

ТРАНСПОРТАЛ

Месечно списание за транспорт и инфраструктура

брой 9, 28 Декември 2015, цена 2,50 лв.

КОНЦЕСИЯТА, ОТ КОЯТО ПОЧТИ ВСИЧКИ ПЕЧЕЛЯТ



НКЖИ продължава с ремонтите на
ЖП мрежата

СТРАНИЦА 8

В пристанище Варна гледат към
2016 с оптимизъм

СТРАНИЦА 10

Винетки, ТОЛ такси, акцизи

СТРАНИЦА 15



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 ЕК отпуска €140 млн. за транспортни проекти
.....

ИНТЕРВЮ

8 инж. Видин Колев:
Ремонтираните отсечки значително подобряват безопасността и скоростта при пътуване

СИТУАЦИЯ WIN-WIN

10 Концесията на летище София може да стане сделката на 2016

ИНТЕРВЮ

12 инж. Петър Сеферов:
За резултатите през 2015-а година и перспективите за развитие пред „Пристанище Варна“ ЕАД

КЪГЛА МАСА

15 Експерти: Въвеждането на ТОЛ такса само върху магистралите е достатъчно за финансиране на пътната инфраструктура

NEWS

16 NRIC to launch a safety education campaign
.....

ROUND TABLE

18 Experts: Introduction of TOLL fees on motorways alone will be sufficient to finance road infrastructure

НКЖИ СТАРТИРА ОБРАЗОВАТЕЛНА КАМПАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТ

НКЖИ, съвместно с Държавната агенция за закрила на детето към Министерството на труда и социалната политика и „Холдинг БДЖ“ ЕАД, се включва в мащабна образователна кампания за разясняване на опасностите от нашумялата мода сред тийнейджърите на селфита и младежки събирания в района на гарите и междугарията.

Инициативата стартира с цел превенция и предотвратяване на инциденти с деца.

Насочена е към учениците в тийнейджърска възраст и акцентира върху основната роля на родителите в тяхното възпитание.



На 18.12.2015 г. ще бъде проведена работна среща между страните – участници в кампанията, на която ще бъдат обсъдени конкретните мерки и действия с цел осигуряване на безопасна и сигурна среда за децата. Планирано е създаването на образователни листовки по темата и провеждането на открити уроци в училищата по жп безопасност и безопасно преминаване на железопътните прелези.

Началото на кампанията се очаква да бъде поставено в началото на 2016 г., след ваканцията на учениците.

БЪЛГАРИН Е СРЕД ПИЛОТИТЕ НА НАЙ-ГОЛЕМИЯ САМОЛЕТ В СВЕТА

Най-големият самолет в света – Airbus A380 пътува от Ню Йорк до Хонконг без презареждане. Движи се с 900 километра в час, има 80 метра размах на крилете и е впечатляващо безшумен. Машината е на два етажа и събира 550 пасажери на борда си. Далечината на полета е 15 700 километра, пише Нова Тв.



Двигателите не издават шум, те са 50% по-тихи от тези на Boeing 747 по време на излитане. С този самолет не можеш да усетиш скоростта.

Човекът, който управлява гигантът е 35-годишният пилот Марио Бакалов.

„Кракча в кариерата, да летиш на най-големия самолет в света! Най-комплексният е, най-модерният! И съм горд, че съм успял“, заявява Марио Бакалов.

По думите му, малцина са късметлиите, които имат шанса да управляват тази машина. „От тези, които формално са годни за това, по-малко от 5% успяват да стигнат до обучението. Аз съм късметлията“, коментира Марио Бакалов.

Марио избира професията си благодарение на майка си, която работи в авиокомпания, и един подарък – модел на самолет от баща му. Мечтата му се сбъдва, когато подарената преди години играчка, се превръща в работното му място.

Марио Бакалов вече има зад гърба си 8000 летателни часа и е във въздуха от 11 години. Преподавател е и в най-голямата авиационна академия в Европа.

НОВИТЕ ЦЕНИ НА ВИНЕТКИТЕ ОТИВАТ НА СЪД

Група общественици от различни градове в страната внесоха жалба в Софийския административен съд с искане за спиране от продажба на новите винетни

стикери, с което оспорват законосъобразността им.

Обществениците смятат, че винетните стикери не са законни, тъй като не е спазен срокът за обнародване на графичния дизайн и начинът им на обнародване в Държавен вестник.

„Считаме, че новата цена също е незаконна, защото никъде управляващите не са обсъждали промяната й както с браншови организации, така и с обществеността. Това решение е взето своеволно и незаконно“, се казва в искането на обществените.



Припомняме, че управляващите взеха решение таксата за автомобил за годишен стикер да се вдигне от 67 лв. на 97 лв., на месечния – от 25 лв. на 30 лв., а на дневния – от 10 на 15 лв.

Срещу по-високите цени имаше протести в редица градове в страната.

ПО-ВИСОКИ ЕКОТАКСИ ЗА СТАРИТЕ КОЛИ

Докато екотаксите за нови автомобили намаляват, за старите коли, на които се прави първа регистрация, се увеличават. Това предвижда нова Наредба за определяне на реда и размера за заплащане на продуктова такса, която е пусната за обществено обсъждане.

Екотаксата за кола над десет години се увеличава с 8 лв. и става 275 лв. С 8 лв. се намалява екотаксата за



нов автомобил, като разчетите показват, че тя ще стане 138 лв.

Целта на наредбата е „актуализиране“ на екотаксите, за да се ограничи употребата на стари и насърчаване купуването на нови коли, както и въвеждането на бонуси при придобиването на електрически и хибридни коли, пише в мотивите към проекта.

По данни от МВР над 2,7 млн. от регистрираните у нас автомобили са на възраст над 15 години, което представлява 2/3 от целия автомобилен парк.

