

ТРАНСПОРТАЛ

Месечно списание за транспорт и инфраструктура

брой 2, 28 Май 2015 г.

КАКВА КРИЗА? КАКВИ САНКЦИИ?



Петко Ангелов:
Бизнесът иска развитие, а
не оцеляване

СТРАНИЦА 10

Българските кандидати за наградите
„Дарвин“

СТРАНИЦА 13

Потенциал край морето

СТРАНИЦА 14



Petko Angelov BG



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

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

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

Контакти:

Местност Чиирите 020В
4109 с. Браниполе
България

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

e-mail: office@petkoangelov.bg



Форум за Балкански транспорт и инфраструктура

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

Главен редактор
Михаил Рангелов

Редактор
Красимира Игнатова

Репортер
Стефан Мутафчиев

Дизайн и Предпечат
Красимир Колев

Печат
Инфо Клас ООД

Председател на редакционния борд
Петър Мутафчиев

Редакционен мейл
transportalbg@gmail.com

Редакционен телефон
0888439672

ISSN: 2367-6817

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

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

НОВИНИ ОТ БЪЛГАРИЯ

4 Текущи новини в транспорта

МЕЖДУНАРОДНИ НОВИНИ

**6 Копенхаген обвини „Райънеър“ в дъмпинг
.....**

ФЕРИБОТНИ ВРЪЗКИ

8 Каква криза? Какви санкции?

ИНТЕРВЮ

**10 Петко Ангелов:
Трябва държавна политика не за оцеляване,
а за развитие на бизнеса**

ЖП ИНЦИДЕНТИ

12 Точка на пресичане

**13 Български номинации за наградите
„Дарвин“**

ИНВЕСТИЦИИ

14 Потенциал край морето

NEWS

**15 Tunnel under Shipka to Be Built
.....**

FERRY CONNECTIONS

**17 Despite Unfavorable Factors – the Crisis
and Sanctions, Black Sea Ferry Services Are
Brimming at the Seams**

Car Ferries Also Operate at Full Capacity

ТУНЕЛЪТ ПОД ШИПКА ЩЕ СЕ СТРОИ

Правителството потвърди ангажимента си към строителството на тунел под връх Шипка, но това ще стане при свободен ресурс по ОП „Транспорт“ за новия програмен период или със средства от бюджета, но при липсата на дефицит. Това става ясно от правителствено решение, публикувано от пресслужбата на Министерския съвет.

Индикативната стойност на втората фаза на обходния път на град Габрово е 520 млн. лева. Плановите за тунел под връх Шипка са част от тази фаза на проекта, която трябва да бъде изпълнена в периода 2016 – 2020 година. Строителството включва пътен участък с дължина от 10,7 километра и тунел с дължина от 3,22 километра.

Първата фаза от обхода на Габрово в момента е на етап строителство. Тя предвижда изграждането на пътен участък от 23,25 километра, който да свърже обхода със съществуващия първокласен път между Велико Търново и Габрово.

Финансирането на проекта е по договор за безвъзмездна помощ между транспортното министерство и Агенция „Пътна инфраструктура“. Средствата за първата фаза на проекта са на стойност 98,5 млн. лева.

Обходният път на Габрово е част от Трансевропейски коридор IX Букурещ – Русе – Димитровград – Александруполис. Чрез него се осъществява преминаването през Стара планина в централната част на страната и е възлова точка при движението на транспортните потоци в посока Север - Юг.

ОТ 1 ЮНИ ЗАПОЧВА НОВ РЕМОНТ НА „ЦАРИГРАДСКО ШОСЕ“

От 1 юни започва още един ремонт на столичния бул. „Цариградско шосе“. Той ще бъде в най-натоварения с автомобили участък – от надлеза над бул. „Алея Яворов“ покрай хотел „Плиска“ до моста на 4-ти км. Първо ще се затвори северното платно от „Алея Яворов“ до ул. „Жендов“ (пред сградата на МВнР), като колите ще се движат двупосочно в южното платно.

До 15 септември ще бъде готова цялата отсечка до 4-ти км, а движението ще се прехвърля поетапно в готовите участъци.

През втората половина на юни ще се направи и ремонт на транспортния подлез, който минава под „Цариградско шосе“ и отива в посока



Телевизионната кула. Той ще бъде затворен за две седмици, докато се преасфалтира, съобщи кметът на столицата Йорданка Фандъкова.

До 10 юни трябва да приключи ремонтът на южното платно на 6-километровия участък от моста на бул. „Александър Малинов“ до Околовръстния път, като работата ще бъде прехвърлена по северното платно, а цялата отсечка ще бъде завършена на 15 август.

В края на юни ще започне и очакваното още от миналата година пренареждане на стогодишните павета по „Дондуков“. Трамвайното трасе ще бъде обновено с нови релси.

БЕЗ ЛИЦЕНЗ ЗА ВЛАКОВИ МАНЕВРИ В ЗАВОДИТЕ

Големите предприятия да могат да създават предприятия, които да извършват ограничен вид товарни превози, без да се налага да вадят скъпоструващ лиценз за железопътен превозвач. Това предвиждат приети на първо четене в парламента в четвъртък поправки в Закона за железопътния транспорт. Те са внесени от Министерския съвет и от присъстващите в пленарна зала 82 депутати го подкрепиха 75 народни представители, петима бяха против, а двама се въздържаха.

Точно преди година в предишния парламент бяха обсъдени корекции в същия дух, внесени от тогавашния транспортен министър Данаил Папазов, но не стигнаха до приемане.

Промените облекчават предприятия, които получават суровини за производството си и извозват стоките си с влакови композиции и плащат на „Българските държани железници“ или частните жп превозвачи не само транспортирането през железопътната инфраструктура, но и за извършване на маневрите по разтоварването. Те вече ще могат да си създадат свое железопътно предприятие, което няма да има нужда да си вадят лиценз за извършване на превози, а само с наличието на сертификат за безопасност ще може да стига до най-близката гара, където е стоката и да я транспортира до или от складовете си.

Друга група промени са свързани с правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен



транспорт. Предвиждат се санкции за превозвача, ако не поеме отговорност на багажа на пътниците.

НЕДОГЛЕЖДАНЕ ОСТАВИ МАГИСТРАЛА „СТРУМА“ БЕЗ ВРЪЗКА С ГЪРЦИЯ

Поредният случай на магистрала, която свършва в нищото, ще трябва да бъде решаван у нас, пише „Сега“. Става дума за последния участък от магистрала „Струма“, който се довършва и води към граничния пункт Кулата - Промахон. Това ще струва на държавата допълнително около 3.1 млн. лв.

Заради недоглеждане при проектирането трафикът от магистралата ще се затапи, а има опасност и от катастрофи по опасното и натоварено трасе към Гърция. Това е така, защото след крайната си точка аутобанът „слиза“ на двулентовия път Е-79 за 1.4 километра, докато стигне българо-гръцката граница.

„За да не се образува тапа, организираме бързо проектиране и строителство на отсечката. Идеята е да се изгради трилентов път - 2 ленти да водят към пункта, една да е за влизащите в България“, обясни пред вестника шефът на агенция „Пътна инфраструктура“ инж. Лазар Лазаров. Според него това ще осигури вливане на трафика в по-широкото обновено шосе и безпроблемно пътуване към Гърция.

