



NAVIBULGAR

news

Издание на Парагодство Български морски флот АД

м. юли-август 2009 г.

№2

• АКЦЕНТИ •

ПАРАХОДСТВО
БМФ АД
Е ФИРМА № 1
за 2008 г. ➤ 3 с.

РАЗВИТИЕ В
КАРИЕРАТА
➤ 4 с.

БМФ СТЬШИ
И НА АМЕРИ-
КАНСКИЯ
КОНТИНЕНТ
➤ 5 с.

ПРОДЪЛЖАВА
ЕКСПЛОАТАЦИЯТА
НА ФЕРИБОТИТЕ
➤ 9 с.

СПАСЯВАНЕТО
НА ЧОВЕШКИ
ЖИВОТ НА МО-
РЕ Е МОРАЛНО
ДЕЛО ➤ 10/11 с.

НАВИАГЕНТ

е най-реномираната агентийска компания, която оперира на територията на българските черноморски пристанища и решава вашите потребности от цялостно агентийско обслужване, като ви предлага:

- 24/7 високопрофесионален агентийски сервис - за всекакъв тип кораби;
- митническо обслужване;
- влекачки и буксирни услуги;
- адвокатни действия при бедствия и аварийни ситуации;
- швартови услуги, каботажни превози, лодки;
- посрещничество при снабдяване, корабно бункероване и други порттови услуги.

T: +359 52 683 336/298/225 F: + 359 52 632 916
E: navig@navbul.com, agency@navbul.com

*K.г.п. Христо Донев – изпълнителен директор
на Парагодство БМФ АД:*

КРАЙ НА СЪКРАЩЕНИЯТА!

От името на собствениците на Парагодството заявявам, че периода на оптимизацията както на плавътъстива, така и на администрацията приключи. Това означава, че не се планират нови съкращения сред работещите в компанията.

Тежката задача със съкращаване на раздущия щат, типичен за едно държавно предприятие, създаващо тромава структура, навлече гнева и недоволството на много от застегнатите. Онова, което държавата упорито отказва да съврши, го съвршиха новите собственици, понеже като частна компания сме водени от пазарните принципи.

Наред с освобождаването протичаше и процесът на прибличане на външни за компанията хора с опит и знания в областта, като целта бе качеството, а не количеството. По този начин се постигна оптимизиране на броя на наемите, което при правилна организа-



К.г.п. Христо Донев

напред и га помисли за една качествено нова програма за развитие на персонала. Като съвременна и модерна компания с повече от сто години стабилна основа сме на мнение, че нашите служители са нашето богатство и нашето бъдеще.

Ето и някои основни моменти, залегнали в програмата:

1. Подобряване на качеството на предлаганите услуги чрез повишаване на квалификацията на бреговия и плавателния състав.

2. Приближане на млади специалисти на местата на пенсиониращите се служители.

3. Разработване на програми за допълнително обучение и повишаване на квалификацията на бреговия и плавателния състав.

4. Разработване и внедряване на програма за обучение на офицери и изпълнителски състав за бъдещите нужди на БМФ (кадемски програми).

➤ 2 стр.

ция и ръководство не се отразява на работното време, както неправилно се очакваше. В момента се гордеем с екипа, който сме създали, и работим заедно върху структурирането на работния процес и бъдещото развитие на компанията.

Сега вече висшият менеджмънт може да погледне



ПАРАХОДСТВО
БЪЛГАРСКИ
МОРСКИ ФЛОТ

www.navbul.com



ДОВЕРИЕ, НАДЕЖДНОСТ, ЛОЯЛНОСТ

NAVIBULGAR СЪРВИСЕС ЕООД разполага с професионален опит и специалисти да предостави на своите клиенти услуги в най-разнообразни сфери на морския бизнес:
► софтуерни решения интегрирани системи за управление ► комуникационни услуги и решения ► корабно снабдяване - решения и услуги ► логистични решения и услуги

Tel. +359 52 683 383 Fax: +359 52 603 154
E-mail: info@navbulgar-services.com
www.navbulgar-services.com



**K.g.n.
Христо Донев:**

► 1 стр.

Спешните мерки, които предприе новият собствен-



ник, напълно кореспондират с мерките, предприети от водещите световни корабоплавателни компании за намаляване на загубите от непроизводителен престой на корабите. Старите и неефективни кораби бяха бракувани и продадени като кораби „втора ръка“ и за наризане за старо желязо (прегимно 40-годишните). Останалите кораби формират ядрото на нашата флот. Възнамеряваме от редиците на плавсъстрема да обучим кадри и за администрацията.

Успоредно се предприеха мерки за намаляване на постостоянните разходи както на корабите, така и в администрацията, с цел с минимални средства и хора да се управлява предприятието, без да се нарушаат изискванията за безопасност в корабоплаването и опазването на околната среда. Печалбата, която реализира предприятието през последните шест месеца, е по-запазелна.

КРАЙ НА СЪКРАЩЕНИЯТА!

Създадена е и новата структура на компанията. Преструктурирани са старателните звена и отгели, както

компании **Navibulgar Services** и **Neptune Manning** и най-новото представителство на компанията – **Navibulgar USA**.

• **ФЛОТОВЕТЕ.** Корабите са разпределени по тонаж. На ниво управление флотовете са преобразуани като относително самостоятелни звена със собствено управление и бюджети. Във всеки флот са назначени хора от всички сфери на обслужване на корабите – търговско, техническо, снабдяване. Основната заложена идея е да се създадат комплексни длъжности и да се научат служителите да проследяват целия процес на обслужване на кораба от брега. Така ще се постигне взаимозависимост и по-пълно интегриране и заинтересованост към общия процес на работата. Залага се на дългосрочното сътрудничество с нашите вътрешни клиенти, каквито са наши

и работата и задълженията на служителите. Целта бе да се създаде „по-плоска“



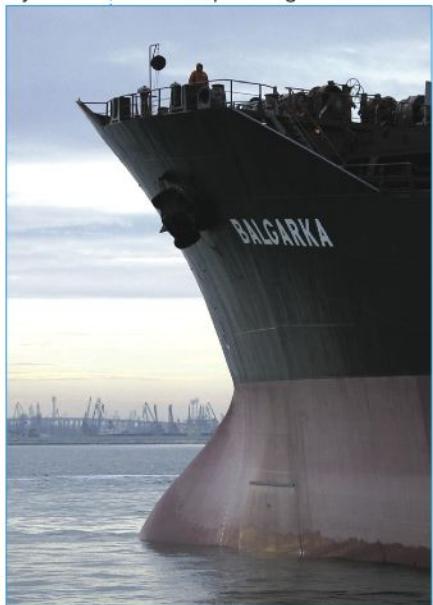
структурата, позволяваща гъвкавост и бързина. Качествено нови моменти в звенната са: флотовете и чартеринг отдельт, както и новосъздадените дъщерни

те служителни, а не на едностраничното им обучение. Всички флийт-менеджъри са с морско образование и опит повече от 10 години в областта на корабния менеджмент. Открита е и нова за БМФ длъжност – пост фиксър. Това на практика са хора, които смятаме да привлечем и сами да обучим за целите на дейността.

• **ОТДЕЛ „ЧАРТЕРИНГ“** е нещо ново в историята на БМФ. Големите модерни компании имат такъв отдел, който отговаря за генералната чартеринг стратегия и следенето на пазара на товари. От-

делът работи в тясно сътрудничество с флотовете, като по този начин се обхващат всички страни по дадена сделка и се минимизира рисъкът от загуби и неизползване. Освен офиса ни във Варна и Бургас имаме открити позиции в Германия и Дубай съвместно с наши партньори „Мартрейд“, където работят наши колеги. Към чартеринга включвате и нашите представителства **BBSS** в Хамбург и Лондон, като ключови състрадателни компании, ангажирани в шипинга. Освен това се реализира проектът за откриване на наше представителство в САЩ, което да обхваща континента Северна и Южна Америка по отношение на товари и полезни търговски връзки. Така на практика се покриват всички основни континенти и важни за корабоплаването възводи места и пристанища, като се гарантира 24-часово проследяване на пазара и липсата на забавяне на фиксираните поради часови разлики. Благодарение на тази разширена мрежа гори старите ни кораби са в експлоатация и носят приходи на компанията.

Строим една нова и модерна компания, която да заеме челни позиции на международния фрахтова пазар. На всички е ясно, че тези промени изискват много усилия, немалко време, адаптивност и желание за развитие. Заредили сме се с търпение и амбицията да държим ръката си на пулса на времето и да не изоставаме от съвременните тенденции, както и да изпреварваме събитията, разчитайки на далновидните решения на нашето ръководство.





Варненската бизнес-академия определи: ПАРАХОДСТВО БМФ АД Е ФИРМА № 1 за 2008 г.

На пресконференция във Фестивалния и конгресен център – Варна, състояла се на 11 август т.г., Варненската бизнес-академия обяви официалните резултати от седмата поред класация „Фирма на годината“. За трети пореден път това е Параходство БМФ.

Резултатите бяха обявени от к.г.п. Андриян Ейтимов в качеството му на председател на Българската морска камара и ротационен председател на Варненската бизнес-академия. От името на учредителите на академията разясни направи социологът Илко Тодоров. Той съобщи,

се сесии, бизнес-академията да връчва награди, с които се отличават стопански субекти и техните ръководители за постигнати през стопанската година резултати.

На предстоящата лятна сесия, която е четвъртата поред, бяха връчени две награ-

дома.

Първият показател е общ годишен оборот от собствена стопанска дейност. Тук за 2008 г. на първо място е „Нафтекс Петрол“ ЕООД с резултат от 891 064 хил. лв., а на второ място е Параходство БМФ АД с резултат от 442 110 хил. лв.

шата фирма е едва с 24 240 хил. лв. От морските фирми отново може да бъде отбелзан „Кораборемонтен завод Огесос“ АД с 14 762 лв.

Четвъртият показател е средносписъчният брой на персонала за годината, като и тук Параходство БМФ АД е безапелационен лидер със своите 3839 служители. Компанията остава най-голямият работодател във Варна. На трето място е Пристанище Варна ЕАД с 1636 служители, а на девето място е „Булярг Корабостроителна Индустрис“ АД с 1027 служители.

Комплексната класация „Фирма на годината – 2008“ се образува от бална оценка, като за първото място от всяка отделна класация се дават по 100 точки, а за османалиите точките намаляват прогресивно. При това положение с максимално близко постижение до абсолютния резултат от 400 точки е Параходство БМФ АД с общо 398 точки. На шеста позиция остава „Кораборемонтен завод Огесос“ АД с 366 точки, а на девета – Пристанище Варна ЕАД с 355 точки. Класирането недвусмислено показва, че Параходство БМФ АД е безспорен лидер не само сред морските фирми, но и като цяло в регионалния бизнес с център морската столица.

Параходство БМФ АД за трети път е обявено за „Фирма на годината“. В класацията „Фирма на година – 2007“ компанията не участва поради стартиратата процедура за приватизация.

Наградата „Пропреер“ отчита развитието и динамиката (тренда) на първите дни показателя през последните три години. Изчислени чрез шест осреднени индекса, резултатите за 2008 г. поставиха на първо място „ДЕЙТРОН“ ООД от строителния бизнес. От морските фирми на седма позиция е „Тримпекс – Юнион“ ООД, а на десета – „Кораборемонтен завод Огесос“ АД.

Варненската бизнес-академия има намерението да усъвършенства обявените вече показатели за повишаване на обективността и обществената значимост при оценката на постиженията на фирмите. В следващата класация ще бъде въведен нов критерий, който ще отчита корпоративната социална отговорност чрез осем групи от показатели. Това ще бъде обект на обсъждане по време на следващата зимна сесия на Варненската бизнес-академия.

Navibulgar News



Кристалният паралелепипед „Фирма на годината – 2008“



На 12 август т.г. в гранд-хотел „Димитър“ – Варна, се състоя церемонията по връчването на годишните бизнес-награди „Варна“. Изпълнителният директор на Параходство Български морски флот АД Йонко Йонков получи за най-голямата българска морска компания три награди: кристалният паралелепипед „Фирма на годината – 2008“ и още два плакета за класирането на дружеството на две първи места в общо четирите класации на Варненската бизнес-академия: за най-големи инвестиции и за най-голям персонал през 2008 г.

ч Варненската бизнес-академия има 62 членове (54 фирми и осем учредители), като членството е доброволно. В класацията участват 53 фирми от Варна.

Варненската бизнес-академия е обществен форум, създаден през 2005 г. от Община Варна и сдружението „Книги за Варна“. Членове на този форум са: Община Варна, Българската морска камара, Варненската туристическа камара, Варненската търговско-индустриална камара, Камара на строителите в България – областно представителство Варна, Регионална занаятчийска камара Варна, Стопанска камара Варна, сдружението „Книги за Варна“.

На практика тук са събрани всички големи браншови сдружения. Идеята е едва пъти в годината, на сво-

ги: „Фирма на годината – 2008“ и наградата „Пропреер“, която е академична, в смисъл само за членове на академията. Последната отчита развиетието на фирмите през изминалите три стопански години, в случая 2006, 2007 и 2008. Наградата „Фирма на годината“ се връчва за седми път, а наградата „Пропреер“ – за четвърти път.

