



NAVIBULGAR

news

Издание на Пароходство Български морски флот АД

м. юни 2009 г.

№1

• АКЦЕНТИ •

КРИЗАТА В ШИПИНГА – ЦИФРИ И ФАКТИ

➤ 2/3 с.

ПРЕОБОРУДВАНЕ НА КОНТЕЙНЕРОВОЗИ В МНОГОЦЕЛЕВИ КОРАБИ

➤ 4/5 с.

ЛИЧНОСТИ НА ПЛАВАНЕ

➤ 8 с.

КАЛЕНДАР

➤ 12/13 с.

ИЛЮМИНАТОР

➤ 14 с.

ВЪЛНАТА НА ПРОМЯНАТА

8 август 2008 г. ще остане като паметна дата в историята на българското корабоплаване. Дата, заредена с много емоции и очаквания, много слухове и хули, но и с предусещане за голямата промяна.

Дружеството с вековна история и традиции премина в сферата на частния бизнес и започна в нов етап от развитието си. Тази дата е изпълнена със смели мечти и воля за успех.

Пароходство Български морски флот, компанията, преживяла две балкански и две световни войни, две обществено-политически формации, тежкия преход към демокрация и съпътстващите го сътресения, присъединяването към НАТО и ЕС, приватизацията и не на последно място световната икономическа криза, е доказала силата и издръжливостта си.

Когато става дума за промяна, всички казваме, че я желаем и очакваме. Но когато промяната почука на вратата, заедно с нея в стаята влизат страхът и несигурността. Нормална реакция са съпротивата, отрицанието и желанието



да върнем доброто старо и познато минало. Конфронтацията и конфликтите са част от ежедневието ни.

Международният морски транспорт е една от най-засегнатите от икономическата криза сфери в световната икономика. Свидетели сме на масови фалити на големи компании. Повечето големи фирми предприемат строг анализ на разходната част от баланса, продаване на собствените кораби или извеждането им от експлоатация, както и съкращаване на брегови и морски персо-

нал.

Ние не сме изключение. Във времето на криза следва да сме изключително внимателни и финансово и стратегически подготвени, за да можем да преодолеем последициите. В условията на реструктуриране и световна финансова и икономическа криза сме призвани да се справяме с нелеката задача, както за да запазим позициите на Пароходството, така и да подсилим търговското присъствие на дружеството на световния пазар.

➤ 7 стр.

AGENCY SERVICE - NAVIAGENT

Fully dedicated to providing a first class agency service, Naviagent enjoys the confidence of various prominent shipowners and charterers.

Head Office

Port Varna

(including Port Balchik)

1, Primorski Blvd., 9000 Varna, Bulgaria

Tel: + 359 52 632 863; 632 945

Fax: + 359 52 600 363; 632 916

Tlx: 77352; 77388

E-mail: navag@navbul.com

agency@navbul.com



ПАРАХОДСТВО
БЪЛГАРСКИ
МОРСКИ ФЛОТ

www.navbul.com

NAVIBULGAR SERVICES LTD NAVIBULGAR SOFTWARE SOLUTIONS

Navibulgar Services provides and develops software solutions, building up databases etc. especially designed for maritime companies for easy and cost effective ship management. Our team includes personnel from not only qualified programmers, but also ex-sea officers and engineers, well familiarized with marine business and ships management.

Contact Details

Phone: +359 52 683 254

Fax: +359 52 633 033

E-mail: it@navbul.com



КРИЗАТА В ШИПИНГА - ЦИФРИ И ФАКТИ

В резултат на рязкото намаление на печалбите през 2008 г. френският контейнерен превозвач **CMA CGM** планира да намали оперативните си разходи със \$600 т. Чистата печалба на компанията през 2008 г. беше само \$124 т, докато през предходната година тя бе достигнала \$966т. Голяма част от спестяванията ще дойдат от около 180 чартирани кораба, чиито договори изтичат през 2009 г. Това ще даде възможност излишните кораби да бъдат върнати, а за тези, които ще са необходими, ще се търси договаряне на много по-ниски чартърни ставки. От друга страна, ще се търси увеличение на навловите ставки с около \$200 на TEU, като в същото време корабите ще се движат с по-ниска скорост, за да се пестят и от гориво. Заедно с други оператори, **CMA CGM** са инициатори на кампания, целяща намаляване на транзитните такси за преминаването през Суецкия и Панамския канал. Ръководството на компанията дори предвижда заобикалянето на Суецкия канал за неопределено време, като корабите ще преминават край нос Добра Надежда. По този начин деветте кораба с капацитет 9400 TEU всеки от сервиза **FAL2** ще спестяват по \$330 000 на отплаване. Таксите за преминаване през Суецкия канал, за кораби с такъв капацитет възлизат на \$600,000, докато разходите за допълнително гориво за изминаването на доължителните 3400 мили са около \$250 000 на кораб.

Операторът на специализирани кораби за превоз на леки коли и товарни автомобили **MOL** се присъединява към контейнерните линии, които пренасочват корабите си към нос Добра надежда. Това става, за да се избегнат високите такси за преминаване на Суецкия ка-



нал, както и за да се избегне риска от пиратски атаки. Междувременно 4 от основните линейни превозвачи, членове на **Grand Alliance - Hapag Lloyd, NYK, OOCL и MSC**, също заявиха, че ще пренасочат корабите си, плаващи в източно направление край Южна Африка, вместо да транзитират през Суец. Това ще стане моментално и ще бъде като отговор на изключително високите канални такси, които достигат до \$700 000 за най-големите контейнеровози.

25 контейнеровоза може да бъдат спрени и закотвени от **Maersk Line**, в резултат на пълния срив в търсенето на този специализиран тонаж. Общият капацитет на връзните кораби (с капацитети между 4300 и 8000 TEU) е около 154.000 теу, което представлява 8 % от цялата флотилия на компанията.

В опитите си да съкрати своите разходи с около 500 т евро (\$661,9 т) германският контейнерен превозвач **Hapag Lloyd** стартира програма по реструктуриране, която ще доведе до съкращаване на работни щатове, както и преминаване на намалено работно време. В допълнение **Hapag Lloyd** ще намали бройката на своите регионални офиси от 5 на 3. Самостоятелните офиси

за Северна и Южна Европа, както и тези за Северна и Южна Америка ще се обединят и така ще останат да функционират общо три офиса - за Европа, Азия и Америка. Компанията вече намали своя щат през 2008 г. с 200 души, замразявайки наемането на нови хора. Флотилията на фирмата също беше намалена, като от общо 148 кораба сега са останали 130. Заедно с връщането на чартирани кораби, ще се преговорят и сключени договори с терминали и су-



хопътни контрактори.

С цел намаляване на разходите си израелският превозвач **ZIM** е закотвил в района на Филипините 10 контейнеровоза с капацитет 4,000 TEU всеки. В същото време са съкратени и 70 души бредови персонал, като се предвижда и ранно пенсиониране на около дузина офицери. Собствениците на фирмата признават, че са в преговори за канцелиране на някои поръчки в корабостроителниците или евентуално забавяне на доставката на новопостроените кораби.

UNITED Arab Shipping Co заедно със своите партньори **Hanjin Shipping, K Line и Yang Ming** възнамеряват да закрият някои от съвместно оперираните сервиси, както и да обединят други, където съответно ще намалят броя на корабите, които ги поддържат. Сервизът **Sina**, поддържан от общо 8 кораба (по 2 от всеки оператор) ще бъде закрит. Две от

ротаците между Индия и Източното крайбрежие на САЩ и Средния изток ще се обединят в една.

Силният световен спад в линейното плаване прозвуча като позгребален звън за **Orient Overseas Container Line**, след като базираният в Хонконг превозвач регистрира спад в печалбата си от 31,2 % (от \$1,4bn до \$954,2m) за първото тримесечие на 2009 г. В отговор на краха в превозите, ръководството планира да намали оперативния капацитет със 364 444 TEU. Най-голям спад в печалбата се наблюдава в превозените товари от Азия за Европа, които достигна 56,4 % (само \$149,8m за първото тримесечие на 2009 г., при \$343,5m за същия период на миналата година).

В резултат на силната "контракция" на контейнерните пазари **NEPTUN Orient Lines** предвиждат тежка загуба от около \$240т за първото тримесечие на годината. Предупреждението за това се съдържа в кратко изявление до Сингапурската стокова борса. Не-

зависимо от усилията на ръководството да намали оперативните разходи, както и да се изтеглят от някои сервиси и да вържат кораби, **NOL** декларираха загуба от \$149т за последното тримесечие на 2008 г. Компанията, която в сряда (15.04.09) съобщи своите плановете за намаляване на разходите си за 2009 г. с около \$500 т - \$550т, казват че загубите им за тази година ще са много по-големи от очакваните такива.

