



# NAVIBULGAR

## news

Издание на Параходство Български морски флот АД

м. април - май 2014 г.

№14

## Параходство БМФ излиза от кризата с вдигната глава и с



## ПЛАНОВЕ ЗА БЪДЕЩЕТО!

➤ **3 - 5** стр.

Параходство БМФ АД подписва договор за строителството на 4 (плюс опция за още два) бълкера с дедеуейт от по 42 300 тона. Дизайнът е разработен във Финландия по изискванията на Параходство БМФ АД.

### • В БРОЯ •

Представяме ви новите изпълнителни директори на Параходство БМФ АД

➤ **2** стр.

Техническата експлоатация на флота по време на криза

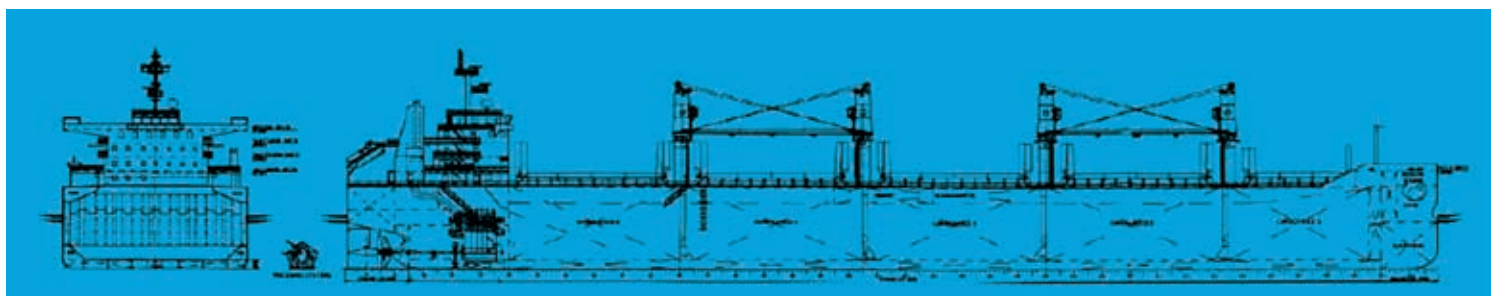
➤ **6 - 7** стр.

Равносметка: Направление „Плавателен състав“ през 2013 и 2014 г.

➤ **8** стр.

Другите за нас

➤ **11** стр.



Скица General Arrangement на поръчаните 42 300-тонни бълкери, с които ще продължи обновлението на флота на Параходство БМФ АД.



# Представяме ви новите изпълнителни директори на „Параходство БМФ“ АД

*Считано от 30.08.2013 г. „Параходство Български морски флот“ АД се представява заедно от новите изпълнителни директори Емил Николаев Колев и Александър Янчев Калчев. Представяме новите изпълнителни директори с кратки справки и интервю.*



**ЕМИЛ КОЛЕВ** завършва през 1985 г. ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ – Варна, специал-

ност „Корабоводене“. Започва работа в Параходство БМФ като помощник-капитан и плава на корабите до 1993 г. Бил е на мостика на редица моторни кораби на БМФ – „Родина“, „Лудогорец“, „Мургаш“, „Оборище“, „Созопол“ и др. По-късно е технолог в „Трампово плаване“ на БМФ. Достига до длъжността флиът мениджър на флот „Б“, а от м. април 2009 г. е назначен за ръководител на отдел „Чартъринг“. Две години по-късно е назначен за директор по търговската експлоатация на Параходство БМФ. Под ръководството на Емил Колев екип от специалисти полага много усилия за удържане и за разширяване на позициите на Параходство БМФ. Ком-

панията посрещна кризата подготвена за тежките изпитания и с подписани договори за гарантиран поток от товари. За това, че през последните години авторитетът на БМФ е отстояван непрекъснато като надежден партньор и силен конкурент на международния пазар на транспортните услуги, несъмнен принос има и Емил Колев.

Той е и потомствен моряк – трето поколение служител в Параходството. Баща му – Николай Колев, и чичо му – Младен Марков, са били главни механици на различни кораби на компанията, а дядо му – капитан Манчо Христов е командвал малките пътнически кораби „Максим Илиев“ и „Галата“.



**АЛЕКСАНДЪР КАЛЧЕВ** завършва през 1994 г. Техникума по корабостроене и корабоплаване – Варна (специалност „Морско корабоводене“), през 1999 г. – Техническият университет – Варна (специалност „Корабостроене и морска техника“), а през 2001 г. – ВВМУ

„Н. Й. Вапцаров“ (специалност „Корабоводене“). От м. април 2002 г. служи като помощник-капитан на кораби на БМФ („Александър Димитров“, „Стойко Пеев“, „Славянка“, „Пловдив“ и „Варна“). От 2003 г. е активен преподавател в различни морски квалификационни курсове в „Български морски квалификационен център“ ЕАД. През 2008 г. е удостоен за капитан в БМФ (м/к „Рожен“). От началото на 2009 г. до м. февруари 2010 г. е изпълнителен директор на „Български морски квалификационен център“ ЕАД. От средата на 2010 г. капитан Калчев е отново в плавсъстава на Параходството (капитан на „Вола 1“). От м. април 2011 г. е ръководител на сектор „Обучение и квалификация“ в направление „Плавсъстав“, а точно две години по-късно започва да изпълнява функциите и на ръководител сектор „Инспекционна дейност“ в направление „УБК“. През 1981 г., с баща си – к.г.п.

Янчо Калчев, на почти шест години той прави първия си рейс, до Мурманск, на борда на м/к „Генерал Владимир Заимов“. От 1983 г. е активен и успешен състезател в яхт-клуб „Капитан Г. Георгиев – Порт Варна“.

К.г.п. Александър Калчев е също потомствен моряк – трето поколение служители в Параходството. Прадядо му е Янчо Янев Иванов – матрос от екипажа на торпедоносеща „Дръзки“ и участник в атаката срещу турския крайцер „Хамидие“ на 8/21 ноември 1912 г. По-късно матрос Иванов служи по корабите на Параходството. Дядо му – Тодор Калчев е сред инженерите, разработили първите правила на „Български корабен регистър“, участвал в конструирането и строежа на почти всички кораби на БМФ, построени от Варненската корабостроителница до края на 60-те години на миналия век.

**Navibulgar news**



# Параходство БМФ излиза от кризата с вдигната глава и с планове за бъдещето!

Изпълнителните директори на „Параходство Български морски флот“ АД Емил Колев и Александър Калчев пред Navibulgar News

*Уважаеми господа изпълнителни директори, обикновено новите назначения са породени от нови приоритети, нови цели и задачи, които изпълнява ръководената от Вас шипингова компания. Бихте ли споделили пред читателите на Navibulgar News кои са те?*

Не бихме казали, че целите и задачите пред БМФ са се променяли през последните години. Напротив! Параходство БМФ винаги се е стремяло да бъде съвременна корабоплавателна компания, осигуряваща качествена услуга на своите клиенти. Това обаче изисква постоянен контрол и инвестиции в техническото състояние на флота, изисква усилия в подбора и наемането на качествен плавателен състав, изисква голяма мотивация от всеки един работещ в екипа. Казваме това, защото през последните години, на фона на нарастващите международни изисквания и дъл-

боката световна финансова криза, става все по-трудно наложената марка „Параходство БМФ“ да бъде утвърждавана и поддържана. През 2013-та много световноизвестни морски превозвачи прекратиха своето съществуване, докато БМФ излезе с вдигната глава и с планове за бъдещето! Разбира се, както всяко ново ръководство, предприехме някои реформи в организацията на работа, с което се надяваме да улесним работата си в голяма степен.