„Фирма на годината“ е комплексна награда, която се връчва на фирма, регистрирана във Варна и утвърдена в обществения живот на града, и за която застава Бизнес-академията. Управителният съвет е утвърдил четири критерия, по които се извършват четири от делни класации според формалните стопански резултати, обявени в публичното пространство през годината. Тук Параходство БМФ АД, което през 2008 г. бе приватизирано, е безапелационен лидер със 145 660 хил. лв., като следва-

щото морските фирми във Варна заслужава да се отбележи седмото място на „Булярг Корабостроителна Индустрис“ АД с 86 559 хил. лв. Вторият показател е финансованият резултат за годината. Тук нещата се повтарят по отношение на първите две места. „Нафтекс Петрол“ ЕООД е с 206 363 хил. лв., а Параходство БМФ АД е с 58 020 хил. лв. От морските фирми „Кораборемонтен завод Огесос“ АД е на шеста позиция с 12 039 хил. лв., а „КРЗ Флотски арсенал“ – десети, с 5338 хил. лв.

Третият показател е сумата за инвестиции, в смисъл приобщитите дълготрайни материали активи пред годината. Тук Параходство БМФ АД, което през 2008 г. бе приватизирано, е безапелационен лидер със 145 660 хил. лв., като следва-



РАЗВИТИЕ В КАРИЕРАТА

ИМЕ	ПРЕЗИМЕ	ФАМИЛИЯ	ОТ ДЛЪЖНОСТ	НА ДЛЪЖНОСТ	КОРАБ
ТОДОР	БОЖИДАРОВ	ЧАЛЬКОВ	2-РИ ПОМ. К-Н	СТ. ПОМ К-Н	МУРГАШ
АНГЕЛ	ЦАКОВ	ЦАКОВ	2-РИ ПОМ. К-Н	СТ. ПОМ К-Н	КАМЕНИЦА
ПЕТКО	ЕВГЕНИЕВ	ПАВЛОВ	2-РИ ПОМ. К-Н	СТ. ПОМ К-Н	БЪЛГАРКА
ЙОРДАН	ПЕТРОВ	ЙОРДАНОВ	2-РИ ПОМ. К-Н	СТ. ПОМ К-Н	СОФИЯ
ПЛАМЕН	ХРИСТОВ	ЖЕЛЕВ	2-РИ ПОМ. К-Н	СТ. ПОМ К-Н	ПЕРЕЛИК
ЛЮБОМИР	ВАСИЛЕВ	ВЕЛИНОВ	3-ТИ ПОМ. К-Н	2-РИ ПОМ. К-Н	Й. ЛЮТИБРОДСКИ
ЖИВОМИР	МИТКОВ	ИВАЙЛОВ	3-ТИ ПОМ. К-Н	2-РИ ПОМ. К-Н	ПЛОВДИВ
АТАНАС	ВАЛЕНТИНОВ	ИЛИЕВ	3-ТИ ПОМ. К-Н	2-РИ ПОМ. К-Н	РИЛА
ГЕОРГИ	ВАЛЕНТИНОВ	ЗАНЕВ	3-ТИ ПОМ. К-Н	2-РИ ПОМ. К-Н	БАЛЧИК
КРАСИМИР	ЕМИЛОВ	РАЙЧЕВ	3-ТИ ПОМ. К-Н	2-РИ ПОМ. К-Н	ГЕО МИЛЕВ
ПЕТЬР	ПАСКОВ	ПЕТРОВ	3-ТИ ПОМ. К-Н	2-РИ ПОМ. К-Н	ПЕРЕЛИК
КАЛОЯН	ПЕТРОВ	ГУНЧЕВ	3-ТИ ПОМ. К-Н	2-РИ ПОМ. К-Н	СЛАВЯНКА
БОРИСЛАВ	СТОЯНОВ	ДИМИТРОВ	3-ТИ ПОМ. К-Н	2-РИ ПОМ. К-Н	РУСЕ
ДЕЛЯН	ГЕОРГИЕВ	МИГАРОВ	ПОМ. К-Н СТАЖАНТ	3-ТИ ПОМ. К-Н	ХЕМУС
ДАНИЕЛ	КОСТАДИНОВ	ПАТРАНЕСКОВ	ПОМ. К-Н СТАЖАНТ	3-ТИ ПОМ. К-Н	Й.ЛЮТИБРОДСКИ
НИКОЛА	ИЛИЕВ	ИЛИЕВ	ПОМ. К-Н СТАЖАНТ	3-ТИ ПОМ. К-Н	ОКОЛЧИЦА
СВЕТОСЛАВ	РУМЕНОВ	КОНДОВ	ПОМ. К-Н СТАЖАНТ	3-ТИ ПОМ. К-Н	РОЖЕН
СВЕТЛИН	НАСКОВ	АВДЖИЕВ	ПОМ. К-Н СТАЖАНТ	3-ТИ ПОМ. К-Н	РИЛА
КРАСЕН	ЗДРАВКОВ	ХРИСТОВ	ПОМ. К-Н СТАЖАНТ	3-ТИ ПОМ. К-Н	КОЗНИЦА
РОСЕН	МАЛЧЕВ	НИКОЛОВ	ПОМ. К-Н СТАЖАНТ	3-ТИ ПОМ. К-Н	ОКОЛЧИЦА
НИКОЛАЙ	НИКОЛАЕВ	КОЖУХАРОВ	ПОМ. К-Н СТАЖАНТ	3-ТИ ПОМ. К-Н	КАМЕНИЦА
ЯСЕН	ИЛИЕВ	КАФАЛИЙСКИ	ВТОРИ МЕХАНИК	ГЛ.МЕХАНИК	РОЖЕН
ЕМИЛ	НИКОЛАЕВ	ПАВЛОВ	ВТОРИ МЕХАНИК	ГЛ.МЕХАНИК	ДИМ. КОМСОМОЛ
ЧАВДАР	ИВАНОВ	НИХТЯНОВ	СТАЖАНТ ЕЛ.МЕХАНИК	ЕЛ.МЕХАНИК	ЦАРЕВЕЦ
ИВАН	МИХОВ	ИВАНОВ	СТАЖАНТ ЕЛ.МЕХАНИК	ЕЛ.МЕХАНИК	КАМЕНИЦА
ИВАЙЛО	СТЕФАНОВ	ТРИФОНОВ	ТРЕТИ МЕХАНИК	ВТОРИ МЕХАНИК	ПИРИН
ИВАЙЛО	ПЕТРОВ	СТОИМЕНОВ	ТРЕТИ МЕХАНИК	ВТОРИ МЕХАНИК	Г. МИЛЕВ
КРИСТИАН	ИЛИЕВ	СТОЯНОВ	ТРЕТИ МЕХАНИК	ВТОРИ МЕХАНИК	САКАР
ЯНЧО	ГЕОРГИЕВ	ЯНЕВ	ТРЕТИ МЕХАНИК	ВТОРИ МЕХАНИК	АДАЛБ. АНТОНОВ
ИВАЙЛО	ГЕОРГИЕВ	КАЛИНОВ	ТРЕТИ МЕХАНИК	ВТОРИ МЕХАНИК	СЛАВЯНКА
ДИМИТЪР	НЕДКОВ	ДИМИТРОВ	ТРЕТИ МЕХАНИК	ВТОРИ МЕХАНИК	БЪЛГАРКА
ЖИВКО	ЖЕЛЯЗКОВ	ЖЕЛЕВ	ЧЕТВЪРТИ МЕХАНИК	ТРЕТИ МЕХАНИК	ПИРИН
ГЕОРГИ	ПЕТРОВ	ВАСИЛЕВ	ЧЕТВЪРТИ МЕХАНИК	ТРЕТИ МЕХАНИК	ДИМ. КОМСОМОЛ
ДИМИТЪР	АДЕВ	ДИМИТРОВ	ЧЕТВЪРТИ МЕХАНИК	ТРЕТИ МЕХАНИК	КАМЕНИЦА
ГЕОРГИ	ДИМИТРОВ	ИВАНОВ	ЧЕТВЪРТИ МЕХАНИК	ТРЕТИ МЕХАНИК	ВЕРИЛА
НАЙДЕН	ПЕТРОВ	КОСТАДИНОВ	ЧЕТВЪРТИ МЕХАНИК	ТРЕТИ МЕХАНИК	АДАЛБ. АНТОНОВ
ВАЛЕНТИН	ЙОРДАНОВ	ЗЛАТЕВ	ЧЕТВЪРТИ МЕХАНИК	ТРЕТИ МЕХАНИК	ПЛАНА
ПЕТЬР	АТАНАСОВ	АТАНАСОВ	ЧЕТВЪРТИ МЕХАНИК	ЧЕТВЪРТИ МЕХАНИК	СТАРА ПЛАНИНА
ГЕОРГИ	ЛЮБОМИРОВ	ГЕНОВ	МЕХАНИК - СТАЖАНТ	ЧЕТВЪРТИ МЕХАНИК	ЦАРЕВЕЦ
ДЕЯН	СТОЯНОВ	СТОЯНОВ	МЕХАНИК - СТАЖАНТ	ЧЕТВЪРТИ МЕХАНИК	ПЛАНА
МИЛЕН	ИВАНОВ	ИЛЧЕВ	МЕХАНИК - СТАЖАНТ	ЧЕТВЪРТИ МЕХАНИК	Й. ЛЮТИБРОДСКИ
КРАСИМИР	ВАСИЛЕВ	ЛУКОВ	МЕХАНИК - СТАЖАНТ	ЧЕТВЪРТИ МЕХАНИК	КАМЕНИЦА
ВЕСЕЛИН	МИХАЙЛОВ	БЪЧВАРОВ	КОР. КОРМЧИЯ	ПАЛ.БОЦМАН	РОЖЕН
ОГНЯН	СТОЯНОВ	СТОЯНОВ	КОР. КОРМЧИЯ	ПАЛ.БОЦМАН	КАМЕНИЦА
ЛЮДМИЛ	НЕДЯЛКОВ	ДОЙЧЕВ	КОР. КОРМЧИЯ	ПАЛ.БОЦМАН	БЪЛГАРКА
ВАЛЕНТИН	МИТКОВ	ВЪЛЧЕВ	КОР. КОРМЧИЯ	ПАЛ.БОЦМАН	ПЛАНА



М/к „Перелик“



М/к „Верила“



БМФ СТЪПИ И НА АМЕРИКАНСКИЯ КОНТИНЕНТ

На 31 юли 2009 г. официално отвори врати най-новото представителство на Параходство Български морски флот АД на американския континент. Компанията е базирана в Кънектикут на 60 км от Ню Йорк и ще бъде управлявана от Оливър Репенинг – мотивиран и амбициозен млад човек с близо 10 години опит в големи морски компании като „Армага“ и „Олдендорф“.

Целта на **Navibulgar USA** е да развие дългосрочни и взаимоизгодни контакти с товародатели, брокери, агенти и други участници на местния морски пазар. Регионалният обхват на представителството включва района на САЩ, Канада, Карипите, Централна Америка и северната част на Южна Америка.

Офисът ще работи на конкурентни начала с останалите представителства, следвайки политиката на компанията-мајка. Това ще

осигури по-конкуренчни позиции на БМФ, по-високи резултати, прибличане на по-големи товаропотоци, договаряне на по-изгодни на бавла и не на последно място повишаване на печалбата и популярността на Параходството по света.

Освен това представителството в САЩ гарантира координация и постоянно наблюдение на корабите, посещаващи Америка и карипския басейн. Стремежът е да се постигне 24-часово об-

Оливър Репенинг



служване и мониторинг, кое то също така е гаранция за безопасно и качествено опериране на корабите.

БМФ си поставя смелата задача да има активно присъствие на всички континенти, да развие сила мрежа от контакти с първокласни товародатели, брокери, спедитори, доставчици и компании ангажирани в ши-

нига, допълваща и развиваща общата чартъринг стратегия и да утвърди името си на международния пазар. Програмата за развитие на Параходството включва разработване на мрежа от офиси в ключови за корабоплаването страни. Това е начинът БМФ да получи полагащото ѝ се внимание и място на световната сцена.

Navibulgar USA е петомото поред представителството на БМФ за граница след тези в Германия, Лондон, Белгия и Гърция. Към това число могат да се прибавят и офисите на нашите съдружници и партньори „Мартрейд“ в Германия и Дубай, където има или предстои да се изпратят наши представители с цел обучение и обмяна на опит и контакти.

Нека пожелаем на добър час и професионални успехи на новия ни колега Оливър Репенинг!

Navibulgar News

Чартъринг

СТРЕМЕЖЪТ Е: 50 % ОТ КОРАБИТЕ ДА СА НА РЕЙСОВ ЧАРТЪР И 50 % - НА ТАЙМ-ЧАРТЪР

Настоящата 2009-а година може да се определи като дълбоко засегната от кризата в шипинга. Началото на годината започна със застой на почти всички видове морски превози. Много от корабосъбствениците вързаха целия или част от тонажа си или го предадоха за скрап. Липсата на товари доведоха до може на-голямата стагнация в корабоплаването за последните 100 години. Много корабосъбственици и корабни оператори се принудиха да обявят фалит.

В началото на март започна раздвижване на пазара, когато макар и неголямо, даде импулс за работа на корабите на Параходство БМФ АД. Реконструкцията в компанията доведе до създаване на отдел „Чартъринг“, който в координация с ръководителите на отделните флотилии пристъпи към целенасочена политика на завръщане на компанията като самостоятелен играч на пазара на фрахта. Отделът се състои от малък флексабилен тим от хора във Варна, Бургас и Дюселдорф, който е в постоянен контакт

като с отделните флотилии, така и с панелните брокери на компанията по света. Отделът се занимава не само с директно договаряне на кораби, но и със събиране за компанията на специфична информация за наематели, товари, пазарна ситуация и други.