Пътната агенция вече обяви обществената поръчка за разширяването на тези 1.4 км. Прогнозната стойност на изпълнението е 3.1 млн. лв. Критерият за оценка на офертите е икономически най-изгодната цена. Предложенията се събират до 22 юни, срокът за изпълнение е 40 дни - 10 за проектиране и 30 за строителството.

Строежът на 15-километровия участък от магистралата от Сандански към Кулата струва близо 70 млн. лв. Парите са по програма „Транспорт“. В момента по отсечката се работи, увери Лазар Лазаров. Очакванията бяха участъкът да се пусне в началото на август. През февруари ангажименти за това пое строителят при инспекция, направена лично от премиера Бойко Борисов и ресорния министър Лиляна Павлова. Според Лазаров обаче, без да се реши проблемът с продължението на „Струма“, реално трасето няма да е готово.

Това не е първият случай на строеж на магистрала, когато в проекта е пропуснато да се предвиди къде се отвежда трафикът. Първият подобен проект „лъсна“ при откриването на магистрала „Люлин“. Малкият аутобан е продължение на „Струма“, но се влива в Околовръстното

при столичния жк „Люлин“. През февруари се появи още по-куриозен случай. Тогава стана ясно, че се налага да бъдат свързани магистралите „Тракия“ и „Марица“ при пътен възел Оризово. При проектирането преди 15 години и там не е била предвидена връзка и Пътната агенция сега също се зае с проектирането и изграждането ѝ.

ПРОЕКТЪТ ЗА ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ ВАРНА - ГОТОВ ДОГОДИНА

Проектът за новия интермодален терминал във Варна ще бъде готов през 2016 г., заяви генералният директор на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) Ангел Забуртов. На проектант вече е платен аванс в размер на 1,5 млн. лв. и той трябва да представи два идейни проекта, от които ще се избере един. Впоследствие ще се изработи и технически проект, от който ще стане ясно и колко би струвало строителството на обекта. През 2014 г. правителството на Пламен Орешарски отдели 15 млн. лв. по публичната си инвестиционна програма. В рамките на тази процедура спечели българо-холандският консорциум „Енергопроект – Роял Хасконинг“, който предложи цена от 8,7 млн. лв. без ДДС. По-късно

служебното правителство стопаира подписването на договор, но в началото на т.г. проектирането бе възложено. Идеята е пристанище Варна-изток да бъде преместено в района на кв. „Максуда“, а неговите сегашни територии да станат част от градската среда, като рекреационна зона. Според Забуртов след изготвянето на проекта държавата може



да привлече потенциални инвеститори, като даде изграждането на концесия от типа „Построй, ползвай и предай“. Пристанище Варна, което в понеделник навърши 109 г. от създаването си, посреща годишнината със сериозен ръст на дейността си. До средата на май т.г. през порта са минали 3,6 млн. тона товари, което е 15% повишение спрямо същия период на миналата година. Основен дял в увеличението заемат зърнените храни, товари на Девненските химически заводи и контейнерите. Шефът на порта Петър Сеферов обяви, че през т.г. са привлечени и доста транзитни товари, между които 29 000 т газопроводни тръби за Азербайджан. На порта са складирали и тръбите за „Южен поток“. През т.г. пристанище Варна ще инвестира над 11 млн. лв. в подобряване на инфраструктурата и нова претоварна техника. Ще се облагороди и районът около Морска гара, за да може там да се провеждат мероприятия.

КОПЕНХАГЕН ОБВИНИ „РАЙЪНЕЪР“ В ДЪМПИНГ

Кметът на датската столица Копенхаген Франк Янсен обвини нискотарифната авиокомпания „Райънер“ в социален дъмпинг, писа британският в. „Индипендънт“. Той забрани на общинските служители, които са 45 000 души, да използват превозвача за служебни пътувания, дори ако това означава да купуват по-скъпи самолетни билети. Базираната в Дъблин авиокомпания през март отвори свой филиал в Копенхаген, но според датските профсъюзи предлага на местни пилоти и кабинен екипаж ниски заплати, лоши трудови условия

и отказва да сключи колективен трудов договор. Датските профсъюзи веднага се обявиха против това и настояха „Райънер“ да промени порочната си практика.



ГЪРЦИЯ ДАВА ПРИСТАНИЩЕ ПИРЕОС НА КОНЦЕСИЯ

Гърция дава едно от най-големите си пристанища – Пиреос – на концесия, съобщиха от EurActiv. Държавата е водила диалог с 3 фирми, представили оферти за мажоритарен дял на пристанището.

От гръцкото правителство съобщиха пред Reuters, че основна причина за деблокирането на продажбата на публичен актив е в това, че от ЕС е поискано да се направят големи икономически реформи от Атина.

Въпреки отстъпчивият ход, немската „Bundesbank“ не показва никакви признаци на отпускане спрямо Гърция.

Шефът на банката Йенс Вейдман критикува спешното финансиране на гръцките банки, като в интервю пред немски вестник изрази притеснения, че това премахва табуто срещу европейската централна система за банкиране и финансиране на правителства.



ВЕЛИКОБРИТАНИЯ ОТЧЕТЕ УВЕЛИЧЕНИЕ НА ВЪЗДУШНИЯ ТРАФИК С 1,2%

Въздушният трафик на Великобритания се е покачил с 1.2 % през Април 2015, сравнено със същия месец през изминалата 2014- та година, обявиха от Националната агенция за ръководство на въздушен трафик (NATS) на Обединените Кралства .

Миналият месец Агенцията е засякла 192,843 полета, като в тях се вписва и растеж с 6.4 % на трансатлантическите заминаващи и пристигащи полети. Представянето на авиокомпаниите спомага и за покачването на всички пазарни сектори миналия месец. За това също помага и доброто лятно разписание, както и големия период от хубаво време. Във Франция през април също имаше някои индустриални промени, които спомогнаха за въздушния трафик на Кралствата . Това се случва благодарение на пренасочени аеро коридори през въздушното пространство на Обединените Кралства.



Летищата в Лондон(15%) , Глазгоу(9.4%), Станстед(7.1%) показват най- голям растеж . На изброените летища средното закъснение на един полет е с 0.47 секунди, което е най-добър показател в цял свят. Мартин Ролфе , оперативен директор на NATS, казва : „Няколко летища са съобщили за рекорден брой пасажери през последния месец и това е един голям знак за покачването на въздушния трафик“.

КИТАЙ И БРАЗИЛИЯ СТРОЯТ ЖП ЛИНИЯ МЕЖДУ АТЛАНТИЧЕСКИЯ И ТИХИЯ ОКЕАН

Най-голямата в Бразилия ипотечна банка Caixa Econômica Federal и китайската ICBC (Industrial and Commercial Bank of China Ltd) създават \$50-милиарден фонд за инвестиране в инфраструктурата на южноамериканската държава. Това съобщава Reuters, позовавайки се на свои източници в бразилското правителство.

Фондът ще бъде финансиран изцяло от ICBC, но двете банки ще вземат заедно решенията за избора на проекти, са казали за агенцията анонимните представители на бразилските власти.

Създаването на фонда ще бъде официално обявено

следващата седмица при визитата на китайския премиер Ли Къцян в Бразилия. Саїха и ICBC ще подпишат меморандум за сътрудничество, в който ще бъдат определени основните условия за създаването на фонда.

