Година XVIII, Брой 6, юли 2022
Цена 4 лв.

Към електронното издание

www.logistika.bg

ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА

ТОЧНОТО СПИСАНИЕ В ТОЧНОТО ВРЕМЕ НА ТОЧНОТО МЯСТО



„Морето и железниците: това е бъдещето“

Любен Тенев,
управител и собственик на „ТТЛ“ ЕООД

ISSN 1312-6261

ТРАНСПОРТ

Транспортните коридори ще променят своята геометрия

МОРСКИ БИЗНЕС

Морската индустрия под натиска на стоковите потоци

ЕЛЕКТРОННА ТЪРГОВИЯ

Как автоматизацията дава тласък на онлайн търговията

DT Logistics Park

















ДТ Логистичен Парк

- Индустриална Зона Божурище
- Площ на Сграда А – 15 330 кв. м, от които 13 650 кв. м на кота „0“ и 1680 кв. м на ниво Мецанин.
- Площ на Сграда В – 13 740 кв. м, от които 12 420 кв. м на кота „0“ и 1329 кв. м на ниво Мецанин.
- Площ на Сграда С – 4060 кв. м.
- Обща площ на DT Logistics Parc – 51 657 кв. м.
- По една рампа на всеки 500 кв. м складова площ. Рампи за бусове на кота „0“.
- Възможност за разделяне на складовите площи на по 2000 кв. м за отдаване под наем.
- Височина на склада – 14 м, използваема височина – 12 м.
- Под – шлайфан бетон без фуги.
- Отопление на складовите помещения.
- Сплинклерна система за пожарогасене по покрива със собствен резервоар за вода.
- Естествено осветление.
- Предвидено е изграждане на покривни фотоволтаични инсталации с общ капацитет от 1,3 МВт.

www.dtlogisticspark.com

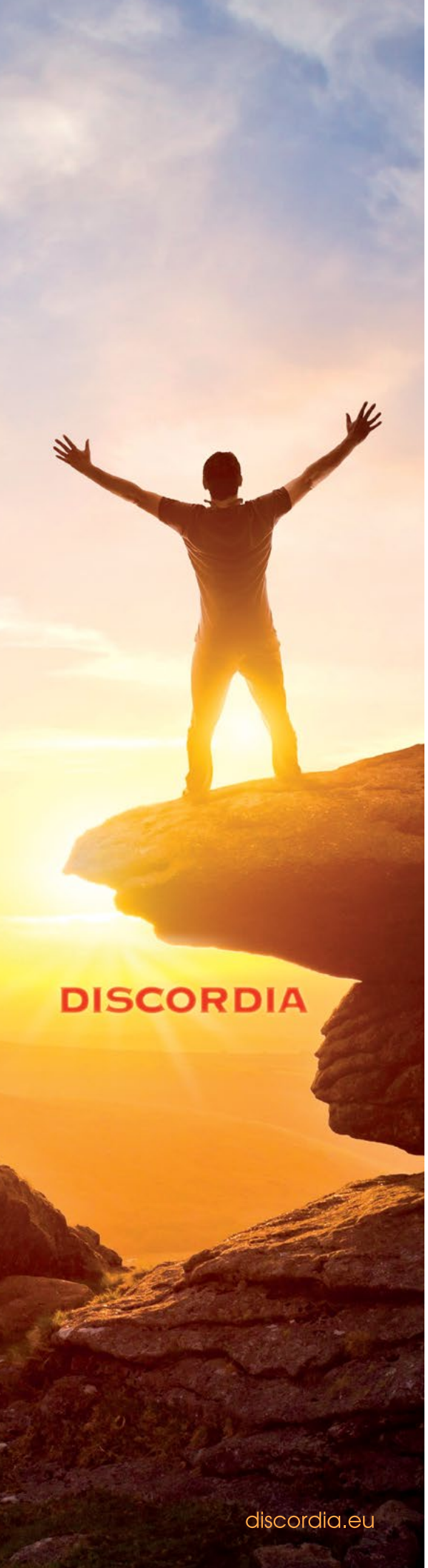
Unimasters



MyUnimasters е новата интуитивна платформа на Юнимастърс за бързо и лесно управление на вашите пратки

- пълен контрол и видимост на пратките **от едно място**
- лесно генериране на **онлайн оферта** на база вид транспорт, зададени дестинации и данни на товара
- бързо и лесно **заявяване на транспорт** и наличие на Адресна книга
- **персонализирано табло за управление,** което позволява оптимизиране на логистичната дейност
- **проследяване на пратките в реално време** и получаване на **детайлни статуси** за тяхното движение
- **достъп до всички необходими документи,** съпътстващи пратките - фактури, търговски и транспортни документи

my.unimasters.com





IAA TRANSPORTATION: ПОСЕЩЕНИЕТО СИ СТРУВА

«Тази година на изложението IAA Transportation в Хановер ще има много какво да се види за транспорт и логистика, дигитализация, нулеви емисии и логистика на последната миля.»

