

# ИКОНОМИКА

брой 72

април 2017 г. / цена 5 лв.

ЕВРОЗОНАТА  
БЛИЗКА ИЛИ  
ДАЛЕЧНА

ПОЛЗВАЙ, А  
НЕ ПРИТЕЖАВАЙ

В ЧАС ЛИ Е  
БЪЛГАРСКОТО  
ОБРАЗОВАНИЕ

Ангел Забуртов:

**ПРИСТАНИЩАТА  
СА ДВИГАТЕЛ НА  
ИКОНОМИКАТА**



**Ангел Забуртов:**

# Пристанищата са двигател на **ИКОНОМИКАТА**

**Ангел Забуртов** завършва Техническия университет във Варна с диплома за машинен инженер. След това изучава икономика в Икономически университет - Варна. Кариерата му започва в местни логистични компании, където натрупва около 10-годишен опит. През 2003 г. г-н Забуртов става административен директор, а впоследствие и главен секретар на тогавашната Изпълнителна агенция „Пристанища администрация“. От 2005 до 2009 г. е заместник генерален директор на Държавно предприятие „Пристанища инфраструктура“. Продължава професионалното си развитие като консултант в различни райони по света. Към пристанищния бизнес се връща отново през 2013 г., първо като заместник генерален директор на ДППИ, а от 2014 г. заема поста генерален директор. Специализирал е пристанищен мениджмънт в Сингапур и САЩ, мениджмънт на контейнерни терминални в Кралство Белгия. Завършил е специализиран курс по висш пристанищен мениджмънт към Международната морска организация на ООН. Член е на Изпълнителния комитет на Европейската организация на морските пристанища - European Sea Ports Organisation, и национален представител в Международната асоциация на пристанищата - International Association of Ports and Harbours. Вицепрезидент е на Асоциацията на Черноморските и Азовските пристанища (BASPA).

**ТРЯБВА ДА СЕ РАБОТИ  
ЗА РАЗВИТИЕ НА  
ИНДУСТРИАЛНИ  
ЗОНИ В ПОРТОВЕТЕ,  
КАЗВА ГЕНЕРАЛНИЯТ  
ДИРЕКТОР НА ДП  
„ПРИСТАНИЩА  
ИНФРАСТРУКТУРА“**

-н Забуртов, ДП „Пристанища инфраструктура“ получи награда за своя принос за развитието на екологични модерни технологии в конкурса „ИТ проект на 2016 година“. Награден беше проектът „Мониторинг и информационна система за Черно море“. Разкажете ни повече за тази иновативна система.

- Получихме една заслужена награда за един наистина мащабен и иновативен проект. Това е очаквано признание за нас, защото успешно изпълнихме целите, които бяхме заложили в проекта - създадохме платформа, която осигурява интегрирана база данни за състоянието на различни параметри на околната среда, морските пространства и крайбрежните зони, оказ-

ваша екологично въздействие и свързани с озапазването и устойчивото развитие на Черно море. Това не е първото отличие за информационната система за мониторинг на Черно море. През 2016 година тя беше високо оценена както на местно, така и на международно ниво. Представихме я на Световна среща на Международна организация „Университетски консорциум за космически технологии“. В срещата взеха участие над 150 експерти от различни държави - световни учени, които разработват най-новите космически технологии. Те останаха впечатлени от нашата система и някои от тях дори изразиха готовност да я захранват с данни. Месец по-късно проектът беше отличен за изключителни заслуги в областа на геопространствените техно-

## ПРОЕКТ: KNRIN – 2014/108164 NORWAY GRANTS 2009 - 2014 МОНИТОРИНГ И ИНФОРМАЦИОННА СИСТЕМА ЗА ЧЕРНО МОРЕ

**Бенефициент:** Държавно предприятие „Пристанища инфраструктура“

**Финансов инструмент:** Норвежки финанс механизъм 2009-2014 в рамките на Програма „Иновации в зелената индустрия“ в България

**Главен партньор по проекта:** Норвежката брегова администрация (KYSTVERKET)

**Начало на проекта:** 25.09.2014 г.; **Край на проекта:** 30.04.2017 г.

В рамките на проекта „Мониторинг и информационна система за Черно море“ е внедрена географската информационна система за мониторинг на Черно море в реално време. Реализирана е от Консорциум „СТЕМО-ЕСРИ“ под формата на уеб портал с публичен и контролиран достъп, като поддържа различни специализирани уеб ГИС приложения. Системата е уникална по рода си за България - позволява събирането на данни в реално време от различни източници,

включително и от европейската програма „Коперник“. Интегрира и обработва данни от сензори за автоматично измерване на параметрите на морската вода и атмосферния въздух. Това е първата система у нас, която позволява събирането на данни от толкова голям брой източници и осигурява мощна функционалност за интеграция, обработка, анализ и визуализация на информация. Системата е със свободен достъп на адрес: <https://misbs.bgports.bg/bg>.