След създаването на отдел „Чартъринг“ започна директно договаряне към стари и добре познати наематели, след което се пристъпи към създаване на все повече и повече контакти. Увеличи се активността на компанията на спот-пазара. Постепенно БМФ възстанови и създаде, там където нямаше, търговски отношения с много от първокласните наематели по цял свят. Компанията се обвърза с дългосрочни отношения и със своя голям акционер „Мартрейд Дюселдорф“. Създаваният съвместно с тях пул дава възможност на БМФ да стъпи на нови пазари. Компанията акцентира върху корабите си за наливни товари и многоцелевите си кораби. Във връзка с кризата, която се отрази най-силно върху контейнерните превози, Параходството

взе решение за преоборудване на част от контейнеровозите в многоцелеви кораби, което решение в момента се оказва правилно.

Постепенно се върви към поставената задача през тази година 50 % от корабите да работят на рейсов чартър и 50 % да останат на тайм-чартър. Договорите с наемателите се изпълняват безпроблемно, поради което много от тях изразяват желанието си за продължаване на отношенията си с БМФ в дългосрочен аспект. Компанията внимателно следи тенденциите и измененията в световното корабоплаване и се стреми да реагира набръме на всяко от тях. Същевременно не спира търсенето на нови клиенти и желанието за присъствие на утвърдени и нови пазари. Ако се погледне към бъдещето – стратегическа цел за Параходство БМФ АД остава с качество и надеждно обслужване да бъде все по-желан партньор за първокласните компании по света.

ЕМИЛ КОЛЕВ
началник на отдел „Чартъринг“



КАДРИТЕ В ПАРАХОДСТВО БМФ СЛЕД ЕДНА ГОДИНА РАБОТА В РЕАЛНИ ПАЗАРНИ УСЛОВИЯ

Смесени чувства и противоречиви мнения предизвика решението на Бизнес-академия Варна на 12 Август 2009 г. Извън емоциите, „Параходство Български морски флот“ е обявено за фирма на годината в най-добрия град за живеещ в България. Наградата извърши една година след приватизацията на компанията и издава заявлението на мениджърския екип, който я ръководи, да се справи успешно с предизвикателствата на пазара.

Периодът на премерени структурни и кадрови промени, някои от които непопулярни, дава търъргата убе-

говори от страна на фирмата с чуждестранни товаро-гатели.

Погодно развитие е възможно с премерена финансова политика и оптимизация на управлението. Един от основните фактори за постигането на подобни резултати са моряците от плавателния състав на компанията. Наличното на разговорите за осигуряването на практиката на следващия выпуск на гимназията за учебната 2009–2010 г.

Нова година – между 15 и 20 % е и увеличението при заплатите. Погледът на фирмата е насочен към наемане на доказали се професионалисти и млади специалисти.

През месец май 2009 г. беше осигурана морската практика на възпитаниците на Варненската морска гимназия „Св. Николай Чудотворец“. Пред приключване са разговорите за осигуряването на практиката на следващия выпуск на гимназията за учебната 2009–2010 г.

Пред финализиране е нов рамков договор с ВВМУ „Н. И. Вапцаров“, който ще осигури необходимия стаж на

НАГРАДЕНИ ЗА ПРОЯВЕН ВИСOK ПРОФЕСИОНАЛИЗЪM

Румен Иванов Русев, ел. механик на М/К „Добруджа“, награден през м. август 2009 г. с една основна заплата за проявен висок професионализъм, трудолюбие и инициативност при ремонтирането на дефектирал корабен валогенератор.

Явор Любомиров Събев, ел. механик на М/К „Тракия“, награден през м. юли 2009 г. с една основна заплата за проявен висок професионализъм и трудолюбие при успешното отремонтиране на електрониката и автоматиката на множество корабни механизми и системи.

Георги Петров Петров, главен механик на М/К „Бургас“, награден през м. юли 2009 г. с парична награда от 500 лева за поддържане на машината и корабните кранове в отлично състояние.

жантимте на учебния ветроход „Калиакра“ и по този начин защити дипломинтството на България в prestижното състезание Tall Ships' Races през 2010 г. Основен приоритет на кадровата политика



деност, че Параходството успешно преодолява трудностите на световния фрахт-пазар.

Вместо очаквания от „доброжелатели“ фалит мениджърът на компанията укрепва нейните позиции чрез:

- Новосъзгадения чартърен отдел, с който се създава единна стратегия по отношение на товари, товародатели и брокери и по-пълно ангажиране на корабния парк, в това число и на старите кораби;

- Преоборудването на контейнеровозите в кораби за генерални товари позволяват мяжното въвеждане в експлоатация въпреки срива на контейнерния фрахт-пазар; конверсията на М/К „Гео Милев“ е вече факт;

- Връщането на фериботите под управлението на ПБМФ е последният успешен ход, следствие на пре-

кване, а са максимално ангажирани и получават реално заработени командиръчни.

Параходство БМФ е фирма, която ясно определя кадровата си политика и изискванията към служителите си – брезови и плавателен състав.

Наемането на нови специалисти е важен процес, който ще осигури оптимална експлоатация на корабния парк. А освобождаването на кадри се налага мозгава, когато има несправяне с професионалните задължения, което е присъщо за кадровото управление на всяка реално стояща на световния пазар компания.

Заплащането на тежкия моряшки труп е от значение гори и по време на сила пазарна стагнация. През м. ноември 2008 г. командиръчните на екипажите се увеличиха средно с 15 %, а от



студентите след втори курс на обучение и бъдещи работни места под формата на стипендия. Същото предложение ще бъде отпратено и към студентите от съответните специалности на Техническия университет – Варна.

Първия сигнал за отношението си към морското образование и младите морски специалисти на страната Параходството дава като еднинствената морска фирма, спонсорирана съ-

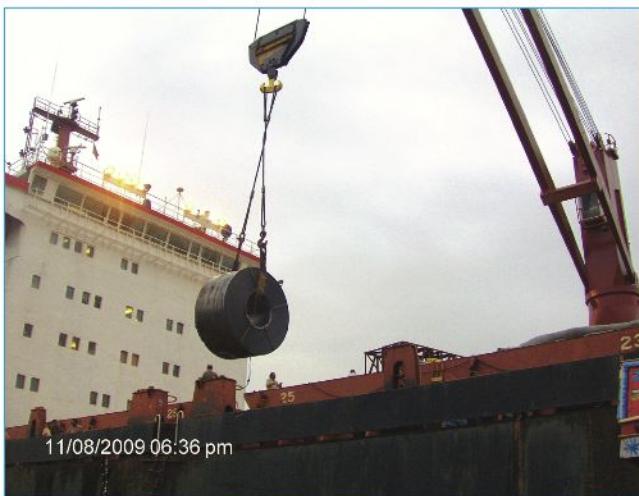
е карьерното развитие на морските специалисти, като за последните два месеца над 50 моряци са повишени в длъжност.

Дали подобна кадрова политика ще намери признание в новия критерий – корпоративно-социална отговорност, който Бизнес-академия Варна смята да въведе, ще научим през 2010 г.

ЛЪЧЕЗАР МИТЕВ,
ръководител на
направление
„Плавателен състав“



ПРИКЛЮЧИ КОНВЕРСИЯТА НА М/К „ГЕО МИЛЕВ“



Успешно приключи конверсията на м/к „Гео Милев“ от контейнеровоз в многоцелеви кораб. Това, както вече съобщихме на нашите читатели в първия број на **Navibulgar News**, бе реализирано в Индия, където бяха закупени гва крана Lubecker с капацитет от по 45 тона, произ-

водство 2002 г. След монтирането им бе осъществен основен тест от регистрирана организация и бяха преиздадени корабните документи.

Мусонните дъждове бяха обективна пречка за забавянето на част от операциите, но в краина съмека „Гео

Милев“ пое на време в своя следващ рейс, вече като многоцелеви кораб.

Във финалната част на изпитанията участвала и главният инженер на Параходство БМФ Иван Карчев, който ни изпрати актуални снимки от последните дни на конверсията. „Гео Милев“ е чар-

тиран от компанията „Мартрейг“, която осигури товари и за други кораби на Параходството. Опитът от преустройството на този контейнеровоз ще послужи на специалистите от БМФ при експлоатацията и на други кораби от този клас.

Navibulgar News

М/к „Гео Милев“ е третият от серията 15 000-тонни сухотоварни многоцелеви кораби, построени във Варненската корабостроителница за нуждите на Параходство БМФ и на шипингова компания от Великобритания. Главен конструктор и инж. Тодор Ганчев (по-късно директор на Института по корабостроене). Първите гва кораба от серията са „Алеко Константинов“ и „Пейо Яворов“. Корабите са с дължина 158,88 м, широчина 22,80 м и имат максимално газене от 9,01 м. Мощност на главните двигатели: 11 100 к. с. Развиват скорост от 16,5 възла. Снабдени са с модерните за времето си терминални за спътникова радиовръзка от системата „Инмарсат“. „Гео Милев“ е построен под наблюдението на **Lloyd's Register of Shipping**. По-късно е преустроен като контейнеровоз.





АНАЛИЗ БЪЛКЕРИ – 2009 г., първо полугодие

Перспективите за бързо възстановяване на фрахтовите нива в сегмента на насипните товари са мъгливи и неубедителни

Бройката на неактивни бълклири в различните пристанища по света нарасна значително през месец юни т.г., докато по същото време силно увеличилите се превози на желязна руда и въглища се осъществяваха на почти двойно по-високо ниво, особено при по-големите кораби.

Съгласно информация на Lloyds MIU общо 382 бълклири с общ тонаж над 15 милиона тона dwt са класифицирани като неактивни, без регистрирано движение за периода от 35 дни. За сравнение съгласно рапорта за неактивни кораби на същата компания бройката на неактивни кораби за месец април 2009 г. е била 314. Бройката на handysize-кораби, които са вързани или неактивни, е нараснала с 36 бройки в сравнение с предходния месец и достигнала 182 кораба с общ тонаж над

4,3 милиона тона dwt.

Неактивните panamax-кораби също се увеличиха от 44 на 61, независимо от факта, че средните чартерни ставки през месец май т.г. се увеличиха двойно. Неактивни също така са и 30 capesize-кораба (само 23 през предходния месец), 109 handymax- и supramax-бълклири.

Увеличаването на бройката неактивни бълклири сериозно изненада много пазарни анализатори, защото точно в този период от време ненастината китайска икономика, "Жадна" за желязна руда и въглища, блокира голямата част от корабите, търгуващи на спомът на пазара, довеждайки в крайна сметка до невиждан през последните 8 месеца високо ниво.

През периода на пазарния наблуди срив бройката бълклири, които бяха или за вързани, или неактивни, силно нарасна. Това стана в резултат на отказа на мнозинството собственици да търгуват при безумно ниски ниво и на чартерорите, които отказаха да предлагат кораби при едни много сложни и несигурни чартерни планове.

За изненада на всички в продължение на четири месеца Китай започна да внася рекордни количества желяз-

на руда от Австралия и Бразилия, което доведе до сериозен недостиг от capesize и наемането на panamax и на други по-малки бълклири. Големите задръствания в шестте основни китайски пристанища достигнаха своя

най-силно от икономическа рецесия. Само за сравнение: в сектора на най-големите capesize-капацитети м/ч фиксирачки от 300 000 \$ дневно в края на лятото на 2008-а слагнаха на 2 400 \$ на ден още в средата на ноември 2008-а.

пазар в сектора на най-малките, handy-капацитети за превоз бележи стабилност с тенденция към лабаво покачване на м/ч ставки. Отново като основна причина за макар и бавното нарастване анализаторите посочват засилените превози на желязна руда към Китай – за сравнение: през лятото на 2008-а обемите импорт на желязна руда възлизаха на около 37 млн. т на месец, после намаляха до нива от около 30 млн. т на месец за периода до февруари 2009-а, след което се покачиха отново до рекордните 57 млн. т в края на април 2009. Това близо 62%-но увеличение рефлектира както върху capsize-сектора, така и върху фрахтовите нива в целия сегмент на насипните товари.

В близка перспектива все пак остава проблемът с търсение – прогнозите на анализаторите са насипните товари да намаляят през 2009-а в сравнение с предходната година с 5 %. Обемите на основните сировини

за превоз – желязна руда, въглища и зърно, ще намалеят с 6 % за 2009 г., а намалението при т. нар. minor bulk trades се очаква да достигне 5 %, дължащо се най-вече на регуцираното производство на цимент и металопротоукти. На фона на очаквано-

Неактивни бълклири			
Размер (t)	бройка	DWT	% от общия брой
10 – 35 000	182	4 327 504	8 %
35 – 54 999	109	4 615 478	6 %
55 – 79 999	61	4 040 363	4 %
80,000 +	30	4 889 209	3 %
Общо	382	17 872 554	6 %

беше регистриран никога досега. В средата на месец юни т.г. над 78 capesize-бълклири чакаха своя ред за обработка в пристанищата Ningbo/Beilun, Shanghai, Rizhao, Qingdao, Tianjin и

Егъв в средата на второто тримесечие на тази година на пазара се забеляза леко оживление по повод на засилените обеми превоз на желязна руда към Китай, които ангажираха в търгов-



Tianjin



Tianjin

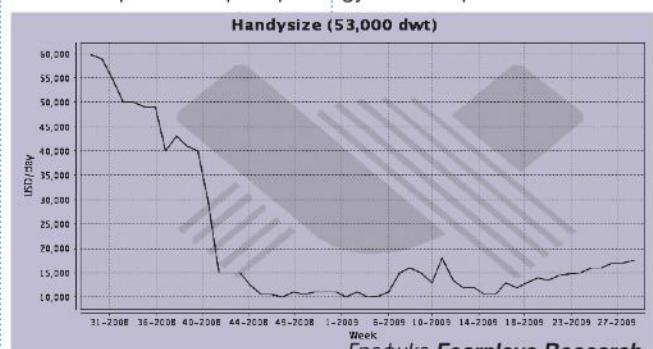
Caofeidian. Това представлява 9,1 % от съществуващата флотилия от общо 855 capesize-бълклири, които бяха принуждени да чакат средно по 10,5 дни за обработка.