Контейнерните превози са изправени пред поне 4 години на страдание и мизерия, след като доставките на нови кораби превишават в пъти търсенето и необходимостта от корабен тонаж. По информация на **AXS-Alphaliner** около 453 кораба с приблизително 1,4 т TEU капацитет са "без работа". Този неапет и неизползван капацитет представлява 11 % от целия световен контейнерен тонаж. ➤ 3 с.





КРИЗАТА В ШИПИНГА – ЦИФРИ И ФАКТИ

➤ 2 стр.

При толкова голям тонаж или на котва или вързан, предвижданията са, че е необходимо търсенето да нарасне с 15 % за да се нормализират нещата. Това на този етап и при конкретната ситуация изглежда съвсем нереалистично. Специалистите предвждат вероятен баланс на търсене и предлагане да е възможен едва през 2014 г.

Пропускането на момента да се "отърват" от нежеланите контейнеревози, със сигурност ще "изхвърли" някои превозвачи от бизнеса. Това е "присъдата" на консултантите от **Drewry Shipping**, които в специален доклад уверяват и подкрепят превозвачите да "действат сега" за да преживе-



вързват големите си кораби, вече е факт извеждането от сервиси на контейнеревози като **NYK Olympus**



ят кризата. Операторите трябва да вържат най-големите си контейнеревози в своите флотилии и трябва да са готови да откажат поръчките си за новите кораби, дори да се наложи да плащат огромни неустойки. Тези които действат светкавично и то по най-радикален начин ще бъдат в най-добрите позиции да се възстановят в дългосрочен план. Дори и при такова развитие, "ние очакваме някои от големите контейнерни превозвачи да се провалят тази година".

Изводите, че не се прави достатъчно при този крах, съвпадат с информацията за превозените товари по различни направления. Товарите от Азия за Европа намаляха с 576 000 TEU само за месец Февруари тази година, което представлява 32 % спад в сравнение с преходната година. За месец януари цифрата на спада е 17 %. Товарите в Атлантическия океан в източно направление са намелели с 29 %, а в западно направление с други 21 % само през февруари. Независимо че големите линии са все още с неохота

(8400 TEU), **Xin Beijing** (9572 teu), **Cosco Ningbo** (9469 TEU), както и **Cosco Africa** (10061 TEU), закотвен близо до Шанхай в края на месец март.

Японският производител



на коли **Toyota**, има толкова много непродадени коли, че бе принуден да чартира кораб, който да бъде ползван като гараж/паркинг на вода в Малмьо. Чартираният за 6 месеца кораб **Morning Glory** ще служи като временен гараж за 2,500 коли на концерта. Японският гигант, който се очаква да обяви първи-

те си финансови загуби откакто съществува, отбелязва 60 %-ов спад на износа на колите произведен в заводите, през януари 2009 г.

След като приходите при всички видове/типове танкери буквално се сриваха, танкерите се чартират за рейсове на spot цени, които не могат да покрият дори бункероването и пристанищните разходи. Печалбите от чисти танкери действащи на някои основни пазари се четат като "долар на ден" или по-малко от нула, казва брокера на горива **Imarx**. В подкрепа на това може само да се посочи изумителният "приход" от \$250 на ден, от един много голям танкер превозвач сурово гориво от Близкия изток до САЩ, при условие че само преди 2 (две) седмици собствените са печелили по \$10,000 на ден от същия кораб! Цените при най-големите **VLCC (very large crude carriers)** в началото на 2009 г. бяха \$70 000 на ден а към 20

април те вече достигнаха едва \$8000 на ден!

В същото време други 484 кораби за насипни товари с общо 17,9m dwt, представляващи 6 % от световната bulk флотилия, стоят на котва също поради липса на товари.

Обзорът е подготвен от отгел "АГЕНТИРАНЕ"

ВЕСТИ

➤ В резултат на глобалната финансовата криза поръчките за около 500 нови кораба във всички големи корабостроителници по света са канцелирани. Тази цифра включва около 325 бълкера, което представлява 9,6 % от заявления за нова постройка подобен тонаж. От последните си проучвания по въпроса, норвежката класификационна организация **Det Norske Veritas** прави преценка, че 492 кораба, или 37,2 m dwt, са отказани да бъдат получени. Тази цифра включва 325 бълкера с 28,2 m dwt, 78 контейнеревоза и 47 танкера общо с 4,9 m dwt. Новите преценки са почти двойно по-високи от тези на конкурентната класификационна организация **Lloyd's Register**, която цитира цифри на потвърдени отказани кораби общо 2,3 % от направените заявки. Френската **Bureau Veritas** потвърди от своя страна, че 40 нови постройки, които са класифицирани при тях, са били отказани.

Големите разлики в цифрите на трите организации идват от една страна от липсата на конкретна информация от корабостроителниците в двете най-големи държави, които притежават такива заводи – Южна Корея и Китай, както и от трудната комуникация със собствениците, които трябва да се „бръкнат надълбоко“, за да намерят пари за огромния брой заявени нови постройки.

➤ След като доставката на корабен тонаж нарасна с бързи темпове, а в същото време търсенето на петрол силно намаля, корабособственици и брокери прогнозираха две до три тежки години за танкерния пазар. Мрачният сценарий стана реалност, след като собственици и оператори на танкери преживяха една от най-добрите си години през 2008. Ставките за най-големите танкери за суров петрол, които оперират между Средния изток и Азия, наскоро стигнаха до 4,700 USD на ден, отбелязвайки спад от W200 до W25 само за една година. Това са най-лошите условия от 1981 г. насам, казва президентът на **Sanko Steamship**, г-н **Takeishi Matsui**. "Не виждам никаква причина цените да тръгнат да растат, след като навлизат толкова много нови кораби/тонаж. Единствената добра новина за големите танкери е, че част от тези кораби се използват за складови бази. Към този момент 52 големи танкера, представляващи около 10 % от целия танкерен флот, се използват като складове за горива.



ПРЕОБОРУДВАНЕ НА КОНТЕЙНЕРО-ВОЗИ В МНОГОЦЕЛЕВИ КОРАБИ

През м. април 2008 г. започна постепенен спад на чартърния пазар на контейнеровози, който продължи със значителни темпове. За м. май 2008 г. тайм-чартърните ставки отбелязаха спад от 4 %, а за месец август вече с цели 8 %. След задълбочен анализ на моментното съотношение на търсене и предлагане на корабен тонаж, тенденциите в развитието на световната търговия и планираните за доставка през следващите месеци и години нови контейнеровози, в края на м. август новото ръководство на „Параходство БМФ“ АД стигна до извода, че кризата в контейнерния чартърен пазар предстои да се задълбочи, докато, главно заради по-малкия брой поръчани нови кораби, пазарът на многоцелеви кораби се очаква да е по-стабилен. При тези обстоятелства беше взето решение за преоборудване на част от контейнеровозите на фирмата в многоцелеви кораби. В същия момент м/к „Гео Милев“ беше на планиран класов ремонт в МТГ „Делфин“ – Варна, и без забавяне, еднов-

ло гумените уплътнения на люковите закрития и, където имаше нужда, беше извършено рихтоване. При контейнеровозите осигуряването на водоплътност на люковите закрития е по-сложно, отколкото при останалите кораби, заради значително по-големите размери на люковите закрития. Възможността за превоз на контейнери над палубата беше изцяло запазена.

През ноември 2008 г. и януари 2009 г., в „Бургаски Корабостроителници“ бяха преустроени еднотипните м/к „Бургаас“ и м/к „Варна“, построени през

М/к „Варна“, последен рейс като контейнеровоз



1987 г. в Испания. Въпреки че са били построени като многоцелеви кораби, в досегашната си експлоатация те бяха използвани единствено за превоз на контейнери. Тип тези кораби са неклетъчни контейнеровози, затова и не се наложи изрязване на водачи за контейнери в хамбарите, но тук основното предизвикателство беше възстановяването на работата на твиндечните капаци, които бяха замръзнали в отворено положение за повече от 20 години. Сериозно внимание беше отделено и на осигуряване 100 % водоплътността на люковите закрития, а на корабните кранове бе направена основна профилактика, защото им предстоеше много по-интензивно натоварване, отколкото досега, често няколкодневна непрекъсната работа в тропически пристанища с високи температури и влажност на въздуха.