IAA Transportation ще се проведе от 20 до 25 септември в Хановер. Наследник на най-голямото изложение за индустриални превозни средства, известно преди като IAA Commercial Vehicles, днес то е с изцяло нова концепция. Тя не е създадена самоцелно, а защото в новите условия с търсенето на варианти за транспорт с нулеви емисии превозните средства все по-малко могат да бъдат разглеждани отделно от цялостната верига на доставки. Така че тази година на IAA в Хановер ще има много какво да се види за транспорт и логистика, дигитализация, нулеви емисии и логистика на последната миля. Всеки от четирите дни на изложението ще е посветен на отделна тема:

- *логистика на бъдещето;*
- *търговия и логистика;*
- *инфраструктура;*
- *комунален транспорт.*

Ако ви интересуват теми като какви ще бъдат транспортните средства в близките години, можете да ги видите на изложението. Традиционни производители на камиони, например MAN и Mercedes-Benz, ще покажат своите електрически камиони, при това не някакви прототипи, а вече серийни производства. Вярно, сериите все още са малки, но бързо се увеличават.

Quantron – фирма, която доскоро почти никой не познаваше, ще представи концепцията си Quantron 360° екосистема от продукти и решения с нулеви емисии. Екосистемата включва както производство на зелена енергия и водород и изграждане на инфраструктура от зарядни станции, така и електрически превозни средства с батерии и с горивни клетки.

Друг пример е решението и превозното средство, което фирма Rytle предлага за логистиката на последната миля. A Faun Group е първият производител, получил типово одобрение за ЕС за своите водородни камиони за сметосъбиране и планира да продаде 12 000 до 2027 г.

Почти ясно чувам възраженията ви от типа „Всичко това е много далече от нашата държава, особено при сегашната ситуация“, но съм абсолютно убедена, че успех ще имат тези, които са готови за бъдещето. При това то не е толкова далечно, колкото ни се струва.

И ако не ви се разхожда през септември до изложението в Хановер, можете да се регистрирате да участвате на 11 октомври в Логистичната бизнес конференция, организирана от Българска Транспортна Преса и списание ЛОГИСТИКА в София. На десетата юбилейна конференция на тема: „Веригите на доставки: СМЕЛИТЕ РЕШЕНИЯ“ също ще стане дума за онези смели решения, които ще ни преведат по моста към бъдещето и ще ни осигурят успех.

Желая ви слънчево и отморяващо лято. Следващият брой на списание ЛОГИСТИКА ще е на пазара в началото на септември.

Снежина БАДЖЕВА







НОВО В БГ

8 **Pace Logistics с нова база в Пловдив**
Дружеството предлага спедиция с различни модални решения

МЕНИДЖМЪНТ

10 **Правя разумни крачки, знам силата на железницата**
Любен Тенев, управител и собственик на „ТТЛ“ ЕООД

ФОРУМ

15 **На преден план е надеждността на доставките**

ТРАНСПОРТ

16 **CargoRadar.eu: Дигитална логистика в реално време!**
Дигитализацията на логистиката започва с видимост на процесите в реално време

18 **Транспортните коридори ще променят своята геометрия**
Божидар Костадинов, зам.-министър на транспорта и съобщенията

ЛОГИСТИКА В ДЕЙСТВИЕ

20 **Въвеждаме изцяло нова стратегия**
Инж. Николай Александров, мениджър международен транспорт в СТАД Близнаков

AI@LOGISTICS

22 **Пионерите, които променят играта**

ФИНАНСИ

24 **Lutz Assekuranz споделя знания и дава ценни съвети**

МОРСКИ БИЗНЕС

26 **Морската индустрия се променя под натиска на стоковите потоци**
К.д.п. Александър Калчев, председател на Българската морска камара и изпълнителен директор на Български морски флот

ЕЛЕКТРОННА ТЪРГОВИЯ

30 **За да имаш качество, трябва да правиш инвестиции**
Фулфилмънт центърът на Ozone.bg вече обслужва три пазара в Европа

ЗЕЛЕНИ РЕШЕНИЯ

34 **Стъкларството е тънък занаят**
Варненската Инхом залага на собствени източници на енергия

ТЕХНОЛОГИИ

36 **Пратката пристига с първия дрон**
Български учени с оригинална безпилотна машина за логистични цели

КОЛИ ЗА РАБОТА

38 **Водородното трио на STELLANTIS – 400 км с едно зареждане**

МОДЕРНИЯТ СКЛАД

40 **Властелинът в тесни пространства: RXE 10-16C на STILL**

42 **6 победители на IFOY AWARD 2022**

Дигиталната версия на юлския брой на списание ЛОГИСТИКА можете да прочетете тук

РУБРИКИ

2 **Редакционна**
4 **Накратко**
43 **Abstracts in English language**
44 **Индекс на рекламодателите**

За мобилни устройства свалете приложението Bulgarian Transport Press



Фондът „Три морета“ инвестира в БМФ Порт Бургас

Организацията на дванадесет държави в ЕС – „Три морета“, е придобила значима част от акциите на БМФ Порт Бургас от собственика Адванс Пропъртис ООД, който ще запази мажоритарен дял. Сделката подлежи на одобрение от съответните власти. БМФ Порт Бургас е концесионер на терминалите Бургас Запад и Бургас Изток 2 на пристанище Бургас.

Основната цел на Фонд „Три морета“ е инвестиции в транспорт, енергетика и цифрова инфраструктура по оста север-юг и компенсиране на разликите в развитието на отделните региони на Европейския съюз.