Baltic Dry Index подскочи и достигна до 3,681 от база 1,806, който е шест пъти по-висок от индекса през месец декември 2008 г. Тъй като само 10 capesize-бълклири бяха налични в Атлантика по време на запитванията за превози на желязна руда от Бразилия, това доведе до огромен скок в ставките, като дневната ставка набиши 97 000 \$. Промените при другите бълклири не беше толкова голяма и това е основната причина бройката на неактивните кораби да не се промени значително.

При handysize-бълклирите чартерната ставка варираше около 12 517 \$ на ден, при около \$ 3 950 в началото на месец януари 2009 г.

Колапсът на Baltic Dry Index в средата на миналата есен стана световна новина, с която морската индустрия си спечели лошата слава на сектор от световната икономика, засегнат

от експлоатация корабите от клас на capesize-размера. Позитивните настроения в сектора на най-големите бълклири поближиха върху целия сегмент на насипните товари и се отразиха и върху ставките в по-малките сектори – за пример:



Графика Fearnleys Research

сектора на handy/supramax-капацитети дневните фиксирачки се покачиха от средно 11 000 \$ през първата четвърт до близо 17 000 \$ в края на втората четвърт на годината. За последните близо два месеца – от средата на месец май до настоящия момент, фрахтовият

сектор на handy/supramax-капацитети дневните фиксирачки се покачиха от средно 11 000 \$ през първата четвърт до близо 17 000 \$ в края на втората четвърт на годината. За последните близо два месеца – от средата на месец май до настоящия момент, фрахтовият

сектор на handy/supramax-капацитети дневните фиксирачки се покачиха от средно 11 000 \$ през първата четвърт до близо 17 000 \$ в края на втората четвърт на годината. За последните близо два месеца – от средата на месец май до настоящия момент, фрахтовият



ПРОДЪЛЖАВА ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ФЕРИБОТИТЕ

Преди приватизацията на Парагодството БМФ дъвата неогови ферибота – „Героите на Одеса“ и „Героите на Севастопол“ – бяха изведени от състава му и прехвърлени към Българския морски квалификационен център (БМКЦ), тъй като той остана юрьжавно предприятие. Идеята на тогавашното правителство бе фериботите, като кораби със стратегическо назначение за изпълнение на междуправителствени спогодби, да си останат юрьжавна собственост. Имаше гори идея да се създаде отделно предприятие „Фериботни плаване“ – Варна, но тя по различни причини остана неосъществена.

И след приватизацията Парагодството БМФ продължи да експлоатира дъвата ферибота, отначало на бърбоут-чартер, после на тайм-чартер, сега отново на бърбоут-чартер, като последният договор с БМКЦ е за пет години. Всичко това показва, че юрьжавата има доверие в Парагодството и въз еднинственото разумно решение да довери само на него експлоатацията на тези кораби със стратегическо назначение. Това обаче по време на криза не е лесно. Договорът изисква БМФ да поеме изцяло ремонта и поддръжката на корабите и окупликтоването им с екипажи, плащането на необходимите застраховки и данъци. Това Парагодството е правело и ще продължи да го прави, защото гледа на тези кораби като на свои. Затова осъществяванието ремонти се извършват не с цел да бъдат „закърпени“ плавателните съдове за пет, а за поне още петнадесет години, защото в Парагодството сме убедени, че и тогава ние отново ще бъдем експлоатирани от компанията.

Трудността изва при осигуряването на товарите за фериботните кораби. Те са предназначени за изпълнение на междуправителствени спогодби (едината е между България и Украйна, а другата – между България, Украйна и Грузия), а не да носят печалба за определена фирма. Корабите осигуряват най-евтината транспорtnа връзка между икономиките на договарящите се страни, а облекченията за фирмата-превозчик вече са придобили символични размери в някои юрьжави. При нас, в България, те все още имат важен смисъл. Въпреки това усилията за повишаването на ефективността от фериботните превози продължават. Преди началото на отпускарския сезон (юли-август) бе отбелоязано известно оживление. Към края на годината започва износът на цитрусови плодове от Грузия към Украйна, а реколтата се очаква да бъде добра.

След кратко отсъствие съперничещи съндики на фериботните кораби отново е авторметният специалист инж. Владо Минчев. Той има над 16 годишни опит в тази област. Екипажите са окупликтованы с добри професионалисти, по-вечето от които са доказали своите качества години наред. Фериботът е специфичен кораб и се различава от стандартните търговски кораби

сроков ремонт на „Героите на Одеса“ с усиливането на основния и на резервния екипаж. Включват се и специалисти от ОКТОФ. До качването на кораба на док последователно се защиват съответните позиции пред наблюдаващата класификационна организация – Български корабен регистър. „Героите на Севастопол“ остава в експлоатация.

Поддържаните линии са

пристанице Темрюк, което е близо до порт Кавказ. Скоро бе подписано споразумение между руските и българските железници и това може да ускори нещата. Тогава БМФ ще намери правилното решение да се реализира и в тази насока като надлежен превозач. От друга страна, Новоросийск е най-скъпът пристанец в Черно море, много е наполовено, а и железопътната инфраструктура там е по-слабо развита. Но това не пречи пък този порт да се разглежда като перспективен по отношение на ро-ро превозите.

Противоречията с украинската страна съществуват, но не са непреодолими. И при тях фериботите са останали юрьжавна собственост, а се експлоатират от частна компания – УКРФЕРИ. Противоречията се задълбочиха с разрастването на кризата, но специалистите от БМФ не видяха ръце от проблема. Показахме на украинската страна, че 30-годишните традиции при съвместната експлоатация на линията Варна – Иличовск не са забравена страница, защото основополагащият принцип и никога, и сега е взаимната изгода, а не задоволяване на едностранчиви интереси.

Иначе някои характеристики особености на фериботната връзка Варна – Иличовск са заложени още преди повече от три десетилетия. Например износът от България към Украйна е основно в закрити вагони, а вносът в обратната посока идва с отворени вагони. Така че и едините, и другите пътуват в едната посока пълни, а в другата посока – празни. Така фериботът плава и с пълни, и с празни вагони. Когато икономиките са във възход, и в България, и в Украйна има недостиг на вагони. Но това не е било причина фериботните превози между тях да спрат. Но в междуправителствените споразумения тези особености са фиксираны, както са и постановени основни принципи за извършване на вътрешната конкуренция между участващите морски превозвачи.

В Парагодството гледам и към още един вариант на разширение на фериботните превози, като погледът е насочен на юг, към Турция. Върно, че украинците са инвестирали в терминал в Турция, но той е в Дериндже и изисква преминаване през Босфора – това усложнява и осъщлява превоза. БМФ се насочва към черноморския бряг на Турция, близо до нейните промишлени райони. Такъв например е Зонгулдак, който е на около 300 km от Истанбул и на 200 km от Анкара, което ще привлече товаропотоци.

ИВАН ВЪЛЧЕВ,
„Фериботно плаване“



като например българи и контейнеровози. Затова изявението в тази област специалисти се ценят и уважават. Има възлови позиции, на които и оптими кадри, плавали само на други кораби, не могат да бъдат назначавани. Впрочем поредното красноречие доказва, че за професионализа на тези екипажи е образцата спасителна операция, осъществена под командинанто на капитана на „Героите на Одеса“ к.г.п. Петър М. Петров на 27 юли т.г. на 16 мили южно от Крим. За няя се разказва в този брой на **Navibulgar News**.

Започна подготвката за

търбове: Варна – Иличовск – Варна, и Варна – Иличовск – Поми – Батуми – Варна. Идеята е да се разработят и други дестинации, като Русия си остава стратегическо направление. Там товаропотокът ще остане стабилен, вероятно и ще нарасне. Проблемът е, че Русия няма юлбоководно пристаннище на Черно море. В порт Кавказ, където изградиха терминал, нашите кораби не могат да влизат. За тях са необходими по-малки кораби, но пък малките кораби нямат необходимата мореходност. Може би решението ще се роди след удължаването на руското



ЕКИПАЖЪТ НА ФЕРИБОТА „ГЕРОИТЕ НА ОДЕСА“ СПАСИ ДВАМА БЕДСТВАЩИ В МОРЕТО РУСНАЦИ

На 27 юли т.г., в 15.20 ч., на път за пристанище Поти, В точка с координати 044 08.8 N и 033 51.1 E, екипажът на българския ферибот „Героите на Одеса“, опериран от Параходство БМФ АД, забелязва бедствища в морето лодка с двама души на борда. Капитанът на ферибота Петър М. Петров съобщава по УКВ на всички близки брегови станции, че започва действие за спасяване на бедствищите. Скоро на борда на „Героите на Одеса“ са приети двамата руски граждани Алексей Викторович Карабутов (роден през 1986 г.) и Людмила Сергеевна Лазаре-

ва (родена през 1988 г.). Двамата жители на молдовския град Тираспол са били на палатков лагер в санаториума „Професор Добробъ“ на курорта Алупка (негалече от Ялта). Близо денонощие са бедствали на море. Състоянието им е добро, но са преуморени и отпаднали. Тъй като капитан Петров не разполага с възможности за транспортиране на двамата руски граждани до близък бряг, той уведомява бреговите власти, че продължава по курса си за грузинското пристанище Поти.

Пресслужба на Параходство БМФ АД

Капитанът на ферибота „Героите на Одеса“ к.г.п. СПАСЯВАНЕТО НА ЧОВЕШКИ ЖИВОТ НА МОРЕ Е МОРАЛНО ДЕЛО

На вахта беше вторият помощник-капитан Доброрадимир Зидаров. Това става някъде към 14.30 ч., когато аз си почивах. В кабината ми нахлу главният механик Станимир Дичев със съобщението, че има човек зад борда. Нямах много време за реакция. След като се убедих сам – видях на губа моята лодка, незабавно предприех начало на спасителна операция. По-късно разбрах, че бедствищите на море са били забелязани и от пътниците на борда. Когато се озовах на мостика, вече бяхме подминали лодката. Първата ми идея бе да застанем от подветрената страна. Вятърът беше силен – 14–15 метра в секунда, вълните правеха „зайчета“. Целта бе вятърът да снесе лодката и мята да застане до нашия борд, а след това бедствищите да се качат по трапа. В машинното отделение имаха готовност да удръжат кораба срещу вятъра. За нещастие лодката се преобърна. Учудих се на действието на двамата, защото единият заплува на една страна, а другият – на друга. Разделих се на разстояние от петдесет-сто метра, при това – много бързо. Момичето се насочи към кораба. Стана ми ясно, че замислената от мен маневра е обречена на неуспех.

Затова веднага за-

въртях кораба срещу вятъра, с госта екстремални ходове на машината. Другата ни възможност бе да застанем от надветрената страна и един слег дразн да ги извадим от водата. Бе немислим да спускаме корабна лодка – при такова време рискувахме най-малкото да контузим своите хора, а и по-голяма беля можеше да стане. С други думи, такова действие беше изключително рисковано.

По това време двамата бедствищи в морето се виждаха само като две точки. Главният механик и другият втори помощник – Недко Недев, бяха на мостика. И двамата с бинокли следяхи по-отделно момичето и момичето, което ми даваше възможност да насоча кораба по-добре. Само за миг изгубихме визуален контакт с момичето, но бързо я открихме. Със спасяването на момичето се справихме перфектно. Корабът застана от надветрената страна, пак с госта екстремални ходове на машината, подадохме му спасителен кръг, трапът бе до него, а той все още имаше сили у себе си и сам се изкачи по него.

Много по-опасна ситуация се създава при спасяването на момичето. Трябваше да изтеглям кораба на около 300 метра назад, за да отидем при нея. Изтеглянето назад обаче бе съпроводено със

въртяне със снасяне от вятъра в посока към него. В този миг осъзнах реалната опасност момичето да се окаже в обсега на действие на гребния винт. Това бе най-екстремалният ход, който гадах на машината – дразнът не ми се е налагал да маневрирам по този начин. Инерицията на кораба бе все още голяма, но момичето успя да влезе в подадения от нас спасителен кръг, като се оказа на около десет метра от борда. Възникна група опасност. С този кръг тя започна да се издига и да се спуска по вълната и имаше вероятност да си удари главата в трапа. Вместо да я спасим, можеше да ѝ направим непоправимо... Затова от „Пълен назад!“ гадох „Пълен напред!“, за да убием инерицията на кораба. От машината реагираха незабавно и ефективно, за което сум им изключително благодарен – няма да забравя това!

Момичето леко подмина трапа, но по него слезе морякът Огнян, който също заслужава похвала за проявеното хладнокръвие. Грабва момичето и го понася по трапа. На палубата я поема главният боцман Мишо Михайлов. По това време момичето за момент гори загубва съзнание – толкова е било изтощено, но след това бързо се съзва.

