

МОРСКИ ФОРУМ БНАКК

Брой 4 - декември 2010

БЪЛГАРСКА НАЦИОНАЛНА АСОЦИАЦИЯ ПО КОРАБОСТРОЕНЕ И КОРАБОРЕМОНТ

ДНЕС В БРОЯ ВИ ПРЕДСТАВЯМЕ:
КОРАБОРЕМОНТЕН ЗАВОД „ОДЕСОС“ АД
„ТЕВА МАРИН“ ООД
„ГЕРМАНИШЕР ЛОЙД БЪЛГАРИЯ“ ЕООД

WE ARE PRESENT TO YOU:

ODESSOS Shiprepair Yard S.A.

TEVA MARINE Ltd

GERMANISCHE LLOYD BULGARIA Ltd

ТЕМА НА БРОЯ:

21 100-ТОННИЯТ НОВОПОСТРОЕН КОРАБ ВДИГА КОТВА ОТ БУЛЯРД ЗА ПЪРВИЯ СИ РЕЙС

COVER STORY:

21 100-TONES NEWLY BUILT VESSEL IS GETTING UNDERWAY FROM BULYARD FOR HER FIRST VOYAGE

АНТЕЯ**21 100-ТОННИЯТ НОВОПОСТРОЕН
КОРАБ ВДИГА КОТВА ОТ
БУЛЯРД ЗА ПЪРВИЯ СИ РЕЙС****М/У „ANTHEIA”****21 100-TONES NEWLY BUILT VESSEL IS GETTING UNDERWAY FROM BULYARD
FOR HER FIRST VOYAGE**

На 24 Ноември 2010 г., на първо кейово място на територията на „Булярд корабостроителна индустрия” ЕАД с традиционна церемония бе извършено кръщаването на 21 100-тонния м/к „Антея”. В хронологичен ред това е четвъртото за най-голямата корабостроителница в България събитие, което 2010-та година ще отбележи за джужеството.

Местната индустрия не може да не отчете приноса на българския предприемачески дух, без чиято инициатива строителството на деветия по проект 640, строен в тази корабостроителница и трети от същата модификация кораб, не би бил реалност. Строителството на кораба се извърши под строителен номер 459, а блокната сборка се осъществи в малка докова камера. Да не пропуснем и двата кораба, които бяха предадени на своя корабособственик през м. Януари и м. Май тази година – 9 800-тонният многоцелеви кораб „Марциана” и 21 100-тонният кораб за насипни товари „Карвуна”, както и изплаването на челния от серията Future-56 - 55 427-тонен кораб за насипни товари със строителен номер 101. Така ставаме свидетели на 6-месечен цикъл на предаване, което конкурира предшественика при съблюдаването на строителния график на обектите в строеж.

Проектът за строителството на кораба е разработен от бившия Институт по корабостроене, гр. Варна и впоследствие осъвременен, за да отговори на всички регистри и конвенционални изисквания.

Контрактната скорост на кораба е 13,6 възла. Самият той и оборудването му са годни за превоз на сухи насипни, тежки и генерални товари, както и за опасни стоки съгласно одобрения списък по ВС code, корабът е с неограничен район на плаване.

Корабът по проект е едновинтов, еднопалубен с бак, ют и транцева кърма. Надстройката и машинно отделение са разположени в кърмата. Корабът разполага с три товарни крана.

Товарният отсек е разделен на 5 (пет) хамбара, с двойно гъно, гънноскулови танкове и погналубни цистерни. Водният баласт се съхранява в гънноскулови танкове, в надлъжни и напречни погналубни цистерни, форпик и ахтерпик, като има възможност да приема баласт и в товарен хамбар №3. Тежкото гориво се

On 24th of November 2010 at the first berth in the premises of Bulyard Shipbuilding Industry EAD the naming ceremony of the 21 100 tones m/v Antheia was carried out. In a chronological order this is the fourth event for the largest Bulgarian shipbuilding yard, which 2010 has marked for the enterprise.

The local industry should point out the contribution of the Bulgarian entrepreneurship without the initiative of which the building of the ninth under project 640, ever built in this shipyard and third of the same modification vessel would not have come into reality. The building of the ship was carried out under NB 459 and the block assembly took place in the small dry dock. Not to omit both ships that were delivered to their shipowners in January and May this year – 9 800 tones multipurpose ship Marciana and 21 100 tones bulk carrier Karvuna, as well as the floating out of the first from the series Future-56 - 55 427 tones bulk carrier with NB 101. Thus we evidence a 6-month delivery cycle which competes with the shipyard's predecessor in terms of the construction schedule of the ships under construction.

The design has been developed by the former Shipbuilding Institute, Varna and subsequently brought up-to-date in order to meet all the classification and conventional requirements.

The contractual speed of the vessel is 13,6 knots. The vessel





КОРАБОРЕМОНТЕН ЗАВОД „ОДЕСОС” АД

ODESSOS Shiprepair Yard S.A.



and her equipment are for transportation of dry bulk, heavy and general cargo, as well as hazardous substances according to the approved list of BC code, the ship is unrestricted in terms of area of trading. The vessel is designed as a single propeller, single deck vessel with forecastle and poop deck and transom stern.

The superstructure and the engine room are located at the stern. The vessel has three cargo cranes.

The cargo hold region is divided into five (5) holds, with double bottom, hopper tanks and topside tanks. Water ballast is carried in common double bottom and hopper tanks, in topside tanks and in both peaks and for heavy ballast condition – in Cargo Hold No. 3. Heavy fuel oil is carried in deeptanks and in No.2 (P&S) DBT.

The ship is propelled by a low-revolution main engine directly coupled to the propeller shaft and the propeller.

The godmother – Mrs. Lora Gavrilova – broke the bottle of champagne against the board of m/v Antheia by wishing her successful and flawless operation. The ceremony, which turned to be an unabished tradition for the shipyard, was attended by eminent representatives of the local government, who expressed their appreciation for the investment contribution within the region.

The ship is already fully manned and is expecting her first port call, flying the Maltese flag. The design has proven its advantages and qualities on the newshipbuilding market. The chartering company is already known – „BULK ATLANTIC INC”, with commercial operating offices in Turkey, Singapore and Montreal.

Undoubtfully, the demand for this type of vessel will remain stable given the ship's particulars and despite the turbulence of the market conditions.

съхранява в дуптакове и в танк в двойно гъно №2 (P&S).

Корабът се задвижва от един нискооборотен главен дъвигател пряко свързан с Валопровода и винта.

Кръстницата – г-жа Лора Гаврилова - разбу бутилката шампанско в носа на м/к Антея, с което му пожела успешна и безаварийна експлоатация. На церемонията, превърнала се в неотменна традиция за корабостроителницата, присъстваха видни представители на местната изпълнителна Власт, които изразиха признателността си за инвестиционния принос в региона.

Корабът вече има назначен екипаж и очаква първата си дестинация, като същият ще плава под малтийски флаг. Проектът е доказал значителните си предимства и качества на пазара за ново строителство. Вече е известна фирмата чартьор, това е „BULK ATLANTIC INC”, с оперативни офиси в Турция, Сингапур и Монреал.

Несъмнено търсенето на този тип кораби ще се запази стабилно предвид характеристиките му и независимо от непрегвигимостта на условията на пазара.

М/К АНТЕЯ

Основни данни за кораба

- Класификационна организация:	GL (Germanischer Lloyd)
- Клас на кораба:	GL 100 A5 E Bulk Carrier, BC-A{No MP}, G, ESP, IW, BWM, SOLAS-II-2/Reg.19 DBC, (Holds Nos 1&3 may be empty) MC E AUT
- Район на плаване	неограничен;
- Основни размери:	
Дължина (максимална)	168,56 m;
Ширина	25,00 m;
Височина на борда	11,50 m;
Газене (лятно)	8,512 m;
- Дегуейт	21 100 DTW;
- Силова уредба	дизелна с един нискооборотен главен дъвигател пряко свързан с Валопровода и винта;
- Честота на въртене на винта	- 154 RPM
- Тип на главния дъвигател:	MAN B&W Diesel 8L42MC;
- Мощност на гл. дъвигател	- 5884 kW при 154RPM
- Спец. разход на гориво (по договор)	- 176 (+4%) g/kWh;
- Производител на главен дъвигател:	БМЗ (Русия) по лиценз;
- Палубни товарни кранове	- 3 броя с SWL 25 t и обхват от 3,5 до 24 m;
- Екипаж	- 18 човека.

M/V ANTHEIA

Ship's Main Particulars

- Classification society:	GL (Germanischer Lloyd)
- Ship's Class:	GL 100 A5 E Bulk Carrier, BC-A{No MP}, G, ESP, IW, BWM, SOLAS-II-2/Reg.19 DBC, (Holds Nos 1&3 may be empty) MC E AUT
- Area of trading	unrestricted;
- Main particulars:	
Length (overall)	168,56 m;
Breadth	25,00 m;
Depth, moulded	11,50 m;
Draught (summer)	8,512 m;
- Deadweight	21 100 DTW;
- Machinery Plant	diesel with low-revolution main Engine directly coupled to the propeller shaft and propeller;
- Revolution of the propeller	154 RPM
- Type of main engine:	MAN B&W Diesel 8L42MC;
- Specified MCR	- 5884 kW at 154RPM
- Specific fuel consumption (contractual)	-176(+4%)g/kWh;
- Manufacturer of the main engine:	BMZ (Russia) under license;
- Cargo deck cranes	- 3 with SWL 25 t with jib range of 3,5 to 24 m;
- Crew	- 18 crew members.

Кораборемонтният завод „Одесос” АД е разположен в южния край на град Варна, върху острова между стария и новия канали, свързващи Черно море и Варненското езеро и се намира на около една миля от Входа на пристанище Варна. Местоположението му е изключително благоприятно с оглед на значимостта на Варна като голям промишлен и туристически център. За рождена дата на кораборемонтния завод се приема 1 Септември 1955 година, когато е въведен в експлоатация Сухият док. Като самостоятелно юридическо лице, обаче, Заводът започва своята дейност от 1 Юни 1963 година.

ODESSOS Shiprepair Yard S.A. is situated at the southern end of the city of Varna, on the island between the old and new canals connecting Black Sea and the Lake of Varna and is about one mile far from the mouth of Port Varna. Yard's location is extremely favourable in view of the significance of Varna as a big industrial and tourist center. It is assumed that the date of birth of the Shiprepair Yard at Varna is the day of 1st September 1955 when the Graving Dock was commissioned. However, the Yard started its activity as an autonomous legal entity since 1st June 1963.

Простирайки се върху площ от около 320 000 квадратни метра, „Одесос” е най-

Spread over an area of about 320 000 square meters, Odessos is the largest well equipped yard



големият добре съоръжен завод в България, подходящ за ремонт и докуване на кораби до 70 000 DWT и ремонти на вода на кораби до 150 000 DWT. На 15 Юни беше успешно въведен в експлоатация, а на 29 Октомври 2010 г. – тържествено осветен - новопостроеният плаващ док, който позволява докуване на кораби тип „Панамакс“ до 70 000 DW. Сега съоръженията на завода включват един сух

in Bulgaria suitable for repair and drydocking of vessels up to 70 000 DWT and afloat repairs of vessels up to 150 000 DWT. A new-built Panamax size floating dock was successfully commissioned on 15th June, and officially consecrated on 29th October 2010. Now Yard's facilities include one graving dock and two floating docks and an overall length of piers of 1 200 meters. All piers, docks and shops are provided with main pipelines for acetylene, oxygen, compressed air, water and steam supply.



An ABB service station is operating in the yard's territory. An authorized repair station for



док и два плаващи дока и обща дължина на кейовите стени от 1 200 метра. Всички кейове, докове и цехове са обезпечени с магистрални тръбопроводи за подаване на ацетилен, кислород, съгъстен въздух, вода и пара.

На територията на завода работи сервиз на АБВ. През 1996 година беше открита оторизирана ремонтна станция за гребни винтове от LIPS, понастоящем собственост на Wartsila Propulsion Netherlands B.V.

propellers by LIPS, taken over by Wærtsilæ Propulsion Netherlands B.V., was opened in 1996.

Високото качество се гарантира също така от успешната дейност на конструкторския и технологичния отдели, както и от отдела по качествен контрол. Системата за управление

The high quality is also guaranteed by the successful activity of the design and processing departments as well as by the quality-control department. The quality management system

на качеството отговаря на изискванията на ISO 9001:2008 и NATO Allied Quality Assurance Publication AQAP 2120. Добре обзаведена сертифицирана лаборатория извършва всички видове химически анализи и механични изпитвания.

Съществуващият Център за професионално обучение осигурява квалифицирани работници в съответствие с изискванията на Класификационните организации и беше удостоен с Лиценз №1, издаден от Националната агенция за професионално обучение и образование през Март 2002 година.

Заводът има собствени складове за съхранение на всички основни материали и резервни части, а също така и добре развит вътрешнозаводски транспорт, включително влекачи. На територията на Завода се намира и противопожарна служба.

В близост до Завода се намира „Поддържане чистотата на морските води“ АД, където могат да се издават отпадни води.



Кораборемонтният завод „Огесос“ АД предлага широка гама от специализирани услуги, извършвани от квалифициран персонал в различни отделни цехове: Механо-монтажен, Корпусен, Дърводелно-бояджийен, Тръбарен и Електро-монтажен:

complies with the requirements of ISO 9001:2008 and NATO Allied Quality Assurance Publication AQAP 2120. A well-equipped certified laboratory carries out all kinds of chemical and mechanical tests.

The existing Professional Training Centre provides qualified workers in compliance with the requirements by the Classification Societies, and was granted License No.1 issued by the National Agency of Professional Training and Education in March 2002.

The Yard has own warehouses for the storage of all main materials and spare parts, also a well-developed



- Механо-монтажен цех:

Механо-монтажният цех извършва всички видове ремонти по главни и спомагателни дизелови двигатели, въздушни, фреонови и амонячни компресори, топлообменници, всички видове помпи, горивни помпи високо налягане и дюзи; също така, машинна обработка на валове, зъбни колела и различни детайли в широк диапазон на размерите. В леярната на Завода могат да се отливат детайли от неръждаема стомана, чугун, алуминий и бронз. Функционира също и ковашки участък.

Механо-монтажният цех обхваща сервиза на АВВ и оторизираната ремонтна станция на Wartsilla за гребни винтове.

- Корпусен цех:

Корпусният цех е добре съоръжен и разполага с опитни специалисти, което прави възможно извършването на всякакви ремонтни работи по корабния корпус, люковите закрития, различни корпусни конструкции и възли, както е ремонт на котли. Успешно се извършват също така и преустройства.

- Дърводелно-бояджийен цех

Дърводелно-бояджийният цех извършва всички видове дейности по почистване и възстановяване на корабния корпус, водно бластиране с високо налягане до 2 500 bar и шлаково бластиране до SA 2,5 по Шведския стандарт; нанасяне на защитни покрития, включително цинк-силикатно покритие и силиконово покритие против обрастване, също така и боядисване. Цехът предлага също изработка и ремонт на всякакви части от гървен материал и стъклопласти, както и малицерски услуги.

- Тръбарен цех:

Тръбарният цех извършва всички видове тръбарска работа като подмяна, ремонт и преустройство на тръбопроводи, както и изработка и инсталиране на нови тръбопроводи. На разположение е и участък за огъване с ТВЧ на тръби с диаметър до 250 mm. Високото качество се гарантира също от една съвременна машина с ЦПУ за профилно рязане на тръби, която може да обработва тръби с диаметър до 500 mm.

- Електромонтажен цех:

Електромонтажният цех извършва ремонт и преназиване на всички видове електрическо оборудване, електрогенератори, генератори до 400 kW, всички видове електрически помпи и компресори, корабна автоматика, рулеви устройства и др. Извършват се също така и пълна гама от услуги на борда .

inter-factory transport including tug boats. Also located in the Yard's territory is a Fire Department.

Next to the Yard is the Marine Antipollution Enterprise where slops can be disposed of.

Odessos Shiprepair Yard S.A. offers a range of specialized services rendered by the qualified personnel of various separate shops such as Mechanical, Steel, Painting, Pipe and Electrical shops:

- Mechanical Shop:

Mechanical Shop carries out all kinds of repairs to main and auxiliary diesel engines, air, freon and ammonia compressors, heat-exchangers, all kinds and types of pumps, high-pressure fuel pumps and nozzles; also, machining of shafts, gear wheels and various details in a wide range of sizes. There is also a foundry where stainless steel, cast iron, aluminium and bronze details are cast. A forgery is functioning as well.

The Mechanical Shop comprises the ABB Service Station and the Wartsila Authorized Repair Station for propellers.

- Steel Shop:

Steel Shop is well equipped and employs experienced specialists, which enables it to perform any repair works on ship's hull, hatch covers, various hull structures and assemblies, and repairs to boilers as well. Also conversions are successfully carried out.