Главната ни задача си остава постоянна – запазване и увеличаване дяла на Компанията в превозите на товари по море. За постигането ѝ Параходството си е поставило за цел да запази и увеличи списъка на първокласните си клиенти. За изпълнението на тези цели търсим постоянно най-високо качество на услугата си, произтичащо от много добро техническо състояние



*Председателят на Варненската търговско-индустриална камара Иван Табаков (в средата) връчи на изпълнителните директори Емил Колев и Александър Калчев наградата, която Българската търговско-промишлена палата присъжда на Параходство БМФ АД като фирма с постигнати максимални приходи от продажби за 2012 г. в Североизточния район.*

на корабите, висок професионализъм на екипажите и много добро ниво на подготовка на бреговия персонал. Добрите ни връзки и отношения с банкови и морски институции, застрахователи, технически контрагенти, снабдителни и агенти също спомагат за това.

*Само преди няколко години Параходство „Български морски флот“ АД направи впечатляваща инвестиция и вече притежава нова флотилия от шест еднотипни 30 700-тонни бълкера („Витоша“, „Странджа“, „Осогово“, „Беласица“, „Люлин“ и „Родопи“). Малко преди това бяха придобити и новите 37 850-тонни „Родина“ и „България“. В каква насока ще бъде следващото обновление на флота?*

Да, 2010-та година определено е може би най-сериозната в инвестиционен план

за Параходство БМФ през последните 15-20 години. За жалост кризата пренявства възможността да се правят подобни инвестиции, т.к. пазарът беше незапомнено нисък и без ясни перспективи. Същевременно не загубихме инерция и през цялото това време се търсеха нови възможности за обновление на флота. Кризата до голяма степен промени съвременното корабостроене и корабоплаване, до там, че кораби, строени след 2005-та, вече не са съвсем актуални на пазара, заради високите си разходни норми, което директно влияе върху резултата им. Естествено, когато ще инвестираш подобни пари, ти трябва да си наясно как ще си ги върнеш и спечелиш от тях. Това изисква много сериозен анализ! Да прогнозираш период от 15-20 години не е лесна задача, особено когато има **На стр. 4**



*Грамотата, издадена от Българската търговско-промишлена палата на Параходство БМФ АД.*



*Наградата – плакет на Българската търговско-промишлена палата.*



# Параходство БМФ излиза от кризата с вдигната глава и с планове за бъдещето!

**От стр. 3** подобни положителни и отрицателни пикове като през 2007-ма, 2008-ма и краха от 2009-та. Днес са актуални т. нар. „еко-кораби“, но те освен малък разход трябва да имат и възможност да развиват добра скорост, да имат достатъчно мощност да форсират лег в легова обстановка, а това е сложна за корабостроителите задача. Знаете, че след 2008-ма се насочихме само в експлоатиранието на бълкери от т.нар. Handysize и като че ли именно тук новите конструктивни решения оказаха най-голямо влияние. Гледайки от 2014-та назад може да се каже, че не сме допуснали грешка като не сме договорили нови строителства през 2011 г. и 2012 г., т.к. онова, което щяхме да получим, нямаше да отговаря на това, което търси пазара днес.

Днес можем да кажем, че подписвайки договор за строителството на четири (плюс опция за строителството на

още два) кораба, с регуейт от по 42 300 тона, с изключително добре подбрани производители на оборудването и изключително добри експлоатационни параметри, сме взели правилното решение! Дизайнът е разработен във Финландия по изискванията на Параходство БМФ. Към този дизайн и към завода, който избрахме, вече има сериозен интерес от страна на наши конкуренти, което потвърждава правилността на стъпката ни. Остават няколко технически формалности и се надяваме съвсем скоро да има налице всичко необходимо, за да започне заводът работа по този договор, а първият кораб да получим още в следващата година.

От друга страна, като искаме да сме по-конкурентни, още сега разглеждаме варианти за закупуване на кораби „втора ръка“, които да влязат във флота ни до средата на тази година. Първият – „Мургаш“, очакваме да постъпи в

състава на флота още до края на м. май т.г. Той е от същия проект (sister ship), по който е построен и нашият м/к „Българка“. И пак кризата, която „изпи“ ресурсите на корабособствениците и направи банките много консервативни... Тук плюс за Параходство БМФ е качеството на хората ни в офиса – чартъринг, опериране, техническа дирекция, направление „Управление на безопасността и качеството“ (УБК), с които лесно можем да защитим един добър проект пред някоя от инвестиционните ни банки.

*Новите кораби са важна предпоставка за развитието и просперитета на фирмата, но не по-малка предпоставка за успешния бизнес е и плавателният състав. Какви мерки се вземат, за да бъде той подготвен и в състояние да отговаря на нарастващите международни изисквания?*

Това е най-големият актив, който притежава Параходство БМФ! Независимо от

оптимизациите, които бяха направени в начина на подбор и наемане на плавателния състав, ние не се отказваме от хората си и търсим вариант да ги запазим максимално, защото са знаещи и можещи, и не на последно място знаем, че ОБИЧАТ Параходство БМФ – качество на плавсъстава, с което много малко фирми в света могат да се похвалят.

Положихме и много усилия, за да ги улесним при привездането им в съответствие с новите изисквания на Конвенцията STCW'78. За тях бе учреден вътрешноведомствен център за професионална подготовка, който съвместно с ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ осигурява всички необходими специални и допълнителни морски подготовки. Центърът има всички необходими лицензи от ИА „Морска администрация“ и НАПОО. Стремехът е курсовете за моряците ни да са на най-ниските цени, да се провеждат в групи единствено от тях, като по този начин



**На стр. 5**

*След направения доков ремонт в „Булярд – корабостроителна индустрия“ – Варна, моторният кораб „Верила“ излезе в срок и готов, съгласно grain standards и бе натоварен с 22 882 тона българска пшеница в Пристанище Варна-изток. На 7 април т.г. корабът отплава за мароканското пристанище Казабланка.*



# Параходство БМФ излиза от кризата с вдигната глава и с планове за бъдещето!

**От стр. 4** да пречупим лекционния материал през призмата на нашата Компания, да сме максимално гъвкави във времето, което да е удобно за тях. От друга страна ЦПО към Параходство БМФ, съвместно с УБК и другите звена разработва и провежда вътрешнофирмени обучения, като „Плаване в ледова обстановка“, „Фамилиаризация по сигурността“, семинар по въпросите на Морската трудова конвенция (MLC), семинари по общи за Компанията проблеми, „Плаване в турските проливи“ и др. Надявам се в следващите няколко години да имаме възможност да си закупим собствени симулатори на мостик и машина, което да даде повече възможности за тренинг на офицерите ни. Така беше преди, когато Параходството беше собственик на БМКЦ, това е практика и на водещите корабособственици, най-вече пасажерски, танкерни и контейнерни компании. Сами можете да си отговорите, защо? Защото те инвестират в хората си и при тях текучеството е много малко. Това е и нашата визия и по това се различаваме от преките си конкуренти.

Вече две години експлоатирате и т.нар. CBTs (Computer Based Trainings) на фирмата SeaGull, което дава възможност, както да оценяваме знанията и уменията на моряците, така и да ги запознаваме със световните стандарти и новости в обхвата на съответните електронни курсове.

От друга страна, със системата си на контрол се стремим да не оставяме незабелязани, както добрата

работа, така и слабостите в Параходство БМФ. Стараям се всеки един инцидент, всеки един случай да бъде анализиран и бързо поднесен за сведение на екипажите, за да се предпазим - и тях, и Компанията от нежелани събития и вреди. Няма да скрием, че за последните 9-10 месеца имаме няколко знакови случая, които са известни вече на плавсъстава ни. На база на тези случаи много от процедурите на Компанията бяха променени. Стават грешки, но само тези, които не работи не грешат! Това е разбираемо и е добре, че срещаме все по-голямо разбиране от екипажите, че навременното огласяване на даден проблем е от полза за всички. Същевременно, като корабособственик, който желае да поддържа висок стандарт на услугата си, няма как да толерираме безотговорното отношение и липсата на желание за работа, от който и да е наш служител. Финансовата криза наложи да предприемем действия по ограничаване на разходите, което стана и с намаление на броя на екипажите. Това натовари нашите моряци допълнително. Наясно сме! На кораба има един обем задачи, който



Моторният кораб „Богдан“ в щормово време.