Очакванията са като цяло Фондът да генерира инвестиции на обща стойност 100 млрд. евро. Ролята на гранта е да допълва и засилва капитала от отделните държави и финансовите инструменти на Съюза.

Съучредители на Фонда са насърчителните банки от участващите в проекта държави, като за България това е Българската банка за развитие.



Наши превозвачи солидарни с Украйна

Две български транспортни компании са сред първите, които се регистрираха в създадената от Европейската комисия платформа EU-Ukraine Business Matchmaking Platform. Целта на инициативата е да установи бърз контакт между предприятията/фирмите от ЕС и Украйна, за да могат те да намерят прагматични решения за износа на селскостопанска продукция от Украйна. Платформата допринася за определяне на нови логистични вериги за износ и внос на продукти и материали от и към Украйна. Тя помага за намиране на нови партньори в областта на логистиката и международната търговия.

Желаещите да се регистрират в платформата могат да го направят до 27 май 2023 г.

Европейската комисия пусна и мобилно приложение GrainLane, което предлага функции на платформа за търговия със зърнени култури, като ускорява процеса за намиране на съответствие между търсенето и предлагането.

Пристанище Варна ще поеме украински товари от Констанца



Резултатите на пристанище Варна за първото тримесечие на 2022 г. не показват значително увеличение на обема на транзитните украински контейнери.

Според консултантската компания Informall BG пристанището във Варна, което е на около 150 км южно от Констанца, в момента не е задръстено и е добър вариант за украинските износители, които изпращат товари в контейнери. Варна е привлекателна опция за спедитори заради по-евтините такси за обработка на товари, което компенсира транспортните разходи. Българското правителство избра да се присъедини към инициативата за опростяване на трансграничните правила за камиони, превозващи украински внос и износ. Това позволява да се ускори трансбордирането на украински контейнери с основни продукти и хуманитарна помощ през пристанище Варна.

Тъй като пристанището в Констанца е претоварено, Пристанище Варна Запад е започнало да получава по-често заявки от украински спедитори. В момента няма пречки Варна да обработва украински товари, но с увеличаване на търсенето и изискването за разтоварване това бързо ще увеличи натиска върху складовия сектор на Варна.

Веригата на доставки:

СМЕЛИТЕ РЕШЕНИЯ

11.10.2022

10 YEARS

LBC

LOGISTICS BUSINESS CONFERENCE

ЛОГИСТИЧНОТО СЪБИТИЕ НА ГОДИНАТА

BULGARIAN TRANSPORT PRESS

BTP

conference.logistika.bg



Подписаха договорите за тунела под Шипка

Председателят на Управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура" Тодор Василев подписа договорите за проектиране, строителство и строителен надзор на тунела под Шипка.
Тунелът под Шипка ще е 3,22 км, с което се превръща в най-дългия пътен тунел, изграждан до момента у нас. Той ще бъде с две ленти за движение, две водещи ивици и два тротоара.
Очакванията са с построяването на тунела да се увеличи тежкотоварният трафик с над 90%, а лекият – над 50%. Изчисленията показват, че трафикът на тунела ще се удвои и ще нарасне до над 10 хил. превозни средства за денонощие в сравнение с 2021 г., когато трафикът е около 5 хил. моторни средства за денонощие.
Очаква се обектът да бъде проектиран в следващите 8 месеца и завършен след 3 години и половина.
Стойността на договора за проектиране и строителство е 358 020 000 лв. с ДДС, а изпълнител е ДЗЗД „Консорциум „ПСВТ".

Европарламентът гласува за забрана на автомобилите с ДВГ

Законодателите на ЕС избраха едностранчив фокус върху електрическите автомобили и забрана на конвенционалните.
Мнозинството депутати в Европейския парламент (ЕП) гласуваха за забрана на автомобилите (леки и лекотоварни) с двигатели с вътрешно горене (ДВГ). С превес от 44 гласа на 8 юни те отхвърлиха предложението за изменение, предвиждащо да се отчитат спестяванията на CO2 от устойчиви възобновяеми горива към целите за парка от нови автомобили. Ако ЕП следва тази посока, конвенционалните автомобили с ДВГ ще бъдат забранени в Европа от 2035 г.
Въпреки многото шум за необходимостта от енергийна независимост едностранчивото становище на ЕП води към друга зависимост, която пак е извън границите на Европа: от суровините за производството на батерии – според Международната агенция по енергетика Китай преработва 87% от световните находища на редкоземни елементи, 65% от кобалта, 58% от лития и 40% от медта.

Amazon Prime започва доставки с дронове

След десетилетия подготовка скоро Amazon ще започне да извършва първи доставки с дронове. Клиентите на компанията в Локфорд, Калифорния, ще са сред първите, получили покупките си от дрон.
Летящите машини за доставка се различават от обикновените модели, изискващи наблюдател и ръчно управление, които да гарантират, че няма да има сблъсък с околни обекти. Дроновете на Amazon са с вградена система sense-and-avoid, позволяваща летене без наблюдатели, което означава, че машините за доставка ще могат да изпълняват поръчки на дълго разстояние. Дроновете са способни да правят разлика между статичен и подвижен обект, например самолет. Ако дроновете се доближат до друг обект, те автоматично ще сменят своя курс на движение. Amazon Air ще изпълнява поръчки за артикули, които могат да се доставят с дрон, като насочи летящата машина към определеното място за доставка и остави пакета или задържи движението си на височина, така че клиентът да може да вземе пратката.