- Painting & Carpentry Shop:

Painting & Carpentry Shop carries out all kinds of hull cleaning and reconditioning activities, high-pressure water-jet cleaning up to 2 500 bar and gritblasting up to SA 2,5 acc. Swedish standard; application of protective coatings including zinc silicate coating and silicone antifouling coating, and painting as well. The Shop also offers the fabrication and repair of any parts of wood and GRP, as well as upholsterer's services.

- Pipe Shop:

Pipe Shop deals with all kinds of pipe work such as pipe renewal, repair and modification, as well as fabrication and installation of new pipelines. A section for HFC bending of pipes up to 250 mm diameter is available. High quality is also guaranteed by a modern CNC pipe profile cutting machine which can handle pipes up to 500 mm diameter.

- Electrical Shop:

Electrical Shop carries out repair and rewinding of all kinds of electrical equipment, motors, generators up to 400 kW, all kinds of electrical pumps and compressors, ship's automatics, rudder gears, etc. Also, a full range of services onboard are rendered.

Съвременното оборудване и съоръжения, както и високото качество на извършваните услуги са утвърдили Кораборемонтния завод „Огесос“ АД като предпочитан партньор на международния кораборемонтен пазар, като почти 95% от клиентите му са водещи шипингови компании от Европа, САЩ и Азия.

The modern equipment and facilities as well as the high quality of services have established Odessos as a preferred partner on the international shiprepair market, and nearly 95% of its customers are leading shipping companies from Europe, the United States and Asia.



BUMERANG SHIPPING LTD 

Бързина, качество, коректност

Адрес: гр. Варна, 9000
ул. „Девня“ №24, ет. 1
e-mail: bum.shipping@abv.bg
www.bumerang-shipping.com

**наг 100 квалифицирани работници
в следните сфери на работа:**

- машинни инженери • машинни монтьори
- електро монтьори • корпусници • тръбари
- заварчици – специалисти по електро-дъгово заваряване на черни и цветни метали и чугуни; специалисти по заваряване с полуавтомати – MIG-MAG с CO2 и Ar..
- обслужващ персонал

ФИРМАТА РАЗПОЛАГА С:

- КВАЛИФИЦИРАНИ КАДРИ ЗА СТРОЕЖ И РЕМОНТ НА КОРАБИ



„ВРИПАК“ ПРОЕКТИРА РЕВОЛЮЦИОННА КРУИЗНА ЯХТА

VRIPACK DESIGNS REVOLUTIONARY CRUISER

WINNER OF SHOWBOATS DESIGN AWARDS 2010

Възновението и опита на „Врипак“ да съчетава съвременни линии с класически извивки и форми, доведоха до създаването на удивителната яхта Brandaris Q52. Тази елегантна глицераща яхта, проектирана за холандската корабостроителница 't Wije, се отличава от всички останали проекти като елегантен лебед.

Външният вид, чувството, което създава, техническите характеристики, луксът и отношението към детайла издигат този проект на „Врипак“ до ниво на гарантирана уникалност. Конструкцията и дизайна на яхтата я правят подходяща за пътуване в Средиземно море или за проучване на красиви заливи от Бахамските острови до Дубай. Тя предлага както удоволствия на открито сред красива заобикаляща среда, така и възможност за прекарване на нощи под открито небе на борда. Тази яхта може да бъде наречена „Gran Turismo“ за релаксация и спортни пътувания; както и да бъде сравнена с „Bentley“ в сферата на яхтинга поради своята уникалност, качество и комфорт.

„Врипак“ създаде този завършен във всяко едно отношение проект, предлагащ комфорт от най-висока класа и притежаващ първокласни характеристики като „pop up“ джакузи, зона за плаж зад централната конзола на бара, в която е разположен вграден плосък екран, автоматичен сенник и впечатляващ изцяло стъклен вход, който позволява навлизането на слънчеви лъчи във вътрешността.

Под палубите, LED осветление в различна цвятова гама привнася атмосферата отвън във вътрешността и придава на целия интериор чувство на откритост и индивидуалност. Интелигентните решения при разположението създават достатъчно пространство за каюта за гости, ВИП каюта, баня с душ и кухня. Brandaris Q52 е оборудвана с Zeus и се задвижва от два двигателя Cummins, всеки

Vripack's inspiration and experience in combining modern lines with classical curves and shapes has resulted in the stunning Brandaris Q52. This elegant planing yacht designed for Dutch builder 't Wije, distinguishes herself from all other designs like an elegant swan.

The appearance, feeling, performance, luxury and detail carry this Vripack design to the highest level with a guaranteed exclusivity. Her layout and design are very suitable for cruising the Mediterranean or exploring nice bays and marinas from the Bahamas to Dubai. She is the perfect combination of enjoying life outdoors with beautiful entourages and the possibility to spend many nights on board. Relaxed or sportive cruising are all included in this 'Gran Turismo', also called the Bentley of the Boats because of her exclusivity, quality and comfort.

Vripack has created this comprehensive design with upper class comfort by adding many exclusive features like a pop up Jacuzzi and sun bed behind the centre bar console which is equipped with an integrated flat screen, an automatic sun awning and a spectacular full glass entrance that allows extra daylight into the interior.



За Vripack®

Основана през 1961, „Врипак“ е водеща компания в предоставянето на пълно обслужване в областта на проектиране, морска архитектура, инженеринг и брокерство. С цел поддържане на сътрудничество в дългосрочен план с частни клиенти, корабостроителници, техните служители и колеги корабни специалисти, „Врипак“ вярва, че качеството е съвкупност от умение и ентузиазъм.

About Vripack®

Established in 1961, Vripack is a leading full service design, naval architecture, engineering and brokerage organization. Aiming for long term relationships with private customers, yards, fellow architects and their personal, Vripack believes that Quality is the sum of Workmanship and Enthusiasm.

осигуряващ до 600 кс, с приятна плавателна скорост от 40 в.

Изграждането на Brandaris Q52 изисква време, материали от най-добро качество, търпение и умение, като най-важната ѝ характеристика е, че тя е изцяло ръчна изработка. Всеки един детайл е перфектен - факт, който я превръща в шедевър от естетическа и техническа гледна точка.

Техническа спецификация:

Габаритна дължина:	16м / 52,50ft
Товарна водолиния:	14,50м / 47,50ft
Габаритна ширина:	4,50м / 14,80ft
Баластна водолиния:	3,90м / 12,80ft
Газене:	0,65м / 2,10ft
Капацитет на горивните танкове:	1500л
Капацитет на танковете за прясна вода:	500л
Капацитет на танковете за отточни води:	300л
Материали:	GRP (композит)
Корпус:	глицеращ
Двигатели:	2x Cummins ZEUS 3800 QSC600HP
Максимална скорост:	40в
Дизайн:	Vripack
Морска архитектура:	Vripack
Корпусни конструкции:	Vripack
Корабни механизми и системи:	Vripack
Интериорен дизайн:	Vripack
Дизайн:	Vripack
Строител:	't Wije Handelonderneming Oskamp
Клас:	В



Below decks, LED multi colored mood lighting brings outdoor atmospheres indoors and gives the entire interior a very honest and personal feeling. The intelligent layout creates enough space for a guest cabin, a VIP cabin, a bathroom with wet cell and head, and a galley. The Brandaris Q52 is equipped with Zeus and driven by two Cummins engines providing up to 600 hp each with a comfortable cruising speed of 40 kts.

It takes time, the best materials, patience and craftsmanship to build a Brandaris Q52, of which being fully hand made in Holland, is one of her most important features. Each detail is perfect, turning her into an esthetical and technical masterpiece.

Technical specifications:

LOA:	16m / 52,50ft
LWL:	14,50m / 47,50ft
BOA:	4,50m / 14,80ft
BWL:	3,90m / 12,80ft
Draught:	0,65m / 2,10ft, incl. pod 1,0m / 3,30ft
Fuel:	1500L
Water:	500L
Black water:	300L
Materials:	GRP
Hull type:	planing
Engine:	2 x Cummins ZEUS 3800 QSC600HP
Max. speed:	40 kts
Designer:	Vripack
Naval Architect:	Vripack
Structural eng.:	Vripack
Mechanical eng.:	Vripack
Interior Design:	Vripack
Interior eng.:	Vripack
Builder:	't Wije Handelonderneming Oskamp
Classification:	B

„БЪЛГАРСКА НАЦИОНАЛНА АСОЦИАЦИЯ ПО КОРАБОСТРОЕНЕ И КОРАБОРЕМОНТ“ (БНАКК)

BULGARIAN NATIONAL ASSOCIATION OF SHIPBUILDING AND
SHIPREPAIR (BULNAS)

В края на месец Май 2010 г. в Генералното консулство на Република България в гр. Санкт Петербург се проведе руско-български форум на тема: „Корабостроенето и кораборемонта – стратегическо сътрудничество“. В него взеха участие повече от 90 души от двете страни – представители на местната и изпълнителна власт на най-високо ниво, както и специалисти и бизнесмени от бранша. Съгласно стратегията на Русия в тази сфера до 2020 година трябва да бъдат построени 1 400 кораба като 40% от тях ще се реализират от външни изпълнители.

Бизнес форума бе организиран от Българска Национална Асоциация по Корабостроене и Кораборемонт, Службата по търговско-икономически въпроси към Генералното Консулство на Република България в Санкт Петербург, „Център по технологии на корабостроенето и кораборемонта“ ООД и Асоциацията на корабостроителите на Санкт Петербург и Ленинградска област, с подкрепата на Министерството на икономиката, енергетиката и туризма на Република България и Министерството на външните работи.

Българската делегация бе водена от г-н Данчо Симеонов и в нея взеха участие ръководителите на: МТГ „Делфин“ АД, КРЗ „Огесос“ АД, „Буляр-Корабостроителна индустрия“ ЕАД, „Бургаски корабостроителници“ АД, „ТЕРЕМ-КРЗ Флотски арсенал-Варна“ ЕООД, „Корабостроителница Русе“ АД, „Корабно машиностроене-Варна“ АД, „КММ“ АД-Шумен, „Варна Про“ АД, „Булмар консулт“ ООД, „Тева Марин“ ООД, „Кепел ФЕАС Балтек“ ООД, „Врипак Енджиниъринг“ ЕООД, „Морско проектиране“ ЕООД, „Смарт Дизайн 2006“ ООД, БРАСС и др.

Основен акцент в проявата беше възобновяването на руско-българските отношения в областта на корабостроенето и кораборемонта. Бяха обсъдени проблемите на корабостроенето и кораборемонта,



In the end of May 2010 in the General Consulate of the Republic of Bulgaria in St. Petersburg a russian-bulgarian forum took place on the topic „Shipbuilding and ship repair – strategic cooperation“. The forum was attended by more than 90 participants from both countries – high level representatives of the local and national authorities, as well as industry experts and businessmen. According to the Russian strategic program, by 2020 more than 1 400 vessels are to be built and 40% of them are to be supplied by foreign contractors.

The business forum was organized by the Bulgarian National Association of Shipbuilding and Ship repair, the Trade and Economics Office to the General Consulate of the Republic of Bulgaria in St.

проектирането на плавателни съдове за морския и речен транспорт. Сред разглежданите теми бяха и тези за корабното машиностроене, корабната електротехника, морското приборостроене и др.

През Вторият ден от форума в „Център по технологии на корабостроенето и кораборемонта“ ООД беше проведено първото заседание на постоянната руско-българска работна група в областта на корабостроенето, кораборемонта, речния и морски транспорт – сформирани в изпълнение на погисаният по време на XIII-то заседание на Междуправителствената българо-руска комисия за икономическо и научно-

Petersburg, „Center for shipbuilding and ship repair technologies“, and the Association of the Shipbuilders from St. Petersburg and Leningrad District with the support of the Bulgarian Ministry of economy, energy and tourism and the Ministry of foreign affairs.

The Bulgarian delegation as led by Mr. Dancho Simeonov and incorporated the managers of MTG Dolphin JSCo, Odessos Ship Repair Yard JSCo, Bulyard Shipbuilding Industry JSCo, Burgas Shipyards JSCo, TEREM Ship Repair Yard JSCo, Varna, Shipyard Rousse JSCo, Ship Machine – Building JSCo, Varna, KMM JSCo, Shumen, Varna Pro JSCo, Bulmar Consult Ltd., Teva Marine Ltd., Keppel Fels Baltech Ltd., Vripack Engineering Ltd., Marine Design Ltd., Smart Design 2006 Ltd., BRASS and others.

The focus of the forum was the revival of the russian-bulgarian relations in the shipbuilding and ship repair field. The discussions covered a range of issues related to the shipbuilding, shiprepair, and the design of sea and river ships, as well as those concerning the ship machinery, electronic equipment and instruments.

On the second day of the forum in the „Center for shipbuilding and ship repair technologies“ the first session of the regular russian-bulgarian workgroup on shipbuilding, ship repair and river and sea transport was held. The workgroup was formed in accordance with the protocol of the 13th session of the Intergovernmental bulgarian-russian commission for economic and scientific and technological cooperation, which took place in Sofia on 10-11 December 2009. The protocol was signed by the Bulgarian Minister of economy, energy and tourism – Mr. T. Traykov and by the Russian Minister of energy – Mr. S. Shmatko.

The work meeting was concluded by signing of a protocol between the Bulgarian and Russian parties, in which the priority tasks were outlined, namely: cooperation in the field of ship design, shipbuilding and ship repair; joint participation in projects for execution of the Russian Federation

техническо сътрудничество (10-11 Декември 2009 г. в гр. София) протокол, подписан от страна на Министъра на икономиката, енергетиката и туризма на Република България – г-н Т. Трайков и Министъра на енергетиката на Руската Федерация – г-н С. Шматко.

В края на работната среща между българската и руската страна бе подписан протокол, наоблазващ приоритетните задачи за работата на работната група, а именно: сътрудничество в областта на корабното проектиране, корабостроенето и кораборемонта; съвместно участие в проекти по изпълнение на федералните целеви програми на Руската Федерация; сътрудничество в областта на



офшорната индустрия, научно-техническата, иновационната и научноизследователската дейност; сътрудничество в областта на речния и морския транспорт.

Като продължение на установените контакти, проведените разговори и подписания протокол в Санкт Петербург, на 15 и 16 Септември Варна беше домакин на второто заседание на постоянната руско-българска работна група в областта на корабостроенето, кораборемонта, морския и речен транспорт. Повече от 30 бяха участниците от корабостроителния и кораборемонтен бранш от българска и руска страна, който се осъществява и с активната подкрепа на Областна управа на област Варна, Министерството на икономиката, енергетиката и туризма на Република България и Изпълнителна агенция „Морска администрация“.

Програмата на Втората руско-българска работна среща по проблемите на сътрудничеството в областта на корабостроенето, кораборемонта, речния и морски транспорт включи обсъждане на първоначални възможности за сътрудничество, предложени от двете страни, като сред тях се открояват: разработка и съвременни проектни решения за сондажни кораби и платформи, риболовни и рибопереработвателни плавателни съдове, речни кораби и баржи, специализирани и изследователски кораби, пасажерски кораби. Участниците в срещата бяха запознати с дейността на български и руски фирми от бранша. По време на работното заседание бе обсъдена и възможността за обмен на стажанти по специалностите корабостроене и кораборемонт – обучаващи във висшите учебни заведения. Програмата на Втората руско-българска работна среща включи и посещения на Института по аеро- и хидро динамика, както и на корабостроителни и кораборемонтни заводи в района на Варна и акваторията на Варненското езеро.

В края на втория работен ден, 16 Септември, в присъствието на: г-н Данчо Симеонов - Областен управител на област Варна, г-н Игор Соловьев – Генерален консул на Руската Федерация в гр. Варна и г-н Сергей Църнаклийски – Изпълнителен директор на ИА „Морска администрация“, между Председателя на БНАКК – г-н Светлин Стоянов и Генералният директор на „Център по технологии на корабостроенето и кораборемонта“ ООД – г-н Владимир Горбач бе подписан протокол, наредяващ конкретни мерки за реализирането на набелязаните по време на първото заседание приоритетни задачи на работната група и за осъществяването на бъдещо ползотворно и за двете страни сътрудничество.

designated programs; cooperation in the field of off-shore industry, scientific, technological, innovation and research activities; cooperation in the field of river and sea transport.

Building upon the established contacts, discussions and the signed protocol, On 15th and 16th September Varna hosted the second session of the regular russian-bulgarian workgroup on shipbuilding, ship repair and river and sea transport. The session was attended by more than 30 key figures from both the Russian and the Bulgarian shipbuilding and ship repair industries. The forum was actively supported by the Regional administration of Varna, the Ministry of economy, energy and tourism, and the „Maritime Administration“ Executive agency.