## PROJECT: KNRIN – 2014/108164 NORWAY GRANTS 2009 – 2014 MONITORING AND INFORMATION SYSTEM FOR BLACK SEA

**Beneficiary:** Bulgarian Ports Infrastructure Company

**Financial Mechanism:** Supported by a grant from Norway through the Norwegian Financial Mechanism 2009-2014, in the frame of the Green Industry Innovation Programme Bulgaria

**Main Partner:** Norwegian Coastal Administration (KYSTVERKET)

**Project starting date:** 25.09.2014 **Project ending date:** 30.04.2017

Within the project „Monitoring and Information System for Black Sea“, was implemented the Geographic Information System for real-time monitoring of the Black Sea. It has been realized by „STEMO-ESRI“ Consortium in the form of web portal having public and controlled access as it supports different specialized web GIS applications. The System is unique in its kind for Bulgaria – it affords the collection of real-time data by different sources,

including by the European program „Copernicus“. It integrates and processes data of sensors for automatic measurement of the sea water and atmospheric air parameters. This is the first system in our country which affords the data collection of so large sources and provides a powerful functionality for integration, processing, analysis and visualization of information. The system has free access at address: <https://misbs.bgports.bg/bg>.





логии. Интересното при последната ни награда е, че призовете бяха разделени в два сектора - публичен и корпоративен. Ние бяхме отличени в категория "Публичен сектор", а сме корпоративна структура. Имаме много интересна структура и организация на работа. Като типична корпорация, т.нар. statutory corporation, която се създава по силата на закон, изпълняваме и административни функции с корпоративен мениджмънт, така че си пожелаваме в скоро време да получим и награда за проект в корпоративния сектор.

**- Как се роди идеята за този проект?**

- Идеята се роди преди няколко години. Старирахме го през 2014 г., като стремежът ни беше да приложим най-добрите световни практики за интегриране на данни от различни източници, позволяващи мониторинг и анализ на общата оперативна картина в реално време и най-успешните модели в тази сфера. Използвахме добrите практики на Норвежката брегова администрация в разработването и управлението на системата BarentsWatch.

**- Какви са ползите от системата?**

- МИС на Черно море е първата по рода си у нас изключително комплексна информационна система за мониторинг в реално време на Черно море. С внедряването ѝ направихме голяма крачка в посока създаване на обща пространствена инфраструктура на Черно море, като приложихме на практика Интегрираната морска политика на ЕС в частта ѝ за обмен на данни за морската среда и интегрирано наблюдение на морските басейни. Специфичен момент е възможността за обмен на данни с вътрешни и външни системи в реално време. В МИС на Черно море постъпват данни и от съществуващи системи на ДППИ, като данни за пристанищи терминални, корабни места, кейови стени, пирсове, кадастър и др.

**- Кои са потребителите на системата?**

- Потребители могат да бъдат различни научни учреждения, държавни институции, висши учебни заведения, гранични власти, студенти.

**- По какви други проекти работи ДППИ?**

- През последните години реализирахме няколко мащабни и изключително важни IT проекти. Сред тях са „Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове (VTMIS)“ и „Създаване на речна информационна система в българската част на река Дунав – БУЛРИС“. Може да се похвалим с един от най-съвременните системи за управление на корабния

трафик. Благодарение на тях тече непрекъснат обмен на информация между участниците в транспортния процес и в цялата логистична верига. Подобри се планирането на посещенията в пристанищата и се съкрати времето за товаро-разтоварни операции. Изградихме два брегови центъра за управление на корабоплаването – в Бургас и Варна, и Речно-информационен център в Русе, които допринесоха за съвременния облик на пристанищата и се превърнаха в сгради – емблеми. Друг важен проект, който реализирахме, е въвеждането на Географската информационна система в българските пристанища. Въведохме и електронното управление в морски и речния транспорт – т.нар. системи Single Window. Те подобриха и облекчиха административното обслужване на бизнеса, като това от своя страна стимулира развитието на превозите на товари и пътници. Разработихме и въведохме в експлоатация и софтуерен инструмент, наречен MOVER, който подпомага планирането на пристанищните операции в тяхната навигационна част. Като цяло информационните технологии са навлезли активно във всичките ни сфери на дейност. В началото на годината внедрихме и системата SAP ERP за планиране и управление на ресурсите ни. Винаги сме в крак с новите технологии и се възпроизвеждаме максимално от предимствата, които ни дават. Друг важен проект, който смятаме да реализираме, е т.нар. Port Community System – осъществяване на дигитален обмен на информация между всички институции, свързани с морския транспорт и стокообмен.