Имаш дългогодишен опит в спедицията.
Търсиш хубава работа в задружен екип от експерти?
Имаш Решение!

MW LOGISTICA

Ние сме MW LOGISTICA: българо-немската спедиция с трето поколение професионализъм.

хубава работа

Във връзка с развитието ни на българския и международния пазар
си търсим специалист – спедитор, който да се присъедини към нас за позицията.

Експерт международен автомобилен транспорт

Основна цел:
- организира транспорта на групажни, частични и комплекти товари по суша
- осъществява и поддържа отношенията с превозвачи и със съществуващите клиенти
- развива нови групажни линии и релации.

Изисквания:
- образование: техническо транспортно, висше икономическо или инженерно образование
- чужди езици: английски език на работно ниво; немски и/или френски език е предимство
- компютърна грамотност: работно ниво
- професионални умения: добро познаване на спедиторската работа и логистичния бранш, отлично познаване на превозвачите в България
- опит на оперативно ниво в бранша: мин. 2 години опит като спедитор или диспонент
- опит на мениджърско ниво в бранша: не се изисква.

Кандидатствай сега със CV към olga.wassilewska@mwlogistica.com



Умни камери улесняват бизнеса

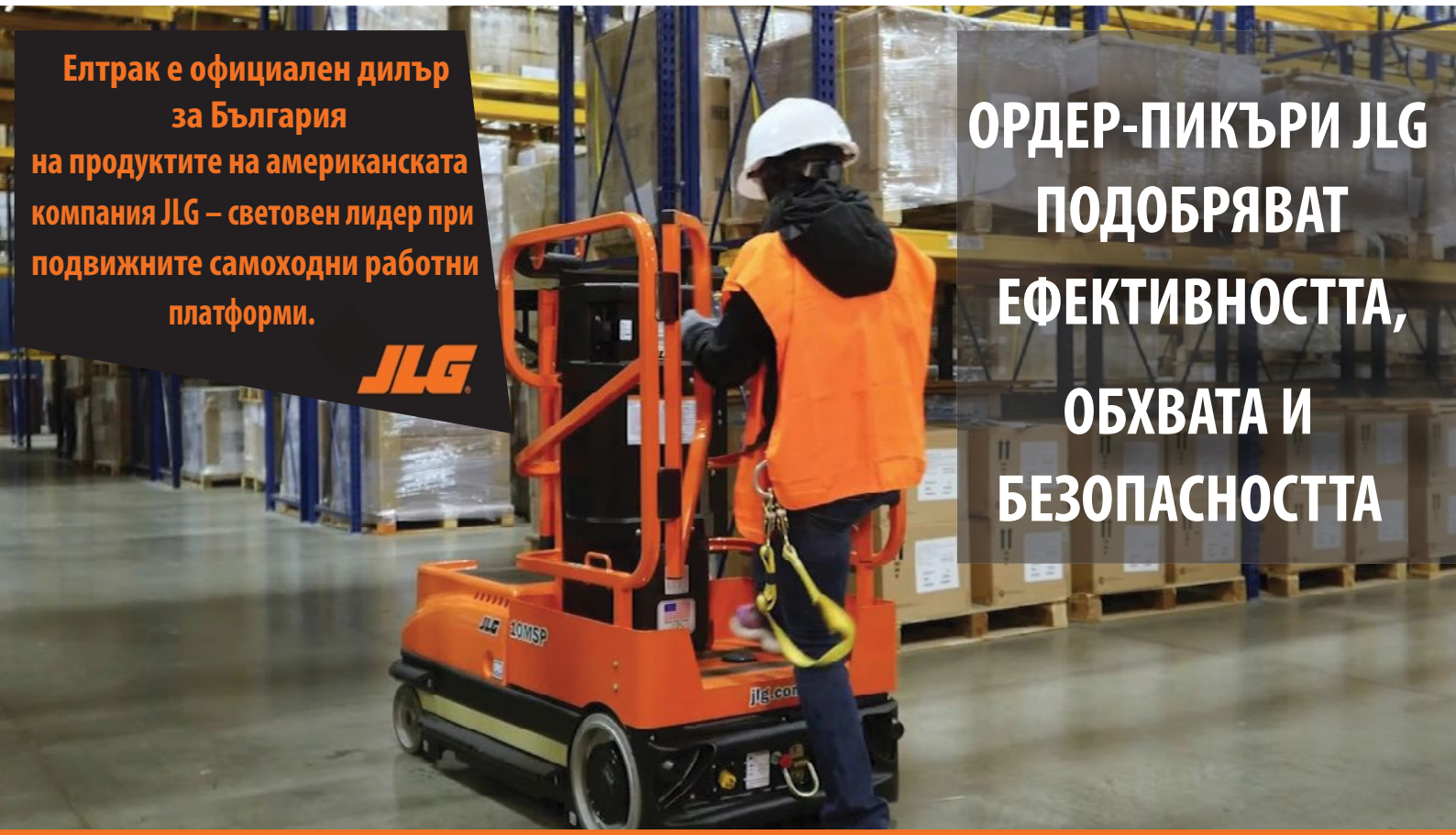
Коника Минолта България вече посреща посетители в единствения по рода си демонстрационен център за умни IoT видеосистеми в България. Компанията представя над 20 камери в действие, разположени с различни точки на демонстрационния център. Във всяка от тях са показани видеорешения от ново поколение благодарение на технологиите на Mobotix, Luxriot, Catexis, SAFR, Vaxtor и др.