Междувременно през октомври и ноември м. г. контейнерният тайм-чартърен пазар продължи да регистри-

ра рекордни загуби, със средномесечно намаление на тайм-чартърните наеми с около 25 % на месец, което потвърди правилността на взетото от компанията решение за преустройство на част от контейнеровозите в многоцелеви кораби. През месеците март и април 2009 г., на неработен кей в Пристанище Варна-запад, бяха преустроени еднотипните м/к „София“ и м/к „Пловдив“, еднопалубни кораби с по 3 крана и дедеут от по 14 100 тона, построени в Германия, съответно през 1988 и 1989 г., и известни на международния пазар като тип УСС 14. При тях преустройството се състоеше основно в изрязване на водачите за контейнери от хамбарите, изрязване на фитингите за контейнери на пайола, осигуряване водоплътност на люковите закрития и основна профилактика на корабните кранове. С гордост можем да отбележим, че и двата кораба бяха отгадени на чартър веднага след приключване на ремонтните работи и то при нива около 2 пъти по-високи отколкото биха постигнали като контейнеровози.

С натрупването на опит при всяко следващо преустройство все по-голяма част от ремонтните работи бяха извършвани от екипажите, което позволи реализирането на значителни икономии, като най-заслужилите членове от екипажа бяха награждавани.

ДИМИТЪР ПОПОВ,
ръководител на Флот „Д“

Хамбар преди преоборудването



ременно с останалите ремонтни работи, започна и преустройството на кораба, което се състоеше основно в изрязване на водачите за контейнери в хамбарите и фитингите за контейнери на пайола. Особено внимание беше обърнато за осигуряване на 100 % водоплътност на люковите закрития, което, за разлика от контейнеровозите, където дори съществуват кораби без люкови закрития, е от първостепенна важност при превоз на генерални и насипни товари. За осигуряване на водоплътността бяха сменени почти изця-

ложение за повече от 20 години. Сериозно внимание беше отделено и на осигуряване 100 % водоплътността на люковите закрития, а на корабните кранове бе направена основна профилактика, защото им предстоеше много по-интензивно натоварване, отколкото досега, често няколкодневна непрекъсната работа в тропически пристанища с високи температури и влажност на въздуха.

Междувременно през октомври и ноември м. г. контейнерният тайм-чартърен пазар продължи да регистри-

Хамбар след преоборудването





КОНВЕРСИЯТА НА М/К „ГЕО МИЛЕВ“

При първите признаци на кризата на пазара в края на 2008 г. ръководството на фирмата взе решение за конверсията на м/к „Гео Милев“ от контейнеровоз на кораб на генерални товари. За целта по време на ремонта на кораба август-септември 2008 г. започна реконструкцията, като основната част завърши с края на ремонта. Корабът влезе в експлоатация през м. септември 2008 г., като кораб за генерални товари.

Още при предварителните разчети се отчете проблема с липсата на корабни кранове. Започна проучване на пазара в тази област. Обработи се огромна информация за нови кранове, както и за заявени вече такива, но отказани поради настъпващата криза, и за кранове втора ръка. Съпоставяйки цени, време за доставка и



М/к „Гео Милев“ преди конверсията

Проектът е уникален за нашите условия. Като цялостен той включва много етапи, ангажиране на редица специалисти и екипи, огромна и тежка логистична дейност по съгласуване отделните стъпки от проекта:

- ❖ Демонтаж на крановете от кораба за скрап. Огромни по габарити и тегло кранове трябваше да се демонтират и свалят на брега на практика без никаква техника. Използвана бе стара, но добре изпитана технология от въжета и макари;

- ❖ Транспортиране на крановете от завода за нарязване до кораборемонтния завод. Разстоянието беше около 700 километра, но отне около 10

ръководство и екипите на брега синхронизираме действието си по оптимизиране на разходите. Корабът ще пребивава в пристанището на Бомбай само когато това се налага;

- ❖ Организиран е извънреден план за работа на борда на кораба, така че екипажът да участва максимално в дейностите по монтажа и подготовката на кораба за бъдеща експлоатация;

- ❖ След монтажа на крановете следва основен тест от регистрираната организация и преиздаване на корабните документи;

За управление на проекта в Индия е командирован суперинтендант, като в негова помощ е назначен и суперинтендант от **Mar-Trade**, който е местен жител и е в помощ относно локалните традиции, обичаи и манталитет.

Проектът се ръководи от офиса във Варна, като в него са включени главен инженер, флиит мениджър, корабни оператори и суперинтенданти.

При посещението в Индия се откриха и вече се използват много нови

възможности по отношение на доставката на резервни части и услуги в областта на кораборемонта. За момента оценката на работата на суперинтенданта в Индия е, че работите вървят добре, и като срок, и като качество.

ИВАН КАРЧЕВ
главен инженер на ПБМФ



Новите кранове



състояние на крановете, се взе решение за ползване на кранове Liebesker, които ще се свалят от кораб, предвиден за скрап, намиращ се в Аланд-Индия. Крановете са производство 2002 г., с капацитет 45 тона и с дължина на стрелата 30 метра. Взе се решение да се пристъпи към проектиране и монтаж на крановете в завод в Индия.

дни при използване на 8 тежкотоварни машини;

- ❖ В момента се извършва пълен ремонт на всички елементи на крановете. Като изпълняваме нормалната процедура по сигурността, абсолютно всяка част се разглобява, дефектова и ако е нужно, се ремонтира. Ремонтът трябва да завърши през месец

» **K Line** са забавили доставката на около 10 % от заявените си нови постройки. Президентът и генерален директор на **K Line**, г-н **Hiroyuki Maekawa**, споделя пред **Lloyd's List**, че компанията е забавила доставката на около 10 % от заявените за строеж 155 нови кораба. Това са основно контейнеровози и специализирани за превоз на леки автомобили кораби (car carrier), чийто пазарни сегменти бяха най-силно засегнати от световната икономическа криза. Забавянето се очаква да бъде от 6 до 12 месеца.

» След като чартърните ставки продължават да бележат спад, **ZODIAC Maritime Services** оставиха на котва в Сингапур около дузина свои контейнеровози. Това са кораби, чийто капацитет варира от 1700 до 4369 teu. Базиранията в Лондон компания контролира флот от 62 кораба, включително 5 x 13 092 teu нови постройки, които ще бъдат готови през 2011 г. Специалисти от бранша подчертаха, че ръководството на фирмата е взело добро и мъдро решение за закотвяне на

• ВЕСТИ •

корабите, вместо да приемат пазарните цени в момента. Последните цифри от рапортите на **Lloyd's** показват, че 537 контейнеровоза са без ангажименти/работа към днешна дата.

» Най-голямата в света корабна банка **HSH Nordbank**, оповести загуба (преди данъчното облагане) на стойност 188m евро (\$255m), за първото тримесечие на 2009 г. За сравнение, загубата за първото тримесечие на **HSH Nordbank** за 2008 г. е на стойност 91m евро.

» Повече от половината от регистрираните на стоквата борса публични корабни компании могат да банкрутират през следващата година. Тази мрачна прогноза беше лансирана от г-н **Paul Slater**, президент и генерален директор на **First International**. Той твърди, че следващите 12 месеца ще са "наистина много болезнени" за трите основни корабни сектора – контейнеровози, **dry bulk** и танкери. Без никакво съмнение, отбелязва той, "контейнерните превози поеха и претърпяха най-силните удари, а ги очакват още много такива".



БЕЗ МОРСКО ОБРАЗОВАНИЕ СТРАНАТА НИ ПРЕСТАВА ДА Е МОРСКА ДЪРЖАВА

• След страха и надеждата идва работата •
 • Възстановяваме добрата практика курсанти и студенти от ВВМУ да стажуват на учебния ветроход "Калиакра" •

След месеци на упорита структурна реорганизация и възстановяване на принципите на приетите практики за управление в частна компания-корабособственик, ръководството на Паракорство БМФ АД потвърди своето сериозно отношение към професионалното изграждане и обучение на бъдещите морски офицери.

Паракорство БМФ АД е единствената фирма-корабособственик, която във време на тежка финансова криза за пореден път доказва своята стратегия за развитие на морския флот и не щади усилия и средства за осигуряване професионално обучение на бъдещите морски офицери за търговското корабоплаване. След приключване на оптимизацията на щатните бройки от плавсъстава на дневен ред е въпросът за необходимостта от добре обучени млади морски офицери за нуждите на най-големия корабособственик у нас.

Практиката курсанти от ВВМУ да преминават стаж на баркентината „Калиакра“ е въведена година след получаването на ветрохода, когато през лятото на 1985 г. щатният екипаж на учебния ветроход е допълнен с курсанти за ВМС. Първия си истински досег до стихията на морето курсантите получават по направлението Варна-Одеса-Сочи-Новорусийск-Варна. Резултатите са категорични: няма по-добър начин за курсанта/студента да вземе решение дали да се отдаде на морската професия от директния сблъсък с водната стихия. Теоретично добре подготвените курсанти за дни се превръщат в моряци, мокри до кости или обветрени на фок-мачтата. Истина е, че само човек, преминал обучение на борда на ветроход като „Калиакра“, осъзнава факта, че плаването с ветроходен съд е най-бавният, най-трудният и най-опасният начин да се достигне от една точка до друга на световния океан и това е по силите само на каления моряк. Емоционалната, волевата устойчивост, самообладанието, способността за съвместна дейност с другите членове на екипажа се формира в реалните условия на морската практика.