Моторният кораб „България“ в Индийския океан.

до скоро се вършеше от 19-20 души, а сега от 17-18 и когато има някой, който е отишъл просто така там, то той е в тежест на колегите си и на Компанията. Можем да кажем, че все по-рядко се натъкваме на подобни случаи, но когато излезе нещо подобно ще сме безкомпромисни.

*Параходство „БМФ“ АД е компания с повече от 120-годишни традиции в търговското корабоплаване. Как в новите условия на тежка икономическа криза и изключително сериозна конкуренция тези традиции се поддържат и разширяват?*

За да съществува, трябва да пазиш постигнатото до тук! Това не е лесна задача в условията на подобна криза. Трябва да признаем, че ако

през 2008 г. БМФ бе останало собственост на Държавата, то днес надали щеше да съществува. Знаете каква беше средната възраст на флота, знаете, че днес трудно се плащат кораби над 15 години, а над 25 е напълно невъзможно, знаете и колко гъвкаво може да бъде едно държавно дружество. Каквито знания и умения да има ръководството, то в този тежък пазар нямаме никакъв шанс. Мисля, че за тези вече повече от пет години задължително трябва да благодарим на г-н Йонко Йонков, че успя да пробие пътя за Параходството, успя да създаде екип от знаещи и можещи професионалисти, бореци се за всяка стотинка за Компанията, за да можем днес да гледаме уверено напред!

Естествено, другото важно условие е да имаш силни партньори, на които да разчиташ във време на криза. За щастие именно благодарение на тези 120 години история и не на последно място благодарение на професионализма на служителите на Дирекция „Търговска експлоатация“ Параходството може да разчита на подобна подкрепа!

**Интервюто взе  
Атанас ПАНАЙОТОВ**



# ТЕХНИЧЕСКА ЕКСПЛОАТАЦИЯ

## НА ФЛОТА ПО ВРЕМЕ НА КРИЗА

В края на м. април 2013 г. един от най-новите кораби на Параходство БМФ АД – „Беласица“, за първи път посети българско пристанище. В Порт Варна-изток корабът прие на борда 26 250 тона пшеница насипно.

Световната икономическа и финансова криза е не само глобален проблем, но и е едно голямо предизвикателство и изпитание за професионализма на служителите от Направление „Техническа експлоатация и обслужване“ с ръководител инж. Иван Карчев. През 2013 г. техните усилия бяха насочени в няколко насоки, като първата от тях бе намалението на експлоатационните разходи по време на плаване на корабите. Чрез осъществяването на система от мерки бе създадена организация на всеки кораб за самоконтрол и своевременно отстраняване на възникналите проблеми със свои сили на борда или чрез осигуряване на специализирана помощ. Основната предпоставка за безупречната работа на тази система е наличието на качествени и добре подготвени кадри от плавсъстава на Параходство БМФ АД. Важно в това отношение е периодичната преподготовка

на различните специалисти в планираните курсове, провеждани в компанията.

За намаляването на разходите подпомага и приложението на режима на експлоатация, наречен SLOW STEAMING, при който се постига значителна икономия на гориво в сравнение с работата на главните двигатели при нормални обороти. И тук техниката остава на втори план, като първостепенна роля отново играе субективният фактор. Основната тежест ляга върху способностите на екипажа да действа при тези специфични условия. След всеки преход се извършва необходимата профилактика и подготовка на главния двигател за последваща експлоатация при подобен режим.

Интересно, но и ефективно иновационно решение се оказва наложената практика при всяко докуване на корабите гребните винтове да се обработват и боядисват със специална силиконова боя,

якоято подобрява ефективността му и го предпазва от обрастване. Инвестицията си струва, като се има предвид доказаните положителни краен резултат.

Внедряването на новостите не изключва, а предполага строго придръжане към препоръките, които дават производителите на главни двигатели (MAN, Wartsila). Например непрекъснато се следи, както от екипажа, така и от офиса на компанията, за специфичния разход на масло в зависимост от натоварването на двигателите и от качеството на горивото. В резултат се получава намаляване на разхода на цилиндрово масло и се подобряват експлоатационните параметри на главните двигатели.

Друг акцент в експлоатационната дейност е оказването на специално внимание върху функционирането на автопилотите и рулевите машини, като стремежът тук е те да работят така,

че да оказват минимално съпротивление по време на плаване, но и едновременно с това да се запазват всички ходови и маневрени качества на кораба.

Добри резултати се постигат след въвеждането на системата за планови проверки и поддръжка на корабите PMS (Plan Maintenance System). Така, от една страна, се осигурява икономия на средства и време, а от друга се гарантира безопасната и надеждна експлоатация на главните двигатели и на корабните механизми. Утвърди се практиката корабът да излиза от ремонт изцяло готов за експлоатация и за всякакъв вид проверки от различните контролни органи. За тази цел корабите идват на ремонт в такова състояние, че голяма част от планираните дейности вече са изпълнени от екипажите и в кораборемонтния завод се изпълняват най-вече изискванията на класа (на наблюдаващата класификационна **На стр. 7**



След ремонта през м. март 2013 г. моторен кораб „Перелик“ отплава от Пристанище Варна-изток, натоварен с 12 600 тона царевича насипно.

През 2013 г. бяха извършени всички планови ремонти на кораби на Параходство БМФ АД. Моторен кораб „Перелик“ бе ремонтиран през м. март, а моторен кораб „Персенк“ – през м. април. През м. август бе приключен ремонтът на моторен кораб „Плана“, а през м. септември – на моторен кораб „Царевец“. Последен, през м. ноември, бе ремонтиран моторният кораб „Сакар“.

Всички ремонти бяха осъществени в Кораборемонтния и корабостроителен завод на МТГ „Делфин“ – Варна. Така вложените средства останаха в България и подпомогнаха намиращата се в тежко състояние национална икономика.



## ТЕХНИЧЕСКА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ФЛОТА ПО ВРЕМЕ НА КРИЗА



Моторен кораб „Плана“ по време на ремонт в ККЗ на МТГ „Делфин“, Варна, м. август 2013 г.



От стр. 6 организация) и на администрацията на флага. След приключването на ремонта остават за изпълнение само козметични дейности и основното почистване. Това, в крайна сметка, намалява чувствително и разходите за кораборемонт и съкращава престоя на кораба извън експлоатация.

Най-нов пример в това отношение е дейността на екипажа на моторен кораб „Сакар“, който пристигна за планов ремонт в ККЗ на МТГ „Делфин“ – Варна, именно в такова състояние. Затова със заповед на изпълнителните директори на Пароходство БМФ АД Емил Колев и Александър Калчев усилията на командния и на изпълнителския състав бяха отличени с награди. Специално може да се посочи направеното от капитана Красен Благоев, старши помощник-капитана Добромир Арнаудов, главния механик Георги Желев, палубния боцман Деян Димитров и моряка-камериер Димитрис Фарцалас.

По време на кораборемонт се обръща особено внимание и на изискванията на конвенцията MLC (Maritime Labour Convention). В тази връзка компанията инвестира сериозни средства за осигуряването на добри битови условия и безопасна работна среда за екипажите.

Не на последно място, утвърди се практиката за поддържането на постоянно ниво на техническите средства и на конвенционалното оборудване според изискванията на класа, флага и действащите конвенции в тази насока. Благодарение на тези непрекъснати дейности, осъществявани от екипажите и от бреговото ръководство през 2013 г. няма задържане на кораби и сериозни забележки от Port State Control.

Казаното до тук дава основание да се гледа към хоризонта на 2014 г. с повече оптимизъм и със самочувствие, подкрепено от постигнатите вече резултати.