Екотаксата на нова хибридна кола ще е 124 лв., а за електромобил - 102 лв. Същото се отнася и за гумите втора употреба, за които таксата ще стига до 4 лв./кг. Най-висока ще е таксата за опаковки от пластмаса - 2,33 лв./кг, а най-ниска - от метали.

С наредбата се слага такса от 55 ст. за найлоновите пликчета. Без такса ще бъдат пликчетата за многократна употреба и тънките пликчета без дръжки.

ВОЕННИТЕ ПРОДАВАТ ЛЕТИЩЕ ДОБРИЧ

Два имота, част от летище Добрич, както и други 3 имота с данъчна оценка за над 23 млн. лв. ще се опита да продаде Министерството на отбраната, след като вчера получи разрешение от правителството. Двамата имота от бившето военно летище, което се водеше едно от най-големите на Балканите, са оценени на общо над 20 млн. лв. Местната власт се надяваше да получи безвъзмездно летището, където да се строи интермодален терминал. Не тезгяха отиват имот с площ 837 367 кв. м, застроен с



62 сгради в с. Долно Камарци, магазин в кв. „Гео Милев“ в София, и 35 дка със сгради в Хисаря. Всичките ще бъдат продадени на търг. С друго решение кабинетът предостави недвижности на общините Белене, Габрово и Нова Загора. Белене получава двуетажната сграда, която ще се ползва за библиотека и ще приюти детски клубове. Нова Загора ще ползва имот с площ 6436 кв. м за склад за съхранение на индивидуални средства за защита на населението. На Габрово е предоставен терен от 3,6 дка, подходящ за инвестиции.

ЕК ОТПУСКА €140 МЛН. ЗА ТРАНСПОРТНИ ПРОЕКТИ

Европейската комисия одобри жп проекти и проект за подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав, съобщават от транспортното ни министерство. Комисията подписа споразуменията за безвъзмездно финансиране на проектите, одобрени при първата покана за набиране на проектни предложения по Механизма за свързана Европа, сектор „Транспорт“.



Одобрените проекти са замодернизация на железопътни отсечки София - Волуяк и София - Елин Пелин, които ще се изпълняват от Националната компания „Железопътна инфраструктура“. За жп участъка София – Волуяк страната ни ще получи почти 76,5 млн. евро, което е 73 % от общата стойност на проекта. Жп линията София – Елин Пелин получава 58 млн. евро, което е 85 % от общата стойност на планираните дейности.

Във водния сектор е одобрен проект FAIRway Danube, който включва пилотно проучване за изпълнение на дейностите за подобряване на условията за корабоплаване по река Дунав, което включва доставка на 2 кораба за измерване и маркиране на водния път в българския участък на реката. Това е съвместен проект между България, Австрия, Словакия, Унгария, Хърватия



и Румъния, като от българска страна бенефициент е Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“. По него страната ни ще получи почти 6 млн. евро, което е 85 % от общата стойност.

SHELL ПРЕДСТАВИ ИНОВАЦИЯ С БАЛОНЧЕТА ЗА МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ

Международната морска организация предупреждава, че възстановяването на глобалната търговия може до 2050 г. да доведе до удвояване на нивото на въглеродните емисии спрямо нивата им от 2010 г. Ето защо организацията задължава всички



собственици на кораби да търсят начини за спестяване на гориво и намаляване на вредните емисии. Оказва се, че пингвините отдавна се възползват от ефективността на балончетата. Учените са наблюдавали как птиците използват въздуха в перушината си, за да произвеждат поток от въздушни мехурчета. Това подпомага движението им във водата, като намалява триенето и им помага да наберат достатъчна скорост при плуване, за да се изстрелят от морето на повърхността на леда. Именно подобни методи търсят корабните инженери, за да увеличат енергийната ефективност. На база научните наблюдения върху техниката на движение на пингвините, те са изобретили технология, която освобождава потоци от балончета въздух от дъното на корабния корпус, създавайки „килим от балончета“. По този начин се намалява триенето между повърхността на корабите и морската вода и като резултат се намалява и консумацията на гориво. Shell беше една от първите компании, които тестваха новата въздушна смазочна

система с балончета, разработена на база на английските технологии Silverstream. Макар участието ѝ в проекта да беше само за няколко седмици, инженерите от екипа ѝ продължават да изследват събраните данни.

„Тази технология може да подобри енергийната ефективност на корабите с повече от 5%“ споделя Дейвид Конъли, Главен морски технолог в Shell. „Тя може да доведе както до по-малък разход на гориво, така и до по-малко замърсяване на въздуха.“ До момента изследванията на новата технология показват подобрене на енергийната ефективност с около 4%, но учените вярват, че тези резултати могат да бъдат подобрили. Предвижда се първото официално инсталиране на системата Silverstream® в нов кораб да бъде при норвежки лайнер и да приключи в началото на 2017 г. Shell също планира използването на технологията на собствените си кораби.

АТИНА ПОДПИСА СДЕЛКАТА ЗА ГРЪЦКИТЕ ЛЕТИЩА С FRAPORT ЗА 1,2 МЛРД. ЕВРО

Правителство на Гърция подписа своя първи голям приватизационен договор с германския летищен оператор Fraport, съгласявайки се немската компания да наеме и да управлява 14 регионални летища в страната.



Стойността на сделката е 1,2 млрд. евро. Fraport и нейният гръцки партньор, енергийна компания Копелузос, се съгласиха да плащат годишно около 23 млн. евро в рамките на следващите 40 години за наем на летищата в популярни туристически острови, включително Корфу и Санторини.

В изявление на консорциума се посочва, че той ще поеме летищните операции през есента на 2016 г., когато трябва да изплати договорената сума. Fraport се ангажира да инвестира 330 млн. евро за ремонт на съоръженията до 2020 г.