Две седмици след Европейския ден

на морето екипажът от студенти и курсанти от Висшето военноморско училище и вече сформирани. Паракорство БМФ АД спонсорира стажа на осем студенти от ВВМУ „Н. И. Вапцаров“, обучавани за нуждите на търговското корабоплаване от специалности "Корабовождение", "Корабни машини и механизми" и "Електротехника и електрообзавеждане на кораба". С този акт ПБМФ потвърждава за пореден път волята на сериозния корабособственик да повери експлоатацията на своите кораби на компетентни и мотивирани морски специалисти.

Не е тайна, че морската професия губи своята привлекателност в началото на XXI век. Не без усилия бяха определени (за съжаление малкото) желаещи да се включат в екипажа на „Калиакра“ за най-престижната ветроходна регата The Tall Ships Races 2009 Baltic. Собствениците и ръководството на ПБМФ не крият амбициите си да осигурят качествена практика и работни места на максимален брой студенти от ВВМУ и от Техническия университет – Варна, на борда на баркентината и на собствените си кораби от задгранично плаване.

С акта на добронамереното доброволно финансиране на практикантите, ПБМФ се ангажира чрез либерални договорни отношения с учебното заведение, БМКЦ и студентите да осигури преференциални работни места на бъдещите морски специалисти, които ще се включат в Стажантската програма на компанията. Тази програма обхваща студенти след завършване на втори курс на обучение, като осигурява безплатна практика в определените от ИА "Морска администрация" срокове и програми.



Екипажът и практикантите, 6 юни 2009 г.

Ръководството на компанията отделя необходимото внимание и на бъдещите моряци и мотористи - учениците от Варненската морска гимназия "Св. Николай Чудотворец", на които е осигурена безплатна практика от 27 май 2009 г. на кораби крайбрежно плаване, под вещото ръководство на опитни капитани и главни механици.

Необходимостта от възстановяване на добрата традиция студентите от ВВМУ и ТУ да имат осигурен стаж в реални условия е безспорна. От голямо значение е и фактът, че догодина Варна ще е домакин на първото издание на регатата „Тол шип рейсинг“, която ще бъде в източната част на Средиземно море и в Черно море. Тогава „Калиакра“ ще може да покаже превъзходните си качества само с пълен екипаж практиканти. Очакваме варненската академична общност да покаже разбиране и осигури гласност на приетите от Паракорство БМФ АД ангажименти към настоящите студенти за осигуряване на така необходимия им практически стаж и в последствие - работни места, в пълно съответствие с българското законодателство.

ЛЪЧЕЗАР МИТЕВ,
ръководител на направление
„ПЛАВСЪСТАВ“



Авторът и практикантката Олга Нанкова



К.г.п. Тома Томов (вляво) и к.г.п. Христо Донеv



ВЪЛНАТА НА ПРОМЯНАТА

► 1 стр.

Това е свързано с вземането на бързи и ефективни решения. Кризата сама по себе си е предизвикателство, изискващо гъвкавост и адаптивност, качества, заложили в стратегията за развитието на БМФ. Управленският екип е приел проактивен подход, воден от вътрешните и външни условия на компанията и пазара.

Приетата нова структура на ПБМФ АД е съобразена с всички най-съвременни международни изисквания за голяма компания корабособственик. Създадени са нови длъжности и отдели, оптимизирани дейността на всяко звено. Определени са нови отговорности и задължения на оставащите служители, което гарантира максимална гъвкавост и бързина при вземането на решения. Численият състав на брега е оптимизиран, създава се нов екип, силно мотивиран да изведе компанията на челни позиции както в България така и на международната сцена. Набляга се изключително на обучението и постоянното повишаване на квалификацията. Това е нашето ноу-хау, с което определено се гордеем.

Нов момент в структурата е раз-



пределянето на корабите по флотове. Това са структурно обособени звена с относителна самостоятелност, като основната им задача е да обхващат цялостното обслужване на търговската експлоатацията и техническото обслужване на корабите на компанията.

Целта на създаването на флотове е да съдействат на капитаните и екипажите, да следят за спазването на политиката на компанията, изискванията на местните и международни институции, да оптимизират приходите и разходите. Като частна компания, движени от пазарния принцип, се стареем да съкратим и опростим всички процедури и да сведем до минимум времето за вземане на решение и

реакция. В корабоплаването това е критичен момент, няма празници и почивки, всички сме на разположение 24 часа в денонощието. Нуждите на кораба и екипажа са от първостепенно значение и не търпят отлагане.

Живеем и работим в трудни времена. Безспорно научаваме много и ценни уроци. Но ние всички от новият екип на Параходството сме твърдо решени да се понесем на вълната на промяната и да се справим с предизвикателствата на времето.

С ясна стратегия, силен мениджърски екип, мотивиран тим от млади и подготвени професионалисти, много хъс и стремеж да докажем, че знаем и можем, че стъпка по стъпка възвращае компанията, символ на Варна и българското морячество, по пътя към успеха. За нас има за изпълнение само една команда и тя е "ПЪЛЕН НАПРЕД".

Желая успех на собствениците на компанията в усилията и стремежите им да изведат компанията на полагащите и се позиции. Желая успех и на всички колеги, приели предизвикателството да работят в тези трудни времена за бъдещето на БМФ. Съпричастна съм с усилията за утвърждаването на новата визия и план за бъдещо израстване на компанията. Попътен вятър и девет фута под кила!

РАЛИЦА ХРИСТОВА,
мениджмънт-координатор

• ФОТОРЕПОРТАЖ ОТ ОТПЛАВАНЕТО НА "КАЛИАКРА" •



6 юни 2009



Интервю
със старши
лейтенант
Станимира
Флорова

КРЪСТНИЦАТА НА "БЪЛГАРКА" УПРАВЛЯВА ОРЪЖИЯТА НА "ВЕРНИ"



Госпожо старши лейтенант, как се чувстввахте, когато на 1 ноември 2003 г. Ви поканиха да станете кръстница на кораба „Българка“ на „Параходство Български морски флот“?

Много е приятно да си имаш такъв огромен кръщелник – 42 000 тона! За мен бе голяма чест, че ме поканиха ка-



Първата ми мечта бе небето, а не морето. От малка мечтаех да стана летец. Когато обаче трябваше да кандидатствам, във Висшето военно-въздушно училище нямаше прием за жени. Така се пренасочих към следващата стихия – морето. Завърших Висшето военноморско училище и по свое желание започнах офицерската си служба във Военноморска база Бургас. Кога бе първият Ви сблъсък с морето?

По време на първото ми учебно плаване като курсант. То продължи 40 дни, обиколихме много пристанища в Черно и в Средиземно море. Това затвърди любовта ми към морето и аз – тогавашен третокурсник, вече твърдо

А как се чувствате сега като корабен офицер?

Когато се занимавах с това, което ти харесва, и което ти е по сърце, няма как да не бъдеш удовлетворен в професионален аспект. Командир съм на секцията „Противовъздушна отбрана, радиоелектронна борба и използване на оръжието“. В задълженията ми се включват подготовките и използването на въоръжението на фрегатата. Всяко начало не е леко, имаше много неща, които и аз, и останалите членове на екипажа трябваше първо да усвоят като теория и да приложат на практика. Имаше възможността да получим първите си уроци от колегите от фрегатата „Дръзки“, които вече бяха натрупали сериозен опит при експлоатацията на този тип кораби. Част от екипажа на „Дръзки“ плава заедно с нас при получаването на другите две фрегати. Участвах последователно в преходите на фрегатите „Горди“ и „Верни“ от белгийската военноморска база Зеебрюге до Бургас. Разбира се, при втория преход бяхме много по-уверени и имаше много по-малко проблеми, въпреки негостоприемния Атлантик – в Бискайския залив, и не съвсем дружелюбното Йонийско море. Справихме се. И доказахме, че морето може да бъде голямо предизвикателство, на не и голяма запалка за добре подготвения екипаж. Вече имаме загърба си първата успешна артилерийска стрелба със 100-милиметровото оръдие. Престоят ни нови изпитания, но съм убедена, че ще се справим.

А мечтаете ли един ден да станете и командир на фрегатата?

Че какъв морски офицер съм, ако не искам да бъда командир на кораб?

Какво ще пожелаете на екипажа на „Българка“?

Разбира се, на първо място щастливо плаване. Да са живи и здрави всички – от моряка до капитана, с високия си професионализъм да представят България по света. Доколкото знам, досега в историята на нашето корабоплаване не е имало друг кораб „Българка“. Вярно е, че първите винаги остават в историята, но аз пожелавам на „Българка“ дълголетна и успешна биография, а за влизане в историята има време.

