

Българските пристанища имат нужда от модернизация и развитие

Данета Желева, председател на Асоциацията на българските частни пристанища и пристанищни терминали

Разговаряме с г-жа Данета Желева за бъдещето на частните пристанища и частните терминали в България в момент, в който войната в Украйна продължава и не е ясно какво ще е бъдещето на веригите на доставки. Каква е ролята на частните пристанища в този сложен пъзел на пренареждане на веригите на доставки и какво е нужно за развитието на българските терминали?

– Г-жо Желева, какви са целите на Асоциацията на българските частни пристанища и пристанищни терминали и кои са нейните членове?

– Асоциацията е създадена през 2006 г. като сдружение с нестопанска цел, за подпомагане и защита на интересите на българските частни пристанища и пристанищни терминали. Особеното при нашите членове е, че това са компании, при които и територията, инфраструктурата, оборудването и пристанищният оператор са изцяло частна собственост. По тази причина през годините те са оставали малко встрани от общата визия за развитие, чийто фокус са били държавните и концесионирани обекти.

При нас членуват повечето от частните пристанищни терминали за обществен транспорт във Варна и Бургас, както и специализираните пристанища, чиято дейност е тясно свързана с корабостроене, кораборемонт и домуване на малки плавателни съдове. Самите ние сме членове на Българската морска камара, където намираме съмишленици в останалите направления на морския бранш.

– Какви проблеми в работата си среща българският морски бизнес и как държавата може да му помогне?

– Проблеми в бизнеса среща всеки. Някои от тях са особено предизвикателство за нашите членове, понеже останалите компании в пристанищния бранш разчитат в по-голяма степен на финансовата и административната помощ на държавата за развитието на своите проекти. Много бихме искали и ние да можем да разчитаме на логистична подкрепа по отношение на административните процедури, защото материята е сложна, изисква отличната координация на много ведомства. Това за един



частен субект е много трудно и бавно. Колкото и невероятно да звучи, понякога отнема години.

– Какво пречи за създаването на нови терминали?

– Не мисля, че е належащо създаването на нови терминали. Съществуващите държавни, концесионирани и частни пристанищни терминали са изцяло в състояние да поемат и обслужват един много по-сериозен трафик на товари. В ход са и редица проекти, свързани с концесиониране, разширение и модернизация, които допълнително ще дадат възможност за сериозно надграждане на обемите и видовете товари.

Що се отнася до специализираните пристанища, нормативната база ги слага почти под един знаменател с пристанищата за обществен транспорт и това много забавя инвестиционните им проекти. На практика това са индустриални компании, които не са свързани с обработката на пътници и товари. Би било добре да са по-слабо регулирани като изисквания за подробни устройствени планове, разрешения за строеж, натоварване, сигурност и т.н.

– Какво не стига на българските пристанища, за да се разраснат на световно ниво?

– За България демографските тенденции безспорно са една от пречките за разрастването на местните пристанища на световно ниво. Не е без значение и състоянието на довеждащата инфраструктура – било то по шосе, по жп или по море. Това са скъпи и мащабни инвестиции, които биха дали възможност за сериозен подем на българската индустрия.

– Какво още може да направи държавата за развитие на пристанищната дейност?

– Ние предлагаме подходите към пристанищните терминали, както и към специализираните пристанища да бъдат прехвърлени към националната пътна мрежа. Така те ще бъдат поддържани от държавата. Друг вариант е чрез делегирани бюджети към общините да се осигурят средства за тази инфраструктура, която обслужва националната икономика.

За Варна най-големият проблем на „източните“ пристанища е липсата на директна свързаност с входните пътни артерии. Трябват спешни действия по реализирането на отсечката Южно трасе на ул. Девня. Реконструкция на жп линията Русе – Варна и удвояването ѝ с цел повишаване на скоростта и пропускателната ѝ способност на връзката море – река. Необходимо е да се развие и националната жп мрежа за движение на влаковете със средна скорост минимум 80 км/ч.

– Какво е мнението Ви за Морския пространствен план на Република България 2021 – 2035 г.

– Морското пространствено планиране е сложна материя, която изисква сериозен и задълбочен поглед в много направления, както и професионални познания, амбициозна визия и финансов ресурс. Искрено се надявам, че екипите, които работиха, са успели по най-добрия и хармоничен начин да съчетаят интересите на многото заинтересовани страни, включително на нашата и съседните държави.

Черно море има огромен потенциал за развитие, а само малка част от него се използва. В този

смисъл е изключително важно да бъде утвърдена една такава рамка за интегрирано управление и устойчиво развитие за следващите 15 години в съответствие с екологичните, икономическите и социалните аспекти на средата и най-добрите европейски практики.

– Трябва ли да има обособяване и/или отделяне на режима на търговското корабоплаване по река Дунав от морското търговско корабоплаване?

– Не бих могла да кажа доколко формалното и административно разделяне е плюс за икономическите субекти, работещи по реката и по море. Погледнато реално и сега, като се започне още от процеса на обучение на кадри – те вървят изцяло самостоятелно. Получилите квалификация за работа по море не биха могли да плават по река и обратно, изискванията към плавателните съдове, регламентите, включително свързаните с екология, с превоз на пътници и товари, също са различни.

– Има ли недостиг на квалифицирана работна ръка в морския бранш? Как може да се реши този проблем?

– В морския бранш има недостиг не само на висококвалифицирани кадри, но и на такива с технически знания и умения, получени от професионалните гимназии. Истината е, че повечето професии в бранша, започвайки от капитан на кораб, главен механик, преминавайки през корпусници, заварчици, специалисти пристанищна дейност, водачи на специализирана пристанищна техника и моряци, са международно конвертируеми професии. Тези хора свободно могат да пътуват и да намерят призиванието си навън. Също така и нашите компании би трябвало да могат да вземат на работа специалисти и работници от други държави, включително и извън ЕС. За съжаление, в момента е много по-лесно нашите работници да заминат, отколкото ние да извървим процедурите и да назначим хора тук. И това при положение, че заплатите в сектора са относително международно съпоставими.

Новите изисквания в морския бизнес, свързани с дигитализацията, киберсигурността, използването на алтернативни горива в морския транспорт, оползотворяването на отпадъците, както и все по-завишените екологични изисквания към пристанищата, налагат специалистите, които се обучават в нашите учебни заведения, да могат да отговорят на тези все по-високи предизвикателства. За радост и Вишето военноморско училище „Никола Й. Вапцаров“ в гр. Варна, и варненският Технически университет са съхранили и надградили в годините възможностите си да подготвят такива кадри.