RENEWAL OF TAXI DRIVERS EXTENDED TO JULY

At an extraordinary meeting of Parliament, the MPs approved a decision for extending to 1st July, 2016 the deadline for enforcing the new regulations concerning taxi drivers. According to initial intentions, the amendments would have to become mandatory a month after their publication in the Official Gazette, i.e. on 20th November, 2016. This happened after taxi drivers had threatened to stage protests in December. A total of 104 MPs were present in Parliament when voting the proposals at first reading, 76 of them voted "for", one was against and 27 abstained.

According to the procedure, the texts are to be considered once again by the Committee on Transport, and afterwards to be finally voted by the MPs. The arguments of the proposal's authors are that technological time and administrative capacity are necessary for the fulfilment of the legal provisions.

The big novelty in the adopted provisions is the obligation for taxi services to be performed only by carriers or drivers employed by them under labour contracts, and the drivers shall be paying taxes and insurance instalments. Alternatively, taxi drivers could register as carriers. Until now, mostly large taxi companies used to lease cars to taxi



drivers but the latter were not employed by these companies and were only paying to them part of their turnover.

During the debate before the vote, Menda Stoyanova from GERB, Chair of the Budget Committee, stated that a new extension will be demanded in six months. According to her, a lasting solution would be the introduction of a patent tax, a proposal rejected by Parliament. Georgi Svilenski from BSP said that the MPs from his party will not support the proposal, although it is good and is aimed at bringing to light all those working in the sector. "When such a draft is tabled, the terms have to be fair, too. A term of seven months is too long. People say that the law will be amended again within these months. I want guarantees that no amendments changing the philosophy of the law will be made", he specified.

TIMOCOM ENTERS THE UNIVERSITY AGAIN

Third-year students from the Economics of Infrastructure Faculty, Economics of Transport Department, had the opportunity to get acquainted with TimoCom – IT services provider for the transport and logistics branch. The topics of the seminar were specially selected and key units in the seminar were the two innovations in the company and the promotion it made especially for the Bulgarian market with the participation of three Bulgarian companies.

The two innovations in TimoCom are that the freight exchange is connected to the platform for auctions. It is already possible to find offers for various locations when searching by postal code and region. The second innovation is TimoComMessenger – a new communication tool without additional costs, integrated in the transport platform.

Mrs. Mirey Zaharieva, Manager of STAD Ltd., was a special guest at the seminar and she shared her experience with the students.

The event was held thanks to the assistance of the Assoc. Prof. Borislav Arnaudov from the Economics of Transport Department.



TimoCom's Manager for Bulgaria Asya Tsonkova plans also a series of seminars in Bulgaria in 2016. These events are part of the Universities and Business project. The idea is to enable students to get acquainted with freight exchanges as a software product which is extremely necessary for the modern, rapidly developing transport industry. Students should not miss the chance to meet various prosperous Bulgarian companies, although working in market conditions which are not at all easy.

REGULAR FLIGHTS SOFIA-KIEV TO BE RESUMED

Regular passenger flights between Sofia and Kiev will resume soon, Bulgarian Deputy Transport Minister Anton Ginev and Ukraine's Infrastructure Minister Andrei Pivovarskiy agreed during their meeting in November, 2015.

“Within a month the Ukrainian airline Wind Rose will

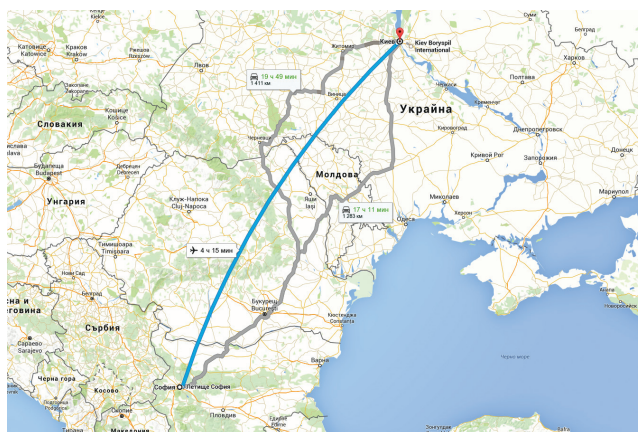


start regular flights from Kiev to Sofia Airport, taking all necessary steps for the resumption of regular service”, said Minister Andrei Pivovarskiy. In turn, Deputy Minister Anton Ginev said that Sofia Airport stands ready to assist in the development of this airline.

During the meeting the Bulgarian side raised the question that Ukrainian port authorities do not acknowledge the certificates issued by the competent Bulgarian authorities for the two Bulgaria-owned ferries Geroite na Odessa (Heroes of Odessa) and Geroite na Sevastopol (Heroes of Sevastopol), shuttling between the Bulgarian Black Sea port of Varna and Ukraine's port of Ilyichevsk. This renders the line inefficient.

According to the Bulgarian side, the problem lies in a requirement of the Ukrainian maritime shipping authorities that each of the ferries should carry a crew of no more than 12 members which hampers the transportation of heavy-duty trucks along the ferry line because these vehicles usually travel with two drivers. In response, the guest declared readiness to make the necessary arrangements concerning the number of crew members as early as next week in order to ease transportation of heavy-duty trucks on board the two ferries.