Разговорят:
АТАНАС ПАНАЙТОВ

Заедно със съпруга старши лейтенант Деян Флоров, който служи на фрегатата „Дръзки“



то представител на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“. Врх Българка, на който кръстих новопостроения кораб, е в Сливенския регион, може и това да е оказало влияние при моя избор. Естествено, че се вълнувах и притеснявах. За щастие бутилката с шампанско се счули при първия удар и усетих как всички около мен въздъхнаха с успокоение. За съжаление, повече нямам никаква връзка с кораба, имам информация за него само от медииите. Много се радвам, че засега това е един от успешните кораби на „Параходство Български морски флот“ и пожелавам на компанията да си попълва флота само с такива кораби.

Как едно момиче от Сливен поекъм професионалната кариера на морския офицер?

бях решила да стана корабен офицер и всъщност аз бях подготвена за този сблъсък с морето. Учебният процес, практическиите занятия, разказите на моите преподаватели ме бяха настроили позитивно.

Заедно с кръстниците на фрегатите „Горди“ и „Верни“
Зоя Димитрова и Ивелина Василева





25 000-тонният кораб „Милин камък“ на Параходство БМФ АД се включи в износа на зърнената реколта на България от 2008 г. Първоначално корабът бе натоварен в Пристанище Бургас, а след това – донатоварен в Пристанище Варна-изток.



Агентийският сервис на Параходство БМФ АД **NAVIAGENT** спечели агентирването на кораба **AFRICAN HIGHWAY** на фирмата **K-Line** за времето, когато кар-кериърът е на ремонт в Корабостроителния и кораборемонтния завод “МТГ – Делфин”, Варна. Като осигури безупречно пълния агентийски сервис, включително и маневрирането с влекачите на Параходство БМФ АД, **NAVIAGENT** реализира много добри финансови резултати.



На 27 април т.г. в Плавателния док № 2 на Корабостроителния и кораборемонтен завод „Делфин“ АД спуснаха на вода четвъртия пореден танкер-химикаловоз от серията 3000-тонни кораби за **Veka Shipbuilding B.V**

Строителен номер 207 се наблюдава от класификационното общество **Lloyd's Register of Shipping**. Корабособственикът ще получи своя нов плавателен съд през м. юни т.г. Този тип кораби се експлоатират по вътрешноевропейските водни пътища и се строят по стандарти, приети в страните от Европейския съюз.

Танкерът има следните основни характеристики: дължина най-голяма: 109,99 м; ширина най-голяма: 11,45 м; височина в товарната част: 4,65 м; газене теоретично: 3,40 м



На 29 април т.г. в Завода за корабно машиностроене АД – Варна, бе спусната на вода четвъртата 2000-тонна несамоходна баржа (стр. № 104) за нуждите на Параходство Българско речно плаване. След приключване на довършителните дейности баржата бе отбуксирана до Русе.

Междувременно на стапелите бе заложена следващата, пета поредна баржа от този проект. Засега поръчката на Параходство Българско речно плаване е за шест несамоходни плавателни съда.



В последния ден от м. април в Пристанище Варна бе организирана учебна антитерористична операция. Ръководител на учението бе изпълнителният директор на Пристанище Варна ЕАД капитан Данаил Папазов, а главен координатор на взаимодействищите сили – комендантът на пристанището Драгомир Петров. Участваха формирования от Обла-



стна дирекция на МВР – Варна, Специализирана дирекция „Оперативно-технически операции“ в МВР, Противопожарната защита, Пристанищната администрация, отделите „Фирмена сигурност“, „Морска гара“ и „Оперативна експлоатация“ на Пристанище Варна, охранителна фирма „АСО Сириус“ ЕООД.



КОРАБИТЕ, ОПЕРИРАНИ ОТ ПАРАХОДСТВО БМФ ПО МОРЕТАТА И ОКЕАНИТЕ

ФЛОТ А

Кораб

- Хемус
- Стара планина
- Българка
- Г. Григоров
- Й. Лютибродски
- Дим. Комсомол
- Ал. Димитров
- Св. Русев
- Л. Димитрова
- Аг. Антонов

Капитан

Мартин Йорданов
Тодор Милев
Павел Павлов
Валери Чобанов
Манол Славчев
Генчо Христов
Петър Атанасов
Здравко Христов
Петър Генчев
Георги Саракчиев

Гл. механик

Янко Янев
Пламен Кожухаров
Бисер Банчев
Тодор Вълков
Митко Димитров
Емил Павлов
Венцислав Ирманов
Марин Балтаджиев
Гаврил Златков
Николай Георгиев

Район на плаване

Индийски океан
Индийски океан - Черно море
Атлантически океан
Атлантически океан
Червено - Черно море
Далечен Изток
Атлантически океан
Марин Балтаджиев
Атлантически океан
Атлантически океан

ФЛОТ В

Кораб

- Кап. Г. Георгиев
- Каменца
- Околчица
- Мальовица
- Козница
- Верила
- Милин камък
- Родопи
- Славянка
- Шипка
- Рила
- Рожен

Капитан

Митко Бонев
Ангел Илиев
Николай Николов
Иван Чолаков
Вълко Георгиев
Тенчо Стефанов
Радостин Жеков
Косьо Тончев
Росен Лодозов
Веселин Колев
Иван Стоянов
Красимир Баев

Гл. механик

Стефан Евтимов
Иван Славов
Станимир Петров
Светлозар Дочев
Димчо Чипов
Георги Банов
Славчо Пешков
Камен Ковачев
Никодим Димитров
Николай Иванов
Иван Адамов
Ясен Кафалийски

Район на плаване

Западна Африка
Северен Атлантически океан
Балтийско море
Далечен Изток
Бискайски залив
Атлантически океан
Средиземно море
Балтийско море
Балтийско море
Индийски океан
Черно море
ремонт Варна

ФЛОТ С

Кораб

- Вола 1
- Плана
- Мигжур
- Богдан
- Ком
- Перелик
- Персенк

Капитан

Детелин Стоянов
Георги Щерев
Лъчезар Дойчинов
Веселин Петков
Стефан Хубенов
Николай Червенков
Манол Манолов

Гл. механик

Борислав Борисов
Младен Маринов
Георги Георгиев
Ботю Ботев
Венелин Велев
Димитър Атанасов
Любен Тодоров

Район на плаване

Балтийско море
Средиземно море
Западна Европа
Западна Южна Америка
Великите Езера
Средиземно море
Западна Европа





М/к „Вола 1”



М/к „Тетевен”

КОРАБИТЕ, ОПЕРИРАНИ ОТ ПАРАХОДСТВО БМФ ПО МОРЕТАТА И ОКЕАНИТЕ

ФЛОТ D

Кораб

- Тракия
- Добруджа
- Смолян
- Балчик
- Тетевен
- Гео Милев
- Русе
- Пловдив
- София
- Бургас
- Варна

Капитан

Бончо Бонев
 Валентин Кацарски
 Галин Лулкин
 Александър Данаилов
 Иван Иванов
 Цезар Пасатов
 Стойчо Георгиев
 Венцислав Господинов
 Димитър Стойчев
 Пламен Петков
 Господин Господинов

Гл. механик

Кирил Кабаианов
 Пламен Петров
 Симеон Симеонов
 Красимир Николов
 Радослав Трендафилов
 Светлан Балтаджиев
 Димитър Данев
 Атанас Боев
 Иван Иванов
 Георги Желев
 Пламен Иванов

Район на плаване

Черно Море - Среден Изток
 САЩ - Черно Море
 Черно Море - Среден Изток
 Средиземно Море - Западна Африка
 Далечен Изток - Африка
 На ремонт в Индия
 Черно Море - Среден Изток
 Южна Америка - Африка
 Среден Изток
 Персийски залив - Индия
 Персийски залив - Индия

ФЛОТ E

Кораб

- Сакар
- Пирин
- Трапезица
- Царевец

Капитан

Румен Попов
 Марин Маринов
 Красимир Кръстев
 Иван Господинов

Гл. механик

Ангел Стоянов
 Стефан Банов
 Николай Митев
 Каляян Тушков

Район на плаване

Средиземно море/Балтийско море
 Атлантически океан
 Атлантически океан
 Червено море/Средиземно море



М/к „Сакар”



М/к „Царевец”



М/к „Пирин”



М/к „Персенк”



45 ГОДИНИ ОТ ПЪРВОТО ОКОЛОСВЕТСКО ПЛАВАНЕ НА БЪЛГАРСКИ ТЪРГОВСКИ КОРАБ

М/к „Г. С. Раковски“ е първият ни магелановец



К.г.п. Иван Станчев е роден в Габрово на 2 септември 1909 г. (наближават 110 години от рождението му). Завършва Морското училище през 1931 г. и постъпва в Българското търговско параходно дружество (БТПД) като стажант-капитан. Показва много добри качества и през 1933 г. е изпратен на специализация в Марсилия, Франция. На 1 януари 1941 г. е вече капитан. Командва корабите на БТПД „Княгиня Евдокия“, „Цар Фердинанд“ и „България“. Уволнен през 1944 г. В Параходство БМФ постъпва на работа на 1 юни 1948 г. Капитан е на „Димитър Кондов“, „Христо Смирненски“, „Никола Вапцаров“ и „Васил Левски“ (приема го в Мидълзбъро, Великобритания, през 1957 г.). Приема „Г. С. Раковски“ в Марсилия, където е специализирал пред три десетилетия, на 7 септември 1962 г. По-късно командва п/х „България“, м/т „Огоста“ приема в Осака, Япония, през 1966 г., а от 1969 г. е в танкерното плаване като капитан на „Арга“ и „Места“. Пенсионира се през 1971 г.