Правителствата на двете страни са се договорили фондът да финансира строителството на железопътна линия, съединяваща бразилския атлантически бряг с тихоокеанското крайбрежие на Перу. Целта е да се намали себестойността на китайския експорт в Бразилия.

Друг голям проект е финансирането на завод за производството на стомана в Бразилия.

През януари държавният глава на Китай Си Цзинпин обеща в течение на десет години Пекин да инвестира \$250 милиарда в Латинска Америка, за да увеличи влиянието си на пазар, доминиран досега от САЩ.

От Саїха и външното министерство на Бразилия са отказали коментар по темата.

ДВА ПЪТНИЧЕСКИ ВЛАКА СЕ БЛЪСНАХА ЧЕЛНО В АВСТРИЯ

Два пътнически влака се сблъскаха челно край гара Валдщайн в област Пегау ин Юбелбах в Южна Австрия на 6 май. При катастрофата загина единият от машинистите, а десет души бяха ранени, няколко от тях тежко, пише местният в. „Куриер“.

Сблъсъкът е станал в 10,20 ч. местно време в горска местност, където имало само един коловоз.

Това е затруднило спасителната операция и извозването на ранените.



„Беше страховита гледка, пътниците вътре се търкаляха целите в кръв. След много усилия успяхме да открием затиснатия между ламарините и приборите машинист, беше в безсъзнание“, цитира местна телевизия шефа на пожарникарския екип, пристигнал на мястото на катастрофата, Герхард Зампт. Малко по-късно машинистът е починал. Останалите пътници са били евакуирани от влаковете. В спасителните работи участваха 150 души, 12 пожарни коли и два вертолета.

Според „Куриер“ причината за катастрофата е в действията на единия от машинистите, като не се уточнява точно, кой от двамата. Машинистът е качил на предишната гара някакво момиче и е потеглил по-рано от разписанието.

На участъка, където е станала катастрофата, няма специални семафори, а всичко функционира с помощта на радиостанция или мобилен телефон, а машинистът не е предупредил, че тръгва. Загиналият машинист Михаел Р. Е бил на 22 години.

ФЕРИБОТИТЕ МЕЖДУ ФЛОРИДА И КУБА ЩЕ ТРЪГНАТ ОТНОВО

Фериботи може да се движат между Флорида и Куба за първи път от повече от 50 години насам, след като линията получи одобрение от държавните власти в САЩ. Услугата бе спряна през 1960 година заради търговското ембарго, което Щатите наложиха.

Решението идва на фона на опита за възстановяване на дипломатическите връзки между двете държави. „Това е голяма стъпка напред“, казва Джоузеф



Хинсън, президент на фирма за превоз на стоки с основа в Маями. „Ако всичко върви добре, първите фериботи могат да тръгнат до септември“, допълва той.

САМОЛЕТЪТ НА ГРУЕВСКИ КАЦНА АВАРИЙНО В ЦЮРИХ

Самолетът на македонския премиер Никола Груевски кацна аварийно в Цюрих поради технически проблем на 21 май. „Техническата повреда се е проявила чрез силен шум с неясен произход, последван отсмуцение на налягането в пилотската кабина“, заяви пред репортери говорител на правителството в Скопие. Тъй като не е било възможно да се възстанови нормалното ниво на налягането, екипажът е взел решение да приземи самолета на най-близкото летище, съобщава АФП. В инцидента не е пострадал нито един пасажер или член на кабинния персонал. Македонският премиер Груевски е върнат в Скопие с друг самолет, пояснява говорителят на правителството Александър Георгиев.

Фериботни връзки

КАКВА КРИЗА? КАКВИ САНКЦИИ?

Независимо от неблагоприятните фактори фериботните връзки в Черно море пращат по шевовете

2 март 2009 година. Ден като всички останали. Не така обаче е за хората от Фериботния комплекс във Варна. Ден преди официалното откриване на кея застана руския фериботен кораб „Авангард”. Напрежението е огромно, понеже кораб от този тип за първи път застана на пирса. За да компенсира разликата в размерите с по-големите фериботи, обслужващи линията с Украйна, са мотивирани специални отбивачни съоръжения, които досега не са изпитвани. Насочван от буксировчиците, „Авангард” се насочва бавно и залепва безпроблемно на кейовото място. Отбивачките, които са били проектирани само

студен душ очаква посрещачите от БДЖ и комплекса. Въпреки, че от руската компания, собственик на кораба са измерили всеки сантиметър от преходния мост на комплекса, коловозите на кораба и тези на моста се разминават. При това на места с повече от десет сантиметра – разстояние, достатъчно да събори цяла композиция във водата. Въпреки недостатъчното време специалисти от БДЖ и НКЖИ успяват да наместят един от петте коловоза.

На следващия ден в присъствие на президент, министри, посланици и депутати първите цистерни са свалени тържествено и се отправят в цеха за смяна на талиги. Всичко преминава гладко, а главоболията и проблемите остават назад.

„Фериботната връзка с Кавказ бе остро критикувана. Навремето много хора бяха против, включително и коалиционни партньори, както и компании, които



два месеца по-рано вече от теория са се превърнали в изпитано на практика съоръжение. Залогът е голям, тъй като на следващия ден е откриването на фериботната връзка Варна – Кавказ – един от четирите проекта, договорени през 2008 г. при посещението на президента Владимир Путин – така наречения „Голям шлем” на президента Георги Първанов.

Въпреки перфектното акостиране на ферибота,

в момента оперират от българска страна по това направление”, обяснява Симеон Ананиев, секретар на Форум за балкански транспорт и инфраструктура, който през 2009 година е директор на ИА „Железопътна администрация” и един от основните двигатели на целия проект.

Шест години по-късно вече и не може да става дума за критика. Когато цифрите говорят, дори и боговете

мълчат. Докато през 2008 г. превозите през ФК Варна са били едва 30 хиляди тона, през 2014 г. независимо от икономическата криза и санкциите товаропотока е вече 180 хиляди тона. Разбира се това е далеч от максималния капацитет на комплекса, който е 3 млн. тона годишно, но въпреки това представлява почти шесткратно увеличение.

Превозите по линията Варна – Кавказ вече са 80% от целия трафик през Фериботния комплекс. Освен



„Авангард” по маршрута вече оперират още два кораба – руския „Славянин” и българския „Варна” – смесена собственост на Параходствата БМФ и „Речно плаване”.

Предвидливостта при създаването на връзката проличава в резултатите за последната година – покрай кризата в Украйна независимо от търговските санкции срещу и от Русия, превозите за първото тримесечие на 2015 година са с 20% повече от същия период през 2014 година.

Разбира се не всичко върви по мед и масло. Един от големите проблеми е капацитета на Фериботния комплекс, където ремонта на единия от двата преходни моста се превръща в съдебна сага, завършила с обвинения за бившия директор на БДЖ Христо Монов. На практика в продължение на 3 години – до 2011 година комплексът работи само с 50% от капацитета си. По ирония на съдбата в момента ситуацията е същата – само че този път е спрял втория мост – заради нужда от ремонт и липса на безопасност. Наличието на само едно оборудвано кейово място принуждава корабите да чакат, а редът на влизане и обработка е повод за търкания между операторите от българска и руска страна. За да бъдем честни обаче трябва да кажем че такива проблеми има не само от българска страна, но и в руското пристанище Кавказ.

Един от големите проблеми на фериботната връзка е цялостната инфраструктура на Фериботния комплекс.