The program of the second russian-bulgarian workgroup session on the cooperation in the field of shipbuilding, ship repair, river and sea transport included discussions of the initial opportunities for cooperation, proposed by both parties, with the following issues standing out: development and modern design solutions for drilling platforms and ships; fishing and fish processing vessels, river ships and barges; specialized and research ships; passenger ships. The participants in the session became acquainted with the activities of leading Bulgarian and Russian companies. The work session included also a discussion of the possibilities for exchange of university students specializing in shipbuilding and ship repair. Visits in the Bulgarian Ship Hydrodynamics Centre-BAS, and in shipbuilding and ship repair yards in Varna district were also included in the program of the second russian-bulgarian workgroup session.

At the end of the second day of the session, 16th September, in the presence of Mr. Dancho Simeonov – Regional governor of Varna, Mr. Igor Soloviev – General consul of the Russian Federation in Varna, and Mr. Sergey Carnakliiski – Executive director of the „Maritime administration“ Executive agency, a protocol was signed between the Chairman of BULNAS – Mr. Svetlin Stoyanov and the General director of the „Center for shipbuilding and ship repair technologies“ – Mr. Vladimir Gorbach, outlining the specific tasks for accomplishing the priorities set on time of the first session of the workgroup and for facilitating a mutually beneficial cooperation.



ПРОИЗВЕДЕНО В БЪЛГАРИЯ

БУЛЯРД ПРЕДАДЕ 21 100DWT КОРАБ ЗА НАСИПНИ ТОВАРИ НА КАРВУНА ЛТД

BULYARD DELIVERED 21 100 DWT BULK CARRIER TO KARVUNA LTD.

Второто значимо събитие за най-голямата българска корабостроителница за 2010-та година, след предаването на многоцелевия 9 800-тонен „Марциана“ в началото на същата година, бе отбелязано на 10 Май 2010 г., когато на територията на „Булярд - Корабостроителна индустрия“ ЕАД бе предаден на корабособственика - фирма Карвуна Лтд, гъщерно гружество в групата на Индустриален холдинг България АД, 21 100-тонният кораб за превоз на насипни товари и кръстен с името „Карвуна“.

Проектът за строителството на кораба е разработен от бившия Институт по корабостроене - гр.Варна.

М/К „Карвуна“ е осмият по проект 640, строен в тази корабостроителница, под строителен № 458.

Контрактната скорост на кораба е 13,6 възла. Самият той е оборудването му са годни за експлоатация по цял свят, за превоз на сухи насипни, тежки и генерални товари, както и за опасни стоки съгласно одобрения списък по ВС code. Корабът по проект е едновинтов, еднопалубен с бак и ют и транцева кърма. Настройката и машинно отделение са разположени в кърмата. Корабът разполага с три товарни крана.

Товарният отсек е разделен на 5 (пет) хамбара, с двойно дъно, дънноскулови танкове и погналубни цистерни. Водният баласт се съхранява в дънноскулови танкове, в надлъжни и напречни погналубни цистерни, форпик и ахтерпик, като има възможност да приема баласт и в товарен хамбар № 3. Тежкото гориво се съхранява в дуптакове и в танк в двойно дъно № 2 (P&S).

Корабът се задвижва от един ниско оборотен главен двигател, пряко свързан с валопровода и винта. С неограничен район на плаване и назначен екипаж, в готовност за своето околосветско пътуване, плавателният съд развя малтийски флаг, който бе официално вдигнат по време на церемонията на територията на корабостроителницата, на която присъстваха видни гости и гържавници. По общоприета морска традиция

On May 2010 the second important event for the biggest Bulgarian shipyard in 2010, after the delivery of the multipurpose 9 800 t. MARCIANA in the beginning of the year, was marked on 10 May 2010, was celebrated on Bulyard Shipbuilding Industry JSCo territory – the delivery of the 21 100-ton bulker „Karvuna“ to the owners Karvuna Ltd., a subsidiary company in Industrial Holding Bulgaria JSCo group.

The design has been developed by the former Shipbuilding Institute, Varna.

M/V Karvuna is the eight vessel under project 640 built in the yard and the newbuilding number is 458.

The contractual speed of the vessel is 13,6 knots. The vessel and her equipment are unrestricted in terms of range of navigation, for transportation of dry bulk, heavy and general cargo, as well as hazardous substances according to the approved list of BC code. The vessel is designed as a single propeller, single deck vessel with forecastle and aftercastle and transom stern. The superstructure and the engine room are located at the stern. The vessel has three cargo cranes.

The cargo section is divided in five holds, with a double-bottom, bottom bilge tanks and underdeck tanks. The water ballast is stored in the bottom bilge tanks, in longitudinal and transversal underdeck tanks, forepeak and afterpeak and also there is possibility cargo hold № 3 to accommodate ballast. The heavy fuel is stored in dip-tanks and in a tank in double bottom № 2 (P&S).

The vessel is propelled by a low-revolution main engine directly coupled with the drive shaft and the propeller. With unrestricted range of navigation and assigned crew, ready for her voyage around the world, the ship flew her Maltese flag on time of the ceremony in the yard, attended by celebrity guests and statesmen.

As per the customary practice, the godmother

кръстницата разби в борга на новопостроения кораб бутилка шампанско и пожела на корабостроителите и екипажа успешна експлоатация и по-пълнен вятър.

Характеристиките на кораба налагат проекта за строителството му като изключително успешен и популярен на пазара за ново строителство, което се доказва от факта, че в корабостроителницата следва гостройката на груз от същата серия.

Корабът е вече в експлоатация и е чартиран от компанията „U SHIP MARITIME SERVICES INC.“, Montreal, Canada. По време на експлоатацията му до момента плава в районите на Атлантика, Средиземно море и Северна Европа.

Независимо от нестабилността на пазара и липсата на трендове в настоящия момент в корабната индустрия, този клас кораби ще запази търсенето си.

Основни данни за кораба:

Класификационна организация: GL (Germanischer Lloyd)

Клас на кораба: GL 100 A5 E Bulk Carrier,
BC-A(No MP), G, ESP, IW, BWM,
SOLAS-II-2/Reg.19 DBC,
(Holds Nos 1&3 may be empty)
MC E AUT

Район на плаване: неограничен

Основни размери	
Дължина (максимална)	168,56 m.;
Ширина	25,00 m.;
Височина на борга	11,50 m.;
Газене (лятно)	8,512 m.;
Дегуейт	21 100 DTW;
Силов уредба:	дизелна с един ниско оборотен главен двигател пряко свързан с валопровода и винта;
Честота на въртене на винта	- 154 min ^{ON} ;
Тип на главния двигател:	MAN B&W Diesel 8L42MC;
Мощност на гл. двигател	- 5 884 kW при 154rev/min.
Спец.разход на гориво (по договор)	- 177 (+/-5%) g/kWh;
Производител на главен двигател:	BMZ (Русия) по лиценз;
Палубни товарни кранове	- 3 броя с SWL 25 t. и обхват от 3,4 до 24 m.;
Екипаж	- 25 човека.

smashed a bottle of champagne against the board of the vessel wishing the shipowner and the crew successful operation and tail-wind.

The particulars of the vessel outline the design project as highly successful and attractive on the newbuilding market, which is supported by the fact that another vessel of the same series is under completion in the shipyard.

The ship is already in operation and is chartered by "U SHIP MARITIME SERVICES INC.", Montreal, Canada. So far she has been sailing in the Atlantic Ocean, Mediterranean Sea and along the North European sea waterways.

Despite the market instability and the lack of trends in the shipping industry presently, the demand for this class of vessels will continue.

Ship's particulars

Classification Society: GL (Germanischer Lloyd)

Ship's class: GL 100 A5 E Bulk Carrier,
BC-A(No MP), G, ESP, IW, BWM,
SOLAS-II-2/Reg.19 DBC,
(Holds Nos 1&3 may be empty)
MC E AUT

Range of navigation: unrestricted

Main dimensions	
Length (overall)	168,56 m.;
Breadth	25,00 m.;
Height of the board	11,50 m.;
Draft (summer)	8,512 m.;
Deadweight	21 100 DTW;
Propulsion system	diesel type with one low-revolution main engine directly coupled with the drive shaft and the propeller;
Propeller revolutions	- 154 min ^{ON} ;
Main engine type:	MAN B&W Diesel 8L42MC;
Main engine output	- 5 884 kW at 154rev/min.
Specific fuel consumption (contractual)	- 177 (+/-5%) g/kWh;
Main engine manufacturer:	BMZ (Russia) under license;
Deck cargo cranes	- 3 units with SWL 25 t and out-reach 3,4 to 24 m.;
Crew	- 25 people.

teva marine

Marine Systems & Solutions

ПРЕДСТАВЯМЕ ВИ

„ТЕВА МАРИН“ ООД

„ТЕВА МАРИН“ ООД е фирма с утвърдени позиции в областта на корабостроенето в България.

Като един от най-големите пог изпълнители, гружеството изпълнява широк спектър от монтажни дейности на територията на всички корабостроителни заводи в България.

Основна част от дейността на фирмата е насочена към изработка, монтаж и цялостно обажеждане на корабни надстройки. Стремиме ни е да предложим завършен продукт – от изработка на металната конструкция на секции и блокове, насищане, тръбопроводи, вентилация, изолация и обшивка до погрови покрития и мебели.

„ТЕВА МАРИН“ разполага с конструкторско бюро за изготвяне на иеен, технически и работен проект по обажеждане на корабни надстройки, заедно със спецификация на материалите, заявка за материали и отчетна документация.

За да гостава необходимите материали, фирмата работи с утвърдени лидери в областта на корабостроенето, като по такъв начин гарантира тяхното качество и съответствие с изискванията на класификационните организации.



Специализирайки се в строежа на един конкретен район от кораба, фирмата се стреми да намали възможността за технически проблеми, свързани със съгласуване между отделните специалности, да съкрати сроковете за изпълнение и да намали себестойността на крайния продукт.

TEVA MARINE Ltd is a company with established positions in the sphere of shipbuilding in Bulgaria.

As one of the largest subcontractors, the holding performs a large spectrum of assembly activities on the territory of all shipbuilding plants in Bulgaria.

The main part of the company operations is focused on production, assembly and complete furnishing of ship superstructures. Our goal is to offer a completed product – from the manufacture of the metal construction of sections and blocks, outfitting, pipelines, ventilation, insulation and lining to the floor coverage and furniture.

TEVA MARINE runs a designers' bureau for preparation of preliminary design projects, technical and work projects in furnishing of ship superstructures, together with the materials specification, a purchase order for materials and report documentation.

In order to supply the necessary materials the company has been operating with approved market leaders in the sphere of shipbuilding, as in this way the company guarantees their quality and conformity with the requirements of the classification organizations.



Being an expert in the construction of a specific area of the ship, the company aims at minimizing the occurrence of technical problems, related to the coordination of the separate disciplines; to shortening deadlines for completion and to reduce the cost of the end product.

ЦЕЛИ

Водеща цел на дружеството е да разшири позициите си на българския и международен пазар и повиши качеството на предлаганите услуги. В тази връзка стремежът е да се предлагат разумни цени на услугите, които да бъдат атрактивни както за българските клиенти, така и за чуждестранните партньори на фирмата.

Приоритетна цел на фирмата е осигуряването на здравословни и безопасни условия на труд. Фирмата спазва задължителните закони и нормативни изисквания за тяхното предоставяне.

„ТЕВА МАРИН“ се стреми към изграждането на стабилни връзки с клиента за по-пълно разбиране на неговите нужди и удовлетворяване на неговите изисквания по отношение на качеството.

ИСТОРИЯ

Фирма „ТЕВА“ ЕООД е основана през 1996 г. с предмет на дейност корабни изолации.

Две години по-късно фирмата разширява своята дейност и започва монтажа на стенни и таванни панели и погони покривия.

През 2000 г. е създадено конструкторско бюро, занимаващо се с проектиране на корабно обзавеждане. Същата година започва изработката и монтажа на мебели за нуждите на „Русенска Корабостроителница“.

От 2002 г. „ТЕВА“ е сертифицирана по ISO 9001:2000.

През 2004 г. фирмата открива офис в гр. Варна.

През 2008 г., след реструктуриране предмета на дейност, фирмата е преименувана в „ТЕВА МАРИН“ ООД.

ДЕЙНОСТИ

Основните дейности на дружеството включват:

- **Изработка и монтаж на метални конструкции за корабостроенето.**

Фирмата извършва изработка и монтаж на корабни надстройки, секции от основен корпус и люкове закрития на територията на клиента. Това включва:

- Корпусно-заваръчни работи по изработката на секции и капац;
- Монтаж на секции в блокове на предстопанел;
- Изработка и монтаж комин;
- Монтаж на надстройка върху корпуса на кораба.

Фирмата разполага с високкоквалифицирани корпусници и заварчици, с което гарантира спазването на високите изисквания на клиент и регистър по отношение на изработка, монтаж и равнинност на крайния продукт.

- **Насищане.**

„ТЕВА МАРИН“ ООД извършва следните видове насищане на метални конструкции:

- Монтаж на водоплътни, противопожарни и леку врати, алюминатори, леерно ограждане,

GOALS

The company's main goal is to broaden its positions both on the Bulgarian and International markets and to improve the quality of the offered services. In that connection, the goal is to offer reasonable prices of the services, which to be attractive both for Bulgarian clients and the foreign company's partners.

One of the priority goals of the company is to ensure healthful and safety labour conditions. The company observes the mandatory legal and normative provisions for their insurance.

TEVA MARINE strives at establishing stable relations with the client for the better response to client's needs and satisfaction of client's requirements as far as quality is concerned.

HISTORY

TEVA MARINE Ltd was established in 1996 with ship insulation as its main subject of activity.

Two years later the company broadened its activities and started the installation of wall and ceiling panels and floor coverings.

In the year 2000 the designers' bureau was established which bureau works on designing ship furniture. In the same year the production and installation of furniture pieces was started for the needs of Ruse Shipyard.

Since 2002 TEVA has been certified under ISO 9001:2000.

In 2004 the company opened an office in the city of Varna.

In 2008 the company restructured its subject of activity and changed the company name into TEVA MARINE Ltd.

ACTIVITIES

The main activities of the company include:

- **Production and assembly metal constructions for the shipbuilding.**

The company performs production and assembly of ship superstructures, sections of the main hull and hatch coverings on the territory of the client. This includes:

- Body – welding works in the manufacture of sections and hatch covers;
- Assembly of sections in blocks;
- Construction and assembly of chimney;
- Installation of superstructure on the ship's hull.

The company employs high qualified corpus workers and welders which guarantees the observation of the highly requirements of our clients and register in view point of production, assembly and flatness of the end product.

- **Outfitting**

TEVA MARINE Ltd. performs the following types of outfitting of metal constructions:

- Installation of water-tight, fireproof and light doors, illuminators, leer enclosure, hatchways and shafts, stairs in the superstructure and others;



люкове и гърловини, стълби в надстройката и груги;

- Тръбарско насищане – трасиране, изработка и монтаж на преградни съединения и фланци;

- Вентилационно насищане – трасиране, изработка и монтаж на преградни съединения;

- Монтаж на пинове за изолация;

- Насищане за обшивка с панели, профили, гrenaжни ишни, крепления за столове и маси и груги. Спазването на технологичната последователност на монтажните дейности гарантира високото качество на крайния продукт.

- **Вентилация и климатизация.**

- Изработка и монтаж на вентилационни канали и клапи в надстройката и машинно отделение;

- Монтаж на въздуховоди и клапи за климатична система;

- Изолация на климатична система.

Фирмата разполага със собствена техника за изработка на правоъгълни вентилационни канали с дебелина до 3 mm от черна и цинкувана ламарина. В близко бъдеще се предвижда разширяване на дейността с производство на спираловидни канали за вентилация и климатизация, а така също и профили за различните производства.

- **Тръбопроводи в надстройката.**

От началото на 2010 г. фирмата предлага и монтаж на тръбопроводи в надстройката. Разширяването на обхвата на монтажните дейности, извършвани от „ТЕВА МАРИН“, изразява стремежа на фирмата да предложи наистина завършен продукт при осъществяване на основната си дейност – изработка и насищане на корабни надстройки.

- **Корабни изолации.**

Корабните изолации са една от основните

teva marine

Marine Systems & Solutions



- Pipe outfitting – tracing, production and installation of partition joints and flanges;

- Ventilation outfitting - tracing, production and installation of partition joints;

- Installation of insulation pins;

- Outfitting for installation of wall and ceiling panel system, profiles, drainage strips, chairs and tables supports, etc.

The observance of a technical consistency of the installation activities guarantees the high quality of the end product.

- **Ventilation and air-conditioning**

- Manufacture and assembly of ventilation ducts and valves in the superstructure and engine – room;

- Installation of air ducts and valves for the air-conditioning system;

- Insulation of the air-conditioning system.