Навършиха се 45 години от завършването на първото околосветско плаване на български търговски кораб. М/к „Г. С. Раковски“ с капитан Иван Станчев и с главен механик Анани Нанков отплава от Варна на 23 август 1963 г. с 40 вършачки, произведени от Завода за селскостопанско машиностроене в Русе. На 21-я ден достига до брего-



вете на Куба. Акостират в Матансас, източно от Хавайна, където разтоварват вършачките и започват да товарят захар в чували.

След като постъпва информация за приближаващ ураган, капитан Станчев настоява незабавно полнатовареният кораб да отплава за Хавайна. Кубинците го агитират да остане, но той не приема. И постъпва правилно – останалият в Матансас панамски кораб „Верголиване“ става жертва на урагана заедно с целия си екипаж. След преминаването на урагана в Сиенфуегос донатоварват захар за Китай. Вземат пилот в Ямайка и стават първият български кораб, преминал през Панамския канал.

След 30-дневно плаване в Тихия океан пристигат в китайското пристанище Даурен, в близост до Порт Артур. След посещение и в японско пристанище започват обратния рейс към Европа. Посрещнати са тържествено във Варна на 23 март 1964 г.

Рейсът е по време на най-обтегнатите отношения



Корабът по време на буря в Атлантическия океан

между двата враждуващи лагера по време на Студената война. Още не е отзвучало ехото от Карибската криза от есента на 1962 г. При пристигането в Ямайка екипажът не получава разрешение да стъпи на брега. Преди да навлязат в Панамския канал са предупредени от властите в САЩ, че нямат право да влизат в американско пристанище, или в пристанище, покровителствано от американското правителство, нямат право на каквато и да е техническа помощ край бреговете на САЩ, независимо от това каква авария евентуално им се случи. При преминаването през Панамския канал навсякъде по кораба застават на пост американски воиници – на мостика, в машинното отделение, в радиостанцията.

С езика на статистиката, първото околосветско плаване на наш търговски кораб трае 210 дни, по време на които са проплавани 40 000 мили през три океана, 18 морета, четири пролива и два канала. При завръщането си екипажът на „Г. С. Раковски“ получава приветствена те-

леграма от тогавашния държавен ръководител Тодор Живков.

С Указ на Президиума на Народното събрание капитан Иван Станчев е награден с „Народен орден на труда“ – златен, първият помощник капитан (по политическата част) Петър Цонев – с „Народен орден на труда“ – златен, вторият помощник капитан Иван Пашунков и третият механик Никола Димитров – със сщия орден – сребърен, машинният боцман Иван Паунов – със сщия орден – бронзов. За отличията на Министерството на транспорта са обявени: старшият помощник-капитан Христан Колев Христанов; шеф механикът Анани Нанков; морякът Людмил Харизанов; кърмчията Веселин Богословов и камариерът Васил Иванов

„Г. С. Раковски“ става и вторият български магелановец. От 22 април 1964 до 20 август 1964 г. под командването на к.г.п. Лазар Парушев и с шеф-механик Венцислав Масларов корабът извършва още едно околосветско плаване.



М/к „Г.С. Раковски“ е построен през 1960 г. в Глазгоу, Великобритания. DWT – 11 186, има дизелов двигател с мощност 5500 к.с. Дължина – 141,90 м; широчина – 19,25 м; височина на борда – 12,42 м; газене – 8,94 м. Излиза от експлоатация през 1983 г.



М/к „Георги С. Раковски“ е тържествено посрещнат във Варна, а членовете на екипажа му – като истински герои. По-късно десетина от тях са удостоени с високи правителствени отличия. Снимките на страницата са от фонда на Военноморския музей и от архива на БМФ.



Вехи от историята на българското търговско корабоплаване

Юни 2009

12 юни 1974 г. Преди 35 години в японското пристанище Кудаматсу вдига български флаг новопостроеният 75 406-тонен моторен танкер „Осъм“. Първи капитан на танкера е Георги Василев, а първи главен механик – Евгени Донеv.

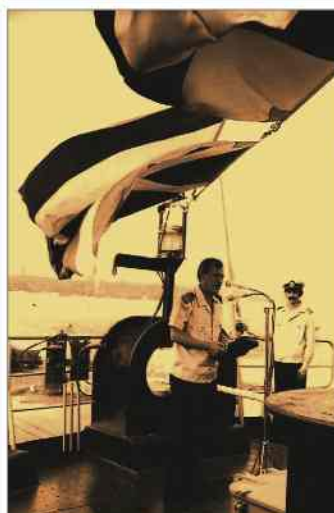
14 юни 1979 г. Параходство „Български морски флот“ получава от Корабостроителния комбинат „Г. Димитров“ – Варна, втория 38 000-тонен моторен кораб за насипни товари „Йорданка Николова“. Командването на кораба е поверено на к.г.п. Петър Софийски и на главния механик Васил Плузчиев. М/к „Йорданка Николова“ бе изведен от състава на флота на БМФ на 16 април 2009 г.

19 юни 1979 г. Параходство „Български морски флот“ получава от Корабостроителния комбинат „Г. Димитров“ – Варна, 24 285-тонен моторен кораб за насипни товари „Шипка“. Това е първият български търговски кораб, построен по правилата и изискванията за плаване във вътрешните води на северноамериканския континент – Великите американски езера и големите реки на САЩ и Канада. Командването на кораба е поверено на к.г.п. Тончо Василковски и на главния механик Димитър Миладинов. През настоящата година се предвижда извеждането на м/к „Шипка“ от състава на флота на БМФ.

22 юни 1959 г. Под командването на капитан Васил Вълчанов е приет първият български танкер за океанско плаване „Комсомолец“, построен през 1948 г. в Гьотеборг, Швеция, с товароподемност 2100 тона. Танкерът се използва за доставки на светли горива в Черноморския басейн – внос от СССР и Румъния. От 1967 г. е в състава на Параходство „Български танкерен флот“. Корабът плава под български флаг до края на 1974 г.



Документалните снимки са от деня на вдигането на националния флаг на м/к „Шипка“. Те се съхраняват във фотонегативния фонд на Параходство БМФ АД.



Рубриката „Календар“ очаква вашите предложения, препоръки и архивни снимки.

К. г. п. Петър Софийски



In memoriam

КАПИТАН БУГИ ОТПЛАВА ЗАВИНАГИ

На 23 май т.г. отплава завинаги капитан Стоян Щерев Петров, всеизвестният Капитан Буги – веселяк и бохем, поет и художник, артист и човек с голямо сърце и душа. Дано там, където отиде, успее да довърши своята неиздадена книга „Океане мой“ и да продължи да вдига духа на унилите и обезверените.

Стоян Щерев Петров е роден на 25 март 1939 г. в Добрич. Започва работа като спасител, рибар и моряк в Строителния технически флот. Отбива редовната си военна служба като радист на надводни бойни кораби във ВМС. След като последователно завършва вечерна гимназия и Техникума по корабостроене и корабоплаване – Варна, специалност „Навигация“, постъпва в плавсъстава на Параходство БМФ. Отначало е четвърти помощник-капитан на м/к „Бузлуджа“ и трети помощник-капитан на корабите „Ком“ и „Сливен“. Завършва заочно ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“,

специалност „Корабоводене“ и изпълнява длъжността втори помощник-капитан на корабите „Люлин“, „Габрово“, Петър Берон“ и „П. Р. Славейков“. По-късно е старши помощник-капитан на корабите „Вежен“, „П. Р. Славейков“ и „Славянка“. През август 1984 г. е назначен за капитан на хидробуса „Асен Йорданов“, а от ноември с.г. застава на мостика на любимия му хидробус „Антон Прудкин“ и го командва в продължение на 15 години, до неговата продажба на гръцки корабособственик. Пенсионира се на 30 декември 1999 г., но ръководството на Параходство БМФ го оставя на работа до 1 март 2000 г., до окончателното предаване на кораба. Последната си самостоятелна изложба Капитан Буги нареди на 6 февруари 2007 г., като по време на откриването рецитира пред множеството си приятели най-новите си стихове за морето.