ЕЛЕКТРОМОБИЛ ИЗМИНА 1800 КМ С ЕДНО ЗАРЕЖДАНЕ

Наскоро преминаха изпитанията на електромобиля Tesla с нов акумулатор, който е успял да измине 1800 км с едно зареждане. Това е огромен скок в сравнение с такива съвременни електромобиля като *Tesla Model S*, който изминава около 500 км с едно зареждане.

Тайната на успеха се крие в използването на нова въздушно-алуминиева акумулаторна технология. При това се използва кислород от атмосферата за запълване на катодата. Това прави акумулатора много по-лек в сравнение с пълните с течност литиево-йонни акумулатори, като позволява значително да се увеличи пробегът.



Новата батерия е изработена от израелската компания Phinergy съвместно със специалисти на Alcoa Canada. При зареждане на въздушно-алуминиевите акумулатори металът се превръща в алуминиев хидроксид, който след това може да се преработи в нови акумулатори. Това означава, че акумулаторите трябва да се сменят на всеки няколко месеца. Но тъй като те са по-леки и евтини, отколкото използваните днес, то новата технология ще бъде значително по-икономична в условията на осигуряване на голям пробег.

Tesla вече представи демо сервиз по автоматична смяна на акумулатора – процедурата отнема 90 секунди. Тестваният автомобил също използвал литиево-йонна батерия като хибриден акумулатор. Смята се, че в бъдеще автомобилите ще използват литиево-йонния акумулатор за пътуване на къси разстояния, а въздушно-алуминиевия – за дълъг пробег.

Това ще позволи значително да се удължи срокът на експлоатация на двата акумулатора.



инж. Видин Колев

директор на Поделение „Железен път и съоръжения“ в НКЖИ

РЕМОНТИРАНИТЕ ОТСЕЧКИ ЗНАЧИТЕЛНО ПОДОБРЯВАТ БЕЗОПАСНОСТТА И СКОРОСТТА ПРИ ПЪТУВАНЕ

- Инж. Колев, каква е равностетка Ви за 2015 г. и кои по-важни обекти реализирахте през нея?

- Основното финансиране за Поделение „Железен път и съоръжения“ за ремонт на много участъци и съоръжения от жп мрежата постъпва от капиталовия трансфер чрез Държавния бюджет и приходите от инфраструктурни такси.

Тези средства са вложени по деветте главни железопътни линии и по отклоненията към тях.

- Колко километра железен път са рехабилитирани в периода 2010-2014 година?

- През годината извършихме механизирано подновяване на 5 198 м железен път, механизиран среден ремонт на 82 067 м железен път, механизирано поддържане на железен път с тежка пътна механизация (ТПМ) – над 2 039 542 м, полагане на 25 191 м безнаставов релсов път и механизирано поддържане с ТПМ на 1 370 бр. железопътни стрелки.

Основната задача на поделението ни е да управлява, поддържа и ремонтира железния път и железопътните съоръжения в съответствие с техническите норми, с което да се гарантира сигурност и безопасност на движението. Както споменах, финансовото обезпечаване на тези дейности се осъществява с

инфраструктурни такси за текущо поддържане на железния път и съоръженията и по инвестиционен Проект № 3 за „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости“, финансиран от капиталов трансфер.

През месец май стартирахме мащабни ремонтни дейности в междугарието Захарна фабрика – Горна баня, с пълно прекъсване на влаковото движение. Извършихме заздравяване на земното платно, укрепихме насипното тяло, подновихме железния път, пресъоръжихме жп прелез в кв. „Факултета“.

Друг знаков обект, бе изграждането на пешеходен подлез в междугарието Захарна фабрика - Горна баня по 5-та жп линия София - Кулата. С въвеждането му в експлоатация ще се ограничи до минимум възможността за инциденти с граждани в междугарието Захарна фабрика – Горна баня.

Със средства от инфраструктурни такси подновихме и железния път в жп отсечка с дължина 700 м в междугарието Храбърско - Разменна по 6-та жп линия; възстановяване на 12-ти, 13-ти и 14-ти коловоз в гара Илиянци; укрепване на скат на жп отсечка в междугарието Благоевград - Симитли по 5-та жп линия; укрепване на подкопан от водите на река Струма насип на железния път в междугарието

Черниче – Пейо Яворов; реконструкция на гара Мездра; укрепване на слабо място в междугарието Лакатник - Елисейна по 2-ра жп линия; укрепване на метален мост в междугарието Генерал Тодоров - Петрич по 52-ра жп линия и др.

Извършваме ремонт на стоманобетонен мост на път № 2 в междугарието Лакатник - РП Левище по 2-ра жп линия.

С финансиране от капиталов трансфер, извършихме реконструкция на жп надлез по жп линия 4 „Русе – Подкова“ и реконструкция и удвояване на път П-21 „Русе - о.п.Тутракан - о.п. Силистра“. Удължихме надлеза като изградихме ново пътно платно за двупосочно движение.

Работихме и по ликвидиране на последствията от срутила се скална маса в междугарието Храбърско – Разменна по 6-та жп линия Волюяк – Гюешево; укрепване на скатове в междугарията Плачковци – Кръстец и Кръстец – Радунци по 4-та жп линия; укрепване на неустойчив откос в междугарието Захарна фабрика - Горна Баня по 5-та жп линия; укрепване на скат в междугарието Благоевград – Симитли, също по 5-та жп линия и др.

За увеличаване нивото на сигурност и безопасност, с използване на съответните механизирани мощности от инфраструктурни такси и държавен бюджет са усвоени средства и за: ремонт на железопътни стрелки и стрелкови части; обезопасяване на слаби места; ремонт на инженерни съоръжения: мостове, тунели, водостоци, пешеходни пътеки; рехабилитация на железопътни прелези и др.

Горди сме, че през годината беше извършена доставка на един брой релсова самоходна специализирана машина тип „дуоматик“; доставка на два броя мултифункционални багери за релсов и автомобилен път; доставка на лека пътна механизация. Вложените средства на закупуването на тази техника надхвърля 10 500 000 лв.