Тъй като собственици в нея са различни държавни предприятия, средства за поддръжка и ремонт на практика липсват. Това освен че създава опасности от аварии и инциденти, води и до загуби заради закъснения и неизпълнение на задължения.

Самият Фериботен комплекс е бил проектиран навремето като едно цяло, а разпокъсването му между държавни предприятия води до лоши резултати. Обявената от транспортното министерство цел е комплексът да бъде отново с един собственик – като най-вероятно това ще бъде държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура”. Това ще даде възможност за планиране на резултатите и ремонтите, а също така и улесняване на процедурата за евентуално концесиониране.

И автомобилните фериботи също са на максимум

Създадената през 2013 г. автомобилна фериботна връзка Бургас – Новоросийск вече е запълнена на максимум, съобщи зам.кмета на Бургас Красимир Стойчев по време на Трети международен форум „Новата икономика на България – среща на Запада с Изтока”. Според него собствениците на линията възнамеряват в най-скоро време да закупят втори втори фериботен



кораб, който да започне да оперира по линията. Според Симеон Ананиев от съорганизатора на конференцията Форум за балкански транспорт и инфраструктура до 2018 ще са необходими минимум пет кораба, които да обслужват линията. По думите му е възможно да се разклони линията и към други пристанища като Крим и Одеса.



Петко Ангелов

Собственик на транспортна компания „Петко Ангелов БГ ЕООД“

Историята на Петко Ангелов и неговата компания прилича на модерна приказка, с тази разлика че в нея всичко е реално. Той започва своя бизнес в зората на демокрацията - още през 1990 година само с един камион. Докато голяма част от останалите предприемачи се отплесват в харчене на изкараните пари, Ангелов реинвестира в техника, хора, технологии. Днес компанията е един от големите български играчи в областта на международния автотранспорт и спедиция. Дружеството периодично обновява и увеличава автомобилния си парк, като броят на собствените товарни автомобили се увеличава всяка година

като към момента те са над 400. Всички отговарят на международните изисквания и стандарти. Автомобилите са стандартизирани „Евро 5“ на марката Мерцедес и Волво. Всички камиони са с вградена GPS система, която позволява да се следи движението и позицията на всеки един от тях. Фирмата притежава собствена гаражна площ от 80 хил. 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 чужбина. Дружеството разполага с база в Испания и филиал в Турция.

„Петко Ангелов БГ“ е един от най-големите работодатели на територията на Пловдивска област. Създава работна заетост на повече от 800 човека. Един от най-ценните активи на фирмата е нейния високо квалифициран персонал. Голяма част от ресурсите на фирмата се влагат в обучение и повишаване професионалните качества на служителите.

ТРЯБВА ДЪРЖАВНА ПОЛИТИКА НЕ ЗА ОЦЕЛЯВАНЕ, А ЗА РАЗВИТИЕ НА БИЗНЕСА

ОГРАНИЧАВАНЕТО НА СТОКООБМЕНА МЕЖДУ ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ И РУСИЯ ВОДИ ДО СЕРИОЗНИ НЕГАТИВИ ЗА ТРАНСПОРТНИТЕ КОМПАНИИ

- Господин Ангелов, транспортът бе един от отраслите, които бе засегнат най-сериозно от икономическата криза. В същото време висе закупуват нови превозни средства. Кризата ли е свършила или просто е била оправдание за липсата на инициатива?
- Както е известно няма сектор на икономиката, който да е останал незасегнат от кризата. Факт е, че след 2009 г. се забелязва сериозен спад в транспортния оборот, но през последната година е налице известно раздвижване. В зависимост от пазара, за който говорим, ситуацията е различна. Ако говорим за пазар на местно равнище, то можем да отбележим, че той е изключително свит, поради неподобряващата се икономика на страната. От друга страна оборотът в рамките на ЕС започва да възвръща обемите си от преди 2009 година. Това е

определящият фактор за компаниите, занимаващи се основно с международен транспорт. Взискателността на клиентите расте и всички се стараят да догонят новите по-високи стандарти, в условията на намаляващи навла и увеличаващи се разходи. Опитът, натрупан през последните 25 години ни дава възможност да предложим висококачествена услуга на конкуренти цени. Добрата репутация, която сме извоювали пред клиентите и банковите институции, в комбинация с квалифицираните служители, ни позволява да инвестираме като обновяваме и разширяваме автопарка си.

- Къде могат да се търсят неразработени ниши и резерви в автомобилния бизнес?
- За един работещ бизнес е от изключителна важност

постоянното търсене на нови възможности. Автомобилният бранш е наситен и за неразработени ниши трудно може да се говори.

Погледът трябва да е насочен към трети страни

Резерви могат да се търсят, от една страна, в подобряване организацията на предприятието, чрез въвеждане на стандарти за качество, подобряване квалификацията на персонала и модернизация на автопарка, от друга страна, погледът трябва да е насочен към пазара от така наречените „трети страни“, а именно – Иран, Казахстан, Турция и др. Преодоляването на административните ограничения в Казахстан и Турция и договарянето на по-облекчен акцизен режим с Иран е предпоставка за нарастване обема на транспортните операции.

- **От транспортното министерство обявиха, че ще се строят 4 интермодални терминала. Това може ли да се окаже плюс за вашия бизнес?**
- Създаването на интермодални терминали в България би улеснило значително транспортния бранш, като същевременно ще увеличи ефективността и конкурентоспособността. България се намира на кръстопът на активни транспортни коридори и терминалите са свързващо звено между автомобилния, железопътни и водния транспорт, без което страната ни не може да предложи конкурентни условия за превоз на стоките, които могат да минат през нея. Вече няколко български правителство лансират с променлив успех идеята за интермодални терминали да се финансира чрез публично-частно партньорство.
- **Въвеждането на санкции срещу Русия удари редица отрасли. Как се усещат те в транспортния бизнес?**
- След въвеждането на санкциите срещу Русия, се наблюдават сериозни затруднения при извършването на доставките от и до тази дестинация. Налага се генерална промяна в логистиката и задължително преминаване през Балтийските страни, за да бъдат задоволени нуждите на този огромен пазар. Ограничаването на стокообмена между Европейския съюз и Русия, неминуемо води до понасянето на сериозни негативи от транспортните компании.
- **Какво може да направи държавата, за да помогне на бизнеса в един труден момент като този?**
- Дори в отговорите до тук очертахме някои от проблемите, които държавата може да реши. Необходима е държавна политика, която да осигурява възможност не за оцеляване на бизнеса, а за неговото развитие. Въвеждането на „електронно правителство“

значително ще облекчи административната тежест и ще подобри средата на работа. Като конкретни примери бих могъл да дам: електронното подаване на документи, касаещи лицензионния режим; ефективен и ефикасен контрол на пътя; прекратяване фиктивната дейност на чуждестранните фирми тип „пощенски кутии“ на територията на страната; сроковете за обработка на преписки.

Огромен проблем е липсата на квалифицирана работна ръка

Огромен проблем е липсата на квалифицирана работна ръка на свободния пазар на труда. Тук необходимостта от намеса на държавата е изключително важна.