Ако допук мога да говоря само суперлативи за нашия екипаж, по-нататък няма да спестя упреките си към въздесъщата бюрократия, която само усложни живота на двамата спасени. Става въпрос за руските брегови служби „Велбот“, „Лебед“ и други като тях. Сигурно руснаците са инвестирали много в тях, но бюрократията им се оказа пословично. Всеки дежурен искаше подробности за случилото се, но нико един от тях не се опита да помогне с нещо.

► 11 стр.



Капитан далечно плаване
ПЕТЬР МИХОВ ПЕТРОВ

Роден е на 24 септември 1963 г. в гр. Продавия. Завършива Първа езикова гимназия – Варна, през 1982 г. и ВВМУ „Н. И. Вапцаров“ – Варна, през август 1987 г., специалност „Корабоводене“. През 2000 г. завършива семестриално специалността „Право“ в Техническия университет – Варна.

Започва работа в Параходство БМФ като IV помощник-капитан. От 13 юли 1998 г. е технолог в направление „Булкон“ и от 13 януари 1999 г. отново преминава в плаващата като старши помощник-капитан на ферибота „Героите на Одеса“.

Правоспособност „капитан далечно плаване“ придобива на 13 ноември 2001 г. Дължността капитан изпълнява на ро-ро „Булпрайз“, м/к „Пловдив“, ферибот „Героите на Одеса“ и на химикаловоза „Бетълджойс“. Известно време е и капитан на бълкер „Венген“ във фирмата „Ахилеос“.

К.г.п. Петър Михов Петров е семеен, с две деца.



Първи стъпки на спасените Алексей Карабутов и Людмила Лазарева на борда на българския ферибот



СПАСЯВАНЕТО НА ЧОВЕШКИ ЖИВОТ НА МОРЕ...

► 10 стр.

Страна ясно, че те нямат никакъв ресурс за бърза реакция. Най-изненадващо бе това, че никой от тях нямаше информация за бесстважи руски граждани в Черно море. Близките на момчето и на момчето веднага са реагирали, след като са открили, че не са се завърнали от разходката с лодка, но са отишви в милицията. А те не са се съврзали с бреговите служби...

Нямах друг избор и останах гвамата спасени на борда. Спасяването на човешки живот на море е морално дело, не е както възмездното спасяване на имущество. Отказах да тръгна към Ялта, която бе на 25 мили от нас. Първо, защото не мога да вляза в пристанището – търпде малко е за ферибот като нашия и трябва да стоя на комва, и второ, след като съм запознат с мяхната бюрокрация, знаех

дохме втори живот.

Сега, след като всичко приключи благоприятно за спасените, мога да кажа, че те са имали невероятен късмет да попаднат точно на кораб като нашия. В такова време класически едно-винтов търговски кораб не би могъл да направи такава маневра – той няма такива възможности.

Ние сме гвувинтоб кораб, с подрулваща устройство, можем да правим сложни маневри. Дори и да бе започнал спасителна операция такъв кораб, нямаше да успее за толкова кратко време като нас, а и гвамата бесстважи бяха на края на силите си. Затова съм удовлетворен и от безупречните действия и поведението на всеки член от нашия екипаж, който в този момент бе на вахта.

Когато гвамата бесстважи се качиха на борда, моят първи въпрос към тях бе-

Алексей и Людмила в компанията на капитан Петър М. Петров и на шеф-механика инж. Станимир Дичев



Алексей и Людмила, последни часове на борда на „Героите на Одеса“. Снимка за спомен с представители на Генералното консулство на Руската федерация във Варна.

колко време щеше да отнеме това. А ние сме ферибот – пренасяме превозни средства, стоки и пътници, притова по определено разписание. В грузинското пристанище Поти се отнесоха с разбиране към пристигащето на гвамата на борда, но тъй като те не поддържат дипломатически отношения с Русия, въпросът остана висящ и ние пристигнахме с тях във Варна. На всичкото отгоре гвамата нямаша никакви документи... Иначе ги настинах в една от най-хубавите кабини, екипажът ги обгради с грижи и внимание, спрятели се с тях и нико не им липсваше. Дадохме им възможност да говорят по телефона със свои близки. И гвамата са много симпатични, приятни млади хора. За себе си мога да кажа също, че съм дълбоко увлечена от това, че им да-

ше: „Пияни ли сте или сте прогорани?“ Глупав въпрос от моя страна, защото ако те бяха пияни или прогорани, нямаше как да издържат близо 24 часа в открито море. Но понеже външно бяха толкова изморени, а очите им – кръвясили от сълънцето и от солената вода, първата реакция на пътниците – грузинци, бе: „Те са пияни!“ И аз имах неблагоразумието, преди да ги видя, да кажа на бреговите власти за съмнението ни, че момчето е пияно. Това е един мой гръх, който искам да си призная, защото след контрактите с момчето и с майка му разбрахме за това как руската преса ги е наклеветила. Нашето съмнение, че момчето е пияно, бе интерпретирано по недостоен начин.

По-късно в беседата с тях узнах, че покрай гвама-

та са минавали много кораби, без да реагират. През нощта са сигнализирали с фенерче към преминаващи кораби – отново никаква реакция. Те нямат отговор на въпроса защо никой не е спръял, но аз мога да изкажа свое мнение по въпроса. Защото една такава спасителна операция води до много рискове след себе си. Ако аз например ги бях „качил“ на гребните винтове... Освен това и при нашия случай административните проблеми и бюрокрацията се оказаха пословични. На практика трябваше да ги доведем гвамата до Варна и след тълги перипетии да ги изпратим с другия ферибот до Иличевск. Но ние не сме разсъждавали на тази тема тогава. Просто видяхме гвама души, бесстважи на море, които трябваше да бъдат спасени.

Как са се озовали в морето? Били са на почивка в Алунка, недалече от Ялта, с група техни съграждани. В групата е била и лелята на момчето. Това е бил предпоследният им ден от почивката, като на сутринта ръководителят на групата им е предоставил тази лодка – надувна, с две гребла, за да могат гвамата влюбени да се разходят в морето. Те са отишвили по прословутото

Лястовиче гнездо, гледали го от една страна, погледали го от друга и решили да навлязат още 50 метра на вънре, за да погледнат и от друга страна. В този момент излиза силен вятър, момчето започва да гребе, но след три-четири часа се убеждава, че вместо да се приближава до брега, се отдалечава от него. Реакцията на техните близки и познати е била веднага да отишат до милицията, но оттам изобщо не са се съврзали с бреговите власти. Затова те нямаха информация за гвама изгубени туристи в морето.

В крайна сметка по-важното е, че нашата спасителна операция завърши успешно. Ние – моряците, вървим своята работа на море. Нека тези, които си вършат работата на брега, направят необходимите изводи. А на 27 юли 2009 г., когато бяхме в морето, екипажът единодушно реши да посвети успеха ни в спасителната операция на Деня на Освобождението на Варна от руските войски през 1878 г. и с пожеланието за успех и на новото българско правителство начело с Бойко Борисов, което пое управлението на България през същия ден.

Navibulgar News

Фериботът „Героите на Одеса“





ЗАСЯДАНЕТО НА ПЛИТЧИНИ

Според съществуващата статистика, сред навигационните аварии на море засядането на плитчини стои на първо място както като количество инциденти, така и по понесените загуби от тях. Средно веднъж на десет дни в годината се пада по едно засядане на плитчина.

Основните причини за това са:

- грешки на корабоводителите (човешкият фактор) – 10 %;
- форсмажорни обстоятелства (хидрометеорологични условия) – 5 %;
- досег до неизвестни препятствия – 3 %;
- недостатъчно средства за навигационно осигуряване – 1 %;
- излизане от строя на главен двигател или на рулевото устройство.

Районите, в които най-често се случват засяданията на плитчини, са: подходите към пристанищата, проливите, каналите, акваториите за рейдово разтоварване (особено в Арктика). Най-често причините за

инцидентите са:

- непознаване на местните правила;
- пренебрегване на препоръките, отбелязани в лоциите;
- плаване по буйовете, без определение на мястото на кораба спрямо брега;
- неудовлетворителен контрол от страна на капитана за точното определяне на мястото на кораба;
- неудовлетворително управление на кораба при маневриране;
- използване на некоригирани карти и други навигационни пособия;
- небрежност при опознаването на бреговата ивица и средствата за навигационно осигуряване;
- пренебрегване на изискванията на добра морска практика при плаване в малко изследвани акватории;
- пропускане на показанията на ехолота при плаване близо до брега, особено в плитководни акватории;



Най-типични случаи на засядане на плитчини по стихийни обстоятелства са:

- въздействие на притискащ вятър, който духа към брега;
- въздействие на внезапен порив на вятъра (шквал) върху кораб, който е на котва;
- дрейф на кораба заедно с лед по посока на плитчината;
- кораб, лишен от възможността за управление, под действието на щорм;
- преднамерено засядане върху плитчини при щормови условия.

ВЛЕКАЧИ НА ПАРАХОДСТВО БМФ АД, ИЗДЪРПАХА ЗАСЕДНАЛИЯ „ПРОТЕО“



Заседналият на 15 юни т.г. на плитчина във Варненското езеро аварийно-спасителен кораб „Протео“ от състава на Военноморска база Варна бе изтеглен на чиста вода на 17 юни от влекачи на агенцията сервиз на Параходство БМФ АД – NAVIAGENT, пристигнали да издърпят военния плавателен съб. Опитите на Военноморска база Варна със собствени сили да събршат машината са оказала безуспешни. И в това няма нищо чудно, след като в района бяха изпратени танкерът-буферовчук „Балчик“ (водоизместване 1250 тона) и спомагателен моторен катер – те не са предназначени за буксирка на доста по-голямия от тях „Протео“ (водоизместване 2048 тона). Според запознати, по-подходящ за тази цел би бил противопожарният военен кораб „Ахелой“, който през 2004 г. (след пристигането

на „Протео“) бе пребазиран от Варна в Атия. Въпреки че от заседналия кораб бяха изпомени наличните запаси от гориво и сладка вода, това не облекчи с нищо състоянието на „Протео“ и от Военноморска база Варна по-търсиха помощта на влекачите на БМФ. Военни водолази обследваха корпуса



с военни кораби. Не случайно повечето от гостуващите във Варна големи чуждестранни военни кораби предпочитат именно тях. А и резултатите от изтеглянето на „Протео“ бяха отлични. Още на 6 юли т.г. аварийно-спасителният кораб успешно се включи в учението на българските ВМС с международно участие „Бриз/Серметс 2009“. По време на това учение NAVIAGENT осигури със своите буксири застиването и отплаването на ракетния разрушител от ВМС на САЩ USS STOUT.



ЗАСЯДАНЕТО НА ХЛАДИЛНИЯ КОРАБ „ПЕТРОЗАВОДСК“ край о-в Медвежий

С обсъдите никъм на хладилният кораб „Петрозаводск“ поднigа на 16 юли 2009 г. договор със спасителната компания **Titan Salvage** за осигуряването на екологичната безопасност на плавателния съд, застанал на скали в южната част на остров Медвежий (Баренцово море) на 11 май 2009 г.

Titan Salvage нае буксира **Hav-service 1**, на борда на който екип от специалисти



започнаха действия в района на инцидента. По всяка вероятност съдбата на „Петрозаводск“ е решена – той ще бъде отписан от Карелската корабоплавателна компания същото име.

„Петрозаводск“ е водоизместимост от 2253 тона, построен е в Дания през 1980 г. До инцидента плаваше под флага на Русия.

Снимки
Интернет



ТАНКЕР ИЗЛЕЗЕ НА КРАЙБРЕЖЕН БУЛЕВАРД

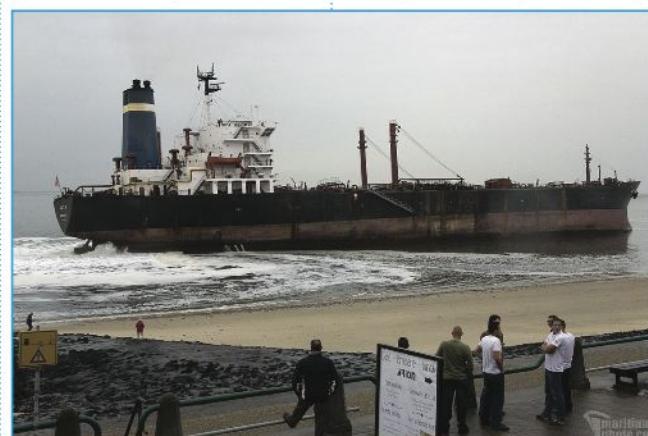


На 10 юни т.г. плаващият под либерийски флаг 25-хиляди тонен танкер **Akti N** заседна на плитчина и на практика излезе на крайбрежния булевард на холандския град Флашинг. Танкерът е построен през 1982 г., а фирмата, която оперира с него, е **Project Shipping Inc.** Два дни по-късно световните агенции предадоха подробности по случая: танкерът е плавал с белгийски член на борда и след побо-

ром е трябвало да излезе на рейда пред Флашинг. Вследствие на погрешно подадена команда към рулевия поворотът закъснява и в 21.15 ч. местно време на 10 юни **Akti N** буквально изскочил на плажа пред булевард „Висинген“ – любимо място за разходки на местните жители и на многообразните туристи. Всега край кораба се изсипва многочленно множество, което започва да прави снимки за спомен от случая.