- Какъв ефект постигнахте с реализирането на тези проекти?

- Усилията през годините ни са насочени предимно в участъци с ограничения на скоростите и такива, които поради влошеното си състояние налагат намаляване на съществуващите скорости.

- След приключване на ремонтните дейности, се постига повишаване нивото на сигурност и безопасност; скоростни условия, гарантиращи устойчив График на движение на влаковете и завишаване на скоростите от намалени до книжка разписание; комфорт на пътуване; увеличаване срока на експлоатация.

- Какви други задачи ще са на дневен ред за НКЖИ (за поделението Ви) през 2016 г.?

- И през 2016 г. ще продължим работата по някои преходни обекти, като: възстановяване на проектната скорост в междугарието Курило - Реброво, с прилежащи гари Курило и Реброво; укрепване на скат в жп отсечка в междугарието Благоевград - Симитли по 5-та жп линия; рехабилитация на жп инфраструктура в участъка Клисура- Христо Даново; ремонт и възстановяване на железния път в междугарието Змейово – Стара Загора по 4-та жп линия.

- С изпълнението на обектите ще се повиши сигурността и безопасността, ще се подобри комфортът при пътуване и ще се намалят разходите за текущо поддържане. За целта ще се изработят работни проекти за изпълнение на ремонтните работи. Ще се извърши подновяване на горното строене на железния път с нови траверси, релси тип 60 и еластично скрепление. Ще се положи безнаставов релсов път и ще се извърши пълна подмяна на баластовата призма. Ще бъдат извършени заздравяване на слаби места по земно платно, отводняване в рамките на сервитута на Компанията, както и ремонт на железопътни съоръжения.



КОНЦЕСИЯТА НА ЛЕТИЩЕ СОФИЯ МОЖЕ ДА СТАНЕ СДЕЛКАТА НА 2016

Транспортният министър Московски трябва да реши уравнение с пет неизвестни



Михаил Рангелов

Покрай бурните събития през изминалата 2015 година една идея се промъкна тихичко и заради многото шум се промъкна незабелязана. Става дума за намерението на транспортния министър Ивайло Московски да изчисти задълженията на БДЖ чрез отдаване на концесия на летище София с авансово плащане на концесионните такси. Намерение, което на пръв поглед изглежда абсурдно и неизпълнимо, но в същност решаващо голям куп проблеми.

Каква е идеята на Московски? Обявява се явен публичен търг за коцесионирането на летище София за дълъг период от време. Компанията, която спечели търга ще трябва да внесе предварително една част от концесионните вноски. Тези пари обаче няма да влезнат в държавния бюджет, а ще бъдат използвани за погасяване на задълженията на държавния железопътен превозвач БДЖ към кредиторите ѝ. На пръв поглед схемата изглежда проста, но вътре има няколко неизвестни.

1. Ще има ли желаещи.

На пръв поглед едва ли ще има желаещи, които да извадят закуп към 600 млн. лв., колкото евентуално би поискало транспортното министерство. Сигурността с която обаче бе анонсирана идеята означава, че е имало предварителни разговори поне с две компании, които биха участвали при подобни условия. А и един поглед към статистиката на летището показва цифри, които биха заинтересували до голяма степен евентуалните големи компании в бранша. В периода 2009-2011 г. растежът при пътниците е стабилна цифра от порядъка на 5% на година. Кризата обаче не подминава и столичната аерогара. През 2012-2013 растеж на практика няма – съответно -0,2% и 1,1%, като положителният резултат за 2013 се дължи на последните три месеца. И тук вече столичният аеропорт се отпусва и идват интересните данни. През 2014 година скокът е огромен – 8,9% повече пътници. И тенденцията не спира. През 2015

година данните са подобни, дори и по-добри от тези от предишната. За последните 4 месеца (без декември, за който още няма крайни данни) скокът спрямо миналата година е двуцифрен – между 10 и 11,8%. До края на ноември са превозени 3,77 млн. пътника, като може да се твърди със сигурност, че след като излезнат данните за декември летище София ще може да се похвали с повече от 4 милиона пътника за една година. Само за сравнение – през 2009 година са били обслужени 3,13 млн. пътника. Именно този скок, независимо от кризата дава надежда не само че ще има желаещи, но и че ще има оспорван търг по всички правила.

2. Финансовият министър

Според Ивайло Московски сделката „концесия срещу железници“ е одобрена от премиера и е съгласувана с финансовия министър Владислав Горанов. Това бе потвърдено и от самия Горанов. Но трябва да се има предвид, че когато бъде проведен този търг, не е сигурно, че политическата и икономическата обстановка в страната ще бъде същата. Възможно е сделката да се проведе в момент, когато ще има крещяща нужда от запълване на дупки в бюджета, а 600 (или дай-боже повече) милиона лева ще са прекалено голямо число за който и да е финансов министър. Още повече, че отношенията между двамата министри – Горанов и Московски съвсем не са топли.

3. Облигационерите

Кредиторите на БДЖ са една от основните причини за желанието на транспортното министерство да осъществи сделката с летище София. След като наложиха запор на сметките на компанията, те периодично „дърпат“ без предупреждение сериозни суми – от порядъка на няколко десетки милиона лева. Това не позволява на компанията да планира основни дейности – като ремонт на подвижен състав, с който да изпълнява търговската си дейност. Самите кредитори нямат голям интерес от постигане на споразумение, защото въпреки тежкото си положение БДЖ са компания, която има сигурни приходи – по близо 175 млн. лв., която всяка година държавата превежда на компанията като компенсация за извършване на социална дейност при извозването на нерентабилни, но важни за регионите влакове.