- **В интервю за „Транспортал“ транспортният министър Ивайло Московски събщи, че е готов да делегира права на бранша, при условие, че се създаде единна организация. Може ли да се постигне едно такова обединение?**
- За да говорим за обединение в бранша, трябва, най-напред, държавата да създаде рамка на понятието „транспортен бранш“. На този етап такова липсва и на преден план излиза нуждата от определянето на нормативни изисквания и критерии, на които трябва да отговаря един „бранш“. Едва тогава е възможно да се получи истинско обединение, на което да бъдат делегирани административни дейности. Аз активно поддържам тезата за създаването на реален бранш и разтоварване на администрацията от дейности, с оглед създаване на един нов и качествен подход при взаимодействието на държавата и бизнеса.
- **Всяка година по един или друг повод се появяват търкания между българските и турските превозвачи. Възможно ли е тези проблеми да се решат веднъж завинаги и какъв е начинът да се постигне това?**
- Проблемите с Република Турция се проявяват хронично през последните години и не би било изненада за никой, ако напрежението ескалира отново. Многократно сме коментирали ситуацията на срещи с администрацията и представители на транспортния сектор. Отговорът на предния въпрос отговаря частично и на този – ако имаме нормативно регламентиран бранш, който да бъде лицето на автомобилния транспорт пред местната администрация и колегите ни от Турция, би било много по-лесно да се постигнат необходимите договорености. Това е така, защото само в условията на пълна комуникация на ниво държава и бранш, и от турска и от българска страна взети заедно, ще е възможно постигането на консенсус по въпросите, чието разрешаване е належащо.

ТОЧКА НА ПРЕСИЧАНЕ

НКЖИ влага 5,8 млн. лв. в модернизация на 20 железопътни прелеза

НКЖИ въвежда в експлоатация 20 броя модернизирани жп прелеза. Обектите са част от Проект № 4 „Модернизация на осигурителните системи и прелезни устройства“ от инвестиционната програма на ДП НКЖИ за 2015 година, за изграждане на автоматични прелезни устройства и получаване на разрешение за ползване, съобщи от пресцентъра на компанията.

С изпълнението на обекта общият брой прелези оборудвани с елементи и устройства, осигуряващи безопасно преминаване на влаковете ще станат 520 от общо 774 прелеза на територията на страната, от които 240 са жп прелеза с автоматични прелезни устройства с бариери, а 280 са с автоматични прелезни сигнализиции (254 от тях са съоръжени с шосейни светофари от новия тип с трети фар с бавномигаща бяла светлина).



С цел намаляване на пътнотранспортните произшествия на най-натоварените железопътни прелези в страната, НКЖИ работи и по изграждане на постоянно видеонаблюдение на интензивните и проблемни от тях. Към настоящия момент има изградено видеонаблюдение на 21 прелеза в страната. Видеонаблюдението освен като доказателствен материал пред органите има и психологически ефект за водачите.

Политиката на компанията е да продължи съоръжаването на прелезите с автоматични сигнализиции или с автоматични прелезни бариери, с цел да премахваме ръчно задвижваните бариери, като

по този начин намаляваме влиянието на човешкия фактор. С внедряването на тази съвременна апаратура, управлението става автоматизирано с високо ниво на надеждност; повишава се нивото на безопасността на движение, намаляват се експлоатационните разходи. Отпада също и необходимостта от поддръжка на ръчни бариерни инсталации, които са морално и физически остарели.

Модернизацията не помага, когато има съзнателни нарушения

Въпреки ежедневните усилия, които от НКЖИ полага в модернизация на жп прелези, броят на пътнотранспортните произшествия в тези участъци не намалява. Само от началото на тази година до 30 април са станали 5 произшествия, при които 3 души са ранени, а двама са загинали. Железничари коментират, че включително има случаи, когато шофьори силово вдигат

бариерите на прелезните устройства, само и само за да минат независимо от преминаващия влак. Често това води до разрушаване на механиката и създаване на предпоставки за произшествия и на съзнателни водачи.

Щети понасят и железопътните превозвачи. Само за 4 години - от 2011 до 2014 локомотиви и влакове на БДЖ са участвали в 71 катастрофи на железопътни прелези, съобщи от компанията. Щетите за националния превозвач се оценяват на близо 1,1 млн. лв. За съжаление освен материалните щети се създава и опасност за пътниците и влаковия персонал. Най-тежкият случай бе през 2010 година, когато след катастрофа на прелез със спуснати бариери в столичния квартал „Левски“ загинаха както шофьора

на неправилно пресеклия снегорин, така и машинистът Бисер Георгиев.

Година	Брой произшествия на жп прелези	Убити	Ранени	Общо
2009	27	4	1	5
2010	16	7	9	16
2011	22	5	11	16
2012	36	7	15	22
2013	31	4	13	17
2014	19	6	16	22

БЪЛГАРСКИ НОМИНАЦИИ ЗА НАГРАДИТЕ „ДАРВИН“

Шофьорите, които пресичат прелези на спуснати бариери застрашават не само себе си, но и останалите участници в движението

Михаил Рангелов



В публичното пространство и интернет фолклора отдавна са добили слава едни специални награди. Наречени на името на Дарвин, те се присъждат всяка година на отделни личности, които самоубивайки се благодарение на собствената си глупост са допринесли за липсата на забавяне в човешката еволюция. В тази група попада мексиканец, който решил да играе на народна топка със свой приятел, използвайки навита на кълбо гърмяща змия. Не може да се пропусне и приноса на любител на екстремните спортове, решил да използва за бърз скок въже, изплетено от пипала на октоподи (всъщност така и не се разбрало дали въжето би издържало тежестта на скачача, тъй като дължината му е била по-голяма от разстоянието до земята).

Случайно или не, в българската история също има великолепни случаи. Интересното е, че по един или друг начин те са свързани с железопътния транспорт. Запитвали ли сте се например защо мостовете над жп линиите имат толкова високи прегради? Това е благодарение на незнаен, но влязъл в железничарския фолклор почерпен българин, решил да се освободи от изпитата бира върху 25 киловолтовата контактна мрежа.

Като стажант ръководител движение на гара Томпсън преди 20 години само в рамките на един месец бях свидетел на два случая, които заслужаваха поне едно място в призовата петиция на наградите. В първия случай сваления от бригадата пияница без билет бил решил, че на пейката на гарата духа много и решил да си полегне на завет на първи коловоз. Във втория случай прибиращ се от кръчмата миньор бе решил да не използва пътническия надлез, а да си пресече директно през жп линията. Този индивид стана може би първия човек в света, който загина, след като се удари странично във влак – и то по-конкретно в последния вагон на преминаващия бърз влак за Варна.

Докато за тези случаи можем да кажем, че влизат в графата трагично-комични, има една група от постоянни кандидати за слава. Това са хората, които пресичат железопътните прелези при спуснати бариери. При това

го правят умишлено, като застрашават (и често губят) не само своя живот, но и този на спътниците си, а и понякога на машинистите на влаковете.

Черната статистика на инцидентите на жп прелезите се обновява толкова често, че тези катастрофи дори не се възприемат като новина. При това става дума за потресаващ идиотизъм. Последният случай, слава богу без човешки жертви, бе само преди три седмици. Хората, които отговарят за прелезите в НК „Железопътна инфраструктура“ обясняват, че не е рядкост шофьори силово да вдигат бариерите, като чупят задържащите им механизми.

Естествено има, макар и рядко и обратни случаи – когато бариерната система не сработва. Нека обаче не забравяме, че при пресичането на жп линията независимо от всичко трябва да се оглеждаме за влакове.