The company operates with own techniques for the production of rectangular ventilation channels with 3 mm in thickness of black galvanized sheet iron. In the near future the broadening of activities is envisaged with the production of spiral ducts for ventilation and air-conditioning, as well as profiles for the different types of manufactures.

- **Pipelines in the superstructure**

Since the beginning of 2010 the company has been offering assembly of pipelines in the superstructure. The enlarging of the scope of activity performed by TEVA MARINE expresses the company's ambition to offer a really completed end product in the performance of the main activities of the company – production and furnishing of ship superstructures.

- **Ship insulations**

Ship insulations are one of the main activities

гејности на „ТЕВА МАРИН“. С близо 14-годишен опит в тази област фирмата разполага с екип от високо квалифицирани специалисти, които могат да извършат всички видове изолационни гејности:

- Противопожарна изолация;
- Топлинна и противощумна изолация;
- Изолация на тръбопроводи в машинно отделение и надстройка;
- Изолация на димоходи и шумозаглушители.
- **Обшивка с металопласт (панели) и поцинкована ламарина.**

Компанията е тясно специализирана в проектирането и монтажа на корабни обшивки. Работим с утвърдени производители на метални панели, интериорни врати, инспекционни отвори, алуминатори и групи.

Ние предлагаме:

- Монтаж на преградни стени, обшивка и тавани;
- Монтаж на врати В-15;
- Монтаж на инспекционни врати и амбразури за алуминатори;
- Монтаж на первази и ръкохватки.

Разчитайки на дългогодишния опит в тази област и екипа от професионалисти, фирмата се е утвърдила като коректен партньор при над 35 завършени проекта.

- Погови покрития.
- Монтаж на PVC и гумени поговни покрития и противоплъзгащи керамични плочки.
- Плаващи поговни клас А-60
- Противопожарни циментови замазки.
- Изравнителни поговни замазки.
- Изработка и монтаж на мебели за корабостроенето.



Фирмата разполага със собствено оборудване за производство на мебели и корабен инвентар.

Към настоящия момент „ТЕВА МАРИН“ предлага изработването и монтажа на:

- Корабни мебели гървени врати и

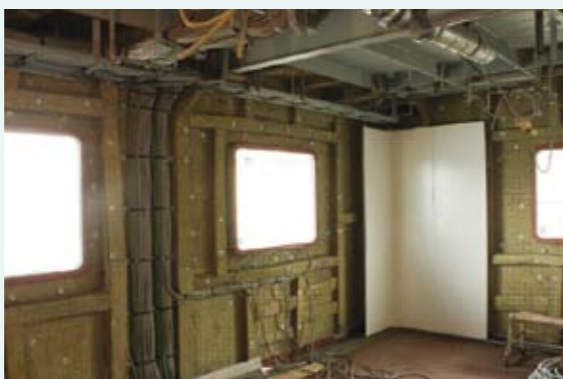
of **TEVA MARINE**. With our almost 14-year long experience in this sphere, the company has a team of highly qualified specialists who are able to perform all kinds of insulation activities:

- Fire protection insulation;
- Thermal and noise insulation;
- Insulation of pipelines in the engine – room and superstructure;
- Insulation of smoke flues and silencers.
- **Edging with metal plates (panels) and galvanized sheets of iron.**

The company is closely specialized in the design and installation of ship lining. We operate with established manufacturers of wall and ceiling panel systems, interior doors, inspection door, illuminators, etc.

We offer:

- Installation of bulkhead walls, lining and ceilings;



- Installation of В-15 doors;
- Installation of inspection doors and windows cases;
- Installation of skirting-boards and hand-grips.

Relying on the long years of experience in this sphere and the professional team, the company has established itself as an

honest partner with more than 35 completed projects.

- Floor coverings.
- Primary deck coverings
- Fire protection deck coverings А-60.
- Floating floors class А-60.
- Installation of PVC and rubber floorings and



slip protected ceramic tiles.

- Manufacture and installation of shipbuilding furniture.

The company has its own appliances for the construction of pieces of furniture and ship equipment.

As to the present moment **Teva Marine** offers the construction and assembly of:

- Ship furniture;

ръкохватки;

- Корабен инвентар;
- Работни плотове и маси, табла и групи;
- Изделия от гърво по спецификация на клиента.
- Проектиране по група „Архитектура и обзавеждане“
- Идеен и работен проект;
- Авторски надзор;
- Отчетна документация.

- Wooden doors and hand-grips;
- Ship equipment;
- Working countertops and tables, boards and others;
- Wooden articles according to the client's specifications.
- Design under group “Architecture and furnishings”
- Conceptual and working project
- Author's supervision
- Report documentation.

Какви гејствия и законодателни промени считате, че е необходимо да бъдат предприети от страна на правителството, за да бъде подпомогнат бранш „Корабостроене“?

Като едно от стратегическите за гържавата производства, считаме, че правителството би следвало да насочи своите усилия за подпомагане на корабостроенето към стимулиране финансирането на дългосрочни проекти при преференциални условия.

Какви са бъдещите Ви плановете за развитие на фирмата, която ръководите и как те кореспондират с настоящия етап от развитието на световната икономическа криза?

Днес „ТЕВА МАРИН“, както и повечето български и чуждестранни организации, е изправена пред предизвикателствата на световната икономическа криза.

Наша основна задача в настоящите икономически условия е разширяване обхвата на предлаганите гејности и търсене на нови клиенти. В тази връзка усилията ни са насочени към увеличаване на относително ниския дял на кораборемонта, спрямо целия обем работа на фирмата. Освен това работим в посока към разширяване гејността на фирмата на международния пазар, чрез участия в изложения, семинари, работни срещи и групи.

Стремим се да понижим разходите и да оптимизираме работния процес. Политика на фирмата е запазването на работници и служители, които чрез своя професионален опит и набор от лични качества допринасят за нейното развитие.

Повишаване на качеството на предлаганите услуги, коректност и спазване на поставените срокове са част от гејствията, които спомогнаха за запазване на нашите позиции на българския пазар, досегашните ни клиенти и партньор

What actions and legislative measures do you consider necessary to be taken by the government in order to support the shipbuilding industry?

As one of the strategic industries for the country we assume that the Government should point its efforts to supporting the shipbuilding to stimulating the funding of long-lasting projects at preferential conditions.

What are your future plans for the development of your company and how do they correspond to the present stage of the world economy crisis?

Today **TEVA MARINE**, like most of the Bulgarian and international companies, faces the challenges of the world economy crisis.

Our main task in the present economic conditions is to enlarge the scope of activities we offer and to look for new clients. With reference to this our efforts are pointed to the increasing of the relatively low part of ship repair works compared to the whole scope of operations of the company. Besides, we work to increase the company's activities on the international market, through participation on displays, seminars, workshops, etc.

We strive at reducing the costs and optimization of the working process. The company's policy is to keep the employees who by their professional experience and set of personal qualities help and support the development of the company.

Improving the quality of the offered activities, loyalty and observance of deadlines are some of the activities that helped us keep our positions on the Bulgarian market, our present clients and partners.

Х-ТА ЮБИЛЕЙНА КОНФЕРЕНЦИЯ ПО МОРСКИ НАУКИ И ТЕХНОЛОГИИ "ЧЕРНО МОРЕ - 2010"

10TH ANNIVERSARY INTERNATIONAL CONFERENCE ON MARINE SCIENCES AND TECHNOLOGIES „BLACK SEA – 2010”

На 7 и 8 октомври 2010 г. Във Фестивалния и конгресен център – Варна беше проведена Х-та конференция по морски науки и технологии с международно участие „ЧЕРНО МОРЕ - 2010”.

The 10th International Conference on Marine Sciences and Technologies „Black SEA – 2010” took place on 7th and 8th October 2010 in the Festival and Congress Center in Varna.

Конференцията беше организирана от Научно-техническите съюзи-Варна съвместно с Българската национална асоциация по корабостроене и кораборемонт (БНАКК).

Съорганизатори на конференцията бяха:

- Технически университет – Варна;
- Висше военноморско училище „Никола Вапцаров” – Варна;
- Център по хидро- и аеродинамика, БАН – Варна;
- Институт по океанология, БАН – Варна;

В Организационния комитет на форума участваха изявени учени, авторитетни стопански ръководители и бизнесмени в областта на морската индустрия.

Конференцията премина под знака на 50-годишния юбилей от създаването на междуправителствената океанографска комисия към ЮНЕСКО, и като междуконгресен форум в рамките на ИМАМ (Междуправителствената средиземноморска асоциация).

По традиция, докладите бяха публикувани в сборник - преди откриването на конференцията. За първи път сборникът получи ISSN – код, т.е. като издание с периодика. Това категорично повишава авторитета на форума.

По тематични направления докладите от програмата на форума бяха:

- (1) „Корабостроене и кораборемонт”: 12, в т.ч.: 1 – от Румъния, 1 – от Португалия, 5 – от Украйна, 1 – от Хърватска, и 4 – от България;
- (2) „Корабна хидродинамика”: 11, в т.ч.: 3 – от Румъния, 3 – от Египет, 1 – от Гърция, 1 – от Украйна, и 3 – от България;
- (3) „Морски инженеринг”: 9, в т.ч.: 1 – от Италия, 1 – от Румъния, и 7 – от България;
- (4) „Океанология”: 19, в т.ч.: 1 – от Русия, 1 – от Иран, и 17 – от България;
- (5) „Океански инженеринг”: 7, в т.ч.: 6 – от Румъния, и 1 – от България;
- (6) „Възобновяеми морски енергийни източници”: 3, в т.ч.: 2 – от Румъния, и 1 – от България;
- (7) „Морска безопасност и защита на морската среда”: 4, в т.ч.: 1 – от Украйна, 1 – от Румъния, 1 – от Италия, и 1 – от България.

Общо: 65 доклада.

Като рекапитулация:

- 31 доклади от чужбина: 47,7% от общия брой доклади (Румъния – 14; Украйна – 7; Египет – 3;



The conference was organized by Varna Scientific and Technical Unions (VSTU) jointly with Bulgarian National Association of Shipbuilding and Ship repair (BULNAS)

Co-organizers of the conference were:

- Technical university – Varna;
- Naval Academy „Nicola Vapczarov” – Varna;
- Bulgarian Ship Hydrodynamics Centre – BAS, Varna
- Oceanology Institute – BAS, Varna

Distinguished scientists, respected managers and businessmen from the marine industry participated in the organizational committee.

The conference was marked by the 50th anniversary from the establishment of the intergovernmental oceanography commission to UNESCO and also was held as an inter-congress event in the IMAM (International Mediterranean Association) framework.

Traditionally, the papers were published in a collection – before the start of the conference. For the first time the collection received an ISSN code – as a periodical issue. This undoubtedly enhances the forum’s prestige.

Thematically, the following papers were presented:

- (1) „Shipbuilding and Ship repair”: 12, incl.: 1 – from Romania, 1 – from Portugal, 5 – from Ukraine, 1 – from Croatia, and 4 – from Bulgaria;
- (2) „Ship’s hydrodynamics”: 11, incl.: 3 – from Romania, 3 – from Egypt, 1 – from Greece, 1 – from Ukraine, and 3 – from Bulgaria;
- (3) „Marine engineering”: 9, incl.: 1 – from Italy, 1 –



Италия – 2; Русия – 1; Португалия – 1; Хърватска – 1; Гърция – 1; Иран – 1), т.е. конференцията премина с много добро чуждестранно участие;

- 34 доклади от български учени и специалисти (с много активното участие на учени от Института по океанология – БАН; участие на представители на Технически университет – Варна, Центъра по хидро- и аеродинамика – БАН, ВВМУ „Никола Вапцаров” – Варна и други).

На пленарното заседание на конференцията доклади изнесоха:

- г-р инж. Никола ДУКОВ – основоположник на конференцията „ЧЕРНО МОРЕ”;
- проф. г. н. инж. Петър КОЛЕВ – дългогодишен председател на Организационния комитет на конференцията;
- ст. н. с. г-р инж. Атанас ПАЛАЗОВ – директор на Института по океанология при БАН, Във връзка с 50-годишния юбилей на междуправителствената океанографска комисия към ЮНЕСКО;
- инж. Светлин СТОЯНОВ – председател на Управителния съвет на Българската национална асоциация по корабостроене и кораборемонт (БНАКК).

След пленарното заседание беше организирана пресконференция, в която участваха много представители на медиите. Това спомогна за обективното отразяване работата на конференцията в местни и национални средства за масова информация.

Финансова подкрепа на Х-та юбилейна конференция по морски науки и технологии оказаха:

- Институт по океанология при БАН – Варна;
- Технически университет – Варна;
- „МТГ - ДЕЛФИН” АД - Варна;
- КРЗ „ОДЕСОС” АД – Варна;
- „ВАРНА ПРО” АД;
- „КОРАБНО МАШИНОСТРОЕНИЕ” АД – Варна;
- Български корабен регистър;
- Център по хидро- и аеродинамика при БАН – Варна.

На 9 Октомври 2010 г. (събота) за участниците от чужбина беше организирано посещение на планетариума във Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров” и Археологическия музей – Варна. В следобедните часове на деня беше проведена техническа визита в Центъра по хидро- и аеродинамика при БАН.

С искрени чувства на благодарност и признателност към организаторите, чуждестранните и българските участници в конференцията си пожелаха отново да гойдат на следващите форуми по морски науки и технологии „ЧЕРНО МОРЕ”.

from Romania, and 7 – from Bulgaria;

- (4) „Oceanology”: 19, incl.: 1 – from Russia, 1 – from Iran, and 17 – from Bulgaria;
- (5) „Oceanic engineering”: 7, incl.: 6 – from Romania, and 1 – from Bulgaria;
- (6) „Renewable sea energy resources”: 3, incl.: 2 – from Romania, and 1 – from Bulgaria.
- (7) „Marine safety and protection of the marine environment”: 4, incl.: 1 – from Ukraine, 1 – from Romania, 1 – from Italy, and 1 – from Bulgaria.

Total: 65 papers

As recapitulation:

- 31 papers from foreign lecturers: 47,7% of the total number of papers (Romania – 14; Ukraine – 7; Egypt – 3; Italy – 2; Russia – 1; Portugal – 1; Croatia – 1; Greece – 1; Iran – 1), which comes to show that the conference had a very good international participation;
- 34 papers from Bulgarian scientists and specialists (very active participation of scientists from Oceanology Institute – BAS, Varna, Varna, participation of representatives of the Technical University, Varna, the Bulgarian Ship Hydrodynamics Centre – BAS, the Naval Academy „Nicola Vapczarov”, Varna and others)

On the conference plenary session the following papers were presented:

- Dipl. eng. D-r Nikola Dukov – founder of the „Black Sea” Conference;
- Prof. D-r Sc. dipl. eng. Petar Kolev – Chairman of the Organizational committee of the conference;
- D-r Sc. dipl. eng. Atanas Palazov – Director of the Oceanology Institute – BAS, in connection with the 50th anniversary of the intergovernmental oceanography commission to UNESCO;
- Dipl. eng. Svetlin Stoyanov – Chairman of the Board of Directors of the Bulgarian National Association of Shipbuilding and Ship repair.

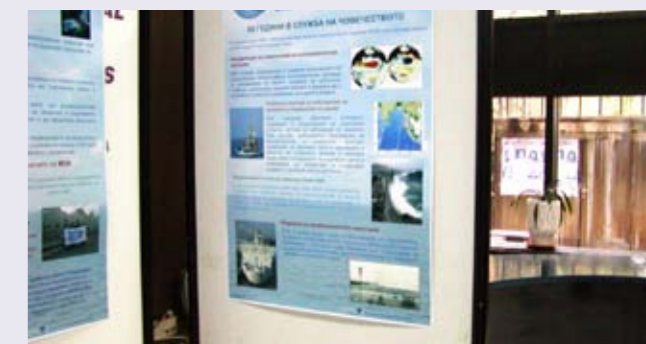
After the plenary session a press conference was organized, which attracted significant media interest. This contributed to the objective coverage of the conference in local and national media.

The 10th anniversary conference was held courtesy of the financial support by:

- Oceanology Institute – BAS, Varna;
- Technical University, Varna;
- MTG Dolphin JSCo, Varna;
- Odessos Shiprepair Yard JSCo, Varna;
- Varna Pro JSCo;
- Ship Machine – Building JSCo, Varna;
- Bulgarian Register of Shipping;
- Bulgarian Ship Hydrodynamics Centre – BAS, Varna

On 9th October visits in the Naval Academy’s planetarium and in the Archeological museum were organized for the foreign participants. In the afternoon a technical visit was paid at the Bulgarian Ship Hydrodynamics Centre – BAS, Varna.

Sincerely grateful to the organizers, both the foreign and Bulgarian participants wished to attend the future marine sciences and technologies forums „Black Sea”.



ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ИНТЕГРИРАНА МОРСКА ПОЛИТИКА В ОБЛАСТТА НА МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ, ПРИСТАНИЩАТА, КОРАБОСТРО- ЕНЕТО И КОРАБОРЕМОНТА В ЧЕРНОМОРСКИЯ БАСЕЙН

SUGGESTIONS ON AN INTEGRATED MARITIME POLICY IN THE FIELD OF MARITIME
TRANSPORT, PORTS, SHIPBUILDING AND SHIPREPAIRING IN THE BLACK SEA BASIN
(Background paper)

I. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Растящата икономическа дейност в морското пространство и влиянието на човешката дейност на морските екосистеми имат неадекватен и фрагментарен подход към приемането на решенията относно морските въпроси и, съответно, е необходим качествено нов подход към морската политика, в частност, в Черноморския басейн. В течение на прешествящото време въпросите на политиката, например, в сферите на морския транспорт, риболовните райони, наблюдението и определянето на политиката за моретата, туризма, морската среда и морските изследвания са се разработвали отделно, което понякога е довело до неефективност, несъгласуваност и конфликти при събиране на интересите в указаните сфери на практика. Поддържането на екологичното равновесие на Черно море изисква целенасочената и системна политика в отношение на Черно море, към съхраняване на неговата природа, към съхранение на неговите ресурси, устойчиво развитие на крайбрежните зони.

По силата на тези причини е необходимо да се работи Интегрирана морска политика, която би обхванала всички аспекти на взаимодействието с морето.

Задачата за осигуряване съхранението на Черно и Азовско морета не може да бъде решена с усилията на една страна, както и не може да има краткосрочен характер. Тук са необходими интегриране на усилията и дългосрочност на плановете и решенията на всички страни от Организацията за Черноморско икономическо сътрудничество (ОЧИС).

По силата на това, страните-членки на ОЧИС, следва да обявят своята дейност в областта на морската политика като приоритетна.

Настоящото обосноваване на необходимостта от Интегрирана морска политика в Черноморския басейн включват морския транспорт, морските пристанища, корабостроене и кораборемонта.

II. МОРСКИ ТРАНСПОРТ

Развитието на конкурентноспособно корабоплаване, пристанища и свързаните с тях сектори от икономиката се явяват съществени за осигуряване устойчив растеж на цялата морска дейност, осигурявайки тяхното развитие така, че те да бъдат безопасни за морската екосистема.

Корабоплаването се явява жизнено важно за международната и вътрешна търговия. Тази индустрия ще продължава да се развива при условие обезпечаване на необходимото ниво на морска безопасност, съхранение на човешкия живот и околната среда.

Без оглед на това, че корабоплаването се явява източник за замърсяване на въздуха в това число и с изхвърлянето на CO₂, то остава по-ефективно по отношение към другите видове транспорт.

Безопасният морски транспорт, сигурните услуги, добрите връзки с транспортните мрежи, включи-

I. GENERAL

Growing economic activity in the maritime space and the effect of the anthropogenic activity on the marine ecosystem feature an inadequate and fragmentary approach to the adoption of resolutions with regard to maritime issues and, accordingly, they require a qualitatively new approach to maritime policy, particularly in the Black Sea basin. In the past, the political issues, for instance, in the field of the maritime transport, fishing grounds, monitoring and policymaking for seas, tourism, marine environment and marine research have been worked out separately, which sometimes resulted in inefficiency, non-coordination and a conflict of interests in these fields in practice. Black Sea's ecological balance support requires a purposeful and systematic policy with regard to the Black Sea, preservation of its nature, saving its resources sustainable development of the coastal areas.

The foregoing has necessitated the working out of an Integrated maritime policy that would cover all aspects of interaction with sea.

The task of preservation of the Black and Azov Seas could not be solved by the efforts of a single country; it should not be short-term, either. It requires integrated efforts and long-term plans and decisions from all the BSEC Member-States.

Therefore, the BSEC Member-States should declare their activity in the field of maritime policy as a priority.

These argumentation of the need for an Integrated maritime policy in the Black Sea Basin includes maritime transport, sea ports, shipbuilding and shiprepairing.

II. MARITIME TRANSPORT

The development of competitive shipping, ports and related economic sectors is essential for providing a sustainable growth of the whole maritime activity, ensuring that they are safe for the marine ecosystem.

Shipping is of a crucial importance for the international and domestic trade. This industry will keep on developing under conditions of provision of due level of maritime safety, conservation of human life and environment.

Notwithstanding that shipping is a source of air pollution, including by CO₂ emissions, it remains more effective in comparison with the other modes of transport.

Safe and reliable shipping services with good highway connections to sea and river transporta-

tion networks, including short sea shipping, as well as better ship and port facilities serving the professional drivers, would be helpful to attract the heavy goods vehicles to use high quality, fast, reliable and cheap combined transport services in the Black Sea region, thus leading to higher customer satisfaction and slight reduction of congestion at the land borders and main international routes.

Modern shipping is in a less advantageous position in comparison with the other modes of transport as they enjoy large state investments. Furthermore, each vessel that carries cargo between Black Sea ports is subject to more serious complex and time-taking procedures than any other cargo vehicle because of the absence of harmonized mutual procedures for the Black Sea shipping. In order to eliminate the effect of this negative factor and release the available potential of shipping in the Black Sea basin it is necessary to:

- modify and simplify the administrative and customs formalities in the field of maritime services;

- also develop co-operation between the BSEC Member-States in the field of prevention of accidents and incidents connected with the emission of substances which negatively affect the environment (including emissions to atmosphere, ballast water treatment and recycling of vessels);

- work out and adopt a strategy for improvement of the conditions of demolition of ships to scrap metal;

- work out and adopt relevant documents encouraging the implementation of alternative solutions in power supply at ports, such as shore supply at berth, exemption from charges and taxes in case of use of port electricity etc.;

- work out an environment protection management system that aims at the continuous improvement of the ecological indexes of the maritime transport, examination of modulation of registration fees, harbour dues and other costs in order to encourage the efforts towards a more environmentally safe maritime transport;

- cooperate in the adoption of effective international measures that regulate the due degree of reliability in transportation by sea of hazardous and harmful goods and the corresponding compensation for environmental disruption resulting from infringement of established rules;

In due consideration of the prognoses that the economy of the European countries will recover by 2018 from the present crisis which in its turn will lead to an increase in the maritime transportation volume, an increase in the available tonnage of maritime transport as well as in the capacity of ports and port facilities will be required;

This, in its turn, will require:

- liquidation of useless administrative complications, doubled trans-border checks, absence of harmonized documents and all other factors that impede the potential increase in the maritime transportation;

- supply of all harbour services on all occasions in compliance with the principles of loyal competition, financial transparency and absence of any discrimination;

Sea highway projects should provide innovative solutions for:

- Integrated combined transport aimed at simplification of administrative formalities;

- Fleet modernization, reduction of the average age of vessels, building of new vessels which comply with the international standards;

Project for maritime highways should be given priority for:

- development of competitive shipping, ports and related economic sectors is essential for providing a sustainable growth of the whole maritime activity, ensuring that they are safe for the marine ecosystem.

Shipping is of a crucial importance for the international and domestic trade. This industry will keep on developing under conditions of provision of due level of maritime safety, conservation of human life and environment.

Notwithstanding that shipping is a source of air pollution, including by CO₂ emissions, it remains more effective in comparison with the other modes of transport.

- Интегрирания комбиниран транспорт, насочени към опростяване на административните формалности;
- Модернизация на флота, съкращаване на средната възраст на корабите, строителство на нови кораби, отговарящи на международните стандарти;
- Развитие на смесените превози на товарите с участието на морския, речния и грузи видове транспорт на основата на съвременните транспортно-логистични технологии;
- Повишаване безопасността на морските превози, охрана на труда, защита на околната среда, в това число чрез определяне на специални лицензионни условия и изисквания;
- Развитие на пътническите превози от пристанищата на Черно и Азовско морета в страните от Средиземно море, а така също и вътрешно-черноморските фериботни превози.

III. МОРСКИ ПРИСТАНИЩА

- Прогнозите за увеличаване тонажа на морския транспорт на Европейския съюз от 3,8 милиарда тона в 2006 г. на 5,3 милиарда тона в 2018 г. означава, че инфраструктурата на Черноморския басейн, включително пристанищата и сектора морски транспорт, трябва да бъдат в състояние да приемат увеличаващото се количество на товарите, пътническия трафик, включително фериботите и туристическите кораби, количеството на които също ще расте. Във връзка с това:
- необходимо е да се разработват и приемат с приоритет проектите за разширение и модернизация на пристанищата, в това число и за зони в които се очаква, че ще се получи претоварване;
 - необходимо е да се съкрати (намали) ненужната бюрокрация и да се ускорят административните процедури в областта на регулацията, контрола и управление на пристанищната дейност и корабоплаването;
 - да се ликвидират дублиращите функции и отговорности в областта на експлоатацията, управлението и развитието на пристанищния сектор. Да се опрости и съвременни управлението на пристанищния сектор;
 - да се увеличат и укрепят пълномощията на местните органи, свързани с оперативните и търговски нужди, тъй като те реално участват в предоставянето на пристанищните услуги и съпътстващите дейности на пристанището;
 - да се увеличат и укрепят пълномощията на местните органи, свързани с развитието и строителството на пристанищните мощности;
 - да се осигурят съответни условия за развитие на съществуващата инфраструктура;
 - да се усъвършенства законодателството относно приемните съоръжения за изхвърляните от експлоатацията на корабите и остатъците от товарите в пристанищата подобрявайки неговото прилагане;
 - да се разработят програми за бюджетно финансиране развитието на приложните науки в областта на морския сектор;
 - да се разработи план за действия по реализирането на интегрираната морска политика в областта на морския транспорт, пристанищата, корабостроенето и кораборемонта в Черноморския басейн.

IV. КОРАБОСТРОЕНЕ И КОРАБОРЕМОНТ

- Очакваното увеличение на тонажа на морския флот с 1,5 милиарда тона до 2018 г. означава, че ще е необходимо строителството на нови товарни кораби и увеличение на кораборемонтните работи.
- Корабостроенето в много отношения има стратегическа важност. То разработва съвременни технологии, даващи значителен съпътстващ резултат, използван в други сектори и осигурява на високо ниво от технологическа гледна точка, кораби за съвременния флот.

- Development of mixed transports with the participation of sea, river and other modes of transport based on the modern transport and logistics technologies;
- Improving safety of maritime transport, labour protection, environment protection, including by establishing special licence provisions and requirements;
- Development of passenger transportation from Black and Azov Seas ports to Mediterranean countries as well as within the Black Sea.

III. SEA PORTS

- Prognoses for increase in the European Union maritime transport capacity from 3.8 billion tons in 2006 up to 5.3 billion tons in 2018 means that the Black Sea infrastructure, including ports and maritime transport sector, should be capable of receiving an increased quantity of goods, passengers traffic, including ferries and passenger ships which number will increase too. In connection with this it is necessary to:
- Work out and adopt priority projects of extension and modernization of ports, including areas where overloading is expected;
 - Reduce the unnecessary bureaucracy and expedite the administrative procedures in the fields of regulation, control and management of port activity and shipping;
 - Liquidate the doubling functions and responsibility in the field of port sector operation, management and development. Simplify and update the port sector management;
 - Increase and consolidate the power of local authorities related to the operational and trading requirements as they are actually involved in supply of harbour services and associated activity;
 - Increase and consolidate the power of local authorities related to the development and construction of port facilities;
 - Provide relevant conditions for the development of the existing port infrastructure;
 - Improve the legislation as related to the inlet works for wastes from operation of vessels and cargo residues at ports, and also improve its administration;
 - Work out a programme of budgetary funding of development of applied sciences in the maritime sector;
 - Work out an action plan on the implementation of an integrated maritime policy in the field of maritime transport, ports, shipbuilding and shiprepairing in the Black Sea basin.

IV. SHIPBUILDING AND SHIPREPAIRING

- The estimated increase in the maritime fleet up to 1.5 billion ton by 2018 implies building of new cargo ships and an increase in the quantity of shiprepair works.
- Shipbuilding is of strategic importance in many respects. It develops modern technologies that give a significant fallout which is used in other sectors and supplies advanced vessels.
- Modern ships are designed and built so that to withstand most severe weather conditions, and due maintenance and repair works carried out at reliable shipyards could prevent environmental catastrophes.
- With regard to this, shipbuilding and fleet modernization is to be considered by the state as a priority.

Съвременните кораби се проектират и строят изхождайки от това, безопасно да издържат най-суровите природни условия, а съответното техническо обслужване и ремонт изпълняван от надеждни фирми, биха могли да преготвят екологически катастрофи.

- Във връзка с това, строежът на кораби и модернизация на флота е необходимо да се счита като приоритетни за държавите.
- За развитието на конкурентноспособно корабостроене и кораборемонт е необходимо:
- да се намалят фискалните и други разходи за корабостроители и екипажа на корабите до нивото съответстващо на световните норми;
 - да се приемат съответни мерки за осигуряване на държавна помощ за морския транспорт с цел съхранение на флота в националния регистър и създаване на работни места за моряците;
 - да се създадат и да се поддържат ясни и конкурентноспособни норми за облагане на тонажа, облагане на доходите и държавната помощ за морския транспорт;
 - да се предприемат решителни действия за оказване на помощ при изпълнение условията за лоялна международна морска търговия;
 - да се реши за всички кораби, независимо от мястото на тяхното строителство и доставките на корабни комплектуващи изделия, да не се облагат с ДДС и митнически плащания;
 - да се създават условия за съответна подготовка на морски професионалисти, от командния и рогови състав, които биха могли да поддържат конкурентноспособността на морския отрасъл;
 - да се създават икономически и правни условия за функциониране на отрасъла използвайки световния опит за поддръжка на националното корабостроене;
 - да се разработи, разгледа и приеме Стратегия за развитие на корабостроенето, кораборемонта и комплектуващите изделия;
 - да се стимулира създаването на лизингови компании и участие на банки-инвеститори в кредитирането на големи проекти за строителство на нови морски кораби и модернизация на мощностите;
 - да се оказва държавна поддръжка за целеви научно-изследователски работи (НИР) и Опитно-конструкторски работи (ОКР) при създаването на нови екологични безопасни ефективни морски кораби;
 - да се направят необходимите изменения в действащото данъчно и митническо законодателство с цел създаване на равни условия на дейността в сравнение с ведущите корабостроителни страни-членки на Европейския съюз (ЕС);
 - да се създаде специализиран фонд за експортна застраховка на корабостроителна продукция;
 - да се създаде специализиран фонд за осигуряване кредитирането на строителството и ремонта на кораби за покриване на авансовите вноски по договора (обратна банкова гаранция).

V. ИКОНОМИЧЕСКО ОСИГУРЯВАНЕ НА РЕАЛИЗАЦИЯТА НА ИНТЕГРИРАНАТА МОРСКА ПОЛИТИКА

- За успешно изпълнение на Морската политика решаващо значение има икономическото осигуряване на морските дейности, което включва:
- регулиране на кредитно-паричните отношения, оптимизация на данъчното, антимонополното и митническия режими, осъществяване на диференцирана държавна помощ;
 - създаване на благоприятни условия за привличане на извънбюджетни източници за финансиране, на базата на усъвършенстване на нормативната и правна база и адресна държавна поддръжка на инвестиционни проекти;
 - поддръжка на наукоемки и ресурсно-икономични технологии в изследванията, усвояването и използването на пространствата и ресурсите на моретата

- In order to develop competitive shipbuilding and shiprepairing it is necessary to:
- Reduce the fiscal and other costs for ship owners and crews down to the existing world's standards;
 - Adopt relevant measures for providing government grants for the maritime transport in order to conserve the fleet and create jobs for seamen;
 - Establish and maintain strict and competitive imposition of tonnage, income taxation and government grants for the maritime transport;
 - Adopt decisive actions in assisting the fulfillment of the conditions for a loyal international sea-borne trade;
 - Make such arrangements that all vessels, regardless of their builders and equipment suppliers, are not VAT and customs payments imposed;
 - Create conditions for the proper training of professionals, officers and ratings who could maintain the competitiveness of the maritime industry;
 - Create economic and conditions for functioning of the industry with utilization of the global experience in supporting the national shipbuilding;
 - Work out, discuss and adopt a Strategy for development of shipbuilding, shiprepairing and component parts;
 - Promote the establishment of leasing companies and participation of investor banks in crediting large-scale projects in building of new seagoing vessels and modernization of facilities;
 - Give state support to targeted research and development works and exploratory development on new environmentally safe and effective seagoing vessels;
 - Make the necessary amendments to the tax and customs legislation in force in order to provide equal conditions for activity in comparison with leading shipbuilding EU member-states;
 - Establish a specialized fund for export insurance of shipbuilding production;
 - Establish a specialized fund for security for credits for building and repairing of vessels intended to cover contractual advance installments (reverse bank guarantee).