В момента кредиторите и държавата са изпаднали в абсурдна ситуация на двама души, хванали се за гърлото, но никой не смее да стисне другия, за да не бъде стиснат и той. Ако следваме търговската логика, досега кредиторите трябваше да са обявили фалит на държавната компания, да бъде назначен синдик

и на практика активите на компанията да бъдат разпродадени за погасяване на част от задълженията. Но кредиторите нямат интерес, защото при подобно стечение на обстоятелствата може да останат с пръст в уста - договорът за обществена услуга винаги може да бъде прекратен по вина на компанията, като при това останат с една тромава организация за товарни превози с много и немотивиран персонал и силна синдикална дейност.

Като цяло изходът на сделката летище срещу железници зависи от това, какво ще успеят да се разберат държавата и кредиторите - при едно добро стечение на обстоятелствата биха могли да договорят много добри условия, при които след парите от продажбата и погасяване на задълженията могат да останат средства и за нов подвижен състав.

4. Товарните превози

В момента най-големият «препъникамък» пред сделката концесия срещу железници са БДЖ - Товарни превози. Докато пътническите влакове нямат конкуренция в страната, в средите на товарните превози ври и кипи. Става въпрос за процеси, които са инициирани преди всичко от частните жп превозвачи, а не са в следствие на някакви мениджърски пробиви от страна на държавната компания. Частните жп превозвачи доста агресивно увеличават дела си за сметка на държавния мастодонт, който много трудно може да им противостои.

И в един такъв момент ако държавата вземе решение да изплати задълженията на БДЖ, това ще представлява нерегламентирана държавна помощ, при това само и единствено заради конкуренцията на «Товарни превози» с частните компании. Ако обаче сделка за приватизацията бъде реализирана, то тогава замисълът на министър Московски става напълно осъществим.

5. Ръководството на БДЖ

Цялата операция «Чрез концесия към БДЖ» изцяло губи смисъла си при сегашното ръководство на БДЖ.

Дори да се абстрахираме от конкретни ръководители, компанията се управлява с методи от близо 30 години назад. Самата организация на работа ограничава до голяма степен възможностите на ръководството. Показателно в това отношение е как бивши директори в държавната компания стават мениджъри в частните конкуренти. При това можем да кажем за голяма част от тях че са доста успешни.

Преструктурирането на компанията и най-вече не толкова механичното намаляване на хората, а изглаждането на цялата верига за получаване на информация и взимане на решения е задължително, ако парите от летище София влезнат в железницата. И може би най-добрата идея е, ако БДЖ започне на чисто, тя да бъде с мениджърски екип, избран с конкурс, с ясно записани условия в договорите - както права, така и задължения. И ако се стига до рокади по върховете, те да бъдат на база неизпълнение на определени и заложи в договорите параметри, а не в резултат на всяка смяна на управляващата политическа формация.

В момента концесията на летище София има шансове да се превърне в топ сделка на държавата за 2016 година. Е - разбира се, че ще има недоволни от нея, най-вече сред сегашното управление на летището - но това е и нов шанс за тях - ако действително са добри специалисти, а не партийни парашутисти, те ще могат да се реализират като кадри и при новия собственик - концесионер. При това с по-добри условия и заплащане от сегашните.

А ако планът на транспортния министър се реализира се постига win-win ситуация - от една страна перспектива за модерна европейска железница, върху която не тежат задължения от миналото. От друга страна плюс за пътниците на летище София, които ще бъдат обслужвани по-добре и по-качествено. Ако някой се съмнява, че ще е така нека да пътува поне веднъж през вече концесионираните летища във Варна и Бургас.





инж. Петър Сеферов
изпълнителен директор на „Пристанище
Варна“ ЕАД

КЪМ БЪДЕЩЕТО ГЛЕДАМЕ САМО С ОПТИМИЗЪМ

ЗА РЕЗУЛТАТИТЕ ПРЕЗ 2015-А ГОДИНА И ПЕРСПЕКТИВИТЕ ЗА РАЗВИТИЕ ПРЕД „ПРИСТАНИЩЕ ВАРНА“ ЕАД

- Г-н Сеферов, Пристанище Варна е една от най-големите и успешни компании в България, търговската врата на страната, как се управлява подобно дружество?
- На първо място това е огромна отговорност към държавата, към нашите клиенти и служители. Да, „Пристанище Варна“ ЕАД е едно от най-големите предприятия, ключов възел в транспортната система. Управлението на съвременен пристанище е сложен процес, изискващ силен мениджърски екип, отдаденост и не на последно място - експертиза, базирана на дългогодишен опит. В момента, смея да твърдя, в „Пристанище Варна“ ЕАД работи изключително силен колектив, разбиращ значимостта на поставените задачи, за което използвам възможността да благодаря на всеки един от нашите служители.
- Каква беше 2015-а година за варненското пристанище?
- Мога да определя изминалата година като успешна, въпреки цялостното състояние на пазарите и развиващите се негативни, надявам се краткосрочни, тенденции за морската индустрия в глобален мащаб. Годишната не бе лека, на моменти дори трудна, но заложеното в бизнес плана ни бе изпълнено. Реализирахме резултати, сравними с миналогодишните. Анализите, които към момента не са крайни, отчитат минимални разлики в товарооборота – минимално намаление при някои групи товари и увеличение при други. Няма драстични пикови разлики, което говори, че въпреки общата макроикономическа картина „Пристанище Варна“ ЕАД остава стабилно позиционирано на пазара.
- Колко и какви товари преминаха през порта?
- „Пристанище Варна“ ЕАД обработи близо 9,5 млн. тона (актуално към 23.12.2015, б.а.) товари. Отчитаме увеличение при контейнерите. На терминал Варна – Запад са обработени над 135 хиляди TEU (20-футови единици, б.а.), като е отчетено увеличение с около 5%, спрямо предходния период. Традиционно основният износ на зърнени товари от страната се осъществява през варненското пристанище. Годишната бе динамична



именно в това направление. Отчитаме минимално намаление на преминалите зърнени товари, дължащо се на процесите на тези пазари, върху които ние не можем да окажем влияние. Общо са обработени около 2,6 млн. тона зърнени товари. Износът продължава.