Демонстрационният център представлява физическо пространство, в което в реално време могат да се проследят едни от най-съвременните начини за оптимизация на работните процеси, мониторинг и анализ посредством смарт IoT видеосистеми. Mobotix M73 е камера за автоматично разпознаване на регистрационни номера на превозни средства. Тя е приложима основно за индустриални цели, в логистични паркове, офис сгради, частни имоти и др. Осигуряването на достъп на превозните средства в посочените зони се осъществява чрез автоматично разпознаване на регистрационните номера. Като бонус се добавя и интеграция на индивидуална везна. По този начин може да бъде отчетено с максимална точност какво влиза или излиза в съответната база и да бъде елиминирана вероятността от кражби.

В зоната за „POS интеграция и управление на складове“ може да се види класически Point of Sales терминал за входиране на информация в системата. Надграждането с видеорегистрация на терминала увеличава неговата ефективност, тъй като това позволява проверка на товаро-разтоварните процеси и установяването на стоките.

Други интересни зони в центъра са „Периметрова охрана и осигуряване на достъп“, „Термален скрининг“ и „Индустриална безопасност“.

Посещението в демонстрационния център е възможно след предварителна заявка на страницата на компанията.





Pace Logistics с нова база в Пловдив

Дружеството предлага спедиция с различни модални решения

Пандемията даде тласък на инвестициите в България. В това е убедена Мергюл Чукар, мениджър Логистика в Пейс Лоджистикс България. Увеличеното търсене на сухопътен транспорт води до създаването на спедиторското дружество в Пловдив през 2021 г., което вече оперира и с нов модерен склад. С неговото откриване и стартирането на нови проекти се очаква обемът на работа в компанията да се увеличи.

През последните години се забелязва засилен интерес от европейски фирми към България. Страната ни е от ключово значение за транспортно-логистичните схеми между Европа и Азия. Развиват се много индустрии, инвестициите в производствените фирми растат, а търсенето на транспорт се увеличава.

Трудностите създават решения

Плановете на компанията майка Sarp Intermodal и нейното дъщерно дружество Pace Logistics първоначално включват развитие на дейността основно в Турция. Увеличеното търсене на логистични услуги подпомага създаването на Пейс Лоджистикс в страната ни през 2021 г. „Създадохме българското дружество и за да подобрим комуникацията с нашите партньори-подизпълнители, както и да подпомогнем офиса ни в Турция – твърди Мергюл Чукар, мениджър Логистика в Пейс Лоджистикс. – Въпреки трудните условия перспективите пред българския пазар се подобряват. Преди ковида нещата се случваха по-трудно и мудно, но пандемията даде тласък на инвестициите в България.“ Дружеството работи с много подизпълнители на местно равнище, които поемат поръчки както от Турция, така и от България.

Ръстът в цените на горивата, промените в световен мащаб естествено затрудняват бизнеса. „По време на пандемията обаче разбрахме, че можем да се приспособим към всякакви условия на пазара. Трудностите се оказаха не минус, а плюс за нас. От интермодален преминахме към сухопътен транспорт. Наехме и склад в Пловдив, като продължаваме да разширяваме вида на предлаганите услуги. В скоро време планираме да съчетаем ефективно сухопътния транспорт с други мултимодални решения“, споделя г-жа Чукар. Оперирането от склада в Пловдив също допринася за мултимодалността, тъй като дава възможност да се използват различни модални решения. От Турция до България например стоките могат да пътуват по релси.



КАК СЕ СЪЗДАВА PACE LOGISTICS

Pace Logistics е създадена през 2020 г. в Истанбул. Тя произхожда от групата Sarp Intermodal, един от пионерите в Турция в мултимодалния транспорт. Увеличеното търсене на превози по шосе подтиква Sarp да създаде ново дружество за сухопътен транспорт в Турция – Pace Logistics. С настъпването на пандемията обемът на поръчките нараства значително, което води до следващата решителна стъпка – създаване на представителство в страната ни. Така през 2021 г. е учредена фирмата Пейс Лоджистикс България, чийто управител е пловдивчанинът Вадет Али.



Има тенденция за увеличаване на вноса към България, твърди Мергюл Чукар, мениджър Логистика в Пейс Лоджистикс

Автомобили и пазари

Пейс Лоджистикс България не притежава камиони, а е изцяло спедиторска фирма, която обаче има на разположение флотата на Sarp Intermodal и Pace Logistics в Турция. Използват се камиони с брезентови ремаркета, стандартни прицепи, с XL сертификати, които могат да превозват както палетизирани, така и непалетизирани товари. Засега дружеството не извършва превоз на ADR товари.

Към момента флотата на Sarp е съставена от 70 камиона с тенденция автопаркът да се обнови с още 10 камиона MAN и 30 камиона Renault. Собственост на Sarp са още 5 брезентови ремаркета.