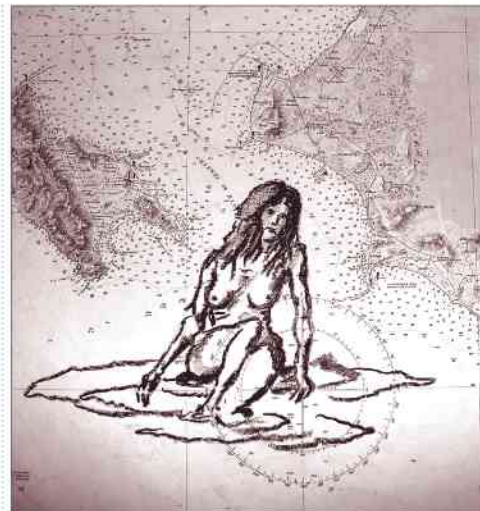
Поклон пред светлата му памет!





ВАСИЛ ДАЧЕВ

Васил Дачев е роден през 1932 г. в Бургас. Завършва гимназия в родния си град и ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ във Варна, със специалност „Корабостроене“. Плавал е на различни кораби под български флаг както на Дунава (от Шварцвалд до Сулина), така и по море с плавателни съдове на Пароходство Български морски флот и на Пътническото пароходство „Балканшип“ от Шницберген до екватора. Бил е и заместник-генерален директор на Научно-производствения комбинат за радиолокационни станции „Черно море“ – Варна. Автор е на публицистични, маринистични и поетични книги, а така също и на песни за морето, които самият той успешно изпълнява на различни конкурси.



Морски Дон Кихот

С моя милост гаф се случи –
бях орисан с нов живот.
Без Сервантес да научи,
станах морски Дон Кихот.

Не ревнувай, Санчо Панса,
но ... с магаре на море?!...
Сам ще си припшора шанса
с капитанско тескере.

Ти наглеждай Дулцинея
С онзи рицар самозван.
Афродита вместо нея
си избрах за талисман.

С моя кораб „Росинанта“
с името ѝ влизам в бой.

Но не мелници-гиганти –
смерчове шурмуват с вой.

Като рицари налитат
зли вълни със бесен смях.
Небеса с вълни се ритат,
а пък аз – помежду тях.

Копия над мен кръстосват
мълнии, зъл небесклон.
Плаче на брега Тобозка:
Ах, при мен върни се, Дон!...

Спуснах флаг на „Росинанта“ –
що се бутнах в тоз разсол?!
И измърдох аз поанта:
„Всеки рицар – в своя гьол“.

Маринист

Нептун ме покръсти и станах моряк.
С вълни ме поръси – да ходя без бряг.
Но муза ме ръна с тризъбец ръждив
и станах писател. В туй не аз съм крив.

Направила грешка! От Бога – халал!
Най-грешен е, който перо ми е дал.
Добре, че морето не гони карез,
че иначе, барба, на прах да съм гнес.

Е, може таланти – такъв като мен,
да стане я Данте, или Лафонтен.
Що сол съм изсърбал за ранг маринист!...
Прогледах, видях се – на плажа нудист.

Море за двама

От два дни котва хвърлих у дома си,
Гаврътвам си грозданка под асмата.
Бях позабравил гневните талази,
но връхлетяха тези – на жената.

– Ей, мъжо, ако си решил да локаш,
Защо не си допи „на екс“ морето?
Така и капитан не ме е хокал,
а тя ме тика трезвен във серкмето.

Невежа е, простете ми, жената!
За мен морето е олтар, светиня,
а тя мърмори клюки в махалата,
че било кувари и лимузина.

„МОРЕТО СВЪРЗВА ВСИЧКО ДАЛЕЧНО“



Рисунките
върху
навигационни
карти са на
корабния
механик
Кольо Колев.
Повече за
него - виж
на стр. 16



Худ. Христо Каварналиев

С тази мисъл на Йоан Екзарх варненската галерия „Навиларт“ обединява 30 платна на 20 български маринисти от всички краища на България. Освен като произведение на изкуството, „Фрагмент“ на Христо Каварналиев (рисувана през 1943 г.) обективно отразява и един от периодите на възход на българското дървено корабостроене. „Рибари“ на Ангел Атанасов показват, че ветеранът продължава да рисува тружениците на морето с нестихващо вдъхновение. Ванко Урумов ни представя един от любимите си сюжети: „Яйлата“. Определена концеп-

трация на зрителския интерес предизвикват емблематични двете картини на Стоимен Стоилов: „Фарът на рибарите“ и „Сънят на капитан Немо“. С две картини е представен Бончо Асенов: „Старият пристан“ и „Рибарски лодки“. „Бряг“ на Николай Рогачев е продължение на същата тема. С провокиращото заглавие „Целуната под водата“ Иван Дамянов също надниква в света на Капитан Немо. Баштата и синът – Наполеон и Вили Алекови показват интерес към морския прибор – първият с „Вълни“, а вторият – със „Сблъсък“.





Стар морски вък обичал да се хвали със своите приключения. Познато семейство го поканило на вечеря и като знаело тази му слабост, предложило да разкаже някоя от морските си преживявания. Морякът естествено приел с удоволствие и започнал:

– Аз, както може би знаете, съм претърпял няколко корабокрушения. Последното обаче беше най-тежко. Стана при един от островите в Тихия океан. Едва се добрах до брега, но се оказа, че той е населен с канибали. Пет години изкарах с тях...

– О, много съжалявам – сконфузила се домакинята. – Не знаех това и съм приготвила за вечеря телешко...

В първокласна кабина на луксозен пътнически кораб влиза моряк и казва на намиращия се там джентълмен:

– Сър, аз съм електротехникът на този кораб. Една пътничка случайно пострада от токов удар. Дали ще се намери при вас малко коняк и резенче лимон?

– Разбира се – отваряща джентълменът, вади коняк, налива чашка, подава резенче лимон.

– Много благодаря, сър – казва морякът, взема ги, излиза от кабината на гостоприемния господин, излиза на един ъх коняка, замезва с лимончето и тежко въздъхва:

– По дяволите, толкова години вече работя на този кораб, а и до ден-днешен не мога спокойно да гледам пътник, ударен от ток...

След корабокрушение двама мъже се спасяват на необитаем остров. Единият – слабичък костелив интелегент с очилца, другият – едър небръснат мъжага с вид на рецидивист. Постояли, помълчали, по едно време интелегентът пита:

– А вие какви жени харесвате повече – слаби или закръглени?

– Не се притеснявай, стиваш...

Европеец се кани да се изкъпе в Амазонка. Индианец му казва:

– Господине, не се къпете тук, плъно е с крокодили.

– Има ли място без крокодили, където мога да се изкъпя?

– Да, по-близо до океана.

– Сигурен ли сте?

– Абсолютно. Там крокодили няма, защото се страхуват от акулите.



Бай Иван цял живот бил моряк. Обиколил неведнъж всички морета и океани, посетил много пристанища по целия свят, запознал се с безброй хора. Дошло време да се пенсионира и той се цанил за пазач в едно голямо предприятие. Един ден шефът на фирмата отишъл при него и му казал:

– Бай Иване, чувам, че си много оправен човек. Другата седмица ще ни посети руският президент. Моля те, организирай нещата така, че да остане много доволен!

Бай Иван обещал, че всичко ще бъде както трябва. Дошъл руският президент и като видял на портала бай Иван, прегрънал го, потупал го по гърба и го повел със себе си. Имало ядене, пиене, веселба, всички останали много доволни. Минало около месец, шефът пак отишъл при бай Иван:

– Другата седмица идва американският президент. Моля те, направи като предния път, искам и той да остане много доволен!

Бай Иван естествено обещал и така и станало. Дошъл американският президент, още на портала видял бай Иван и пак прегръдки, целувки, потупвания по гърбовете, на всички станало ясно, че бай Иван е много близък и с американеца.

Минало още известно време. Един ден шефът на фирмата отишъл при бай Иван и казал:

– Много съм доволен от всичко, което направи за нашата фирма. Получих два пропуска за литургията на папата и искам за награда да те взема със себе си. Да видиш и ти Рим, и папата...

Качили се на самолета, пристигнали в Рим и право на литургията. Показал се папата, качил се на трибуната, благословил насъбрали се хора, но в този момент видял сред тълпата бай Иван и се провикнал:

– Бай Иване, каква изненада! Защо не ми се обади, че си тук? Я ела горе при мене!