- Как разработвате възможностите за привличане на транзитни товари?

- Транзитните товари са ключов елемент в разработените стратегии за привличане на допълнителни товаропотоци. Постигнахме сериозен успех през годината. „Пристанище Варна“ ЕАД се превърна в своеобразен хъб за товари по чуждестранен проект за изграждане на газопровод. Над 30 хил. тона различни видове оборудване бяха обработени в нашите терминали. Екипът ни е в непрекъснати преговори за привличане на такъв тип товари. Прогнозите за следващата година сочат, че ще подобрим резултатите в тази насока.

- Какво се случва с тръбите за проекта „Южен поток“?

- „Пристанище Варна“ ЕАД продължава изпълнението на договора за съхранение на този товар. През годината не бе отчетено движение на тръби.

- Какви бяха ключовите инвестиционни проекти, които реализирахте и какво предстои през следващата година?

- Изпълнихме заложеното в инвестиционния план за годината. Инвестирани са около 10 млн. лева за подобряване на инфраструктурата и за закупуване на нова техника. Полагаме максимални усилия

за обновяване на машинния парк и това ще бъде една от основните ни задачи през следващата година. Разработваме и инвестиционни проекти за транспониране на нови методи и технически съоръжения за обработка на зърнени товари. Ключов елемент в нашата инвестиционна програма е подобряването на условията за работещите. Надявам се, през следващите години, нашите служители да усетят значително подобряване на битовите условия, както и ефектите от увеличената производителност, която ще постигнем с нова техника и съоръжения.

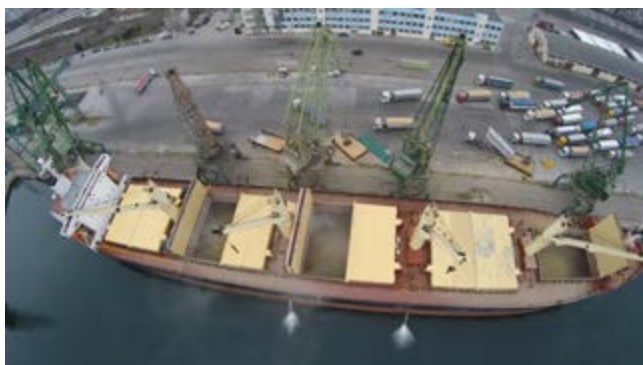
- Открихте зона за достъп на терминал Варна – Изток, какви са наблюденията Ви, хареса ли се на гражданите и гостите на града?

- Положихме значителни усилия в тази насока. Смя да твърдя, че районът стана любим за варненци и гостите на града, но предназначението му е в тясна обвързаност и с друга основна дейност на пристанището, свързана с приемането на пътнически кораби. Благодарение на рехабилитацията между I-во и II-ро кейови места, постигнахме един нов облик, съвременен и европейски вид на зоната, в която посрещаме чуждестранните круизни туристи. Значително увеличихме възможностите за привличане на различни събития. Вече е известно, че ще бъдем домакин на издание от сериите „Тол Шипс“, едно изживяване, което остава в сърцето на всеки, който се е докоснал до тази магия. Очакваме натоварена лятна програма в зоната, което пряко генерира допълнителни приходи за дружеството. Следва да се отбележи, че районът е така планиран и изграден, че в оперативен



порядък – за няколко часа, и при необходимост, да бъде възстановено основното му предназначение за обработка и съхранение на товари.

- **Колко пътнически кораба посетиха Варна през годината и какви са прогнозите Ви за следващата?**
- Общо 10 пътнически кораба посетиха Морска гара – Варна. Над 3 500 пасажери се потопиха в историята на града ни. За тях, в обновената зона, създадохме и първата композиция от туристически тип. В района на Морска гара бе поставен уникален слънчев часовник-котва, който стана любим за нашите круизни гости, а в непосредствена близост представихме историята на нашето пристанище, чрез външна експозиция. От думите на колегите знам, че чужденците са



впечатлени от начина, по който ги посрещнахме през годината. Геополитическите процеси, върху които нямаме контрол, станаха причина за намаляване на общия брой пътнически кораби. Нашето пристанище бе от малкото в басейна на Черно море, които не бяха шоково засегнати. Към настоящия момент имаме четири заявки за следващата година. Надявам се общият брой на посещенията да се увеличи.

- **2016-а година ще премине под знака на 110-ата годишнина на пристанището, какво планирате и дали след повече от век пристанището ще бъде преместено?**
- 110 години варненското пристанище функционира и това следва да ни покаже мащабите на инженерната мисъл тогава, на силата, на труда, който е положен от нашите предшественици, пред които следва да се прекланяме и помним постигнатото от тях. Днес има живот в тази машина, в този жив организъм, какъвто е пристанище Варна. Преместването на мощностите на пристанището, е свързано с реализацията на проекта за нов Интермодален терминал. До реализацията на този проект, не може да се говори за преместване

на пристанището или промяна на функциите му като основен национален елемент в икономиката и транспорта.