*Navibulgar News*

През 2014 г. са планирани ремонтите на моторните кораби „Верила“, „Родина“, „Странджа“ и „България“, както и на моторния ферибот „Героите на Одеса“.



За положените усилия от страна на екипажа на моторен кораб „Сакар“ преди и по време на ремонт, голяма част от командния и изпълнителския състав бяха отличени с награди от изпълнителните директори на Пароходство БМФ АД.



И моторен кораб „Трапезица“ се включи в износа на българско зърно от реколта 2013 г. На 27 юли 2013 г. с кораба бяха изнесени 18 007 тона пшеница и доставени в столицата на Португалия Лисабон.

След ремонта през м. април 2013 г. моторен кораб „Персенк“ се включи в кампанията по износа на българско зърно от Пристанище Варна-изток.





# Равносметка: Направление „Плавателен състав“ през 2013 и 2014 година

Основните дейности, които през 2013 г. изпълни Направление „Плавателен състав“, бяха свързани с осигуряването на необходимия брой моряци за експлоатацията на корабите, оперирани от Дружеството, подмладяването на плавателния състав, контрола върху спазването периода за работа на море, съгласно фиксирания по Колективния трудов договор (КТД) срок. Постигнатите високи резултати през годината се дължат на успешното провеждане на оперативната дейност на служителите от Направление „Плавателен състав“ по подбора на всеки един моряк, съобразно професионалното му представяне, както и икономически изгодно извършва-

не на смените на корабните екипажи.

През 2013 г. в Направление „Плавателен състав“ бяха извършени повишения в по-висока длъжност на 49 офицери от различни длъжности, съответно от палубна и машинна команди. При офицерския състав и особено при старши командния състав липсата на свободни кадри се определя от голямото търсене от конкурентни на Параходство БМФ АД корабни компании, както и проблемите, които съпътстват развитието на българското висше образование. Независимо от това, към настоящия момент „Плавателен състав“ разполага с необходимия потенциал за обезпечаване на оперираните



К.г.п. Стойчо ТОДОРОВ,  
Ръководител на Направление „Плавателен състав“

от Дружеството кораби.

Мерките за подобряване на професионалното представяне на моряците, които направило въведе и стриктно спазва, са базирани на Атестационен анализ. За постигане на достатъчна обективност при атестирането на моряците, по решение на ръководителя на направилене „Плавателен състав“ бяха предприети мерки за преодоляването на проблемите, породени от преповеряване и занижени изисквания към екипажите, състоящи се от едни и същи моряци.

Смените по корабите се планират така, че всеки моряк да има възможността да бъде ръководен и съответно оценен от максимален брой преки ръководители. За да бъде изпълнено това, екипажът на всеки един кораб се сменя при възможност на групи, което осигурява по-висока степен на приемственост на борда по отношение на познаването на текущото състояние на

кораба.

През 2014 г. основни цели в дейността на Направление „Плавателен състав“ са:

- Постоянно оптимизиране на разходите;
- Спазване сроковете за смяна на екипажите, съгласно изискванията на КТД;
- Оптимизиране на работоспособността на екипажите, чрез внимателна селекция на моряците на база професионалното им представяне в предходни контракти.

Подборът на екипажите се извършва при стриктно спазване на заложените норми за професионално представяне и развитие на моряците, с цел изпълнение на кадровата политика на Дружеството за последователно и трайно увеличаване на дяла на качествената част на офицерския и изпълнителския състав на корабите.

К.г.п. Стойчо ТОДОРОВ,  
ръководител Направление  
„Плавателен състав“

## • Годишнина •



### Моторен кораб „Българка“ - 10 години в състава на Параходството

На 19 октомври 2003 г. след петгодишна пауза флотът на Параходство БМФ е попълнен с нов кораб (последният нов плавателен съд е „Царевец“, приет през 1998 г.). Това е 42 000-тонният кораб „Българка“ (строителен № 510, с работно име „Доли“, водещ корабостроител Любомир Василев), изплавал в голямата докова камера на бившата Варненска корабостроителница. Кръстница на кораба е курсант-главен старшина Станимира Андонова от ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ – първенец на своя випуск. Тя му дава името на старопланинския връх Българка, който се издига на 1181 метра надморска височина. Първи капитан на кораба е Михаил Трифонов, а първи главен механик – Йордан Йосифов. На 16 януари 2004 г. от Варна отплава в своя първи рейс най-новият (тогава) кораб на Параходство БМФ – „Българка“ (IMO 9158159). Той се отправя към украинското пристанище Иличовск, откъдето натоварва желязо за Манила.





# „Булнав Менинг“ ООД - ексклузивен посредник и доверен партньор на Параходство БМФ АД



Лъчезар Митев, управител на „Булнав Менинг“ ЕООД

От м. септември 2013 г. Параходство БМФ АД направи сериозна промяна по отношение на политиката по наемане и управление на трудовоправните отношения с моряците от плавателния състав. При новия модел за сформирани на корабните екипажи директно от дружествата, притежаващи корабите, морските специалисти получават допълнителни права като:

- Сами да определят про-

гължителността на необходимата им почивка между рейсове;

- Да получават справедливо заплащане в пълен размер, без значение на местоположението на корабите, включително при товарно-разтоварни операции в българско пристанище или ремонт в България;

- Да защитят личното си право на кариерно развитие в директно съревнование с колегите си, като покажат и защитят професионалните си умения и знания не само с работата си на борда на корабите, а и при СВТ (Computer Based Training) тестове, провеждани в Центъра за професионално обучение на ПБМФ при организация, осигурена от посредническата фирма;

- Предвидимост и яснота по отношение на очакван годишен доход при новата форма на заплащане и въведена норма на гарантирано заплащане на извънреден труд, положен на борда на кораб.

Основен партньор на Параходството за провеждане на гореизброените промени е регистрираната през м. септември 2013 г. „Булнав Менинг“ ЕООД, представлявана и управлявана от Лъчезар Митев, доскорошен директор на дирекция „Човешки ресурси“ на БМФ.

„Булнав Менинг“ ЕООД е учредено на 10.09.2013 г. и е регистрирано в Търговския регистър с основен предмет на дейност – извършване на посредническа дейност по информиране и наемане на моряци. Дружеството има Удостоверение № 1630 от 30.09.2013 г. за извършване на посредническа

дейност по наемане на работа за морски специалисти в съответствие с Морската трудова конвенция (2006 г.), издадена от Министерството на труда и социалната политика и е вписана в регистъра на администраторите на лични данни и на водените от тях регистри с Инд. № 388239, регистрирана в Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и в четирите ѝ регионални дирекции в страната.

Екипът на дружеството е малък, но съставен от специалисти с дългогодишен стаж в посредничеството и наемане на моряци, както за Параходство БМФ АД, така и за други корабостроителни фирми. Всички служители на фирмата са

добре познати и се ползват с доверието на моряците от плавателния състав, работещи на кораби, управлявани от ПБМФ АД.

„Булнав Менинг“ ЕООД си е поставило като основна цел предлагане и осигуряване на пълния набор от услуги, предвидени по българското законодателство, включително извършване на целогодишно здравно и социално осигуряване при изявено желание от моряците, с които има подписани договори за посредничество.

Дружеството работи в тясно сътрудничество с Центъра за професионално Обуче-

ние към ПБМФ АД в следните направления:

- Конкурентна стажантска програма, осигуряваща информиране, подбор и реализация на студенти III и IV курс на обучение и дипломирани млади специалисти от специалностите: „Корабоводене“, „Корабни машини и механизми“ и „Електрообзавеждане на кораба“.

- Целенасочено обучение на наетия офицерски състав чрез компютърни програми и



Лъчезар Митев връчва на инж. Стефан Ефтимов – главен механик на моторен кораб „Люлин“, наградния знак „Механик неограничени мощности от Параходство БМФ АД“.