Отишъл бай Иван при папата, той си отслужил литургията, прибрал се в покоите си, а бай Иван се върнал на мястото, където бил оставил шефа си. А там суматоха – началникът припаднал, край него се суетели хора, опитвали се да го свестят. Намесил се бай Иван, дошъл шефът на себе си и бай Иван го попитал:

– Началник, какво ти стана, защо припадна?

А началникът отговорил:
– Добре, това, че си приятел с руския президент, го приех, че си близък с американския президент, също го преживях, че и папата те познава – как да е; но като дойде един японски журналист при мен, посочи към трибуната и попита:

– Абе, кой е она там, горе, до бай Иван – не можах да издържа повече...

– Капитане, ние потъваме!
– Какво е разстоянието до най-близката земя?
– 10 кабелта!
– В каква посока?
– Във вертикална!...

На 31 август 1986 г. стана най-голямата в историята на руския търговски флот морска катастрофа в мирно време: в акваторията пред Новоросийск се сблъскаха пътническият параход „Адмирал Нахимов“ и сухотоварния кораб „Петр Васев“, в резултат на което загинаха 423 души. Няколко дни по-късно тогавашната Телеграфна агенция на Съветския съюз (ТАСС) съобщи: „Във връзка с навлизането на съветския сухотоварен кораб „Петр Васев“ в Средиземно море всички кораби на Шести американски флот спешно се прибраха в пунктовете си за базиране“.

По време на силен щорм капитанът на пътнически кораб се обръща с мегафон към пасажерите:

– Моля джентълмените да запазят пълно спокойствие! Никаква паника! Аз просто запоявах да качат жените и децата в спасителните лодки и да ги отдалечат от кораба, за да ви разкажа един пикантен анекдот!

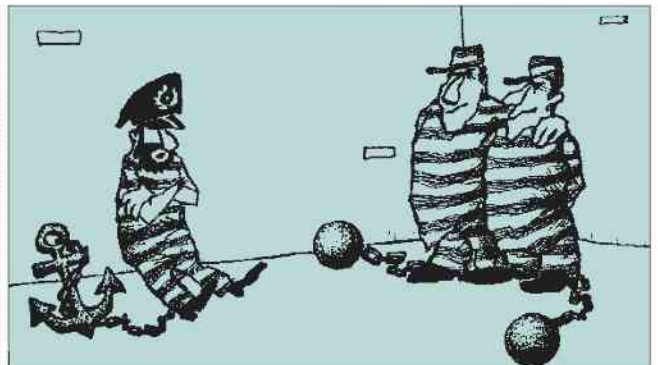
Професионални изисквания към офицерите от военния флот:
1. Всички младши офицери до старши лейтенант включително са длъжни да умеят самостоятелно.

2. Всеки капитан-лейтенант е длъжен да умее да организира работата на по-младшите от него.
3. Всеки капитан III ранг трябва да знае къде и какво се извършва в момента.

4. Всеки капитан II ранг трябва да умее да докладва на старши началник какво се извършва в момента.

5. Всеки капитан I ранг трябва да умее да намери самостоятелно мястото, където трябва да се подпише на съответния документ.

6. Всеки адмирал трябва да умее да се подпише самостоятелно на мястото, където му показат, че трябва да постави своя подпис.





Бележка на редактора

ЗДРАВЕЙТЕ, УВАЖАЕМИ ЧИТАТЕЛИ!

Щом сте стигнали до тази страница, значи вече сте прелистили първия брой на NAVIBULGAR NEWS. Идеята на ръководството на Параходство БМФ АД е с това издание да се подобри връзката между служителите в компанията, между бреговите служби и корабните екипажи, между нас и партньорите ни. NAVIBULGAR NEWS ще ви запознава с новостите от БМФ и от световния морски бизнес, ще ви припомня интересни страници от 130-годишната история на най-старата и най-голямата българска шпингова компания, ще ви предлага любопитни и занимателни четива, ще търси отговори на зададени от вас въпроси.



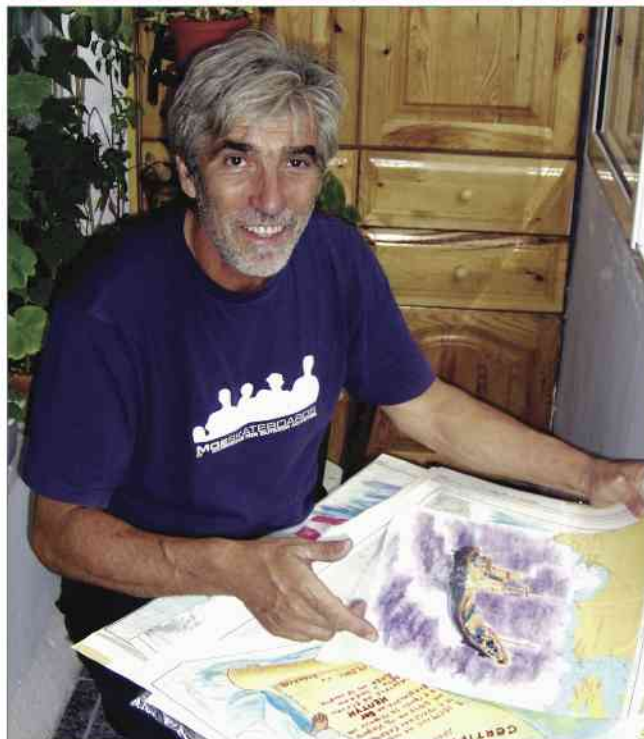
Както ще разберете от съседната публикация, това е традиция за Параходство БМФ – издания за вътрешнофирмена информация е имало и ще има. Новите условия налагат използването на нови форми и нови решения. NAVIBULGAR NEWS излиза в две форми – печатна и електронна. Електронната форма пристига до корабните екипажи на Параходството чрез интернет. За обратна връзка с читателите е открита електронна поща с адрес navibulgarnews@navbul.com, на който винаги можете да ни пишете с мнения, въпроси, предложения и нови идеи. Не се притеснявайте да ни изпращате и резултати от свои творчески опити, да предлагате допълнителни рубрики, да изразявате лично мнение.

Пишещият тези редове – редакторът на това издание, е познат на част от вас като главен редактор на „Морски вестник“ от 30 март 2000 г. до сега. Той вече очаква вашите писма!

С уважение: **Атанас Панайотов**

Галерия

КОРАБИЯТ МЕХАНИК КОЛЪО КОЛЕВ



Кольо Колев е роден на 19 юли 1950 г. в Ямбол. Завършва ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ през 1973 г. Тръгва да плава като четвърти механик на танкера „Арда“. По-късно е преподавател в Морската учебна школа – Варна (на кораба „Родоли“), военизира се като взводен командир в Средно-то специално училище по морски и

океански риболов – Бургас, взводен и ротен командир във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“. През 1992 г. отново се връща в търговския флот като корабен механик в Параходство БМФ. Рисува върху стари навигационни карти. Участвал е в редица изложби. Негови са и рисунките на стр. 14 в този брой на NAVIBULGAR NEWS.

ПРЕДШЕСТВЕНИКЪТ



Брой № 1
юли 2000

Информационен бюлетин на Параходство БМФ

• ФИРМЕНИ ВЕСТИ • НОРМАТИВНИ АКТОВЕ • АНАЛИЗИ • МОРСКА ПОЩА •

• АКЦЕНТИ •

• Анализ на безопасността и качеството в „Параходство БМФ“ ЕАД за 1999 година

БМФ има сертификат ISO 9002

Ръководството на П.БМФ на 24.03.1999 г. взе решение да разработва и подготвя за одити детайлен на системата и по

Соприкане по ИСО 9002 в първоначално осъществяване по ИСО 9002. До началото на март 2000 г. бе извършено одиторско представително изследване от

на фирмата професионален екип пред г-н Димитров, за което Параходството благодарни на всички. Съществува необходимостта била осъществена с контрола до из-

ИНФОРМАЦИОНЕН БЮЛЕТИН на Параходство БМФ. Бр. № 1 (и единствен) излиза през юли 2000 като приложение на „Морски вестник“ (ISSN 1311 – 1868), издание на ИК „Морски свят“, Варна. Подзаглавие: „Фирмени вести – Нормативни актове – Анализи – Морска поща“. Бюлетинът е поверителен, за служебно ползване. Обем: 4 страници, формат А-4, цветен печат. Тираж: 200 бр. Съдържание: информация за придобиването на сертификат ISO 9002 от БМФ, анализ на безопасността и качеството в Параходството за 1999, кратки информации под рубриците: „Компанията“, „Нови правила“, „Новини от IMO, ICS“, „Education and Training“, „Промени в IMDG Code“, „Прегледи и инспекции“, „Другите за нас“, „Морска поща“. Под рубриката „Нищо ново под слънцето“ е поместена снимка на „Информационен бюлетин на Български морски флот – държавно предприятие за търговско морско корабоплаване“, г. I, бр. 1, септември 1948.