V. ECONOMIC SECURITY OF IMPLEMENTATION OF THE INTEGRATED MARITIME POLICY

- Of crucial importance for the implementation of the maritime policy is the economic security of the maritime activity that includes:
- Regulation of monetary relations, optimization of tax, antimonopoly and customs regimes, realization of differentiated government grants;
 - Establishing favourable conditions for attraction of non-budgetary sources of financing on the basis of improvement of the normative legal base and targeted state support of investment projects;
 - Support of science-intensive and resource-saving technologies in the exploration, development and exploitation of areas and resources of seas and oceans;
 - State support of maritime educational institutions and organizations which activity is connected with personnel training and ensuring safety for the maritime shipping;
 - State support of research works in the field of new processes and equipment for non-waste production

VI. CONCLUSION

The non-governmental organizations: Black and Azov Seas Ports Association (BASPA), Black Sea International Shipowners Association (BINSIA), Black Sea

и океаните;
- сържавна поддръжка на морските учебни заведения и организации, дейността на които е свързана с подготовка на кадри и осигуряване на безопасно морско корабоплаване;
- сържавна поддръжка на научни изследвания в областта на нови технологически процеси и съоръжения за безотпадно производство.

VI. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Неправителствените организации: Международна асоциация на корабостроителите от Черноморския басейн (БИНСА), Асоциацията на корабостроителите и кораборемонтчиците от Черноморския регион (БРАСС) и Съюза на националните асоциации на автомобилостроителите от Черноморския регион (BSEC-URTA), които имат статут на секторно диалогово партньорство в Организацията за Черноморско икономическо сътрудничество (ОЧИС), подготвиха настоящата обосновка за необходимостта от интегрирана морска политика в областта на морския транспорт, пристанищата, корабостроенето и кораборемонта в Черноморския басейн с цел:
- създаване на условия за максимално увеличение на устойчива експлоатация на Черно море;
- подобряване качеството на живот и развитие на морския сектор в крайбрежните зони;
- развитие на конкурентноспособен, екологически чист и безопасен морски транспорт.

Реализация на дадените предложения ще съдейства за постигане на целите на "Конвенция за защита на Черно море от замърсяване" и "Конвенция за сътрудничество по защитата и устойчивото развитие на река Дунав", а също така за създаване на Регионална интегрирана морска политика в Черноморския регион.

Считаме, че за реализация на дадените предложения и всеобхватно разглеждане на въпросите относно интегрирана морска политика за Черноморския регион е необходимо създаването в ОЧИС на Специална работна група по морските въпроси, която да подготви съответен комплексен документ за интегрирана морска политика, а след това да се занимава с мониторинг на неговото изпълнение.

Настоящите предложения са разработени от ръководството на Асоциацията БРАСС и са съгласувани с ръководствата на Асоциациите БАСПА, БИНСА и BSEC-URTA.

Region Association of Shipbuilders and Shiprepairers (BRASS) and Union of Road Associations in the Black Sea Economic Cooperation Region (BSEC-URTA), having the sector dialogue partnership statute within the Organization of the Black Sea Economic Cooperation (BSEC), have worked out this argumentation of the need for an Integrated maritime policy in the field of maritime transport, ports, shipbuilding and shiprepairing in the Black Sea basin for the purpose of:

- creating conditions for maximum increase in the sustainable exploitation of the Black Sea;
- improving the quality of life and developing the maritime sector in the coastal areas;
- developing a competitive, environmentally friendly and safe maritime transport.

Implementation of the above suggestions will contribute to achieve the objects of the "Convention on the Protection of the Black Sea Against Pollution" and the "Convention on the Co-operation for the Protection and Sustainable Use of the River Danube" as well as to establish a Regional integrated maritime policy in the Black Sea region.

We think that, in order to realize the above suggestions and conduct a broad-based discussion of the issues related to integrated maritime policy within the Black Sea region, a BSEC Ad-Hoc Working Group on Maritime Issues is to be founded which would work out the relevant complex document on the integrated maritime policy and would then monitor its implementation.

These Suggestions have been worked out by the Management of the Association BRASS and coordinated with the Management of the Associations BASPA, BINSА and BSEC-URTA.

МОРСКИ НОВИНИ

НОВАТА РУБРИКА „МОРСКИ НОВИНИ“ Е ПОДБРАНА И РЕДАКТИРАНА ОТ ТАНЯ КОНСТАНТИНОВА

В нея в резюмиран вид е представена информация както за отминали, така и за предстоящи събития с морски знак.

Таня Константинова е журналист от Варна с 20 годишен стаж в медиите. Голяма част от него тя е посветила на морската проблематика. Като автор и водещ на предаването „Здравей, море“ в Българското национално радио Таня Константинова е носител на трета, втора и първа награда от Националния конкурс за морска публицистика.

Тя е автор на повече от 20 документални филма, сред които и такива, които третират морската тема като: „ПЧМВ“, „Едно самотно занимание“ (филм-портрет на фотографа Любомир Клисуров), „Морето е голямо, корабът-малък“ (филм-портрет на Тинко Трифонов), „Първа пог водата“ (филм-портрет за Агнес Георгиева, филм, посветени на ветроходството, скоковете във вода, синхронното плуване, сърфа), „Тол шипс – Исторически морета – Варна 2010“, „Втора българо-руска среща по проблемите на корабостроенето, кораборемонта, речния и морски транспорт“....

От 2005 година Таня Константинова е автор и водещ на единственото специализирано телевизионно предаване по проблемите и постиженията на морския бранш „Морски спектър“. В него с различни журналистически похвати се поднасят новини за морски събития, представят се личности и структури от морските среди, разработват се бизнес, културни, спортни, любопитни и други теми, но винаги пречупени през призмата на морето.

МИНАЛИ НОВИНИ

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България, Александър Цветков, беше на посещение в Китай в края на октомври. Там той имаше среща с колежката си Ли Шънлин. Обсъдени бяха възможности за сътрудничество в областта на пристанищната инфраструктура чрез механизмите на концесия или смесено гружество. Коментирани бяха максимално добри условия за пристанищните оператори още повече, че българските портове могат да бъдат гостоприемно атрактивни, за да предложат алтернативен път към Европа на страните от Централна и Източна Азия.

Министерският съвет на Република България прие решение, с което разрешава участието на военнослужещи от Въръжените сили на Република България в операцията на НАТО за борба с морското пиратство в акваторията около Сомалия OCEAN SHIELD. В операцията могат да участват едновременно до пет български военнослужещи. Участието ни в OCEAN SHIELD, в допълнение към приноса ни в провежданата от ЕС операция „Аталанта“, ще демонстрира националните ни усилия в борбата с морското пиратство в акваторията около Сомалия. Необходимите финансови средства са за сметка на бюджета на Министерството на отбраната.

В средата на септември първи рейс по линията Порт Кавказ-Варна извърши вторият руски фериботен кораб „Славяни“. Той е с капацитет 50 ж.п. вагона или 3 000 тона. При нормални метеорологични условия един рейс се осъществява за 36 часа.

На 29 Септември Учебно-ветроходният кораб „Калиакра“ се завърна след почти тримесечно плаване. Интензивната програма на баркентината включваше участие в международната регата „Северно море“, изпълнението на финансирана от Европейския съюз програма Youth at Sea, включване в мероприятията на морските фестивали в Амстердам и Бремерхафен, обучение на студенти от Балтийския университет в Упсала, Швеция. През 2010 година баркентината е проплавала повече от 12 000 мили. След кратка почивка започна зимоването на „Калиакра“ и подготовката за предстоящия класов ремонт.

„Пристанище Бургас“ излезе на оперативната печалба от близо 1 мил. лева за 7-те месеца на 2010 г. За сравнение-през същия период на 2009 г. загубата е 1 945 000 лева. Отчетено е увеличение на товарооборота с 223 хил. тона, спрямо същия период на предходната година.

За първите 9 месеца на 2010 г. Пристанище Варна отчита ръст в товарооборота и печалбата. През отчетения период са обработени общо 5,958 млн. тона товари. С най-голям дял в положителния сбор са зърнените храни, рудите, коксуваните въглища, контейнерите, насипните торове и нерудните изкопаеми. Приходите са 38 497 хил. лв, разходите 34 890 хил. лв, а печалбата от 3,607 млн. лв е почти тройна спрямо същия период на 2009 г. Зърнената кампания се провежда изключително добре

и през пристанището са изнесени 1,5 млн. тона зърно. Анализите показват, че до края на годината в Пристанище Варна ще бъдат обработени около 8 млн. тона товари като на годишна база това ще е ръст от 15%. Очакванията за печалбата на гружеството през 2010 г. са преди гандьното облагане тя да достигне 4 млн. лв, което ще бъде над 120% повече от 2009 г.

На 15 и 16 Септември Варна беше домакин на Втората руско-българска среща по проблемите на корабостроенето, кораборемонта, речния и морски транспорт. Програмата на работната среща включи обсъждане на първоначални възможности за сътрудничество, предложени от двете страни, като сред тях се открояват: разработка и съвременни проектни решения за сондажни кораби и платформи, риболовни и рибопереработвателни плавателни съдове, речни кораби и баржи, специализирани и изследователски кораби, пасажерски кораби. Като първи стъпки в съвместната дейност се очертава партньорство в проектирането и съвместно разработване на проекти за строеж на хладилни кораби.

От 7 до 9 Октомври във Варна се проведе X-та научно-приложна конференция с международно участие по морски науки и технологии „Черно море-2010“. Конференцията премина под знака на 50-годишния юбилей от създаването на междуправителствената океанографска комисия към ЮНЕСКО. Във форума участваха учени и специалисти от България, Румъния, Украйна, Португалия, Гърция, Русия, Италия, Хърватска, Египет и Иран. На форума, организиран от Териториалната организация на научно-техническите съюзи Варна бяха изнесени 65 доклада.

В средата на Октомври на провела се в Сочи конференция на Организацията за черноморско икономическо сътрудничество се обсъди възможността Черно море да стане регион за круизен туризъм с обща марка. Сега черноморския регион генерира 7% от световните приходи в сферата на туризма. Круизният пръстен в акваторията на Черно море е напълно реален. Има възможност и за връзки море-река. Въпрос на маркетинг е да бъдат развити различни туристически турове-гастрономически, културни, исторически, здравни.

На 18 и 19 Октомври в Истанбул се проведе 23-ата сесия на българо-турската комисия по транспорт. Беше парафирана спогодба между България и Турция за международен транспорт на пътници и товари по шосе. Подписаният документ ще замени досега действащата спогодба между двете сържави, която е подписана през 1977 г. Тема на разговорите бяха и въпроси в областта на комбинирания транспорт и пускане в експлоатация на нови фериботни линии между пристанищата Варна и Зонгулдак/Самсун.

Учение по сигурност се проведе на 20 Октомври на територията на Пристанище „Подгържане на чистотата на морските води“-Варна. Организатор беше Пристанищният съвет по сигурността. Участваха представители на Пристанище „Варна“ ЕАД, Пристанище

„ГЕРМАНИШЕР ЛОЙД БЪЛГАРИЯ“ ЕООД

Germanische Lloyd Bulgaria Ltd

„ТЕЦ Варна“, ККЗ „МТГ-Делфин“, Пристанище „Огесос ПБМ“, Пристанище „Леспорт“, Дирекция „Морска администрация“, ДП „Пристанищна инфраструктура“, Гранична полиция и други. В рамките на тренировъчния ген беше разиграна ситуация, при която в акваторията на пристанището на ПЧМВ влизат неизвестни външни лица с лодка и нарушават сигурността. Беше показана каква е последователността на действията на дежурния охранител и лицата, отговорни за общата сигурност на пристанището. Подобни учения се провеждат периодично, за да се провери готовността за действия при различни екстремни ситуации.

*

Най-големият плаващ док в България беше открит на 29 Октомври с тържествена церемония на територията на кораборемонтния завод „Огесос“ във Варна. Инвестицията е над 22 милиона долара. Така вече заводът ще може да ремонтира и над 60 000 тонни кораби. Откриват се и 30 нови работни места. Общо 900 души работят в КРЗ „Огесос“. Специалистите смятат, че корабният бранш постепенно излиза от кризата и за деветте месеца на тази година кораборемонтния завод е на печалба от 700 000 лева.

*

Министерският съвет прие проектозакон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване. Според него ще бъде разрешено наемането на работа на български кораби на морски лица от гържави-членки на Европейския съюз и трети страни, при стриктно спазване на изискванията на действащото право на ЕС. Предприетата мярка е с цел по-голяма конкурентноспособност на българския флот на световния пазар.

*

Моторният кораб „Атанас Димитров“, собственост на Българския морски квалификационен център вече е учебен кораб на Варненската морска гимназия „Св. Николаи Чудотворец“.

*

Пог егидата на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Александър Цветков, в средата на ноември се проведе международна конференция на тема „Морското пиратство в контекста на сигурността на морския транспорт и отношението му към националната сигурност на България“. Организатори на събитието бяха Изпълнителна агенция „Морска администрация“, Българската асоциация на морските капитани (БАМК), Българската асоциация за спедиция, транспорт и логистика (НСВС), Българската асоциация на корабните брокери и агенти (БАКБА), Българската асоциация на корабопришежателите (БАК) и „Риск Сълошън“. Поводът за провеждането на форум от такъв мащаб в нашата страна са зачестилите през последните години пиратски нападения над търговски кораби.

*

НОВИНИ – АНОНС

Превозените товари от и за България са се увеличили с 15% от началото на годината. Това е сериозен ръст, основно в износа, на фона на тоталния срив през 2009 г. До края на 2010 г. се очаква през българските морски пристанища да преминат до 150 000 TEU. По данни на пристанище Варна товарооборотът за първите девет месеца на 2010 г. е увеличен и прогнозата е за ръст от 15% до края на годината. В пристанище Бургас очакват товарите да се задържат на миналогодишните нива от 3,5 млн.т. Проблемът е, че

инфраструктурата в морските ни портове изостава. България е единствената страна в ЕС без модерен пристанищен контейнерен терминал. Наличието на специализирани терминали в Солун и Констанца ще продължава да отклонява товаропотока от българските пристанища, предупредиха корабни брокери. В Европейския съюз 15-настоот транспорта е интермодален, а през 2020 г. по този начин ще се придвижват 40% от всички товари. Автомобилният транспорт има ключова роля за превоза на морски контейнери във вътрешността на страната. През 2009 г. 92% от товарите в България са превозени с автомобилен транспорт и 8% - по жп мрежата.

*

Немският научно-изследователски кораб „Poseidon“ получи разрешение за изследвания от 6 до 23 Декември в териториалното море и изключителната икономическа зона на България. Целта на посещението е комплексна оценка на мащабните газови емисии и изучаване на газовите хидрати, които се планира да се реализират в Северозападната акватория на Черно море. Резултатите ще бъдат използвани в практиката и науката при разрешаването на важни проблеми каквито са енергийните източници, климатичните промени и стабилността на морското дъно.

*

България е изпълнила всички изисквания в сферата на морския транспорт и неговата безопасност и затова през следващата година е готова да стане част от Шенгенското пространство. От Януари 2011 година въвеждането на втория етап от системата за обмен на данни Safe see net ще позволи изпращането на данни до центъра в Лисабон за всички кораби, които посещават нашите пристанища.

*

Изложението за водни спортове „Гранд Павоа“, което традиционно се провежда във френския град Ла Рошел има интерес да пренесе експозицията си за 1 седмица във Варна през следващото лято. Идеята е по подобие на проведената тази години регата „Тол шипс рейсинг“ която на пристанище Варна-Изток да бъде отворен за любителите на водните спортове и туристически плавания. Преди това Варна ще има свой павилион с площ 700 кв.м. на изложението в Ла Рошел. В ход са преговори за подписването на споразумение между община Варна, Министерствата на икономиката, транспорта и фирмата организатор. Морското изложение у нас ще бъде подпомогнато със 600 000 лева, средства, осигурени от ЕС с проект по оперативна програма „Оперативен капацитет“.

*

След две години влиза в сила разпоредба, според която България ще трябва да иска разрешение за каквито и да е промени в пристанищната инфраструктура от Румъния и Гърция. Едва ли може да се очаква подкрепа на наши проекти за сметка на техните пристанища в Пирея, Солун и Констанца.

*

Средства за ремонт на кораба за търсене и спасяване „Перун“ ще бъдат заложили в бюджета за следващата година. По първоначална оценка става дума за 900 000 евро. Не се обсъжда възможността да се купува нов кораб, защото съг от този калибър струва 18-19 млн. евро.

*

Благодарение на регламент, приет от Европейския парламент от 2012 година пасажерите на кораби с над 12 пътника ще имат повече права. Новите правила уреждат компенсация и помощ при закъснения или отменени плавания, както и при злополуки и последиците от тях. Това няма да важи при лоши атмосферни условия или обстоятелства, които не зависят от оператора.