- **А какво е позиционирането на наднационално ниво?**
- Пристанище Варна има своето стратегическо място в Черно море. Вече се виждат и първите стъпки за включване на български пристанища в международни транспортни коридори, свързващи Европа и Азия. Ние реално вече постигнахме подобни успехи с привлечени транзитни товари за азиатски страни, а ръководството на МТИТС полага усилия за включването ни в транспортни връзки с Китай и други държави, което ще увеличи възможностите ни за привличане на допълнителни товаропотоци. Неотдавна проведохме срещи с представители от Китайската народна република за включване на пристанището по „Пътя на коприната“, проведохме и първични разговори с ред други представители на бизнеса от Азия. Развитието на пристанищата е пряко свързано и със „здравето“ на държавната икономика, отърсването от ефектите на кризата влияе директно на нашите резултати. Прогнозите сочат, че не е далече моментът, в който Черно море ще придобие много по-голямо значение за търговията между Европа и Азия. Тук сме вече 110 години, имаме своето ключово място, имаме своите специалисти, подкрепа на национално ниво, към бъдещето можем да гледаме само с оптимизъм.
- **Какво ще пожелаете на Вашите колеги преди празниците?**
- От името на ръководството и лично от свое име, изразявам огромната си благодарност към всеки един от нашите служители. Поздравявам всички колеги с настъпващите светли празници, с пожелания за по-добър живот, семейно щастие, късмет и здраве през Новата годината.



ЕКСПЕРТИ: ВЪВЕЖДАНЕТО НА ТОЛ ТАКСА САМО ВЪРХУ МАГИСТРАЛИТЕ Е ДОСТАТЪЧНО ЗА ФИНАНСИРАНЕ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Финансирането на българските пътища може да се извърши само от въвеждането на ТОЛ такса за магистралите, без да има нужда от пари от винетки, заяви Борис Марков - представител за България на световния лидер в изграждането на подобни системи - австрийската компания „Капш“ по време на организираната от „Форум за балкански транспорт и инфраструктура“ кръгла маса конференцията „Тол такси, винетки и акцизи – системи за финансиране на пътната мрежа“. по думите на Марков могат да се съберат близо 700 млн. лв. годишни приходи без това да натоварва обществото. Според експертите на „Капш“ разширяването на обхвата на новата система върху първокласни, второкласни и третокласни пътища е безмислено, защото по тях липсва трафик, а евентуалните приходи ще бъдат „изядени“ от увеличените разходи за поддръжка на системата.

Системата, приета от българското правителство бе представена от Лазаринка Стоичкова, съветник в Министерството на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ). Тя посочи, че след 2020 г. евросредствата за България по линия на кохезионната политика се очаква да бъдат силно редуцирани, затова трябва да бъдат намерени други пътища за финансиране на пътната мрежа. Според нея новата система е базирана на продължили над три години изследвания и обработка на статистически данни. Стоичкова подчерта, че една от основните мерки ще е затыгане на контрола по границите, като различни държавни структури, сред които МВР и митниците ще следят за плащането на тол-таксите от автомобилите, преминаващи през границата. Тя припомни, че е приета Стратегия за развитието на пътната инфраструктура до 2020 г., а след анализ на Световната банка министерството предвижда въвеждане на смесена система за таксуване. По смесената система камионите ще плащат тол такси, а леките коли – електронни винетки. Оператор ще е Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ).

Красимир Лалов от Националното сдружение на българските превозвачи посочи, че в Европа тол такси се

дължат само за аутобани и „който бърза, си плаща“, а за останалите пътища шофьорите не дължат такси. Той представи недоволството на автомобилния бранш, според който българското правителство се опитва да налага системи, които не са консултирани нито с бизнеса, нито с обществения сектор.

Най-справедливо е парите за пътища да дойдат от тези, които ги ползват, но тол таксите няма да са достатъчни, заяви Иван Бойков, изпълнителен директор на Камарата на строителите в България. Той припомни, че средства могат да се осигурят и чрез публично-частни партньорства.

Според бившия транспортен министър и председател на ФБИ Петър Мутафчиев след въвеждането на винетките поддържането на пътищата не се е подобрило.

В Стратегията за пътната инфраструктура, която е публикувана от МРРБ, се казва, че в момента 35% от републиканската и около 65% от общинската мрежа е в лошо състояние. В същото време средствата, необходими за поддръжане, далеч превишават текущото финансиране.

За да се приведе цялата мрежа в добро състояние през следващите пет години, трябва да се инвестират годишно около 1,1 млрд. лв. в републиканската и около 400 млн. лв. - в общинска пътна мрежа.

За сравнение, сега се инвестират по-малко от 300 млн. лв. за републиканската мрежа и по-малко от 100 млн. лв. за общинските пътища. Разходите за рехабилитация на пътищата трябва да бъдат поне удвоени, за да се постигне 75% устойчива пътна мрежа до 2022 г., пише в документа.



NRIC TO LAUNCH A SAFETY EDUCATION CAMPAIGN

The National Railway Infrastructure Company (NRIC), jointly with the State Agency for Child Protection at the Ministry of Labour and Social Policy and BDZ Holding, will be involved in a large-scale education campaign aimed to explain the dangers of a new buzz among teenagers of taking selfies and gathering in areas of railway stations and between them.

The initiative was launched in order to prevent and avoid accidents with children. It is targeted at teenage students and focuses on the primary role of parents in their upbringing.

On 18th December, 2015, a working meeting was held between the parties involved in the campaign, when specific measures and actions to ensure a safe and secure environment for children were discussed. According to plans, educational leaflets on the subject will be circulated and open lessons will be held at schools on railway safety and safe crossing of railroad levels.

The campaign is expected to be launched at the beginning of 2016, after the Christmas holiday of school students.



A BULGARIAN IS ONE OF THE PILOTS FLYING THE LARGEST AIRCRAFT IN THE WORLD

The largest aircraft in the world – Airbus A380 – flies from New York to Hong Kong without recharging, at a speed of 900 km/h, has a wingspan of 80 m and is impressively noiseless. The aircraft can seat 555 passengers over its two decks. The flight distance is 15,700 kilometres, Nova TV reported.



The engines do not make noise; they are 50% quieter than those of Boeing 747 during take-off. One cannot feel the speed on board this plane.

The man who flies the giant aircraft is Mario Bakalov, a 35-year-old pilot.

“It’s big a step in my career to fly the largest aircraft in the world! It is the most complex, the most state-of-the-art and I’m proud I’ve succeeded to do that”, said Mario Bakalov.