ежемесечни семинари, насочени към усъвършенстване на познанията им и бъдещо кариерно израстване.

През настоящата 2014 г. екипът на „Булнав Менинг“ ЕООД си поставя като основни задачи осигуряването на екипажи и стажанти за всички управлявани от Параходство БМФ кораби, при гарантирано съобразяване и спазване на кадровата политика на Параходството, и няколкократно увеличаване на броя на моряците, които се осигуряват чрез дружеството.

**Лъчезар МИТЕВ,**  
управител на „Булнав Менинг“ ЕООД



Лъчезар Митев връчва златна значка на Параходство БМФ АД на Елена Колева – инспектор „Разстановка на плавсъстава“. Г-жа Колева е с близо 40-годишен стаж в компанията.



# Центърът за професионално обучение при Параходство БМФ АД

За „Параходство БМФ“ АД отминалата 2013 г. беше динамична, на моменти трудна, но в много отношения и ползотворна. Следвайки стремежа си за непрекъснато развитие, Дружеството предприе усилия в отговор на редица предизвикателства, породени от икономическата криза. Пример за това е създаването на Център за професионално обучение (ЦПО) към „Параходство БМФ“ АД - вътрешноведомствен учебен център с предмет на дейност провеждане на обучение по специална и допълнителна подготовка. ЦПО е създаден съгласно изискванията на Международната конвенция STCW'78 и приетите през 2010 г. в Манила промени, налагащи допълнително сертифициране на морските лица.

Ръководител на новата структурна единица в компанията от м. ноември 2013 г. е к.г.п. инж. Делян Щерев. Възпитаник на Немската езикова гимназия гр. Бургас и на ВВМУ „Никола Й. Вапцаров“ гр. Варна, започнал кариерата си в „Параходство БМФ“ АД през 1995 г. на длъжност четвърти механик на м/к „Христо Ботев“. Кариерата си продължава с два последователни рейса като четвърти механик на м/к „Любен Каравелов“ и трети механик на м/к „Алеко Константинов“, за да стъпи за пръв път на мостика на м/к „Созопол“ като трети помощник-капитан. Следват назначения като

помощник-капитан и старши помощник-капитан на корабите „Гео Милев“, „Героите на Одеса“, „Стойко Пеев“, „Генерал Владимир Заимов“, „Шипка“, „Каменица“ и „Капитан Георги Георгиев“. Първо назначение като капитан получава на м/к „Капитан Георги Георгиев“, като тази длъжност изпълнява на същия кораб в още три последователни контракта до неговото бракуване. Следват назначения на м/к „Каменица“, м/к „Странджа“, а през последните три години е неизменно капитан на м/к „Миджур“.

В ЦПО при „Параходство БМФ“ АД работи и младата и амбициозна Мария Драгиева, възпитаничка на V-та Езикова гимназия, на колежа към Медицинският университет и на Свободният университет в гр. Варна – специалност „Журналистика“. Кариерата ѝ започва през 2003 г. в Statco Agency Ltd - фирма за набирание на корабни екипажи, продължава през 2007 г. в Българския морски квалификационен център – Варна, като специалист обучение в сферата на морското образование, а съдбата я свързва с „Параходство БМФ“ АД през 2013 г., където започва работа като експерт по учебната дейност.

През 2013 г. ЦПО при „Параходство БМФ“ АД бе лицензиран от Националната агенция за професионално образование и обучение и Лоуд Регистър, а със заповед на изпълнителния

директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ получи одобрение за провеждане на курсове по специална и допълнителна подготовка на морските лица както следва:

- „Корабоводене с използване на електронни карти (ECDIS)“;

- „Експлоатация на съвременни системи за управление на главни и спомогателни двигатели“;

- „Управление на ресурсите и екипа на работа на мостика“;

- „Управление на ресурсите и екипа на работа в машинното отделение“;

- „Познания по опазване на околната среда“;

- „Техническо обслужване на корабно електрообзавеждане с напрежение над 1000 волта“;

- „Компетентност на морски лица, изпълняващи задължения, свързани със сигурността на кораба“.

В допълнение, в сферата на обучението се предвижда широка гама от вътрешно-фирмени курсове, по специална и допълнителна подготовка, насочени към повишаване ком-



К.г.п. Делян Щерев

петентността и квалификацията на плавателния състав на корабите оперирани от „Параходство БМФ“ АД, като се акумулират световните практика и опит, предлагайки обучение, удовлетворяващо реалните нужди в тази насока.

Налице са и първите обнадеждаващи резултати от дейността на ЦПО при „Параходство БМФ“ АД. На 27.01.2014 г. официално стартираха първите квалификационни курсове, като участие взеха и морски лица плаващи в компании различни от „Параходство БМФ“ АД.

Като основно предизвикателство пред ЦПО трябва да бъде отбелязано повишаването на нивото на подготовка на морските лица, чрез осигуряване на преподаватели - действащи капитани, старши помощник-капитани, главни и втори механици, които наред с обучението по одобрените програми, да предадат своите знания и опит от практиката. Дейността на ЦПО е отворена не само за хора, работещи на кораби, оперирани от „Параходство БМФ“ АД, но и за всички морски лица, упражняващи тази нелека благородна професия.



Лицензията, издадена от Националната агенция за професионално образование и обучение на ЦПО към „Параходство БМФ“ АД



Мария Драгиева



## Капитан Диан Илиев получи сертификат от Lloyd`s Register

В интернет-изданието на Lloyd`s Register на 6 август 2013 г. прочетохме новината: Lloyd`s Register presents first Superintendent training program certificate. Приятно ни е да съобщим на читателите на Navbulgar News, че новината е свързана с капитан далечно плаване Диан Илиев – ръководител на направление „УБК“ в Параходство БМФ АД. По-надолу представяме превод от оригиналния текст:

Екипът за обучения на Lloyd`s Register представи първия сертификат по програмата за морско обучение „Superintendent“. Той е връчен на капитан Диан Илиев от Параходство БМФ АД (Navigation Maritime Bulgare) Варна. Схемата, осигуряваща независим показател за способностите на нови и опитни морски суперинтенданти, беше стартирана от Lloyd`s Register през миналата година.

Сертификатът бе връчен от Галин Цанев, сървейор от LR, и Андриан Петков, бизнес мениджър на морския сектор на LR в България, в офиса на Параходство БМФ АД. На капитан Илиев бе присъдена наградата за бронзово ниво, което той постигна чрез успешно завършване на модулите за електронно обучение от схемата и пет учебно-класови курса, покриващи различни теми.

Програмата за обучение „Superintendent“ е комбинация от електронно обучение и учебно-класово базирани модули, което позволява свобода и гъвкавост на избор къде и кога да се завърши обучението. Програмата осигурява солидна основа за суперинтендантите, като се присъжда на четири различни нива: бронзово, сребърно, златно и платинено. Допълнителна информация за схемата е достъпна на: [www.lr.org/super](http://www.lr.org/super).



К.г.п. Диан Илиев с получения сертификат.

### Lloyd's Register presents first Superintendent training program certificate

06/08/2013

Lloyd's Register has recently presented the first Marine Training Superintendent training program certificate, it was awarded to Captain Dian Iliev of Navigation Maritime Bulgare in Varna, Bulgaria. The scheme, which provides an independent benchmark of the abilities of new and experienced Marine Superintendents, was launched by LR last year.

The certificate was presented by Galin Tzanov, LR Surveyor, and Andrian Petkov, LR Marine Business Manager Bulgaria at Navigation Maritime Bulgare's offices. Captain Iliev was awarded the bronze level award, which he achieved by completing the e-learning modules of the scheme and five classroom based courses that covered a variety of subjects.

The Superintendent training program is a mixture of e-learning and classroom based modules allowing freedom and flexibility of choice of where and when to undertake the learning. The program provides a solid foundation for Superintendents and is awarded at four different levels - bronze, silver, gold and platinum. For more information about the course go to [www.lr.org/sguper](http://www.lr.org/sguper)



Публикацията в интернет-изданието на Lloyd`s Register.