Pace в Турция отделно оперира със собствена флота, съставена от около 70 брезентови ремаркета, както и E Frigo ремаркета, с които в скоро време ще започне извършването и на хладилен транспорт. „Автопаркът се увеличава. Имаме планове за закупуване на още 100 ремаркета, но тъй като в момента има недостиг на влекачи и всякакъв вид транспортни средства, сме в изчакване и търсене на варианти“, посочи Мергюл Чукар. Част от бъдещите проекти на турското дружество включва и закупуването на електрически камиони.

Pace Logistics обслужва различни сектори от индустрията. По-голяма част от транспортите, които дружеството организира, са от Турция към Европа. Клиентите на компанията са ориентирани основно към пазари в централната част на Европа. Сред най-честите релации са Германия, Австрия, Люксембург, Нидерландия, Белгия, Полша, Словакия. Пазари с по-ниска честота на обслужване са Англия, Франция и Испания. Връщането на камиони в повечето случаи е към България, а не към Турция, тъй като и товарите към нашата страна напоследък са с по-добри обеми, цени и възможности в сравнение с турския пазар. Наблюдава се и тенденция за увеличаване на вноса към България.

Логистични бази

Pace Logistics разполага с две логистични бази в Истанбул (в европейската и азиатската част), както и с отскоро функциониращ склад в Пловдив. Компанията работи активно с много партньори в Германия, Италия и Австрия, като използва техни логистични бази за претоварване на стоки. В момента фирмата е в процес на търсене на собствен логистичен център в Северна Германия.

„В Пловдив имаме възможност да съберем различни стоки на наши клиенти, да ги групираме и да ги препратим към съответните получатели в Европа – разказва г-жа Чукар. – В бъдеще планираме стартиране на проект, който да насочи тази дейност и обратно към Турция. От много време използваме складове, но те винаги са били на наши партньори. Продължителното използване на тези съоръжения ни убеди, че всъщност трябва да имаме собствена база, където по всяко време да извършваме своите дейности.”

Новото складово помещение е с площ над 2500 кв.м, от които 2000 кв.м закрита площ. То разполага с 1000 палетоместа и е със стратегическо логистично местоположение в Южната промишлена зона, в близост до митница Пловдив и околовръстния път. Складът има 4 товаро-разтоварни рампи, което позволява едновременното обработване на няколко товарни автомобила. Адресът на склада е бул. Кукленско шосе 47, а офисът на Пейс Лоджистикс се намира в Бизнес Парк Флавия.

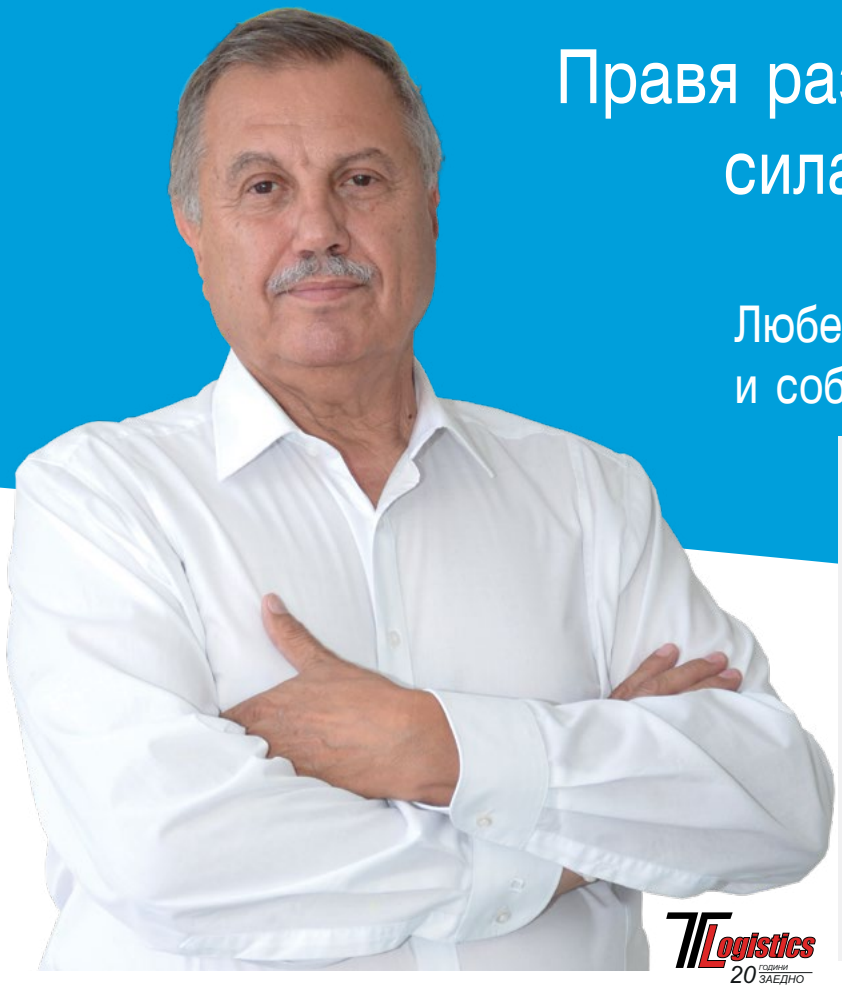
В повечето случаи в базата в Пловдив се извършва крос-докинг, както и складиране на различни видове стоки, които се пренасочват към съответните държави.