Minister Ginev also declared Bulgaria's readiness to hold a meeting of experts to discuss the draft of a new intergovernmental agreement for launching a direct railway ferry line between the Ukraine and Bulgaria.





dipl. eng. Anguel Zabourtov

Director general of Bulgarian ports infrastructure company

BURGAS-ALEXANDROUPOLIS CAN RAISE FREIGHT TURNOVER AT OUR PORTS MORE THAN TWOFOLD

PORT TERMINALS WILL BECOME FREE WI-FI ZONES NEXT YEAR

Mihail Rangelov

- **Mr. Zabourtov, how did the cancellation of energy projects with Russia affect the ports and what would be the effect if they are back on the agenda?**

- I could only comment the Burgas-Alexandroupolis energy project because besides everything else it is a port project. In fact, any transfer from a ship to an oil pipeline is a port facility. It's another question that when this project was taking shape, little was said that it will be exactly that. There was an option for it to be the so-called single buoy mooring or a pier. Ultimately, it became clear that this is a port facility and is, therefore, part of a port, or more specifically – a terminal, at that, a terminal like any other. We have a transfer from one kind of transport – a ship, to another kind of transport – the oil pipeline. Every terminal has requirements: it should have pilots, tugs, and security against spills.

Here, we come to the second issue of the project – its safety. This issue was completely manipulated. I cannot

say if there were geostrategic reasons to stop the project, but the motives for its suspension were manipulated, with an emphasis on the environmental catastrophe that could happen as a result of unloading tankers at our port. In fact, no such a risk exists! If there is any risk, it is the same as the one existing now. Theoretically, the same reasoning could be applied for closing the terminal in Rosenets where oil products are unloaded. The risk is the same, no matter if one or two tankers are unloaded. However, we have a successfully manipulated public opinion and 95% of the people object to the project, saying that it would be an environmental hazard. At the same time, we want to have a port like that in Rotterdam or Antwerp. Does anyone know the proportion of cargoes in Rotterdam? Oil represents 250,000,000 tonnes out of a total of 440,000,000 tonnes. But the public opinion in the city has not opposed that, reasoning that it is an ecological threat. Actually, more than half of the cargoes in Rotterdam are petroleum products. Here in Bulgaria the proportion would have been the same in the case of Burgas-Alexandroupolis.

We have about 30,000,000 tonnes of cargo at all our ports and terminals, including the Danubian ones, while the Burgas-Alexandroupolis project cargo would have been 35,000,000 tonnes. This means that freight turnover would have increased twofold. Here we have a paradox. Society wants a major port such as Rotterdam. At the same time, when there is a possibility for cargo turnover to increase twofold, it says: "No, this is very dangerous", although there are methods and tools nowadays to significantly reduce the risks.

- Perhaps, the British Petroleum oil disaster in the Gulf of Mexico in the spring of 2010 has played a major role for raising such fears?

- We're talking about different things. The BP oil spill happened on a rig, not at a terminal. These things are not comparable. This was another form of manipulation of society. There are already good methods and means to eliminate the hazards. I'm not saying they cannot happen. An accident could happen even today, while we are talking here. But what had happened in the Gulf of Mexico should not be compared with what could happen at a terminal for transshipment of oil products.

- What would be the benefit for BPI Co if the project is ever implemented?

- The benefit will be a great one – this means that another 35,000,000 tonnes of cargo will pass through a Bulgarian terminal. This means that a number of tankers will be berthing at the terminal and paying respective dues. This process could easily be quantified. According to rough calculations, freight turnover will rise from 30,000,000 tonnes to 65,000,000 tonnes. From a purely arithmetic point of view this would mean a twofold increase in BPI Co's proceeds from port dues. These are just the direct proceeds of the enterprise. Moreover, we'll have a positive impact on the local and national economy. All those involved in such a process will benefit – agents, insurance companies, banks, other people and organisations indirectly involved in the project. The impact on the local and national economy which is measured worldwide by the so-called economic impact assessment, will show that the benefits for the economy will increase at least threefold or fourfold, and not just twofold.

- For several months now, you have been using the new sea and river info systems. What has been the response of the people who use them?

- Both systems are excellent. We have introduced some of the most advanced river and sea info systems and we've made wonderful "homes" for them. We have iconic buildings in Varna, Burgas and Ruse. Participants along the entire chain are pleased because what we've done is a real system for service at one desk, including the maritime administration, border control, phyto-sanitary control, veterinary service, and customs. We'll introduce the same system for the river. We have launched a project that has yet to be developed and we have several options to choose from. The information will be sent electronically and not on paper. The whole system is to be upgraded.

Another project to be implemented next year is to provide Wi-Fi internet connection at all our terminals. This means that all ships, both passenger and cargo, will have internet access, provided by us. This will render satellite connections redundant. Thus, the terminals serving passenger ships will become free Wi-Fi zones and they will be a fact next year.

- What are the main things you plan to do next year?

- Next year will not be much different from the current one. We'll launch several EU-funded projects. We are entering the new programming period. We have already drafted three projects. One of them is Analysis and Risk Management. We also have a project for ERP management related to the management of human and financial resources and putting them into a single system. Basically, this is a project which all big companies and corporations have had for a long time. The third project is for the Wi-Fi network at ports, which will also be financed by the EU. We'll finance with our own budget the standard things we maintain: the breakwaters in Varna and Burgas, quay walls that need rehabilitation, terminals' pavement. A procedure has been launched for dredging to reach projected depths in the port of Burgas at all its terminals. We'll have to dredge about 300,000 cubic meters there and the project is worth some BGN 5.5 million. This year, we have cleaned Channel 1, Channel 2 and the Port of Varna West, and next year, we have some more work to do at the Port of Varna East. On the whole, these are standard projects for maintaining the project parameters of our ports and terminals.



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