## ПИСМО ОТ ПАНАМА

Панамски канал  
17 декември 2013 г.

До: ASSOCIATED STEAMSHIP AGENTS  
(фирма – агент на Параходство БМФ АД)

Господа,

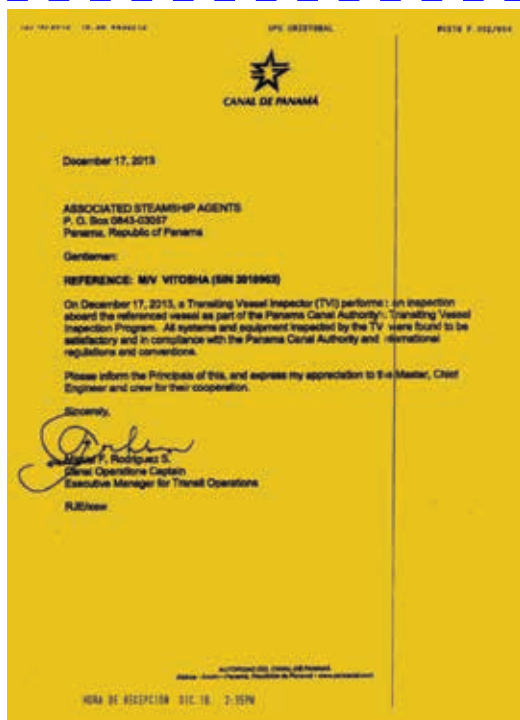
Относно: моторен кораб „Витоша“

На 17 декември 2013 г. инспекторът на преминаващите кораби извърши проверка на посочения кораб като част от приетата от Властите на Панамския канал програма за инспектиране на преминаващите кораби. Всички системи и оборудването на кораба, проверени от инспектора, са в много добро състояние и отговарят напълно на изискванията на международните правила и конвенции, приети и признати от Властите на Панамския канал. Моря информирайте корабособственика и предайте моите благодарности на капитана, главния механик и на екипажа за оказаното от тях съдействие.

Мигел Ф. Родригес, С.  
капитан на операциите в канала,  
изпълнителен мениджър „Транзитни операции“

Бележка на  
Navbulgar  
News:

По време на това плаване на м/к „Витоша“ капитан е к.г.п. Константин П. Димитров, а главен механик: м.н.м. Петър Хр. Петров. Екипажът на „Витоша“ последен от корабите на БМФ посрещна 2014-та година. На 1 януари той бе в териториалните води на Перу.



Моторният кораб „Витоша“ – безупречен при преминаването на Панамския канал.

Факсът, препратен от ASSOCIATED STEAMSHIP AGENTS по Параходство БМФ АД.



# Фериботът „Варна“ е готов да поеме към порт

## Кавказ

На основание на сключената спогодба между Министерството на транспорта на Република България и Министерството на Руската федерация за организация на пряка международна железопътна – фериботна връзка между пристанищата Варна и Кавказ, бе създадено дружеството „Варнафери“ ООД. В учредяването му участват Параходство БМФ АД и Параходство БРП АД, като всяко от дружествата поема задълженията и отговорностите си като морски превозвач от българска страна, за да се осъществят товарните превози по фериботната линия Варна - Кавказ. Това е единствената пряка железопътна връзка между България и Русия. Чрез нея се съкращава времето за доставка на стоките, избягва се претоварването им, избягват се транзитните превози през трети страни, осигурява се доставка „от врата до врата“. За осъществяването на тези цели беше закупен ро-ро кораба „Сондос“ (SONDOS - IMO: 9120384), който бе преименуван на „Варна“, и изцяло преустроен в Корабостроителния и кораборемонтен завод на МТГ „Делфин“ - Варна, като железопътен ферибот с капацитет 42 стандартни вагона на горна палуба и 24 товарни автомобила на долна палуба.

С определянето на „Варнафери“ за морски превозвач по линията, с наредба бяха поставени срокове за готовност за влизане в експлоатация. Планирано бе пускането на вода на кораба да се осъществи през 2012 г.,

но поради удължаване на преустройствените дейности в МТГ „Делфин“, сроковете бяха няколкократно удължавани, като едва на 31 октомври 2013 г. корабът бе окончателно предаден за експлоатация. На проведените ходови изпитания „Варна“ показа, че притежава всички необходими качества за влизане в експлоатация по фериботната връзка Варна - Кавказ.

Така в края на 2013 г. бе подписано допълнителното споразумение към спогодбата, с което дружеството „Варнафери“ ООД се присъедини като легитимен морски превозвач по линията Варна – Кавказ. Сега, през новата 2014 г., компанията има вече пълна готовност да реализира първоначално поставените цели, а именно превози между двете пристанища, с което ще допринесе за разширяване на търговските възможности и конкурентоспособността на българските предприятия, а също така увеличаването на износа за Русия и страните от ОНД, както и на транзитния товаропоток в това направление.

### Navibulgar News

На 14 февруари 2014 г., „Варна“ направи първия си рейс – потегли с пълен товар от тежкотоварни автомобили (ТИР) към грузинското пристанище Поти. Товаренето на платформата на кораба, специализирана за товарни коли, бе извършено на мостовото съоръжение на Фериботния комплекс - Варна. Товарите - основно храни, медикаменти и козметика, са предназначени за кавказките републики и други държави от Средна Азия. Екипажът на фериботния кораб „Варна“ бе от 20 души с капитан к.г.п. Иван Сиркаров.



Фериботът „Варна“ е готов да поеме към порт Кавказ



„Варна“ по време на преустройството в МТГ „Делфин“.

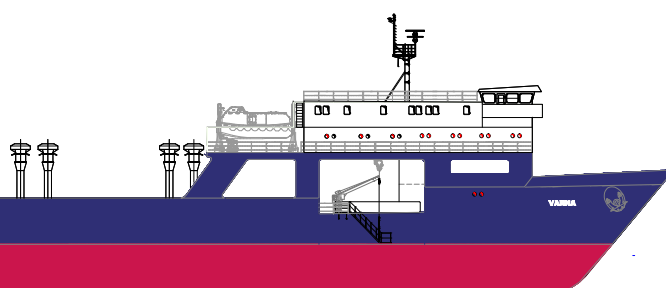


На главната палуба. Поглед към кърмата по време на конструктивното преустройство.

Дизайнерски ескиз, подготвен преди началото на конструктивното преустройство.



www.varnaferry.com





# Параходство БМФ и българо-китайските

На 19 юни 1957 г. в Милсбърг, Англия, вдига българското знаме закупеният с кредит от китайската банка „Банк ъф Чайна“ моторен кораб „Васил Левски“ (IMO 5377068). Корабът е построен през 1944 г. Приет е от екипаж под ръководството на капитан Иван Станчев и главен механик Атанас Атанасов. Корабът е в активна експлоатация в продължение на 10 години, след което по време на Шестдневната война между Израел и Египет през 1967 г., заедно с 14 други кораба от различни държави, остава затворен в Голямото горчиво езеро на Суецкия канал. „Васил Левски“ престоива там до юли 1975 г., след което е провлачен до Сплит, Югославия, където е нарязан. На 23 август 1966 г. екипаж от Параходство БМФ с капитан Любомир Горунски и с главен механик Евгени Донеф отплава от Варна с новопостроения в Корабостроителния завод „Г. Димитров“ 4718-тонен моторен танкер „Ерма“ (IMO 6703240). Корабът е от проекта „566 Б“ (главен конструктор инж. Т. Ганчев) и е предназначен за смесено („река – море“) плаване или в Каспийско, Черно и Средиземно море, но на максимално отдалечение от брега на не повече от 100 мили. Задачата на екипажа е под български флаг да извърши презокеанско плаване с този танкер и да го достави на собственика му в Китай. Наблюдаващият корабен регистър разрешава плаване на кораба при сила на вятъра не по-голяма от 6 бала. Маршрутът е Варна – Констанца – Порт Сауд – Аген – Коломбо – Сингапур – Хонг Конг – Шанхай. След приема-

нето на товар от 3750 тона газол в Констанца се отправя към Порт Сауд. При последния преход силата на вятъра надминава 10 бала. След двумесечно плаване – на 29 октомври 1966 г. „Ерма“ пристига в Шанхай. Старши помощник-капитан на „Ерма“ е к.д.п. Димитър Михайлов, по-късно, през 1977 - 1979 г. - главен директор на БМФ. Танкерът е плавал до 2000 г.