Складът е нает с договор за 5 години. Вероятно в близко бъдеще в новата база ще се съхраняват и стоки под митнически контрол. Оборудван е със складовите машини на Linde, а в момента се преговаря с фирми, доставчици на складови системи. С неговото откриване и стартирането на нови проекти се очаква обемът на работа да се увеличи. „След публикуването на новината за откриването на нашия склад в logistika.bg веднага започнаха да ни търсят фирми с оферти, което много ни помогна“, посочи още г-жа Чукар.

Ралица РУСИНОВА

Правя разумни крачки, знам силата на железницата

Любен Тенев, управител и собственик на „ТТЛ“ ЕООД



Какви са тънкостите на жп спедицията? Как войната в Украйна ще промени изцяло логистиката в региона и то за дълго време? Какви са принципите на доброто ръководство по време на криза? По тези и други въпроси разговаряме с Любен Тенев – управител и собственик на „ТТЛ“ ЕООД.

Той е потомствен железничар и почти целият му професионален път е свързан с българските железници. Основната дейност на компанията е свързана с жп спедиция, ремонт на локомотиви и вагони и развитието на интермодален терминал – единственото т.нар. „сухо пристанище“ в България.

– Г-н Тенев, почти целият Ви професионален път е свързан с българските железници. Как се случи това?

– Аз съм от семейство на железничари. От 53 години работя в сферата на железниците. През 70-а година завърших ПЖИ „Тодор Каблешков“, специалност „Ремонт на дизелови и електрически локомотиви“. Две години работих в завода „Георги Димитров“, в цеха за ремонт на електрически локомотиви, след което започнах като диспечер в Железопътно управление София. Заемал съм много длъжности в БДЖ, основно свързани с организацията и контрола върху движението на влаковете, като последната беше заместник-началник на отдела по „Маркетинг и спедиция“. През 1994 г. започнах частен бизнес, отново свързан с железниците. През 1998 г. започнах работа като изпълнителен директор по транспорта в „Лукойл България“. Няколко години по-късно окончателно се ориентирах към самостоятелен бизнес и през 2001 г. създадохме ТТЛ (Транспортни технологии и логистика). В началото основната ни дейност беше железопътната спедиция, предимно с нефтопродукти. В тази връзка се запознах с логистичните възможности на много рафинерии, складове и пристанища на Балканите.

С годините се развивахме, като добавяхме и други услуги в портфолиото ни. Станахме представители на европейски и американски фирми, които предлагат вагони под наем, което помага да осигуряваме вагони за нашите клиенти. Имаме лиценз за частен жп превозвач, като в момента извършваме маневрена и превозна дейност. От няколко години изграждаме и развиваме нашия интермодален терминал, в непосредствена близост до гара „Илиянци“, София.

– С какво е интересен този проект?

– Това е единственото т.нар. „сухо пристанище“ в България. От 2 години имаме договор за извършване на подобна услуга. Партньори сме с пристанище Солун – Thessaloniki Port Authority (ThPA), като превозите на българска територия се извършват съвместно с „БДЖ – Товарни превози“. Контейнерите пристигат в пристанище Солун, товарят се на блок-влакове и в същия ден пристигат в интермодалния ни терминал. От Сухия порт клиентите ги вземат с камиони. Съответно същите операции се извършват при износ на кон-



«За да си успешен жп спедитор, трябва да познаваш самата железница като технология на работа.»

тейнеризирани стоки през пристанището. Транзитното време е значително по-кратко в сравнение с автомобилния транспорт. Движението на влаковете между пристанище Солун и Сух порт (Dry port) София е в рамките на 8–9 часа. Към момента обработваме по 6 блок-влака на седмица Илиянци – Солун и обратно. Операциите с контейнери се извършват с 3 рийчстакера. Единият е специализиран, като с него товарим варовиков камък за износ към Китай през пристанище Солун.

Проектът се развива много добре. Хареса се на нашите партньори и сега искат да реализират същия модел и в Румъния.

Терминалът ни се намира на мястото на бившия Научноизследователски институт по железопътен транспорт. Закупихме терена преди няколко години. Тогава беше изоставен, обраснал с трева и пълен с боклуци. Разчистихме го и възстановихме цялостната инфраструктура. Възстановихме част от коловозите, като планираме да въведем в експлоатация още пет. В терминала има общо 14 коловоза с обща дължина 7 км, застроените площи за ремонтни халета, работилници и стендове са около 10 000 кв.м. Ремонтирахме административната сграда и я превърнахме в един модерен, удобен за работа опън спейс офис на площ около 1000 кв.м. Сега преустройваме едно от помещенията в библиотека, в която ще се съхраняват над 200 хиляди специализирани книги и документи от бившия жп институт.

– Има ли интерес и от други клиенти?

– Да, в момента има силен интерес от всички балкански фирми, от европейски компании, а в последно време имаме засилен интерес от Молдова, Румъния и Украйна по обясними причини.

Разширихме ремонтната дейност, възстановихме едно от халетата и го отдадохме за ползване на Alstom. Сега там се ремонтират мотрисите SIEMENS на „БДЖ – Пътнически превози“. В момента възстановяваме второ хале, в което планираме да извършваме ремонт на товарни вагони – както наши, така и чужди. Ние притежаваме стотина вагона, основно цистерни.