Капитанът е направил опит да се снеме от плитчината със своя смартфон (ако се вижда на една от снимките) с прехъръляне на баласт, но действията му се оказват

vage&Maritime Contracting. Танкерът е сънят от плитчина пред плажа и булеварда с помощта на шест буксира: четири от тях са го дърпали, а два са го бутали, за да



безрезултатни. Налага се да подпише договор с известната холанска фирма **Multraship Salvage** и с белгийската компания **URS Sal-**

подпомогнато страничното съместяване на корпуса към по-дълбоките води.

Снимки: shipspotting.com



САМО СКРАП-СЕКТОРЪТ СЕ ОБЛАГОДЕТЕЛСТВА

Този сектор от морската индустрия съкаш еднствен се облагодетелства от сегашната ситуация на пазара – заниженото търсене извеже от търговска експлоатация застарелия световен тонаж и много кораби се отпращат на последен рейс към режищата. Най-голяма активност в скрап-сделките за последните няколко месеца отбелаязва Индия, следвана от Бангладеш и Пакистан. Доскоро почти нулевите скрапобеми бяха заменени с 15-те

отново платиха над \$300 за Idt за танкери. Бангладеш, Индия, Пакистан и Китай сега предлагат цени около \$200–250 за сухоматовани кораби и \$260–300 за танкери. Прези броени дни режищите в Читагонг платиха \$310 за Idt, или около \$5 млн. за построения през 1986 г. 15 943 Idt танкер **Sadanand**. Друго режище в Бангладеш заплати \$300 за Idt, близо \$1,8 млн., за построения през 1981 г. 5987 Idt танкер **Tajran**.

Докато режищата от

раба, между които няколко контейнеровоза. Тази бройка включва построения през 1983 г. контейнеровоз **Sima Kroon** (8071 Idt), закупен за \$257 за Idt (малко над \$2 млн.), и построения през 1982 г. **Sima Yazd** (8019 Idt), закупен за \$260 за Idt (\$2 млн.). Индийски купувачи закупиха също така построения през 1986 г. контейнеровоз **Philipine Star** (8628 Idt) за \$254 за Idt (почти \$2,2 млн.), и построения през 1985 г. **ANL Explorer** (12 487 Idt), за \$265 за Idt (около \$3,3

милиона, използвана при неговата постройка. Два големи Ro-Ro кораба **PFC James Anderson** и **1st LT Alex Bonypeman**, бяха продадени единовременно на друго индийско режище. В Индия ще бъде нарязан и **Hermina** (15 550 Idt), кораб за влечен газ. За него бяха заплатени \$425 за Idt (\$3,9 млн.).

Пакистанските режища не показваха през периода никаква сериозна активност, докато Китай продължава сериозно да се конкурира с

Последното разтоварване на OOCL Friendship, 2 юли 2009 г., преди да поеме към режището.



млн. тона дедует, които постъпиха за нарязване от началото на годината до сега – кораби предимно от сегмента на контейнерните превози и танкерите.

През второто тримесечие на 2009-а обаче фокусът се измести към сегмента на насипните товари – броят на бълкерите, нарязани в режищата по света, достигна общо 163, следван от 80 контейнеровоза и едва 15 танкера. Увеличеното предлагане на кораби за скрап оказа настукъвърху цените – от средно около 607 usd/Idt през 2008 г. цените понастоящем наляха до 300 usd/Idt, отслабени допълнително и от на малените цени на стоманата и металите (Idt – light demolition ton).

Анализаторите са изненадани от все още високите цени на скрап-сделките и докри са на мнение, че секторът за нарязване понастоящем „пренебрегва“ законите за търсене и предлагане, след като независимо от изобщилето от предлаган тонаж цените за скрап се запазиха стабилни и високи през първата половина на 2009-а. Цените на кораби за скрап обикновено падат при наличето на по-големи обеми тонаж за скрап, както е сегашната ситуация на пазара. Въпреки това брокерите отбелязват, че забодите за нарязване продължават да правят добри фиксирани оферти, особено за конкретен вид кораби/тонаж. Наскоро купувачи от Бангладеш



Висококачествените стомани вдигат цената на кораба за скрап.

Топ 10 на страните, реализирали най-много скрап-сделки за шестмесечето:			
Rank	Country	Number	Total Dwt
1.	India	817	13,468,661
2.	Bangladesh	637	24,007,669
3.	Turkey	280	1,298,387
4.	Unknown	216	548,556
5.	China	214	6,088,153
6.	Pakistan	157	3,921,309
7.	Denmark	150	39,678
8.	Japan	99	33,429
9.	Indonesia	90	27,962
10.	United States of America	80	1,131,617

Бангладеш предлагаха едни от най-високите цени, то и същинската работа се вършише от режищата в Индия. Заводът в Аланг например за последния 12-месечен период – от средата на 2008 до средата на 2009 г., е нарязал около 1,94 млн. тона Idt, което представлява 174 %-но увеличение на скрап-обемите в сравнение с предходния период на 2007/2008 г. През последните дни на юни режищата в Аланг закупиха поне 8 ко-

млн.). **MSC** отчетоха, че са продали няколко контейнеровоза, всички за \$255 за Idt. Това са **MSC Corsica** (13,747 Idt) – \$3,5 млн., **MSC Cristiana** (10 116 Idt) – \$2,6 млн., **MSC Veronique** (15 116 Idt) – \$3,8 млн., и **MSC Togo** (13 750 Idt) – \$3,5 млн. В една по-особена сделка едно режище в Аланг заплати \$300 за Idt за продуктовоза **Global Rio** на база „as is“ в Рио де Жанейро. Цената му скочи високо нагоре поради висококачествената стома-



Купчините метал отдавна привличат вниманието на екологите.

Индия. Там закупиха голям контейнеровоза – **Oriental carrier** (6689 Idt) и **Golden Companion** (9,536 Idt) за по \$250 за Idt, респективно за \$1,7 млн. и \$2,4 млн. При други сделки бяха рапортумвани като продадени Ro-Ro **Sun Rise** (5531 Idt) и **Star Lanshan** (17 458 Idt), за една и съща цена – \$ 240 за Idt (\$ 1,2 млн.). Режищата в Китай закупиха също така голям контейнеровоз, всичко по 15 500 Idt – **OOCL Freedom**, построена 1985 г., и **OOCL Friendship**, построена 1987 г. Има ясни индикативи, че скрап-секторът ще продължи да се развива най-силно в регионите на индийския събkontинент, тъй като европейските режища в момента не разполагат с необходимия капацитет. Понастоящем над 80 % от световния тонаж за нарязване отива за обработка в режищата на Индия, Бангладеш и Пакистан и това съотношение ще се запази и в близките 2-3 години. Цената на скрап-сделките за първото шестмесечие на 2009 г. варираше около следните стойности:

- Бангладеш: 350–375 usd/Idt за танкери и 250 usd/Idt за бълkeri;

- Пакистан: 275 usd/Idt за танкери и 260 usd/Idt за бълkeri;

- Индия: 275–295 usd/Idt за танкери и 230 usd/Idt за бълkeri.

Ето и Топ 10 на страни, реализирали най-много скрап-сделки за шестмесеччието: вж таблицата.

Анализ: отдел „Агенциран“



ЗА КОЛЕКТИВНИТЕ УСИЛИЯ И ИНДИВИДУАЛНИТЕ ВЪЗМОЖНОСТИ

Опции за написване на историята на Парагодство “Български морски флот”

Българското парагодно плаване води началото си от епохата на турско владичество. През 1862 г. в Цариград е основано парагодното дружество „Пробив-

рема и океани“, в който на-мериха място очерци за от-делни периоди от миналото на БМФ. В този сборник бе възприето погрешното определение, че българското

енноморски флот и поеха анжакимент по новата тема.

Създаде се през 1985 г. авторски колектив начело с капитан I ранг доц. Георги Антонов (1928 – 2008), които започна работата на 24.VII.1986 г. В него влизаха капитаните далечно плаване Николай Иовчев, Аманас Ионков, Христо Нестров, Димитър Мавров, г-р Костадин Стоянов, капитан I ранг Колю Колев, г-р Владимир Павлов, Невяна Димитрова, Борислав Дряновски, Петър Даскалов, Любка Петкова, журналистите Георги Йолов, Тони Загорова, Стоянка Савова, Тинко Трифонов и Георги Калинов. Финансирането осигури Ат. Ионков. На всеки автор се дава възможност да посети Огеса с кораб на Парагодството, за да събере

чината през 1992 г. на научна конференция да изляза сам по тази тема. С моите становища за „Тексим“ не беше съгласен и к.г.н. Ат. Йонков – и не само за тях. Чуха сегласобе за липса на моряшки познания спрямо мен. С възражение излязоха моите опоненти и на конференцията от 1994 г. Тогава докладаха въз основа на събрания материал за периода 1958 – 1985 г. Но имаше и морски лица, които ме подкрепиха.

След промяната на 10.XI.1989 г. БМФ се ръководеше вече от капитан Мавров, който отказва издръжка за отдела във Военноморския музей. Направи се опит да се издаде поне сборник – и това пропада.

В такъв критичен момент видният морски дягал и изследовател Тремол

Закупеният от „Тексим“ кораб „Атлас“ е построен през 1946 г. в Швеция. В Парагодство БМФ плава под името „Богдан“. Изведен е от експлоатация през 1984 г. Снимката е от фонда на Военноморския музей.



дение“ от група български търговци. През 20-те години на XX век стопанският дягал Стоян Бочев описа неговото създаване и дейност. Следващата публикация за дружеството идва чак през 1965 г. Година по-късно се появява книгата на варненския журналист Стоян Костов „Пог роден флаг“, публикувана със съдействието на предприятие „Тексим“. Тя има и второ издание (1968 г.). Написана е в публицистичен стил.

В книгата се разказва доста увлекателно за мор-

парагодно плаване води началото си от 1892 г. Незаслужено бе пренебрегнато дружество „Пробивение“. Тази грешка се допусна и при отбележването на 100-годишния юбилей на БМФ. Тогава възразих на В. „Работническо дело“, преименуван вече на „Дума“. Те върнаха писмото ми в Парагодството и грешката бе повторена.

Няколко години преди да бъде отбелаян 100-годишният юбилей на Парагодство БМФ, от Военноморския музей бе побудигнат въпросът за написване на история

Построеният във Варна през 1965 г. „Велико Търново“ така и не стана кораб-музей на българското търговско корабоплаване. Снимката е от фонда на Военноморския музей.



ското търговско корабоплаване до 60-те години на XX век. Някои професионалисти-историци тръгнаха да я отричат, други я подкрепиха със съображението, че щом професионалистите се бавят, книгата на Костов има стойност.

По случай 90-годишнината на Парагодството през 1983 г. то организира издаването на сборника „По мо-

на морското ни търговско корабоплаване. Повече от десет години в музея се работеше системно за документиране и на граѓанско-морски дейности. За тях функционираше специален отдел с двама сътрудници. Издръжката беше поета от Парагодството. Специалистите от музея бяха приключили работата по написването на историята на Во-

Старият въглевоз на Парагодство БМФ „Витоша“ е построен през 1948 г. във Великобритания. В състава на Парагодството е от 1961 до 1971 г. Снимката е от архива на БМФ.



данни от библиотеки и архиви.

Авторите не се справиха с възложената задача. Издължиха се само тези, които трябваше да пишат до 1918 г. В крайна сметка история не беше написана. Първата причина е неуспешно съставяният многолюден колектив от автори с различна подготвотка и възможности. Втората причина е възприетият тежък и сложен начин на работа. За пет години се приеха само план-пропекти и беше написан текстът на увода и глава I. От журналиста Стоянка Савова си призна, че не може да се справи със задачата, и поискава помощ за работата върху периода 1958 – 1985 г. Определиха ме да работя с нея. Тя издири доста материали за периода, аз – също. Но се появиха различия в оценките за „Тексим“. Аз давах положителна оценка за ролята му, тя не беше съгласна с мен. Това бе при-

Иванов през 1996 г. публикува труда си „Морското търговско корабоплаване на Тремата българска сърдъва“ (Варна, 384 с.). Помогна му доц. г-р Вълкан Вълканов, който написа увода на книгата. Като бивш директор на Парагодството Тр. Иванов притежаваше личен опит и впечатления, притежаваше също и много автентични документи. Освен подробно излагане на фактите той направи и обстоен и професионален изыскан анализ на фактите и събитията. Негоовите становища едвали ще бъдат приеми от всички морски труженци, но публикуваното в този труд е сериозен повод за обсъждане. Голям шанс за българската морска обществоност е неговата книга – единственото засега изследване по темата. Лемвата е видната високо и едва ли всички състезатели ще могат да я прескочат.

ВЛАДИМИР ПАВЛОВ



115 години от получаването на първия кораб „Борис“ – от морски ангел-спасител

Сред богатствата в съкровищницата на Военноморския музей във Варна има един корабен модел и една картина, които представят български търговски кораб „Борис“. Биографията на този параход е свързана обаче не само с развитието на търговското му корабоплаване, а и с важни моменти от българската Военна и Военноморска история. По време на Балканската война (1912–1913 г.) воините от подразделенията на IV Българска армия след Булаирския бой (26 януари 1913 г.) са обречени на гибел от глад и измръзване. Когато силите на бойците за съпротивата срещу балата смърт вече не достигат, в Сароския залив се появява дим от параход. Надеждата за помощ се събърва с доставянето хранителни припаси от парахода „Борис“, който и по-късно извърши рисковани рейсове в помощ на типовото осигуряване на нашата армия. По време на Първата световна война с преоборудвания в минен зааградител „Борис“ е извършено минното заграждение, на което се взривява и потъва руският ескадрен миноносец „Лейтенант Пущин“ (25 февруари 1916 г.). Това е втората българска морска победа след успешната торпедна атака на отряда торпедоносци срещу турския крайцер „Хамидие“ (8 ноември 1912 г.).