**- Достатъчно добре развити ли са българските пристанища и как може да се подобри инфраструктурата и работата им?**

- Пристанищата по света са отражение на икономиката на държавата, която обслужват. Колкото по-развита икономика има една държава, толкова по-добре са развити и пристанищата ѝ. Нашите пристанища са отражение на нашата икономика. В същото време те са и двигател на икономиката. Така че пристанищата и икономиката трябва да се развиват едновременно. Обикновено черноморските ни пристанища се сравняват с пристанището в Констанца. Говори се, че то е изпреварило многократно нашите пристанища. Това е лека спекулация, тъй като Румъния и като икономика, и като население е около 4 пъти по-голяма от България и ако сравним товаропотоците през пристанище Констанца и товаропотоците през нашите пристанища, ще видим, че няма съществено разминаване като отражение на икономиката. Това, което трябва да се направи, е да се работи за развитие на индустриалните зони в пристанищата. Увеличаването на индустриалното

⋮ УВЕЛИЧАВАНЕТО НА ИНДУСТРИАЛНОТО  
⋮ ПРОИЗВОДСТВО ЩЕ ДОВЕДЕ ДО ПОВИШАВАНЕ  
⋮ НА ЕФЕКТИВНОСТА НА РАБОТАТА НА ПОРТОВЕТЕ

# ВИНАГИ СМЕ В КРАК С НОВИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЕ ВЪЗПОЛЗВАМЕ МАКСИМАЛНО ОТ ПРЕДИМСТВАТА, КОИТО НИ ДАВАТ

производство ще доведе до повишаване на ефективността на работата на портовете. Аз наричам това port cluster - когато икономиката и пристанищата работят като едно. Добър пример е пристанище Варна-Запад - изключителен комплекс за развитие на индустрията и икономиката - имаме индустритни предприятия в непосредствена близост до пристанището, които генерират основния товаропоток.

## - Какви инвестиции са необходими за развитието на българските пристанища и как може да се осигурят?

- Необходими са инвестиции в две направления - в терминална инфраструктура и в базова. Развитието на терминалната инфраструктура е задължение на операторите, а на базовата - наше. Но двете неща трябва да се развиват успоредно. Поддръжката на базовата инфраструктура, която осигурява достъп на корабите до терминалите, и добрата обработка на товари трябва да вървят в симбиоза. В пристанище Бургас имаме новопостроен терминал, който отговаря на едни от добритите световни образци - газене 15,5 м, с оператор, който инвестира по отношение на обработката на товари. В пристанище Варна картината е по-различна - има ограничения по отношение на газенето, но пък имаме изключителни дадености - цялото Варненско и Белославско езеро и целият комплекс до Варна-Запад. Затова пристанище Варна е привлекателно място за развитие на икономиката, индустрията, логистиката, дистрибуцията. И аз вярвам, че можем да го превърнем в логистичен хъб на Черно море.

## - Как виждате развитието на пристанищата в България в близко бъдеще?

- Това, което предстои в близко бъдеще по отношение на развитието на пристанищата, ще е насочено към институционалното им развитие. През годините българските пристанища преминаха през реформа, като началото беше дадено през 2000 г. с въвеждането на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, който след това претърпя няколко промени. Тогава се въведе т. нар. пристанищен модел „Land Lord System“ – държавата притежава инфраструктурата на пристанищата и я предоставя на терминални оператори, които да обработват товари. Процесът по институционално изграждане премина през няколко етапа. През 2000 г. беше създадена ИА „Пристанищна администрация“. През 2005 г. преминахме към корпоративна структура –

НК „Пристанища“, която за съжаление пропъществува само 6 месеца и имаше нова промяна в законодателството - появи се Държавно предприятие „Пристанища и инфраструктура“.

Нашата дейност обаче не е свързана само с поддръжка на инфраструктурата, ние предоставяме и услуги по управление на корабния трафик. Внедрихме и използваме успешно едни от най-модерните системи за навигация на корабите. Когато говорим за пристанища, обикновено си представяме кейове, кранове, обработка на товари, но пристанищната система е много по-сложна. Пристанището не е само кейове, инфраструктура, то е начин на организация на работа - по приемането на кораба, по приставането, осигуряването на акватория, надежден трафик, надеждна комуникация и в същото време предоставяне на възможност на всеки терминален оператор за обработка на товари. Цялото това нещо е една сложна организация, която ние изпълняваме, и постигнатите резултати показват, че я изпълняваме добре. По отношение на оборудване и специализация на терминалите и съвременна обработка на товари - тук има известно изоставане и трябва да се работи в тази посока.

Следващите две години ще бъдат белязани от промяна на законодателството по отношение на пристанищата. На 3 март 2017 г. в официалния вестник на ЕС беше публикуван Регламент за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги. Той влиза в сила от 2019 г. и българското законодателство трябва да бъде приведено в съответствие с регламента, така че предстои законодателна промяна, която се надявам да бъде положителна за развитието на пристанищата у нас. Очакваме промени в положителна посока по отношение на финансовата самостоятелност на управителния орган на пристанищата в България – в случая това е ДП „Пристанищна инфраструктура“. Към настоящия момент приходитът от дейността на терминалните оператори, който е под форма на концесионно възнаграждение, е приход на републикански бюджет, което води до деформация на финансовата ни самостоятелност. Надявам се с прилагането на европейския регламент това да се промени. От друга страна, всяка промяна в законодателната уредба крие своите рискове, тъй като води до неяснота и до трудност в инвестиционния процес и до несигурност от страна на стейххолдърите и участниците в пристанищната дейност. Така че само времето ще покаже какво ще се случи.