Преходът, осъществен с пълен товар от Варна до Шанхай през 1966 г. с танкер „река – море“ е постижение, което прави чест на българските моряци. Екипажът с капитан Л. Горунски е първопроходец в това отношение, защото е последван от още два други български екипажа от Параходство БМФ, които извършват преходи с построени в България кораби до Китай.

На 2 август 1968 г. е спуснат на вода корабът „Червено знаме-191“, който след завършването му плава до Китай с български екипаж от Параходство БМФ под името „Мелник“, а на 29 октомври с.г. е спуснат на вода „Червено знаме 192“, който плава до Китай също с екипаж на БМФ под името „Разлог“. Моторният кораб „Мелник“ (IMO 6912188) е регистриран под български флаг на 26 декември 1968 г. и е отписан на 26 април 1969 г. Кръстницата на кораба е Елисавета Борисова – оксигенистка от корпусния цех на Корабостроителния завод „Иван Димитров“. Корабът плава с екипаж от Параходство БМФ и под името „Мелник“ до Китай. Българският екипаж предава официално кораба на китайския екипаж,

## морски връзки



Модел на моторен танкер от проекта „566 Б“ от който е и „Ерма“.

след като го е обучил, на 26 април 1969 г. В Китай корабът получава името HONG QI 191 („Червено знаме-191“) и плава до 14 юни 2012 г. До 1994 г. собственик на кораба е китайската държава, а след това – компанията Guangzhou Maritime Trt (Group) Co.

Моторният кораб „Разлог“ (IMO 6923113) е регистриран под български флаг на 25 март 1969 г. и е отписан на 8 юли 1969 г. Залагането на кила на кораба става на 24 април 1968 г. в тържествена обстановка и в присъствието на представители от Китайската народна република. Кръстницата на кораба е Веска Илиева Симеонова. Корабът плава с екипаж от Параходство БМФ и под името „Разлог“ до Китай. Българският екипаж предава официално кораба на китайски

екипаж, след като го е обучил, на 8 юли 1969 г. В Китай корабът получава името HONG QI 192 („Червено знаме-192“) и както „Мелник“, плава до 14 юни 2012 г. Аналогично до 1994 г. собственик на кораба е китайската държава, а след това – компанията Guangzhou Maritime Trt (Group) Co.

През 2010 – 2011 г. Параходство БМФ закупува осем новопостроени в Китай блкери (два от по 37 850 тона и шест от по 30 700 тона) на обща стойност 227 милиона щатски долара. С това се отваря не само нова страница, а направо нова глава в историята на българо-китайските морски връзки. И отново Параходство БМФ е главното действащо лице от българска страна в тази история.

Navibulgar News



1500/2200 т. сухотоварен морски кораб „Червено знаме 191“, проект 546 А, стр. № 6 спускане на вода – 02.08.1968г.



80 години от рождението  
на к.д.п. Атанас Йонков

## Автобиография

През 2013 г. се навършиха 80 години от рождението на к.д.п. Атанас Йонков – дългогодишен генерален директор на Параходство „Български морски флот“. Със съдействието на неговата съпруга – г-жа Стана Йонкова, получихме интересен, непубликуван досега документ: саморъчно написана автобиография, която предлагаме на вниманието на нашите читатели. Копие от документа е предоставен за съхранение и във Военноморския музей във Варна.

Атанас Маринов Йонков – роден на 18.03.1933 г. в село Врабево, окръг Ловешки. Произхождам от бедно селско семейство. Завършил съм средно образование в родното си село през 1952 г. През 1952 г., след конкурсни изпити, кандидатствах и бях приет във ВВМУ „Никола Йонков Вапцаров“ – навигационен профил за шурмани.

След успешно завършване на пълния (тогава четиригодишен) курс на Морското училище и произведен в офицерски чин лейтенант, със заповед на министъра на отбраната бях приведен в

запаса и кандидатствах за работа в Параходство БМФ. От моя випуск за търговския флот кандидатствахме 20 души – 10 навигатори и 10 корабни механици. Цялата ни група бе приета на разговор от кадровика на БМФ и след обстойно запознаване с условията на работа ни обясниха, че една година трябва да работим по гемииите в крайбрежно плаване, за да свикнем с морето, да добием по-добри моряшки навици (да се научим да ходим по палубата).

След това се подписах по заповедта за назначаването ми за старши помощник-капитан на гемията „Мусала“ (240 тона дедеуейт). Дадоха ми авансово тогавашни 200 лева, за да си купя най-необходимите летни грехи, а работни получих от службата. И започнах да пътувам между Варна, Балчик, Бургас, Мичурин (гн. Царево) и обратно. На следващата година бях назначен за IV-ти помощник-капитан на парахода „България“ (7350 тона дедеуейт), втори по големина след парахода „Балкан“ (10 272 тона дедеуейт). Годината беше 1957.

Попаднах при изключително подготвен и опитен капитан – Георги Б. Дюлгерев. Първата ми среща с капитана го изненада, защото той очаквал да изпратят на кораба неговия син Богомил Дюлгерев. Наложи се от навигационния отдел да се намесят и да обяснят, че не е разрешено на един кораб да бъдат баща и син. И така започна службата ми с неограничен район на плаване. Екипажът, в който попаднах, беше съставен от изключително подготвен офицерски и изпълнителски състав. Тогава IV-ят помощник-капитан даваше вахта със старши помощник-капи-

тана, докато капитанът се увери, че мога да нося самостоятелна вахта, но пак пог бугното му око.

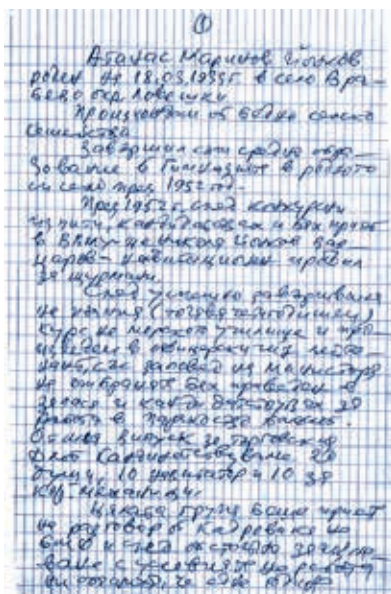
След успешно плаване на парахода „България“ бях изпратен на парахода „Шипка“ и гр. кораби за набирање на стаж и през 1960 г. се явих на изпит за шурман далечно плаване, който издържах успешно и през 1961 г. бях изпратен на първия хладилен кораб „Черноморец“, който получихме от Норвегия, в пристанище Хаугезунд (Haugesund). Корабът беше в тежко техническо състояние и капитанът Тодор Камбуров обяви, че ще започне приемането, когато го изкарат на сух док. Около 10 дни тримата братя – корабособственици отказваха док, като се позоваваха на това, че корабът има клас 100 А1. Ние се запознахме (с кораба) и въпреки натиска от БМФ останахме в общезитие. По наше насто-



К.д.п. Атанас Йонков в кабинета си като главен директор на Параходство БМФ.

яване извикахме сървейор от Det Norske Veritas – Осло. Той установи, че корабните документи са фалшиви, взети са с подкуп, и отне класа на кораба.