Моделът на кораба е изработен в корабостроителницата на „Ричардсън и Син“ в Нюкасл на р. Тайн, Англия. Там е построен и параходът „Борис“ – първият плавателен съд на Българското търговско параходно дружество (БТПД), чието учредяване е утвърдено със специален закон от Народното събрание, прием на 14 декември 1892 г. Дружеството, създадено с участие и финансова подкрепа на държава-



Моделът на парахода „Борис“, изложен в експозицията на Военноморския музей във Варна

демност 1270 м). В спомените си морският капитан Антон Прудкин (1880–1942 г.), командвал по-късно и двата парахода, пише за тях: „... англичаните (ги) построиха добросъвестно и много евтино, като навсяко бяха уверени, че ще последват и други поръчки“.

При строителството и на двата кораба е предвидена възможността те да бъдат използвани и за военни цели. Поради това контролът по строежа им е възложен на флотския офицер мичман I ранг Станчо Димитров (командвал Военния флот от 1 юли 1908 г. до 15 април 1911 г.), който по това време е на обучение в Англия. След като практическите изпитания на море приключват успешно, „Борис“ вдига българското знаме и поема към България на 26 юни 1894 г., а плаването му през Дарданелите и Босфора предизвиква дипломатически конфликти между Турция и България. Високата Портма отмачала не иска и га чуе, че Валната България има собствен морски флаг, който ще развява из Проливната зона.

Пристига във Варна на 2 юли с.г. с развят национален флаг. Варненският вестник „Черно море“ пише на 8 юли с.г.: „Знаем, че „Борис“ излезе много скъп, но честитим на Параходното дружество и на акционерите му тази народна гордост под българско знаме“. С цялата си служба под българско знаме „Борис“ защищава този комплимент.

Изследователите посочват, че включвателно на „Борис“ и „България“ в обслужването на българските черноморски пристанища предизвиква още през следващата година спадане на навлата (таксите за превоз по море) за различните стоки от 400 до 1000 %, българските стоки стават по-конкурентоспособни на външните пазари, а ограбването на българското стопанство от чуждите параходни компании е премахнато. И още нещо – според Раги Боеv, корабите са „съществен резерв на Всесърден флот“ и „имат определено място в отбраната на страната“. Преги да „мобилизирам“ парахода „Борис“, нека не забравяме за модела на кораба, с който започна този разказ.

По стара трагедия корабостроителницата предава кораба на клиент-корабосъбственик заедно с модел на поръчания плавателен съд. Така става и при приема на „Борис“. Само че корабосъбственикът – БТПД, много бързо се разделя с това красиво изделие. В писмо до князия Мария-Луиза от 10 ноември 1894 г. управителният съвет (УС) на дружеството пише: „В началото на настоящата година Ваше Царско Височество оцастилихте България, предрагото със столовнаследник, на когото гордо носи името първият параход на Българското

търговско параходно дружество „Борис“, в знамение на годината, в която се поставя основата на Българската търговска флота. Управителният съвет на дружеството се счита за много честит да означава тая епоха с един скромен подарък, състоящ се от миниатюра на парахода...“ Така моделът на кораба става прилежание на царското семейство. По-късно цар Борис III го дарява на Морския (днес Военноморския) музей във Варна заедно с още няколко други модела, които са част от богатата гнешна тематична колекция в пантеона на морска България.

Параходът „Борис“ се включва като мобилизиран транспортен кораб във втората част на Балканската война, след като на 16 януари 1913 г. преговорите в Лондон между воюващите страни са прекъснати и бойните действия са възобновени. Десет дни по-късно български войски разбиват турските под-



Мичман I ранг Станчо Димитров контролира строителството на парахода в Нюкасл, Англия.



Една от малкото запазени фотографии на парахода „Борис“

та, поръчва гва кораба – „Борис“ (с товароподемност 894 т) и „България“ (с товаропо-

демност 1270 т). След умел демарш на българската дипломация напрежението е туширано и „Борис“

разделения при Булаир и замат нови позиции. Защитниците на Булаирската позиция обаче са неприятно изненадани месец след това, когато снежна буря прекъсва телефонните връзки и пътищата. „Сражението, което стана на 26 януари пред Булаир и (което) гage около 120 убити и 460 ранени, бледнее пред ужасите на стула, бледнее пред жертвите на природната стихия, която се разрази на 16, 17 и 18 февруари“, пише „Работнически вестник“.

► 17 с.



на Българското търговско параходно дружество ДО ЕФЕКТИВЕН МИНЕН ЗАГРАДИТЕЛ

► 16 стр.

А участникът в тези събития Лука Доросиев отбелязва: „Гледахме с мълчание и с мъка тази страшна съдба



Капитан Васил Филев, под чието командване параходът „Борис“ участва в Балканската война

на цялата булаирска армия. Пратена да отстоява най-възвишени народни интереси, тази храбра армия от ден на ден слабееше, линееше и се топеше от смут и от глад... Ние се помирихме с тази зла орисия да урем от глад, ако сред тази атмосфера на безпомощност не стане едно чудо". Чудото е сътворено от екипажа на парахода „Борис“ с капитан Васил Филев (1880–1952 г.) и главен механик Борис Апостоловски (1882–1965 г.). На борда му са и шестима военни моряци с командир мичман II ранг Велизар Peev. Параходът доставя в този рейс 407 тона обес, брашно, ориз и други припаси.

Лука Доросиев допълва: „Трябващо да бъде човек там, да преживее ужасите на бялата и на гладната смърт, за да прецени колко голяма бе радостта на всички, не само защото армията бе спасена от глад, но защото бе спасена от български параход“. Заедно с парахода „Варна“, „Борис“ извършила още множество рисковани рейсове за тиловото осигуряване на българската армия, в това число и с боеприпаси. Затова Доросиев завърши спомените си с благодарност към „морския ангел-спасител“. А изследователят Владимир Павлов резюмира: „Това е светла страница в летописа на българския търговски флот – само кораби под национален флаг се ангажират с плавания под гулата на турска брегова артилерия.“

След Междусъюзническата война „Борис“ е първият български кораб, посетил Бърция след края на бойните

дейстия. Параходът под командването на капитан Антон Прудкин (известен още като смел авантюрист, гравоначалник на София след Първата световна война и съветски шпион през Втората световна война) превозва български военопленници, а по-късно поддръжа линията Варна (Бургас) – Кюстенджа – Одеса. Военновременната организация на корабите от БТПД е въведена още преди в България да е обявена общата мобилизация на 10 септември 1915 г. В началото на бойните дейстия при участието на страната в Първата световна война „Борис“ и останалите кораби на БТПД са заковани във

(след 14 октомври 1915 г.) да бомбардират Варна. Взривяването на флагманския кораб и почти мигновеното му потъване след пречупването на корпуса му на две създават впечатление на командването на „Живой“, че „Лейтенант Пущин“ е атакуван от крейсерувачи в района на германски подводници и този доклад до щаба на руския Черноморски флот е достъпчен, за да отменят плащаната бомбардировка. Това спасява Варна от по-нататъшни жертви и разрушения.

Според съвременния италиански военноморски историк Франко Чекарели потопяването на „Лейтенант Пу-

сандър Сахаров, не предприма никакви мерки за спасяването на кораба, който остава на вода цели осем часа след сблъсъка. Екипажът е спасен от моряците на „Кронщат“ и от каран в Цариград. Най-логичната версия за позорното поведение на капитана е тази, че в корабната каса на „Борис“ са съхранявали големи суми пари за различни бъдещи сделки на БТПД, а сметките на Сахаров не излизат и той бил заинтересован параходът да потъне. Като разсъждава върху този казус, изследователят Тремол Иванов заключава: „Очевидно УС на БТПД е поверил кораба „Борис“ в ръцете на един негодник... Така нелепо завърша своята дейност първият български (търговски) кораб, който в продължение на близо три десетилетия достойно развива националния флаг в Черно, Егейско и Средиземно море.“

По ирония на събата до наши дни не оцелява нико една качествена фотография на парахода „Борис“. Затова особено ценна е картина, притежание на Военноморския музей, на която той е изобразен. Нарисувана е от капитан Антон Прудкин, който не е криел симпатии със този кораб, на чийто



Картина с автор капитан Антон Прудкин, собственост на Военноморския музей

Варненското езеро.

Много скоро обаче „Борис“ е мобилизиран и пригоден за минен заградител. На 13 и 19 януари 1916 г. във Варненския и в Бургаския залив са извършени минни заграждения с общо 224 морски мина, получени от Германия. Участват параходът „Борис“ и торпедоносците „Строги“, „Смел“ и „Шумни“, които охраняват и лидират (насочват) минния заградител. Мините са подгответи за постановка под ръководството на лейтенант Кирил Минков – офицера, изстрелял торпедото на „Дръзки“ срещу „Хамидие“. Минните заграждения са извършени под ръководството на лейтенант Александър Тодоров. Както вече бе посочено, на 25 февруари с.г. на минното заграждение се натъква и взривява руският ескадрен миноносец „Лейтенант Пущин“ – флагмански кораб на гравационни бойни кораби от този клас. Както се оказва по-късно, „Лейтенант Пущин“ и еднотипният му „Живой“ са извършили разузнаване, преги руска ескадра отново

във първият непряк боен успех на българския флот в мази война. Дял за този успех има и параходът „Борис“, който регистрира и други положителни прояви през тези тежки години на изпитания. За съжаление в секретната заповед за награждаване на участвалите в поставянето на ефективното минно заграждение няма представител от екипажа на парахода. Този пропуск е компенсиран през 1937 г., когато със заповед на Военния министър генерал-майор Христо Луков участвалите в Първата световна война мобилизирани български параходи са наградени с възпомнателен медал и грамота. Само че медалът и грамотата на „Борис“ остават в дирекцията на БТПД.

На фаталния 13 октомври 1920 г., на 60–70 мили южно от Севастопол, при плаване в гъста мъгла параходът е ударен в левия борд на кърмата от руския кораб „Кронщат“. Въпреки настояването на екипажа, капитанът на „Борис“ – руският емигрант Александър Сахаров, не предприма никакви мерки за спасяването на кораба, който остава на вода цели осем часа след сблъсъка. Екипажът е спасен от моряците на „Кронщат“ и от каран в Цариград. Най-логичната версия за позорното поведение на капитана е тази, че в корабната каса на „Борис“ са съхранявали големи суми пари за различни бъдещи сделки на БТПД, а сметките на Сахаров не излизат и той бил заинтересован параходът да потъне. Като разсъждава върху този казус, изследователят Тремол Иванов заключава: „Очевидно УС на БТПД е поверил кораба „Борис“ в ръцете на един негодник... Така нелепо завърша своята дейност първият български (търговски) кораб, който в продължение на близо три десетилетия достойно развива националния флаг в Черно, Егейско и Средиземно море.“

По ирония на събата до наши дни не оцелява нико една качествена фотография на парахода „Борис“. Затова особено ценна е картина, притежание на Военноморския музей, на която той е изобразен. Нарисувана е от капитан Антон Прудкин



Капитан Антон Прудкин



ГОТВАРСКИТЕ РЕЦЕПТИ НА НАШИТЕ БАБИ И ДЯДОВЦИ

Уважаеми читатели,

Едва ли има моряшка фамилия у нас, на чиято трапеза да не се сервираят рибни гозби. Нещо повече, има моряшки фамилии, които притежават свои рецепти, които се предават от поколение на поколение. Живот и здраве, ще стигнем и дотам. Засега, като начало, ви предлагаме една страница „Ретро-кулинар”, с рецептите на нашите баби и дядовци. Открихме ги в едно издание, което отдавна е библиографска рядкост: „50 рецепти с риби и раци” – пърдна книжка от поредицата „Готварска библиотека”, приложение на сп. „Икономия и домакинство”. То излиза в София в периода между двете световни войни и е едно от най-разпространените световни книги.

ПЕЧЕНА СКУМРИЯ МЕТР Д'ОТЕЛ

Този е най-простият и според мен най-добрят начин за приготвяне на скумрията.

Цепвате рибата по дължината на гърба, като внимавате да не разъскате кожата на корема. Напоявате я в дървено масло или олио, поръсвате я със сол и черен пипер и слагате да се пече на скара над силен огън. Скарата трябва да е намаслена.

Когато се изпече от двете страни, слагате я в затоплена чиния и приближавате двете половини така, че да придадете първоначалната ѝ форма. После вкарвате във вътрешността ѝ парче масло. Със същото масло намазвате и повърхността на скумрията, след което я поднасяте на трапезата.

СКУМРИИ В ХАРТИЯ

Взимате малки скумрии, чието мясо изваждате, като запазвате кожата им. Заливате ги с олио, поръсвате ги със сол, черен пипер и слагате да се позапекат в намаслен съд.

Взимате листове пергамент, изрязвате малко по-дълги и по-широки от скумриите. Намазвате тези листове с олио, поставяте едно филе. Завъртате тогава двойния лист хартия, като го прегъвате по краищата. Така напълнените кутийки нареждате в съд, който държите няколко минути в гореща фурна, за да стоплите хартията и съдържимото.