„Германишер Лојд България“ ЕООД е 100% собственост на класификационната организация „Германишер Лојд“ АД-Хамбург, Германия. Основана е на 16 Март 1867 г. в голямата зала на Хамбургската стокова борса. Основател и първи председател на Борда на администрацията е Август Бен-бизнесмен от гр. Хамбург. На учредителното събрание на фирмата са присъствали над 600 учредители.

Първата регистрова книга на „Германишер Лојд“ е издадена през 1868 г. и в нея са вписани общо 272 платноходни гървени и стоманени кораби. Само 5 години по-късно в регистровата книга са вписани 1870 кораба плаващи под флаговете на 19 страни.

През 1914 г. почти 10% от световния търговски флот е с класа на Германишер Лојд, което го издига като международна класификационна организация сред другите утвърдени такива.

Днес „Германише Лојд“ АД е световна класификационна организация, упражняваща надзора на над 7 000 кораба с 84 милиона грос регистър тона, което е около 10% от световния търговски флот.

Основател и член е на международната асоциация на класификационните организации АЯКС и е чедна класификационна организация в сегмента контейнерни и многоцелеви кораби.

Упълномощена е от флаговите администрации на 130 страни да наблюдава новото строителство

Germanische Lloyd Bulgaria Ltd is a 100% owned by the Classification Society Germanischer Lloyd AG-Hamburg, Germany. Germanischer Lloyd was founded on 16 March 1867 in the Big Hall of the Hamburg Stock Exchange. Its founder and first Chairman of the Board of Directors was August Benn-businessman from Hamburg City. At the constituent assembly of the company were presented more than 600 founders.

The first Register Book of Germanischer Lloyd was published in 1868 and there were 272 sailing and steel ships listed. Only 5 years later in the Register book were listed 1870 vesels sailing under the flags of 19 countries.

In 1914 almost 10 % of the World Maritime Fleet was with Germanischer Lloyd Class, which raised Germanischer Lloyd among the other International Classification Societies.

Today Germanischer Lloyd is a worldwide Classification Society surveying more than 7 000 vessels with more than 84 million Gross Registry Tonns, approximately 10 % of the World Maritime Fleet. Germanischer Lloyd is founder and member of the International Association of the Classification Societies-IACS and is among the leading Classification Societies for container and multipurpose ships.

Germanischer Lloyd is authorized from the Flag Administrations of 130 Flag states for surveying newbuilding as well as Fleet in service, sailing under their flags.

In Bulgaria Germanischer Lloyd has been acting since 1993 when Bulgarian Lloyd Ltd. – Varna was founded in Varna as a joint company with Bulgarian Register of Shipping-Varna. The company has the following scope of activities:

Classification and certification of vessels on behalf of Germanischer Lloyd AG and Bulgarian Register of Shipping Ltd conforming the Articles of Association as well as other technical activities, precisely: project approval, technical surveys, inspections and testing of marine and inland waterway vessels, materials and components related to them, workshops and workshop procedures, containers and all the types of industrial production, surveys and inspections acc to the requirements of international conventions; certifying of Quality Management Systems, technical ship consultations, materials and components, which are subject of survey.

The company was founded with capital of 50 000 lv. First managers were Eng. Karaatanasov from BRS and Mr. Martin Gericke from GL. Later shareholders in the company

на кораби, както и корабите в експлоатация, развяващи техните флагове.

В България „Германишер Лојд“ АД стъпват през 1993 г., като основават съвместно с Български корабен регистър гр. Варна, фирма по името „Български Лојд“ ООД със седалище град Варна и следния предмет на дейност: квалификация и освидетелствуване на кораби от името на „Германски Лојд“ АГ и „Български корабен регистър“ ЕООД в съответствие с сдружествения договор, както и други технически дейности и по-конкретно: одобряване на проекти и документация, технически прегледи, инспекция и изпитване на морски и речни кораби, сондажни платформи, части, материали и съоръжения, свързани с тях, промишлени предприятия и производствени процеси, контейнери и всички видове промишлени изделия; прегледи и инспекции съгласно изискванията на конвенциите; освидетелствуване на системи за качество; технически консултации за кораби, съоръжения и материали, които подлежат на преглед.

Дружеството е с капитал 50 000 лева. Първи управители са инж. Иван Караатанасов от БКР и г-н Мартин Герике от Германишер Лојд. По-късно акционери във фирмата стават Параходство „Български морски флот“-Варна, „Корабоимпекс“ Варна и „Алианс България“-София.

От 1999 г. управител на фирмата е капитан Йордан Динчев.

През 2001 г. името на фирмата от „Български Лојд“ ООД е променено на „Германише Лојд България“ ООД.

През 2003 г. Германишер Лојд изкупува акциите от „Корабоимпекс“, „Алианс България“ и Български корабен регистър, а през 2007 г. от Параходство „Български морски флот“, от който момент фирмата е 100% собственост на „Германишер Лојд“-Хамбург.

За седемнадесет годишния период от дейността си на българския пазар „Германише Лојд България“ ООД извърши значителна дейност от услуги по надзор строежа на нови кораби във Варненска и Русенска корабостроителници.

Във Варненската корабостроителница по правилата и надзора на Германишер Лојд за Параходство „БМФ“ са построени следните 13 500 тонни кораби за насипни товари: „Ком“, „Персенк“, „Богдан“ и „Перелик“; 20 000 тонните бълкери: „Вола“, „Миджур“, „Пирин“, „Трапезица“ и „Царевец“.

За „Индустриален Холдинг България“ е построен 20 000 тонен бълкер „Карвуна“. В момента в строеж е вторият кораб от серията, който ще бъде завършен през Октомври 2010 г.

В „Русенска корабостроителница“ за периода 1998-2010 г. под надзора с класа на Германишер Лојд са построени 47 сухотоварни кораба с различна модификация, както и 4 химикаловози/асфалтовози за гръцки и алжирски клиенти. Основните клиенти на „Русенска корабостроителница“ са от Германия: Бризе Шифарт, Нимрих и Прам Шифарт, Весел Шифарт, Крон Шифарт, Ситрейг Грьонинген БВ, Федерлайн БВ-



became Navigaton Maritime Bulgare-Varna, Koraboimpex-Varna and Allianz-Bulgaria-Sofia.

Sine 1999 the manager of the company has been capt. Yordan Dinchev.

In 2001 the name of the company was altered from Bulgarian Lloyd Ltd to Germanische Lloyd Bulgaria Ltd.

In 2003 Germanischer Lloyd AG purchased the shares of Messrs. Koraboimpex, Allianz- Bulgaria and Bulgarian Register of Shipping, and in 2007 purchased the shares from Navigation Maritime Bulgare and presently the company is 100 % property of Germanischer Lloyd AG-Hamburg.

For 17 years of experience and activity on the Bulgarian market, Germanische Lloyd Bulgaria Ltd carried out significant amount of services related to survey and inspection of newbuildings in Varna Shipyard and Shipyard Rousse.

In Varna Shipyard under the Rules and Guidelines of Germanischer Lloyd were build for Navigation Maritime Bulgare the following 13500 GT bulkcarriers: Kom, Persenk, Bogdan, and Perelik; 20 000 DWT: bulkcarriers Sakar, Vola-1, Midjur, Pirin, Trapezitza and Tzarevetz.

For Industrial Holding Bulgaria was built 20 000 DWT bulkcarrier Carvuna. Presently under construction is the second sister vessel, planned to be completed in October 2010.

In Shipyard Rousse for the period 1998-2010 under the Germanischer Lloyd Class were built 47 multipurpose vessels with different modifications, as well as 4 chemical tankers-asphalt carriers for Greek and Algerian clients. The main clients of Shipyard Rousse are from Germany: Briese Schifffahrt, Nimmrich & Prahm Schifffahrt, Kronn Schifffahrt, Vessels Schifffahrt, Seatrade Grønningen BV, Feederlines BV-Netherlands.

For the same period in Shiprepair Yards and ports of Bulgaria for repairs, annual class surveys, class renewal surveys, etc. have been averagely surveyed more than 70 vessels with Germanischer Lloyd Class per year. For 2009 the vessels have been 97 and till end of July 2010-50 vessels.

All the services (Newbuilding and Fleet in Service) were performed by exclusive surveyors to Germanischer Lloyd, Bulgarian citizens. All Germanischer Lloyd Surveyors



Холандия.

За посочения период през кораборемонтните заводи и пристанищата на България за ремонт, годишна завърка на класа, подновяване по 70 кораба с класа на Германишер Лојд. Като само през 2009 г. са преминали 97 кораба, а до юли 2010 г.-50 кораба.

Всички прегледи на корабите (ново строителство и кораби в експлоатация) се извършват от ексклузивни инспектори (сървейори) на Германише Лојд-български граждани. Всички сървейори са преминали пъния курс на обучение в тренинг центъра на Германишер Лојд в Хамбург, както и съответната практическа подготовка в тренинг центровете по света, съгласно критериите за подготовка на кадрите.

За посочения период Германишер Лојд е издал одобрение за заварочни работи (Approved welding workshops) на 18, фирми заети в корабостроенето и кораборемонта, както и одобрения на 36 фирми за дейности, свързани с корабостроенето и кораборемонта.

В областта на производството на материали и компоненти, свързани с корабостроенето и кораборемонта, за периода от основаването на фирмата до сега „Германише Лојд България“ е извършила хиляди инспекции и е сертифицирала хиляди продукти и компоненти като:

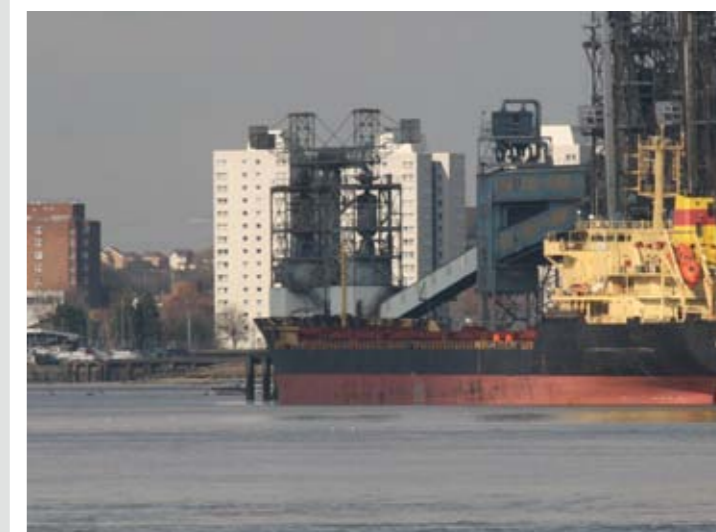
- Корабостроителна ламарина в заводите в Перник и Кремиковци;
- Люкови закрития в „Корабно машиностроене“, Варна;
- Корабни валове в завод „Радомир Метали“, Радомир;
- Хидравлични цилиндри в „ХЕС Ямбол“ и „Палфингер“ – Тенево;
- Котли, люкови закрития и други компоненти в КММ, Шумен и др.;
- Корабни изделия в Бета, Червен Бряг.

През 2006-2007 г. под надзора и с класа на Германишер Лојд в „Корабно машиностроене“- Варна бяха построени за Параходство „Българско речно плаване“, Русе 4 несамоходни баржи.

Значителна беше и дейността на „Германишер Лојд България“ по внедряване на системите за управление на безопасността и качеството на корабоплавателните фирми съгласно ISM кога през

have passed full course of training in Training Centre of Germanischer Lloyd in Hamburg as well as in the respective practical training in stations all over the world acc. to criteria for surveyor training of Germanischer Lloyd.

For that time Germanischer Lloyd issued Welding Workshop Approval of more than 18 shiprepair and shipbuilding companies as well as approvals of 36 companies for activities related to shiprepair and shipbuilding.



In the segment of Materials and Components related to shipbuilding and shiprepair since the foundation of the company Germanische Lloyd Bulgaria has performed thousands inspections and certified thousands products as:

- hull structural steel in Steel Mill factories in Pernik and Kremikovtzi;
- hatch covers in Shipmachine Buildings, Varna;
- shafts In Radomir Metals, Radomir;
- hydraulic cylinders in HES Yambol and Palfinger-TENEVO;
- boilers, hatch covers and other components in KMM, Shumen;
- Ship components in Beta, Cherven bryag, etc.

In 2006-2007 under Germanischer Lloyd Class in Shipmachine Building-Varna were constructed for Bulgarian River Shipping Co., Ruse 4 river barges.

The activities of Germanischer Lloyd for implementation of safety quality management systems for the Bulgarian ship-owners acc to ISM Code in 1998 as well International Ship and Port Security Systems acc to ISPS Code in 2004 were significant.

In 1998 Germanischer Lloyd certified the Quality Management System of Navigation Maritime Bulgare-Varna, following this a Document of Compliance for the company was issued and for all the vessels of the company-Safety Management Certificates as well.

1998 г. и на системите за управление на сигурността на корабите съгласно ISPS кода през 2004 г.

През 1998 г. „Германишер Лојг“ сертифицира системата за управление на безопасността и качеството на Параходство „БМФ“, на базата на което на фирмата бе издаден документ за съответствие, а на всички кораби в експлоатация – сертификат за безопасно плаване.

През 2004 г., когато бе внедрен кода за сигурност на корабите и пристанищата (Ай Ес Пи Ес), „Германишер Лојг“ прегледа и одобри корабните планове за сигурност на корабите от Параходство „БМФ“, както и за корабите на други корабостроителни български фирми, като „Бон Марин“, „Ейч Ейч Брадърс“, „Би Ес Ем Шипинг“ и др. Бяха проведени и корабни одити по сигурността, в резултат на което бяха издадени на корабите сертификати за сигурност съгласно изискванията на кода по сигурността.

От 2000 г. „Германише Лојг България“ започна да развива и дейността по сертификацията на системи за управление на качеството, околната среда, здравословните и безопасни условия на труд, за безопасност на храните по международните стандарти ИСО. Бяха обучени необходимите кадри-одитори съгласно критериите на акредитиращите Германишер Лојг организации. Днес фирмата разполага с достатъчен брой обучен персонал (одитори) за предлагане на качествена услуга на сертифицираните фирми.

Към настоящия момент по стандартите ИСО са сертифицирани:

- Системите за управление на качеството по ISO 9001 на 315 фирми;
- Системите за управление на околната среда по ISO 14001 на 70 фирми;
- Системите за управление на здравословните и безопасни условия на труд по OHSAS 18001 на 80 фирми;
- Системите за управление на безопасността на храните на 10 фирми.

Тази дейност е от особено важно значение за българския бизнес особено след пълноправното членство на България в Европейския съюз.

Като особено важни клиенти от сертификационната дейност са:

Параходство „БМФ“, Варна, Параходство „БРП“, Русе, „Русенска корабостроителница“, „Бургаска корабостроителница“, всички заводи от военната индустрия „ТЕРЕМ“, много машиностроителни предприятия, както и фирми от хранително-вкусовата индустрия.

Тъй като корабостроенето и кораборемонтта са стратегически и конвенцируеми отрасли, тяхното бъдещо развитие се нуждае от фискални мерки.

Бъдещото развитие на „Германишер Лојг“ е тясно свързано с развитието на българското корабостроене, кораборемонт и корабоплаване.

In 2004 when ISPS Code was implemented, Germanischer Lloyd Bulgaria approved the Ship Security Plans of the vessels of Navigation Maritime Bulgare, as well as other shipowners in Bulgaria as Bon Marine, H. H. Brothers, BSM Shipping, etc. Shipboard verifications were performed on board of the vessels and International Ship Security Certificates acc. to the ISPS Code were issued.

Since 2000 Germanischer Lloyd Bulgaria started activity for certification of management systems for quality, environment, healthy and safe labor, food safety acc. to the international ISO Standards. The necessary personnel-auditors were trained acc. to the criteria of the Accreditation Body of Germanischer Lloyd Certification GmbH. Today the company has employed qualified auditors enough to offer a Quality service of our clients.

Presently acc. to ISO Standards were certified:

- QMS ISO 9001: 315 companies;
- EMS ISO 14001: 70 companies;
- OHSAS 18001: 80 companies;
- HACCP 22000: 10 companies.

This activity is of significant importance for the Bulgarian business, especially after the full membership of Bulgaria in the European Union.

Our top clients for the Certification Sector are:

Navigation Maritime Bulgare-Varna, Bulgarian River Shipping Co.-Ruse, Shipyard Ruse, Bourgas Shipyard, and all the defense industry companies TEREM, many machinebuilding companies, as well as companies in the food industry.

Because the shipbuilding and shiprepair industries are strategic and convertible, their future development needs special fiscal measures.

The future development of Germanischer Lloyd is strongly related to the development of the Bulgarian shipbuilding, shiprepair and shipping activities.



BRANDARIS Q52 СПЕЧЕЛИ ПЪРВА НАГРАДА SHOWBOATS DESIGN AWARDS 2010!

BRANDARIS Q52 WINNER OF A SHOWBOATS DESIGN AWARDS 2010!