Когато излязохме на док, установихме, че по корпуса има около 15 пробойни, от които течеше вода като от чешма. Пробойните бяха запушени с чамови тапи. Тъй като Параходството беше **На срп. 15**



Първата страница от автобиографията на к.д.п. Атанас Йонков.



17 януари 1973 г. Във Варна е приет в състава на Параходство БМФ новопостроеният в КК „Г. Димитров“ 23 660-тонен кораб за насипни товари „Генерал Владимир Заимов“.

К.д.п. Атанас Йонков връчва корабните документи на първия капитан на българка Богомил Дюлгерев.



К.г.п. Атанас Йонков, 1976 г.

От стр. 14 потвърдило закупуването на кораба за около 550 хиляди английски лири, но класът му бе отнет, за сметка на корабособствениците с големи опасности се отправихме за ремонт в Хамбург. След два месеца ремонт се върнахме в Норвегия и от шест пристанища натоварихме 350 тона дълбоко замразена риба макрела (скумрия).

Преходът от Норвегия за България беше кошмарен. Първо отказа хладилната инсталация и температурата в хладилните хамбари от минус 30 градуса започна да пада до към минус 20 градуса. Известно е, че при температура под тази (по-близ-

## Автобиография

ка към нулата) рибата започва да се токсинира (да се разваля). Затова аварийно се отбихме за помощ в Шербург, Франция. В това пристанище стояхме пет дни и видяхме големите пътнически кораби „Куин Мери“ и „Куин Елизабет“. След като отстранихме повредата в хладилната инсталация, нова беда ни сполетя в Бискайския залив: при вълнение 4 – 6 бала главният двигател спря. Оказа се, че сме

свършили горивото. Поточно се оказа, че в ахтерника вместо 15 тона газьол сме имали морска вода. Започна борба за живот. Повреди се и радиотелефонът. Опитът на гемиджията капитан Камбуров помогна. Отворихме 10 горивни танка и топейки с пакли в тях, успяхме да съберем около 300 литра, с което гориво успяхме на най-малък ход да се доберем до реката и входа на пристанище Севиля, от където с пари, събрани от екипажа, купихме четири варела с газьол и се добрахме до Гибралтар. Така завърши одисеята ни с „Черноморец“.

След това попаднах като старши помощник-капитан на парахода „Родина“ (5280 тона гегуейт). Първият кораб, на който бях назначен за капитан, е „Благой Касабов“ (754 тона гегуейт). Като капитан след това служих на корабите „Христо Ботев“ (3952 тона гегуейт) и „Варна“ (3030 тона гегуейт), и на много други. Поради заболяване останах временно на брега като навигационен инспектор и девиатор на флота, което беше голяма школа за мен.

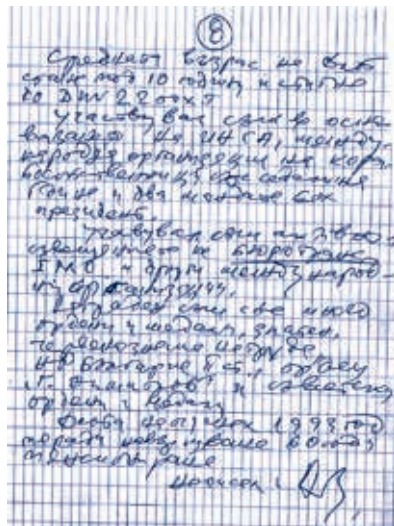
През 1966 г. бях назначен

заместник-генерален директор на СО „Воден транспорт“.

Като главен директор на БМФ съм получил около 50 нови кораба и съм бракувал около 30 стари. Флотът разви силно контейнерно плаване, танкерно и трампово плаване. Силно бе крайбрежното и пътническото корабоплаване – корабите „Варна“ и „Несебър“, и 12 бързоходни комети ... Средната възраст на флота стана под 10 години и като гегуейт достигна до 2 200 000 тона. Участвал съм в основаването на Международната асоциация на корабособствениците INSA (International Shipowners' Association) със седалище в Гвения и два мандата бях неин президент. Участвал съм активно в съвещания на Международната морска организация (IMO) и на други международни организации.

Награден съм с много ордени и медали: орден „Г. Димитров“, „Червено знаме“, златен орден на труда, орден „Н. Р. България“ – II степен, съветски ордени и медали. Флота напуснах през 1993 г. поради навършване на 60 години и пенсиониране.

**Написал:**  
**(Ат. Йонков)**



Последната страница от автобиографията на к.г.п. Атанас Йонков.

Моторният кораб „Г. Бенковски“, застанал на борд на моторния кораб „Балкан“ в Пристанище Варна-изток. На „Г. Бенковски“ (с 12 000 тона чугун на борда) Атанас Йонков прави тежкия рейс като капитан от Варна през Гибралтар и Кейптаун до Сингапур през 1966 г.





# Как Надя Делчева - ландшафтен архитект и дъщеря на корабен радист от Параходство БМФ рисува морето?

14 февруари 2013 г. –  
емблематична дата,  
емблематичен пейзаж...



Надя Делчева позира с  
поредния си морски пейзаж.

Отговорът на този въпрос е много кратък: С много, много любов! Да, Надя Делчева е ландшафтен архитект, но не е само това! Да, занимава се с проекти за озеленяване, но има и школа по салса във Варна – Salsa club Sabroso. Накратко казано, тя е неукротима творческа натура. Отдавна рисува предимно графика, но от 2012-а година решава да вземе и четката в ръка. И така, след поредица от уроци при варненския художник Владин Владев, се втурва във вълшебния свят на цветовете. Избира тези тоналности, които отговарят на нейния темперамент – свежи, изпълнени и зареждащи с позитивна енергия.

Като коренячка варненка, любовта ѝ към морето от ранно детство е огромна, затова се оформя и желанието ѝ

да рисува само морски пейзажи с маслени и акрилни бои върху платно. Приятели, близки и познати я определят като млад и ентузиазизиран художник с неугасващо желание за творчески изяви и представяне на вселената на морето през погледа на една жена, влагаща душата си в картините, които рисува.

Да - несъмнено и нейният баща е допринесъл за любовта ѝ към морето. Той е бил в продължение на 30 години радист по корабите на Параходство БМФ, а по-късно – и на кораби под чужд флаг. Разказвал е на дъщеря си хиляди истории за морския живот, вземал я е със себе си на плавания, които момичето запомня като вълнуващи пътешествия. Надя се чувства прекрасно в открито море и на борда на кораб. Уме

да възприема водната стихия с всичките си сетива и да запомня всичките ѝ превъплъщения – от бурята и щорма до щила и слънчевата пътека до хоризонта. След това предава тези усещания в картинни послания към и за морето. Не се страхува да експериментира и да търси своя почерк в изобразяването на прибой, на залива, на рибаря... Изобщо - не може без него - Морето!

През м. септември 2013 г. дъщерята на българския корабен радист участва в международна изложба в Пекин с две свои картини, които добре илюстрират нейния стил: жизнерадостен, позитивен, с много топлина и светлина. Едната от картините бе откупена от собственика на галерията – домакин в китайската столица.

Този факт е достатъчно показателен признак за това, че като млад художник тя е поела по правилния курс.

И за да докаже, че не възприема морето само от плажа, Надя завърши курс и през м. октомври 2013 г. се яви на изпит в Морската администрация във Варна, за да получи Свидетелство за правоспособност – водач на кораб до 40 БТ по море. За своите близки и приятели тя вече е „Капитан Делчева“!

От сърце желаем на Надя Делчева да продължава да търси и да намира своите оригинални морски пейзажи, да пресъздава обаянието и притегателната сила на това, което ни свързва с всичко далечно!

Navibulgar News



Фарът на  
Ахтопол

В прибой Надя Делчева открива не само мощна енергия, а и неповторимо съчетание на форми, цветове и перспективи.