According to him, only a few pilots have the lucky chance to fly this aircraft. “Among those who are formally fit for that, less than 5% have managed to get to the training course. I’ve been a lucky one”, stated Mario Bakalov.

Mario chose his profession thanks to his mother, who worked for an airline and a gift from his father – a model airplane. His dream came true when the toy gift given to him years ago turned to be his workplace.

Mario Bakalov already has 8,000 flight hours of experience and has been flying for 11 years now. He is also a flight instructor in the largest aviation academy in Europe.

NEW PRICES OF VIGNETTES APPEALED

A group of public figures from various Bulgarian towns have filed an appeal at the Sofia Administrative Court, demanding suspension of the sale of the new vignettes, challenging their legality.



According to them, the vignette stickers are not legal because the legally set term for publication of their graphic design and promulgation in the Official Gazette has not been observed.

“We also believe that the new price is not legal because the government has not discussed such a change with either branch organisations or with the public. This decision has been taken arbitrarily and illegally,” reads the appeal of the public figures.

Let’s remind that the government decided to raise the price of the vehicle sticker from BGN 67 to BGN 97 for annual vignettes, from BGN 25 to BGN 30 for monthly vignettes, and from BGN 10 to BGN 15 for 1-day vignettes.

Protests against the higher prices of vignettes were staged in a number of Bulgarian towns.

HIGHER GREEN TAXES ON OLD CARS STPLUTATED

While green taxes on new vehicles will go down, these on older cars registered for the first time will increase, stipulates a new ordinance specifying the terms for payment of product fees and size, which has been circulated for public discussion.

The green tax on cars older than ten years will be hiked by BGN 8 to BGN 275, while the green tax on new cars will go down by BGN 8 to BGN 138.

The aim of the ordinance is to “update” the green taxes in order to restrict the use of old cars and encourage the purchase of new ones and to introduce bonuses for the purchase of electric and hybrid vehicles, states a memorandum to the draft.

According to data of the Ministry of Internal Affairs, more than 2,700,000 of the cars registered in Bulgaria are aged over 15 years, representing 2/3 of the entire car fleet in the country.



The green tax on a new hybrid car will be BGN 124 and that on an electric vehicle – BGN 102. The same holds true for second-hand tyres, the green tax on which will reach BGN 4/kg.

The highest green tax will be charged on plastics packings – BGN 2.3/ kg, and the lowest – on metal packings.

The ordinance stipulates a green tax of BGN 0.55/kg on plastic bags. No tax will be levied on reusable bags and thin bags without handles.



EXPERTS: INTRODUCTION OF TOLL FEES ON MOTORWAYS ALONE WILL BE SUFFICIENT TO FINANCE ROAD INFRASTRUCTURE

“Financing of Bulgarian roads can be achieved by introducing toll fees on motorways alone, and money from vignettes won’t be necessary”, said Boris Markov, Bulgaria’s representative of the world leader in the development of such systems, the Austrian company Kapsch, at the “Tolls, Vignettes and Excise Duties – Systems for Financing the Road Network” roundtable conference, organised by the Forum for Balkan Transport and Infrastructure (FBTI). Mr. Markov believes that almost BGN 700,000,000 in annual revenues could be collected in that way without burdening society. According to Kapsch experts, expanding the scope of the new system onto first-, second- and third-class roads is pointless because there is no traffic along them and any revenues would be “eaten up” by the higher costs for maintaining the system.

The system adopted by the Bulgarian government was presented by Ms. Lazarinka Stoichkova, Adviser of the Ministry of Regional Development and Public Works. She pointed out that after 2020, EU funds for Bulgaria under the Cohesion Policy are expected to be greatly reduced, and therefore, we need to find other ways to finance the road network. According to her, the new system is based on more than three years of research and processing of statistical data. Ms. Stoichkova stressed that one of the main measures would be to tighten border control, and various government bodies, including the Interior Ministry and the Customs authorities would be supervising the payment of tolls by vehicles crossing the border. She reminded that a strategy for the development of road infrastructure until 2020 has

been approved, and after an analysis of the World Bank, the Ministry of Regional Development and Public Works projected the introduction of a mixed system of charging under which trucks will be paying tolls and cars – electronic vignettes. The Road Infrastructure Agency (RIA) will be the operator.

Mr. Krassimir Lalov from the National Association of Bulgarian Carriers pointed out that in Europe tolls are charged only for highways and “those who are in a hurry, pay” while drivers along other roads are not charged. He expressed the discontent of the automotive branch, according which the Bulgarian government was trying to impose a system that had not been discussed with either business representatives, or with the public sector.

“The fairest solution is that the money for roads should be collected from those who use them, but toll fees will not be sufficient”, said Ivan Boykov, Executive Director of the Bulgarian Construction Chamber. He reminded that the funds could be provided through public-cum-private partnerships.

According to the former transport minister and Chairman of FBTI, Petar Mutafov, the maintenance of roads has not been improved after the introduction of vignettes.

The strategy on the road infrastructure published by the Ministry of Regional Development and Public Works reads that currently, 35% of the republican and about 65% of the municipal road network is in a poor condition. At the same time, the funds needed for maintenance exceed by far the current financing.

In order to bring the entire domestic road network in a fair condition over the next five years, around BGN 1.1 billion should be invested annually in the republican network and about BGN 400 million – in the municipal road network. For comparison, less than BGN 300 million are currently invested in the national network and less than BGN 100 million – in municipal roads. The costs for rehabilitation of roads should be at least doubled in order to reach a 75% sustainable road network by the year 2022, the document says.

“The government should be very careful when introducing the new system and a comprehensive assessment of its impact on the economy of the country should be made”, commented prof. Roumen Gechev, MP from the Bulgarian Socialist Party (BSP). According to him, such an assessment should be made before the entire draft is submitted for approval to the National Assembly.





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;
- » Обеспечаване 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