Като цяло разбира се най-хубавия вариант е да се намали броя на прелезите. Именно това е една от хубавите страни на изгражданата високоскоростна

мрежа – преминаването на жп линията се извършва под или над нея – съответно с тунел или надлез. Защото самото съществуване на жп прелези унищожава един от основните плюсове на жп транспорта – а именно скоростта на придвижване.

А когато стане катастрофа – пътища много. Започва търсене на виновни, прехвърляне на отговорности. Именно в

тези случаи проличава разнобоя между местната и централната власт. Защото голяма част от кметовете все още не могат да разберат, че безопасното преминаване на прелезите не е само задължение на „ония софиянци“.

Една от хубавите идеи, която беше лансирана, бе за постоянно видеонаблюдение на прелезите. Проблемът е, че дори и да бъде записан номера на някой нарушител, видеозаписът няма никаква доказателствена стойност в съда. Иначе самата технология не е скъпа, но основния проблем е регламентирането ѝ. То е свързано преди всичко със законодателна инициатива. Която не е толкова сложна, при положение, че съвсем наскоро се узакониха наблюдателните камери на пътната полиция. Какъв е проблема като допълнение да бъдат включени и камерите на жп инфраструктура? Или дори да бъдат инсталирани полицейски камери на прелезите? Дори не би трябвало да се говори за пари, при положение, че преките и косвени щети за икономиката на страната от смъртта на човек в трудоспособна възраст се оценяват на повече 4 милиона лева.



ПОТЕНЦИАЛ КРАЙ МОРЕТО

ВСЕ ОЩЕ ТРАНСПОРТЪТ И ИНФРАСТРУКТУРАТА В БУРГАСКИЯ РЕГИОН ЗАБАВЯТ ИКОНОМИЧЕСКОТО РАЗВИТИЕ

Не може да съществува добра регионална икономика без развит транспорт и инфраструктура, бяха единодушни участниците в Третият международен форум „Нова-та икономика на България – среща на Запада с Изтока“. Особено важно е това за Бургаския регион, който заради стратегическото си местоположение има много голям нереализиран потенциал, категорични бяха участници в организираното от Института за регионални стратегии в Бургас.

„Транспортните потоци на стоки, хора и технологии са основна причина за отваряне на повече врати и за прокаране на повече нови мостове между нас, гражданите от различни страни за улесняване пътя на нашето общо икономическо сътрудничество“, категоричен бе председателя на института Павел Маринов.

„Не е задължително да се разчита на държавата за финансиране на транспортните и инфраструктурните проекти в региона“, категоричен бе Петър Мутафчиев, председател на Форум за балкански транспорт и инфраструктура – съорганизатор на конференцията. Според него може да се разчита на привличане на частни капитали, като за пример той даде частните пенсионни фондове. „В момента те инвестират в чужди ценни книжа, но при въвеждане на ТОЛ система е възможно те да предпочетат да вложат парите си в инфраструктура, тъй като се очаква два пъти по-висока доходност“, обясни Мутафчиев. Според него по официална информация в тези дружества има около 8 млрд. лева свободни за инвестиране пари.

Друг вариант за финансиране специално на автомагистрала „Черно море“ е „Планът Юнкер“ на Еврокомисията, обясни Мутафчиев. Проектите по този план трябва да имат доказана рентабилност, а магистралата е точно такъв проект, коментира той.

Международният транспорт винаги е бил и ще бъде

функция и инструмент на геополитическите процеси, коментира Георги Минчев, зам.председател на Българо-руската търговска камара. Според него в близко бъдеще предстоят процеси, които коренно ще променят структурата на товаропотоците, които минават през България. Основна роля ще играе изграждането в Текирдик (Турция) голям контейнерен терминал. Идеята е да се поеме увеличението на трафика, а в перспектива и да се редуцира съществуващият в момента, през Босфора към Черно море. Този проект е част от цялостна концепция, реализацията на която в близките години ще доведе до съществени промени за двете ни големи черноморски пристанища – Бургас и Варна. Има и положителни последици, защото се появява необходимостта от довозване по суша до България и по-нататък на устойчиви планови обеми от превози. Това е шанс за сухопътния транспорт и в частност за железопътния. Очертава се и необходимостта от изграждането на поне един мултимодален терминал на наша територия, който да играе ролята на разпределителен хъб.

Тази година, за разлика от предишните издания на форума, когато домакин бе община Поморие, авторитетният международен форум гостува на община Бургас, която

в лицето на кмета на града Димитър Николов направи всичко необходимо за нормалното му протичане. На откриване на форума присъства зам. министърът на икономиката Любен Петров, който поздрави участниците в него и заяви готовността на правителството да поощрява чуждестранните инвеститори у нас, както и да работи за премахване на всякакви административни пречки пред тях. В работата на форума участваха представители на над 50 наши и чуждестранни фирми.

Гости на форума бяха също и депутатите Димитър Бойчев, Иван Вълков и Петър Кънев, както и кметове на общини от областта. На форума присъстваха и чуждестранни посланици у нас, както и представители на дипломатически мисии.



TUNNEL UNDER SHIPKA TO BE BUILT

The Government has confirmed its commitment to the construction of a tunnel under the mount of Shipka. However, the project will be implemented if there are free financial resources under the operational programme Transport for the new programming period or with money from the budget if there is no deficit. This became clear from the Government's decision, published by the press service of the Council of Ministers.

The indicative worth of the second stage of the bypass of the town of Gabrovo is BGN 520 million. The plans for a tunnel under the mount of Shipka are part of this stage of the project which has to be implemented within the 2016-2020 period. The construction includes a 10.7 km-long road section and a 3.22 km-long tunnel.

The first stage of the Gabrovo bypass is currently under construction. It projects the construction of a 23.25 km-long road section that will connect the bypass and the existing A-class road between the towns of Veliko Tarnovo and Gabrovo.

The project will be financed under a grant agreement between the Transport Ministry and the Road Infrastructure Agency. The funds for the first stage of the project are worth BGN 98.5 million.

The Gabrovo bypass is part of Trans-European Transport Corridor No 9 Bucharest – Rousse – Dimitrovgrad – Alexandroupolis. It allows for the crossing of the Balkan Mountains in the central part of Bulgaria and is a nodal point in the traffic in the direction from north to south.

NEW RECONSTRUCTION OF TSARIGRADSKO SHOUSSE BOULEVARD TO START ON 1ST JUNE

A new repair of the Tsarigradsko Shousse boulevard in Sofia will start on 1st June. It will be in the busiest traffic section – from the fly-over above the Yavorov Alley boulevard, past the Pliska hotel, to the bridge at the 4th km. The northern roadway of the Yavorov Alley to the Zhendov street (in front of the Ministry of Foreign Affairs) will be the first to be closed for repairs and there will be two-way traffic along the southern roadway.

The entire section to the 4th km will be ready by 15th September and traffic will be transferred in stages to the finished sections.

In the second half of June, the transport underpass running under the Tsarigradsko Shousse boulevard and reaching the TV tower will be reconstructed. It will be closed for two weeks to be covered with a new asphalt layer, explained Sofia Mayor Yordanka Fandakova.

The repair of the southern roadway of the 6-km stretch from the bridge along the Alexander Malinov boulevard to the Ring Road should be completed by 10th June and the repair will continue along the northern roadway. The entire section will be completed on 15th August.