Brunak постава страхотно начало на Fort Lauderdale Boat Show 2010! Петстотин души, гости на имението на Доналд Тръмп, станаха свидетели на връчването на първа награда Sports Tender ShowBoats Design Awards на яхта Brandaris Q52, дизайн на Brunak. Тази елегантна лесно управляема лодка, проектирана за холандската компания 't Wijje, плаваше възторжено около актрисата и водеща на шоуто Janice Hamilton. Brandaris Q52 бе удостоена с първа награда за Спортен Тендер благодарение на най-иновативния и в същото време най-стилен дизайн.

Тъй като тази награда е първата и единствена Международна Награда за дизайн на малотонажни съдове като Спортните Тендери, конкуренцията бе огромна. Осем изключителни тендера бяха номинирани в тази категория. Brandaris Q52 беше отличена от съдиите като най-добрата в своя клас. Печелившата комбинация е изградена от оборудван с Zeus POD глисиращ корпус, модерна и просторна вътрешна част с капацитет четирима души, откритата палуба с площ 3/4 от яхтата, бар и поп-ап гръжакузи.

„Огромно удовлетворение е за нас, че създадохме не просто добра, а изключителна яхта, и аз съм безкрайно горд с това постижение,“ казва Arthur Oskamp, Изпълнителен Директор на 't Wijje, „Вкусът му е толкова приятен колкото на шампанското, с което празнуваме победата.“

Marnix J. Hoekstra, Designer and Naval Architects Vripack, „Да получим това международно признание за нашия малък дизайн и инженеринг, особено в тези предизвикателни времена, е наистина възбуждаващо за екипа ни. Мотивирани сме ентузиазирани да продължим да прилагаме иновативния подход, тъй като това е единствения начин за изход от кризата.“

За повече информация относно Brandaris Q52, вижте рубрика „Иновации“.

Vripack made a perfect start of the Fort Lauderdale Boat Show 2010 as 500 guests at Donald Trumps estate witnessed the Vripack designed Brandaris Q52 winning the Sports Tender ShowBoats Design Awards. This elegant smooth driving boat designed for Dutch builder 't Wijje, who was ecstatic at the stage twirling around presenter and actress Janice Hamilton, won as she was the most innovative yet stylish Sports Tender.

Since this is the first and only International Design Award for small craft like this Sports Tender, the competition was tough as eight outstanding tenders were nominated in this category. The Brandaris Q52 is considered by the judges to be the best of its type as the combination of the Zeus POD driven full planing hull with modern spacious interior sleeping four people yet having three quarters of the boat



as open deck space covered with Estec and a full bar and pop-up jacuzzi proved the winning combination.

„This is the ultimate satisfaction that we build not just a good but an outstanding boat and I am overly proud of this achievement,“ says Arthur Oskamp CEO of 't Wijje, „This tastes just as sweet as the champagne that arrived at our table afterwards.“

Marnix J. Hoekstra, of Designer and Naval Architects Vripack, „To receive this international recognition for our small craft design and engineering especially in these challenging times is simply inspiring for our Team. We are most humbled and at the same time motivated to enthusiastically continue our innovative approach as we see this as the only way out of the crisis.“

For more information about Brandaris Q52, you can check out the „Innovations“ section.



55 427-ТОННИЯТ БЪЛКЕР ОТ ЯПОНСКАТА СЕРИЯ FUTURE-56 ВЕЧЕ ИЗПЛАВА В БУЛЯРД

На 6-ти Август 2010 г. на територията на „Булярд-Корабостроителна индустрия“ ЕАД бе спуснат на вода 55 427-тонен кораб за превоз на насипни товари от серията Future-56, чието строителство е по лиценз, закупен от японската компания IHI Marine United Inc., с корабособственик турската компания Diler Shipping and Trading.

На събитието присъстваха видни гости и представители на компанията-корабособственик, на класификационната организация ClassNK, на Mitsubishi Corporation и на IHI Marine United Inc.

Корабът е член за корабостроителницата. При реализацията му в „Булярд“ се използват нови технологии, както в проектирането, така и в производството. Проектът се разработва изцяло в среда Tribon – съвременна 3D система за автоматизирано проектиране, участваща директно в производствения процес чрез плазмените машини за рязане с маркираща функция и надписващи глави. Основната част от оборудването е произведено и доставено от Mitsubishi Corporation.

Основни характеристики на корабите от този тип са функционалност при поддръжка и обслужване.

Строителството на корабите тип „Супрамакс“ от тази серия се налага с поръчката на още два от същата серия-един за същата компания корабособственик, и един-за Индустриален холдинг България.

M/V DIAMOND STAR

Основни данни за кораба

- Класификационна организация: Nippon Kaiji Kyokai
- Клас на кораба: NS* (CSR, BC-A, BC-XII, GRAB 20) (ESP) MNS* M0, Strengthened for heavy cargo loading where holds No. 2 and 4 may be empty'
- Район на плаване: неограничен
- Основни размери:
 - Дължина (максимална) 190,00 m.
 - Ширина 32,26 m.
 - Височина на борга 18,10 m.
 - Газене 11,2 m.
- Дегуейт 55 427 DTW
- Тип на гл. двигател: 1-DU-WARTSILA-6RT-flex 50
- Силова уредба: дизелна с гребен винт с фиксирана крачка
- Спец. разход на гориво: 167,1 g/kWh + 3%
- Мощност на гл. двигател 8 890 kW при 116,0rpm
- Палубни товарни кранове: 4 SWL 30 t.
- Екипаж: 27 човека

THE 55 427-TON BULK CARRIER OF THE JAPANESE SERIES IS AFLOAT AT BULYARD

On 6th August 2010 the 55 427-ton bulk carrier of the Future-56 series was launched in Bulyard Shipbuilding Industry JSCo. The building of the ship is under license from IHI Marine United Inc., and the shipowner is the Turkish Diler Shipping and Trading.

The event was attended by celebrities and representatives of the shipowner, of the Classification Society ClassNK, of Mitsubishi Corporation and of IHI Marine United Inc.

The ship is a pilot one for the shipyard. New technologies – for the design as well as for the production-are used for the completion of this project. The design is made entirely in Tribon environment-a modern 3D system for automated design, directly involved in the production through the plasma cutting machines with marking function and marking heads. The main part of the equipment has been manufactured and supplied by Mitsubishi Corporation.

The ships of this type are characterized by their maintenance and service functionality.

The building of Supramax type vessels of this series will continue with the execution of orders for two more vessels – one for the same shipowner, and one for Industrial Holding Bulgaria.

M/V DIAMOND STAR

Ship's particulars

- Classification society: Nippon Kaiji Kyokai
- Class of the vessel: NS* (CSR, BC-A, BC-XII, GRAB 20)(ESP) MNS* M0 'Strengthened for heavy cargo loading where holds N° 2 and 4 may be empty'
- Range of navigation: unrestricted
- Main dimensions:
 - Length (overall) 190,00 m.
 - Breadth 32,26 m.
 - Height of the board 18,10 m.
 - Draft 11,2 m.
- Deadweight 55 427 DTW
- Main engine type 1-DU-WARTSILA-6RT-flex 50
- propulsion system: diesel with fixed-step propeller
- Specific fuel consumption: 167,1 g/kWh + 3%
- Main engine output 8 890 kW at 116.0rpm
- Deck cargo cranes: 4 SWL 30 t.
- Crew: 27 people.



ПРЕГЛЕД НА КОМПЕТЕНЦИИТЕ И ОБРАЗОВАТЕЛНОТО НИВО НА СПЕЦИАЛИСТИТЕ В КОРАБОСТРОЕНЕТО

EXAMINATION OF THE COMPETENCIES AND EDUCATIONAL LEVEL OF THE SPECIALISTS EMPLOYED IN THE SHIPBUILDING

Корабостроителният сектор в България се развива в рамките на глобалната икономика и изискванията към набора и подбор на кадри, респективно тяхното образователно ниво, са повлияни от глобалните тенденции.

Целта на настоящото изследване е чрез подобряване на подготовката на бъдещите кадри от средни и висши учебни заведения в България да се утвърди позицията на сектора „Корабостроене“ и да се осигури дългосрочното му развитие. Изследването на компетенциите, необходими за кадрите, заети в корабостроителната индустрия се фокусира върху основните движещи сили за иновативност, конкурентоспособност и производителност. Необходимостта от подготвени и обучени кадри е важен фактор за определяне на конкурентоспособността на корабостроителната индустрия. Тази тенденция е подсилена от насочване на производството към специализирани плавателни съдове, откриване на пазарни ниши и необходимостта от иновации.

В световен мащаб се засилва търсенето на професионално подготвени служители и работници, в сравнение с такива с начална подготовка и по-ниска квалификация. В условията на стагниращ се световен пазар на труда, важен елемент от политиката по заетостта в корабостроенето е повишаване качеството на наличната работна сила с цел повишаване производителността на труда. Строителството на специализирани плавателни съдове е в пряка зависимост от професионалната подготовка и изискванията за по-висока образователна степен на кадрите, заети в корабостроителната индустрия. Европейските проучвания показват засилената тенденция на търсенето на производствен персонал и персонал, свързан с дизайн и конструирането на плавателни съдове, като досегашните данни сочат, че за 2009 г. в Европа 20% от персонала, зает в корабостроителната индустрия е с висше образование, над 65% със средно професионално образование и едва само около 15% от кадрите са с основно ниво на квалификация. Проблемите в търсенето на кадри са свързани с недостига на корпусници, заварчици, технолози, конструктори и строители, както и специализирани кадри като бояджии и бластъри. Като причини за тези затруднения могат да се посочат намаления брой на завършващите корабостроителни специалности студенти и най-вече намаления брой на завършващите средни професионални морски училища, както и броя на онези, които са готови и биха прели да работят в корабостроителната индустрия. Поради недостига на завършващи бакалаври и магистри в областта на корабостроенето, корабостроителниците започват да подбират студенти от други технически дисциплини, но сериозен остава проблемът с кадрите със средно образование. Не само в България, но и в други европейски страни средната образователна система

The Bulgarian shipbuilding sector develops in line with the global economy and the requirements to the personnel selection, respectively, to the personnel qualification, are affected by the global trends.

The purpose of the present study is by means of improving the preparation of the future Bulgarian secondary and higher education graduates to strengthen the position of the shipbuilding sector and to secure its long-term development. The study of the required personnel proficiency is focused on the main driving forces of innovation, competitiveness and productivity. The need for educated and skilled personnel is an important factor for determining the competitiveness of the shipbuilding industry. This trend is further underlined by the shifting of the production to specialized vessels, finding new market niches and the need for innovation.

On global scale, there is an increase of the demand for professionally trained employees compared to employees with starter level training and lower qualification. Under the present conditions of stagnating global labour market, an important element of the shipbuilding employment policy is the improvement of the qualification of the current workforce in order to increase its productivity. The building of specialized vessels is in a direct relation with the professional training and the requirements for higher qualification of the available shipbuilding workforce. The research conducted in Europe reveals an enhanced trend for demand of production workers and personnel involved in the design and construction of the ships; the available data indicate that for 2009 in Europe 20% of the shipbuilding workforce had a higher education, over 65% had a secondary education and only about 15% had a basic education. The problems are related with the deficiency of fitters, welders, technologists, constructors and builders, as well as specialized personnel as blasting and painting workers. The reasons lie in the decreasing number of graduates from the shipbuilding specialties in the universities and more importantly in the decreasing number of the specialized shipbuilding secondary education graduates, as well as the decreasing number of graduates ready to start a shipbuilding career. Due to the shortage of graduates with a bachelor or a master degree in shipbuilding sciences, the shipyards try to attract students from other technical specialties, but the serious problem with the specialized shipbuilding secondary education graduates persists. Not only in Bulgaria but also in other European countries the secondary education system does not produce the necessary number of qualified production

не предоставя необходимия брой на квалифициран производствен персонал.

Друг важен аспект от потребността при осигуряването на кадри е високата средна възраст на заетите в корабостроителната индустрия в България. Поради факта, че много служители се пенсионирали и се очаква да се пенсионирали в следващите години, потребността от осигуряване на кадри със средно и висше образование ще нараства, като ще бъде необходимо и време за приемственост между кадрите.

Секторът на образованието и обучението не е в пълно съответствие с новите изисквания в корабостроенето. Сътрудничеството между образователните институции и работодателите е все още слабо и промените в учебните програми не отговарят на бизнес нуждите. Например, професионалните училища (изградени през периода на планираната икономика) не осигуряват на учениците уменията, които са необходими в една динамична икономика.

Осигуряване на съответствие на уменията и квалификацията с нуждите на корабостроенето.

Осигуряването на съответствие на образованието и уменията с променящите се нужди на трудовия пазар е основен стратегически приоритет за корабостроенето и необходимост в контекста на местното и регионално развитие. Но съвременните добри практики признават също, че е необходимо работодателите, предприемачите, институциите, осигуряващи образование и обучение и социалните партньори да работят заедно, за да постигнат по-добро съответствие между осигуряването на обучение и умения за нуждите на корабостроенето.

За да се постигне максимална гъвкавост на взаимовръзките между професионално обучение и потребностите на пазара на труда, е необходимо да се развие ефективно сътрудничество и взаимодействие на всички нива-национално, регионално и местно.

Работодателите, участващи в партньорски дейности започват да придават по-голямо значение на човешкия капитал и значението на „повишаването на уменията“, за да може работната сила да остане конкурентна в глобален контекст. Чрез този процес и отново в партньорство се създава контекст, в който образователните и обучаващи институции разбират по-добре променящата се бизнес-среда и съответно адаптират своите програми за образование и обучение според нуждите на бизнеса. Партньорството между обучаващите и бизнес-институциите може да помогне за създаването на среда, в която обучението през целия живот се разглежда като неразделна част както от личното, така и от местното развитие.

За да се осигурят необходимите знания и умения на работната сила, които да отговарят на бъдещите потребности от човешки ресурси за продължаване на икономическия растеж и конкурентното предимство на корабостроенето е необходимо развитие на компетентностите в следните две насоки: технически компетенции и преносими умения (ключови компетенции).

Автори: Десислава Д. Македонска, Мария М. Милчева „Булярд-Корабостроителна индустрия“ ЕАД

следва продължение...

personnel.

Another important aspect of the workforce shortage problem is the high average age of the workforce in the shipbuilding personnel in Bulgaria. Due to the fact that a big number of workers is retiring or will be retiring in the next years, the need for qualified personnel with secondary and higher education will be increasing and also sufficient time has to be provided to ensure the workforce continuity.

The education and qualification sectors are not entirely in line with the new requirements for the shipbuilding industry. The cooperation between the educational institutions and the employers is still weak and the changes of the educational programs do not reflect the business needs. For example the professional schools (established during the planned economy period) do not provide the graduates the skills demanded by the dynamic economy.

Aligning the skills and qualification of the workforce with the needs of the shipbuilding industry.

Aligning the education and training of the workforce with the dynamically changing requirements of the labour market is a strategic priority for the shipbuilding industry and is also a must in the context of the local and regional development. At the same time the good practices acknowledge the need for cooperation among employers, entrepreneurs, education and training institutions and the social partners in order to achieve better correspondence of the skills and qualification of the workforce to the needs of the shipyards.

To achieve maximum flexibility of the relations between the professional education and the requirements of the labour market it is necessary first to establish efficient cooperation on all levels-national, regional and local.

The employers involved in partnership activities start to attribute greater importance to the human capital and the effect of „skill improvement“ for ensuring the workforce competitiveness in global context. This process transferred through the partnership initiatives creates a context, in which the education and training institutions develop better understanding of the changing business environment and respectively adapt their education and training programmes to suit the business needs. The partnership between the employers and the education organizations can create an environment in which lifetime education is regarded as an inseparable aspect of the personal development as well as of the regional development.

To ensure that the workforce has the needed knowledge and skills complying with the future requirements for sustaining the economic growth and competitiveness of the shipbuilding sector, it is necessary to focus on developing proficiencies in the following two aspect: technical proficiency and key proficiency.

Authors: Desislava D. Makedonska, Maria M. Milcheva „Bulyard-Shipbuilding industry“ EAD

to be continue....



Издава:
БЪЛГАРСКА НАЦИОНАЛНА АСОЦИАЦИЯ ПО
КОРАБОСТРОЕНЕ И КОРАБОРЕМОНТ

Варна 9000
тел./факс: 052/ 633 244
e-mail: info@bulnas.org
www.bulnas.org

Редакционен колектив:
инж. Елена ВЕЛИКОВА
инж. Неделчо ВИЧЕВ
инж. Йордан СЛАВОВ
Павлина МАТЕЕВА ©
превод: Владимир Василев
„Корабно машиностроене“ АД

Дизайн и предпечат:
Валентин ВЪЛКОВ ©
Печат:
PASSATPRESS © 2010