СКУМРИЯ С МАГДАНОЗЕН СОС

Цепвате скумрията по дължината на гърба, измивате я и слагате в съд със студена вода, която да я покрива, сол-

страняваните издания не само сред дамската аудитория. Много модни и други издания след 1989 г. обичат да го препрочитат и да правят сравнителен анализ на събитията и явленията „тогава“ и „сега“.

Ние предпочитохме да разгърнем този рецептупул и да го представим на читателите на Navibulgar News като възможност за диалог и допълване на темата. Благодарим на служителите в Транспортната библиотека към Принципище Варна, които се отзоваха на нашата молба и ни предоставиха „50 рецепти с риби и раци“.

Очакваме вашите мнения и препоръки на познатия ви вече адрес!

ОТВАРСКА БИБЛИОТЕКА
покана на сп. „ИКОНОМИЯ И ДОМАКИНСТВО“



50 Рецепти СЪ РИБИ И РАЦИ

Наредила:
ТЕОДОРА ПЪЙКОВА

Редакторка на сп.
„ИКОНОМИЯ И ДОМАКИНСТВО“
и в. „ЛИТЕРАТУРЕН СВЪРЪГ“
Пл. Славейковъ № 8 — София

МОРСКИ РИБИ

29. Попчета по лионски

Обълзвате и наръзвате на много тънки колелца три глави лукък и ги изпържвате във сгорещена оливия безъ да ги оставите да се оцветят. Насичвате този лукък на дългото на плитка тендърера. Поръсвате го със сол, черен пипер и го заливате със 1—2 чаши бъло вино и 100 грама стопено пръснато масло или същото количество добре сгорещена оливия.

Взимате две-три попчета, изчиствате, измивате, обреждате ги и наръзвате по на две-три парчета, които слагате във тендърера със лука. Туряте ги за няколко минути на силен огън, после ги дръпвате на страна и оставяте във подходяща чиния и ги заливате със соса и лука. Ако състъпът е много ръжъкък, посъхствявате го като му прибавяте малко изпържено брашно и вариете на силен огън преди да го изльете върху рибата.

ХЕРИНГА.

Измежду всичките морски риби, херингата, заедно със моруната, се най-много употребява за храна.

Плодовитостта на херингите е грамадна и размножението им би надминало всъщо въображение, ако всичките личинки биха се превърнали в риби. Съмнени ли съм, че само 1% от тази яйца дава начало на живо поколение — толкова много се търсят и унищожават от другите риби.

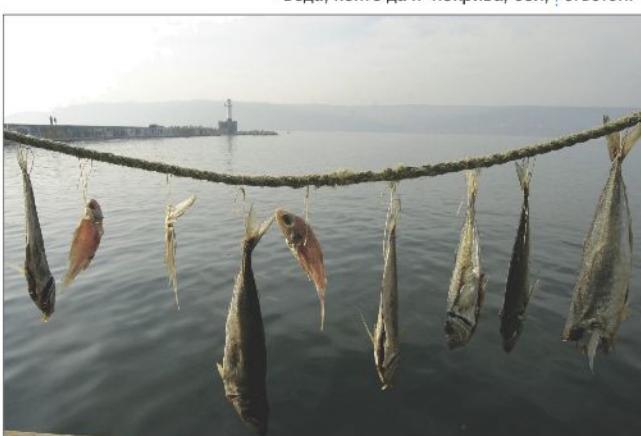
До настъпващата само солени херинги.

36. Солени херинги по шведски.

Взимате хубави солени херинги, които изчиствате и извадите 5 минути във кипяща вода. После ги изцеждате, макате кожата и костите им и мариновате получението парчета единица във дървено масло или „Оливия“, черен пипер на зърна, даргиново листе, няколко колелца отъ моркови, лукък и клончета магданозъ.

Със ремуладър. Съклизвате ситно три складки чесън и ги изпържвате във масло или сгорещена „Оливия“, безъ да ги оставите да се оцветят. Съклизвате също магданозъ.

На друга страна слагате във малка тендърера кафе-жичка горчица. Поръсвате го със сол, черен пипер и същна лъжица оцетък. Започвате да бъдете енергично със търъка бъдътка, като последователно наливате полека „Оливия“ и съдът. Накрай прибавяте лука и магданоза.



30. Попчета а ла Кардиналь.

Взимате няколко сръда големи попчета. Изчиствате, измивате ги и наръзвате на еднакви парчета. Нареждате ги върху намаслен съдък и поръсвате със сол, черен пипер и лимонова сокък. Покривате ги със намаслена хартия и изпицвате във пещък. След туй ги изцеждате и нареждате на корона. Напълвате празнината и със скълцирано сварено рибено мясо, опашки от скриди, дребно наръзани гъби, магданозък, солък, черен пипер на зърна, два стриги сварени жълтъкъ, даргиново листе, всичко много добре смъсено и запържено във сгорещена оливия, във която предварително съзачервили ситно наръзана глава лукък.

На край, заливате рибата и гарнитурата със със солени херинги.

Със солени херинги. Сгорещвате оливия, изпържвате същна лъжица брашно до зачервяване, разреждате го със рибен бульон, оставяте го да ври докато се сгъсти и прибавяте, като непрекиннато бисте, 3 сурови жълтъка и малки каймак. Ароматизирайте със със зачеста и зачервявате със черен пипер.



Кой какво гледа при посещението на една изложба

Моряк се връща от далечно плаване. Изпраща SMS на своята любима: "Шест месеца безекс, в твой интерес е да ме чакаш на пристанището".

Тя му връща отговор: "Шест месеца безекс, ще те чакам на пристанището, но в твой интерес е да слезеш първи".

• • •

Кои са трите любими думи на акулата?

– Човек заг борда!

• • •

В поликлиниката влизат пръжлятъл мъж и се държи за корема.

– Докторе, вчера ядох миди и сигурно са били развалини, защото ужасно ме боли коремът!

– Не успяхте ли неприятен мирис, когато ги отваряхте?

– Трябваше ли да ги отварам?!?

• • •

Писмо, намерено в бутилка в океана:

"Намирам се на необитаем остров. Няма магазини, пари, автомобили, полиции, мърсен въздух. Пукнете се от яг!"

• • •
В крайбрежна кръчма се надългват стари моряци:

– Пък аз десет години живях на необитаем остров!

– Сериозно?! И как се прехранва?

– Като давах лодката под наем...

• • •
– Капитане, капитане!
– Какво си се развикал, бе?
– Комвата изплува!
– Хм... Не ще е на хубава тая работа...

• • •
Минава кораб покрай остров на среща океана. По едно време един от пътниците забелязва човек на острова и пита капитана:

– Какъв е тоя брадясал човек, дето подскача, креши и ръкомаха така оживено?

– Ами, не знам – отвърнал капитанът, – но всяка година, като минавам с кораба покрай острова, онът нещо полуядва!

• • •
Моряк танцува с дама в дискотека и шепне:

– Искаш ли да те заведа у нас, за да ти покажа каква та-



Капитанът държи положението под контрол

туировка имам на корема? Цяла подводница!

Мадамата:

– Знам, вече усещам перископа.

• • •
Силно почукване на вратата на капитанската кабина в кораб. Влиза разстроена и с почти разкъсани дрехи камериерката. Капитанът естествено я пита:

– Какво е станало с теб?

– Ами един от моряците ми каза, че ще има буря, и аз като последната глупачка го накарах да ме върже за мачтата...

• • •
Красноречив пастор сръвнява в проповед участия на грешника с участия на кораб, търпящ крушение сред морето.

– Тежките вълни се премятат през палубата! Платната са изполъксаны! Рулят се в заклинни! Корабът неотвратимо се носи към скалите! Какво му остава на клемника? Какво да стори?

Стар моряк се провиква възмутено от последния рег:

– Да пусне комвата, сухопътен плъх такъв!

• • •
– Господин капитан, защо корабите носят женски имена?

– Ако знаеше колко трудно се управлява кораб, нямаше да задаваш такива глупави въпроси...

• • •
Русалка изплува на пристанището с бебе в ръце и се обръща към любопитната тъпла:

– Къде живее водолазът Пето?

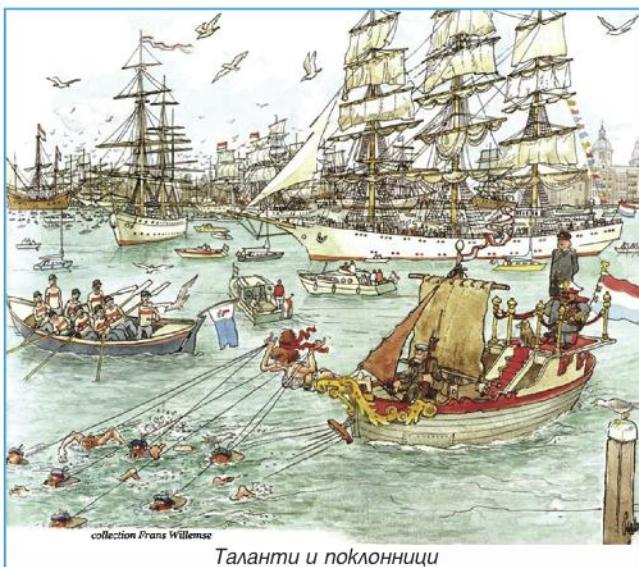
• • •
Гид развежда туристи по палубата на боен кораб в пристанището. Той им посочва бронзовата табелка на палубата. На табелката пише: "Тук падна нашият храбър капитан".

– Нищо чудно – мърмори нервна стара дама. – И аз се спънах на това проклето нещо...

• • •
Корабът потъва. Всеки се спасява, като се залавя за останалите да плуват по повърхността предмети.

Към дама, вкопчала се за корабното пиано, се доближава джентълмен и пита възпитано:

– Ще разрешите ли да ви акомпанирам?



Таланти и поклонници



На прощаване

Карикатури Интернет



УНИКАЛНА ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ЛЯТНА СЕМЕЙНА ПОЧИВКА

**СПЕЦИАЛНИ
ОФЕРТИ
ЗА
СЛУЖИТЕЛИ
НА
ПАРАХОДСТВО
БЪЛГАРСКИ
МОРСКИ
ФЛОТ АД**

Хотелът е разположен на 7 km от гр. Ловеч, в живописното с. Сливек.

Разполага с голем естествен горист парк, открит басейн, велосипеди под наем, ресторант, открит и закрит паркинг, интернет достъп, както и две конферентни зали, оборудвани с мултимедия, подходящи за провеждане на семинари, обучения, презентации.

Хотелът предлага всички удобства, необходими за една почивка или бизнес уикенд.

Районът предлага множество туристически възможности, могат да се посетят прочути-

те Крушунски водопади, Деветашката пещера, Троянският манастир, зоопаркът в Ловеч и много други забележителности в близки населени места.

ПАКЕТНА ОФЕРТА ЗА ПОЧИВКА ЛЯТО 2009:

35 лв. човек/ден

17,50 лв. дете до 12 год./ден
Цената включва:

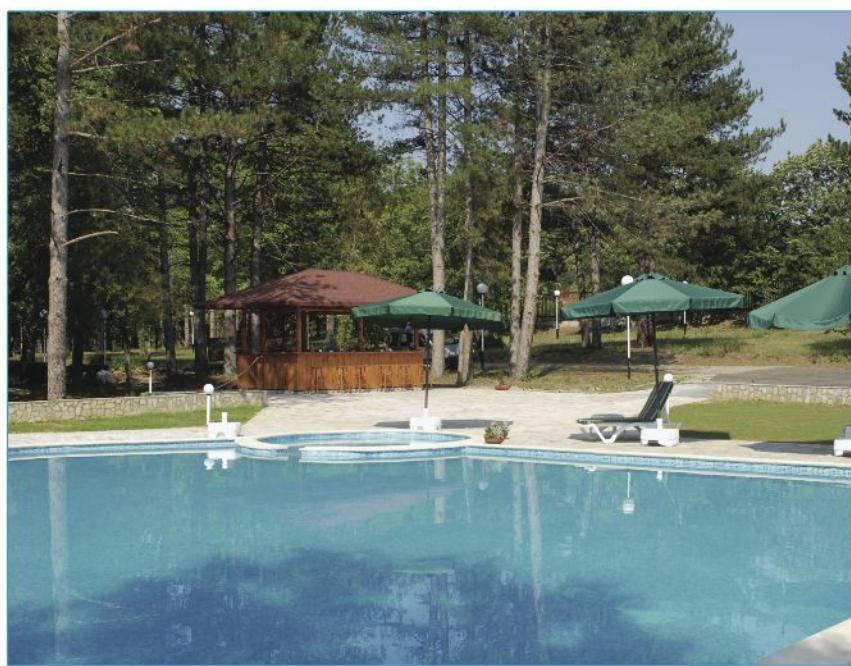
- нощувка в стая/апартамент за 2/3/4 лица
- закуска, обяд, вечеря по предварително уточнено меню
- ползване на открития басейн
- ползване на закрит пар-

кинг.

Пакетната оферта е валидна при минимум 3 поредни нощувки.

Насладете се на спокойна почивка, чист планински въздух, басейн и всичко това далеко от пренаселените туристически комплекси и с гаранцирано внимание на персонала към индивидуалните ви нужди.

За резервации и допълнителни въпроси се обърнете към управителя на хотела г-жа Миглена Ганчева на тел. 068 / 603528



ОЧАКВАМЕ ВИ!