In late June, the rearranging of the 100-year old cobbles along the Dondukov boulevard, expected since last year, will begin. The tram route will be reconstructed with new rails.



NO LICENCE NEEDED FOR TRAIN MANOEUVRES IN FACTORIES

Big enterprises shall be able to set up businesses that will be carrying out a limited type of freight services without having to obtain a costly licence for a rail carrier, stipulate amendments to the Railway Transport Act, approved at first reading in Parliament on Thursday. These were moved by the Cabinet and supported by 75 MPs of all the 82 PMs present, 5 MPs voted against the proposal and 2 MPs abstained.

Just a year ago, the former parliament discussed amendments in the same spirit, proposed by the then transport minister Daniel Papazov but these were not accepted.

The amendments make things easier for enterprises which receive raw inputs for their production and used to transport their goods by trains, paying to the Bulgarian State Railways (BDZ) or to private railroad operators not only for the railway transport infrastructure, but also for the manoeuvres for unloading. They will already be able to set up their own railway enterprise which will not need a license to carry out freight services and a safety certificate will be sufficient for reaching the nearest station where the goods are stored and to transport them to or from their own warehouses.

Another group of amendments concern the rights and obligations of passengers using railroad transport. Sanctions are stipulated for carriers if they do not assume responsibility for the luggage of passengers.

STRUMA MOTORWAY WITHOUT A LINK TO GREECE DUE TO INADVERTENCE

Yet another case of a motorway ending in the middle of nowhere will have to be settled in Bulgaria, wrote Sega daily. This is the last stretch of the Struma motorway, which is to be completed and leads to the Kulata – Promahon border checkpoint. This will cost Bulgaria additionally about BGN 3.1 million.

Due to inadvertence when drafting the project the traffic from the motorway will be blocked and there is a danger of accidents along the dangerous and busy route to Greece. This is because after the final point the motorway “descends” onto the two-lane E-79 road for 1.4 kilometres until it reaches the Bulgarian-Greek border.

“In order to avoid blocking we organized a quick draft of a project and construction of the section. The idea is to build a tri-lane road – two lanes will lead to the border checkpoint, one for the vehicles entering Bulgaria”, Eng. Lazar Lazarov, head of the Road Infrastructure Agency, explained to the newspaper. According to him, this will ensure inflow of traffic in the wider reconstructed road and problem-free driving to Greece.

The Road Infrastructure Agency has already invited a tender for that 1.4-km expansion. The implementation has been pre-estimated at BGN 3.1 million. The criterion for evaluation of the bids is the economically most advantageous price. Bids will be accepted until 22nd June and the construction should be implemented within 40 days – 10 for drafting the project and 30 for the construction.

Construction of the 15-km stretch of the motorway from Sandanski to Kulata costs around BGN 70 million. The money will come from the Transport programme. Work on the section is currently going on, assured Eng. Lazar Lazarov. The section was expected to be put in operation in the beginning of August. In February, commitments to that effect were undertaken by the construction company during an inspection by PM Boyko Borissov and Minister of Regional Development and Public Works Lilyana Pavlova. According to Eng. Lazarov, however, the section will not be ready before solving the problem of Struma’s extension.

This is not the first case of constructing a motorway when the project draft has failed to plan a link. When opening the Lyulin motorway it became clear that the little motorway is a continuation of Struma but runs into the Sofia Ring Road at the Lyulin residential district. An even more strange case became known in February when it became clear that the Trakiya and the Maritsa motorways should be linked at the road junction of Orizovo. When drafting the project 15 years ago, no link was planned and the Road Infrastructure Agency has now taken up to draft a project and build it.

PROJECT FOR INTERMODAL TERMINAL IN VARNA TO BE READY NEXT YEAR

The project for the new intermodal terminal in Varna will be ready in 2016, said Angel Zaburtov, Director General of the State-run enterprise Port Infrastructure. A designer has already been paid in advance BGN 1.5 million and he should present two conceptual projects to choose from. Afterwards, a technical project will be drafted from which it will become clear how much the construction would cost. In 2014, the government of former prime minister Plamen Oresharski set aside BGN 15 million for its public investment programme. In the course of that procedure, the Bulgarian-Dutch consortium Energoproekt – Royal Haskoning won by offering a price of BGN 8.7 million, excluding VAT. Later on, the caretaker government stopped the signing of the contract but the drafting of the project was commissioned at the beginning of this year.



The idea is to move the Varna East Port to the Maksuda quarter, while its present territory is projected to become part of the urban environment as a recreation area. According to Mr. Zaburtov, after the project draft is ready, the State may attract potential investors, giving the construction on concession of the “build, use and deliver” type. The Port of Varna, which turned 109 on Monday, marked its anniversary with a significant growth of its business activity. By mid-May 2015, a total of 3.6 million tonnes of cargo passed through the port, which is a 15% increase from the same period of last year. A major share in the increase is due to cereals, shipments from the Devnya chemical works and containers. The port’s head Peter Seferov announced that a lot of transit cargo has been attracted in 2015, including 29,000 tonnes of gas pipes for Azerbaijan. The pipes for the South Stream project are also stored at the port. This year, the Port of Varna will invest over BGN 11 million in improvement of infrastructure and new loading equipment. The area around the Marine Station will also be renovated to make it suitable for hosting events.

Ferry connections

DESPITE UNFAVORABLE FACTORS – THE CRISIS AND SANCTIONS, BLACK SEA FERRY SERVICES ARE BRIMMING AT THE SEAMS

March 2nd, 2009 – a day like any other day. However, it was not so for the people from the Varna Rail Ferry Complex. A day before the official opening of the complex, the Russian ferry ship Avant-garde approached the quay. The tension was immense because a ship of that type had never come before. In order to compensate for the difference in size with larger ferries serving the line with the Ukraine, special gears were mounted which had not been tested in advance. Directed by tugboats, Avant-garde advanced slowly and berthed problem-free. The gears which were designed only two months earlier, proved to be an efficient facility. The stake was high because the Varna – Caucasus ferry line had to be officially opened on the following day. It was one of four projects contracted in 2008 during the visit of President Vladimir Putin – the so-called “grand slam” of then President Georgi Parvanov.

Despite the perfect mooring of the ferry, cold water was thrown on the enthusiasm of the welcoming party from the Bulgarian State Railways (BDZ) and the Ferry Complex. Although the Russian owner of the vessel had measured every centimetre of the transitional bridge of the complex, the tracks of the vessel and these of the bridge did not match. At that, the difference in some places was more than 10 centimetres – enough to topple down a whole train into the water. Despite the lack of time, experts from BDZ and the National Railroad Infrastructure Company managed to fix one of the five tracks.

On the following day, the first tanks were unloaded in the presence of the President, ministers, ambassadors and MPs,

and directed to the workshop. Everything went on smoothly and problems remained in the past.

“The ferry line with the Caucasus was sharply criticized. Many people were against it, including coalition partners and operators who currently operate on the Bulgarian side in this direction”, explained Simeon Ananiev from the Forum for Balkan Transport and Infrastructure, who was director of the Railway Administration Executive Agency in 2009, and one of the main engines of the entire project.

Now, six years later, any criticism is ruled out. When numbers speak, even gods keep silent. While in 2008 shipments via the Varna Ferry Complex were only 30,000 tonnes, in 2014, despite the economic crisis and the sanctions,

freight rose to 180,000 tonnes. Of course, this is far below the full annual capacity of the complex, which is 3,000,000 tonnes. Nevertheless, this is almost a six-fold increase.

Shipments along the Varna – Caucasus ferry line already account for 80% of the entire traffic through the Ferry Complex. In addition to Avant-guard, two more ships are already operating along the route – the Russian Slavyanin and the Bulgarian Varna which is jointly owned by Navigation Maritime Bulgare (Navibulgar) and River Navigation.

The forethoughtfulness in establishing this ferry link is evident from its performance last year. Notwithstanding the crisis in the Ukraine and regardless of the trade sanctions against Russia and on the part of Russia, shipments for the first quarter of 2015 were 20%

higher than in the same period of 2014.

Of course, not everything goes on wheels. One of the biggest problems is the capacity of the Ferry Complex where the repair of one of the two transitional bridges has turned into a judicial saga which ended with accusations against BDZ’s former director Hristo Monov. For three years –



Ferry connections

until 2011 – the complex was operating at just 50% of its capacity. Ironically, the situation is the same now but this time the other bridge has been decommissioned for safety repairs. The availability of only one equipped berth forces vessels to wait for a long time and their turn for entry and handling causes friction between Bulgarian and Russian operators. For the sake of fairness, however, we should say that there are such problems not only in Bulgaria, but in the Russian Port of Caucasus as well.

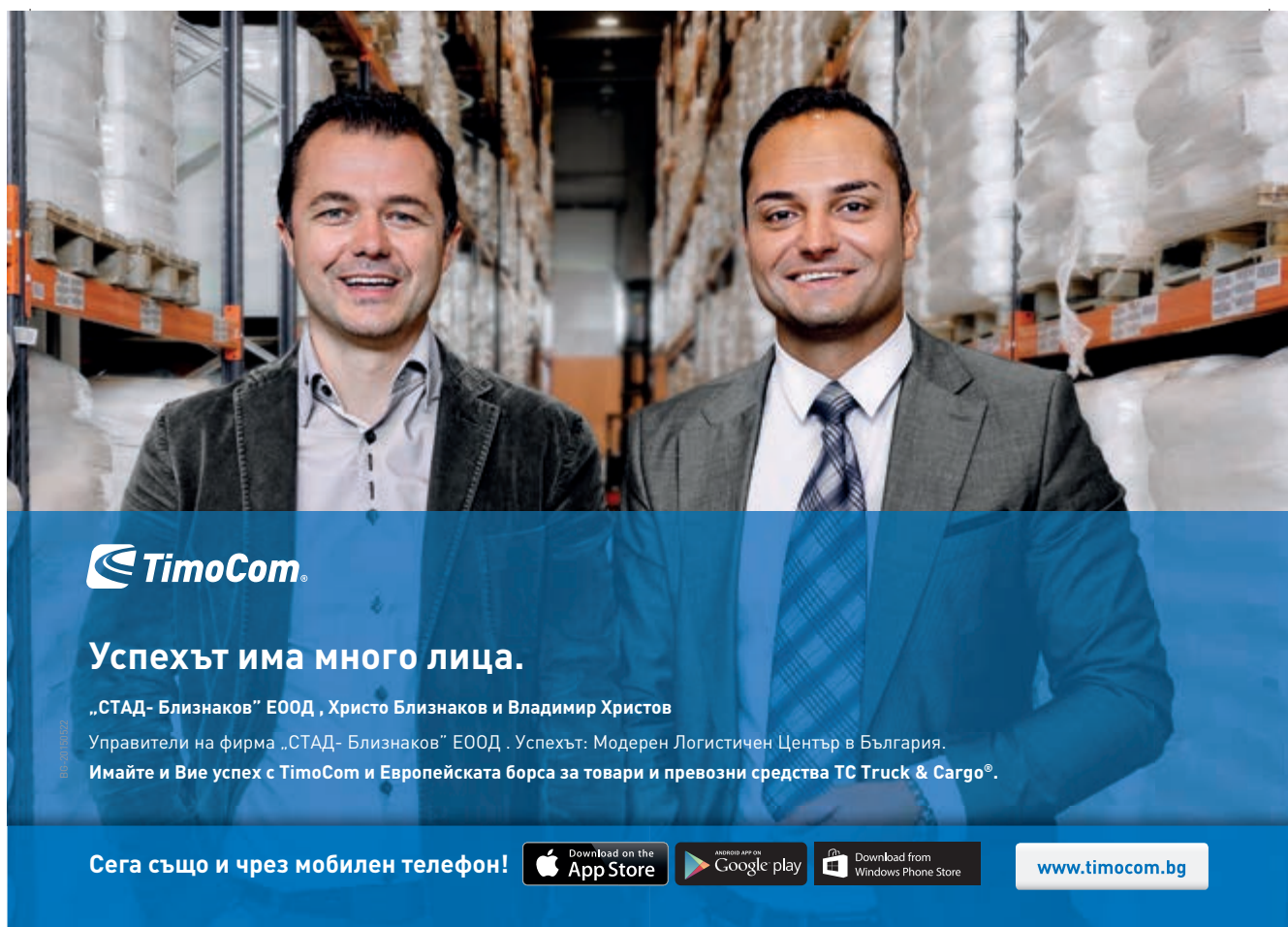
One of the big problems of the ferry link is the overall infrastructure of the Ferry Complex. Practically, there are no funds for maintenance and repairs because various state-run enterprises are its owners. This creates dangers of averages and accidents and also leads to losses due to delays and unfulfillment of obligations.

The Ferry Complex itself had been designed as a single establishment, and its fragmentation between various state-run enterprises leads to poor results. The Transport Ministry has stated that the aim is to give the complex back to a single owner, which will most likely be the state-run Port Infrastructure enterprise. This will make possible the

planning of results and repairs and will also facilitate the procedure for its eventual concessioning.

CAR FERRIES ALSO OPERATE AT FULL CAPACITY

The Burgas – Novorossiysk car ferry link, established in 2013, is already filled to the maximum, Deputy Mayor of Burgas Krassimir Stoychev said during the Third International Forum “Bulgaria’s New Economy – a Meeting between the West and the East”. According to him, the owners of the line intend to buy a second ferryboat, to be soon commissioned. According to Mr. Simeon Ananiev, co-organizer of the Forum for Balkan Transport and Infrastructure conference, at least five ships will be necessary by the year 2018 for servicing the ferry line. He said it would be possible to branch the line to other ports as well, such as the Crimea and Odessa. An additional reason for the great interest is that ferries are multifunctional and can carry all kinds of vehicles, almost without exception.



TimoCom®

Успехът има много лица.

„СТАД- Близнаков“ ЕООД, Христо Близнаков и Владимир Христов
Управители на фирма „СТАД- Близнаков“ ЕООД. Успехът: Модерен Логистичен Център в България.
Имайте и Вие успех с TimoCom и Европейската борса за товари и превозни средства TC Truck & Cargo®.

Сега също и чрез мобилен телефон!

Download on the App Store | GET IT ON Google play | Download from Windows Phone Store

www.timocom.bg



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 предприятието осъществява административно-техническо, финансово, информационно и правно осигуряване и контрол на дейността на предприятието. Намира се в гр. София, бул. „Шипченски проход“ № 69

Клонове-териториални поделения на ДППИ:

Клон-териториално поделение „Пристанище 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 - “Пристанище 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 - “Пристанище 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 - “Пристанище 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 than 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