Инвестирали сме 8 млн. евро в базата, като това включва и покупката ѝ. За цялостното ѝ преустройство ще трябва да вложим още толкова.

В момента развиваме и друг интересен проект – мобилна работилница за ремонт на вагони. С малък камион, оборудван с най-важните инструменти, ще се извършва ремонт на вагони на място по трасето. По този начин ще отпадне необходимостта от транспортиране на вагона до депо, което значително спестява време и средства. Вече има интерес към тази наша дейност и сме пред подписването на такъв договор.



«Най-важното за всеки бизнес е постоянството. Клиентите искат да работят с открит, прогнозируем и сигурен партньор.»

– Повишеният интерес към жп превозите основно на войната в Украйна ли се дължи?

– Интересът към жп превозите започна да расте още преди войната, но войната ще промени изцяло логистиката в района и то за дълго време. Русия е намерила логистичен изход за своите стоки през Турция. Украйна има 13 гранични прехода, но само 3 от тях работят. В Украйна има 20 млн. тона зърно, което трябва да бъде изнесено за Египет и други страни. А да превозваш до Северна Африка през Полша и Германия няма логика, по-бързо е през Балканския полуостров с кораби през пристанищата на Румъния, България и Гърция. Проблемът е, че всички пристанища нямат необходимия капацитет. Същото се отнася и за жп мрежата в тези държави, която е с ниска пропускателна способност.

Всеизвестна истина е, че морето и железниците са най-добрите видове транспорт за масов товар, който от години е пренебрегвана. През България минават 5 транспортни транзитни коридора, затова трябва да се разглежда вариантът за превоза на жито от Украйна през Румъния, България и пристанище Солун към страните от Северна Африка. Трябва да се има предвид, че освен от коридори за износ на жито Украйна има нужда и от коридори за внос на химически торове за земеделската си продукция, както и за внос на горива.

– Много средства се отделят за модернизиране на жп линията към Турция, но почти нищо не се говори за линията към Гърция…

– Има идеен проект за развиване на двупътна, електрифицирана жп магистрала, която да позволява скорост над 160 км/ч, гарантираща време за пътуване на пътническите влакове София – Солун под 2 часа. В пристанищата Солун и Пирея се обработват 25% от контейнерите за цяла Европа, да не говорим за огромните количества от над 10 милиона тона генерални товари като зърно, руди, метали, торове, гориво и други. За да се транспортират до европейските им получатели, е необходимо да се експедират над 20 блок-влака на денонощие. Към момента обаче линията не дава тази възможност – от Солун до Кулата дори не е електрифицирана. В Гърция се подготвя огромна програма от над 120 млрд. евро за модернизация на жп линиите в близките 10 години.

През България минават 5 международни транзитни коридора, но освен по отсечката Драгоман – Свиленград нищо друго не е правено. Работи се на парче, както по магистралите. Сега се подготвя обща среща с гръцката страна, на която да се обсъди подобряването на свързаността на Западните Балкани. В Европейската общност има възможност за финансиране, предназначено именно за тази цел. Трасето от София до Солун е част от IV транспортен транзитен коридор Север – Юг, а в частта си от Радомир към Република Северна Македония и Албания е т.нар. VIII коридор.

На второ място, има възможност за финансиране на жп инфраструктурата и по новата инициатива „Три морета“. Допълнително се предвиждат европейски средства за изграждането на хъбове, ремонт на жп инфраструктурата, ремонт на локомотиви и ваго-

«Клиентът иска комплексна оферта за цялостен превоз, в която е включено всичко, а не да му се предлага транспорт на парче.»



ни с цел подпомагане логистиката на Украйна. Всичко това е необходимо, тъй като вероятно пристанищата в Черно море могат да не бъдат отворени, за да се реши частично този логистичен проблем. Всички знаем за ограниченията, които застрахователите налагат на корабособствениците и вагонособствениците за черноморските пристанища и граничните преходи на Украйна.

– Казахте, че преди сте били представител на собственици на вагони. Сега осъществявате ли такава дейност?

– Бяхме представители на 3 фирми за отдаване на вагони под наем, но вече не осъществяваме такава дейност. Съсредоточихме усилията си в други направления.

– Какви са тайните на успешната жп спедиция?

– По принцип жп спедицията не е много харесвана, тъй като има определени специфики. Тук, за разлика от другите видове транспорт, има твърди тарифи.

Трябва да познаваш самата железница като технология на работа – локомотиви, вагони, товаро-разтоварна дейност. Ако си само спедитор, трябва да знаеш какви са технологичните възможности на жп превозвача. По отношение на клиента – трябва да му обясниш какво е предимството на жп спедицията в неговия конкретен случай.

Железницата не е търговско дружество, а отрасъл. Държавата трябва да владее тези структури – пристанища, железници, летища, тъй като те са стратегически пунктове и гарантират сигурността в държавата.

– Каква е тайната на успешното интермодално решение?

– Клиентите искат да работят с открит, прогнозируем и сигурен партньор. Искат не само да работят днес с теб, но и да те намерят на същото място след години.

След постоянството друго важно качество е търпението. Важно е да убедиш клиентите, че това е подходящото решение за тях. Преди години, когато стартирахме работа с голям търговец на горива, той превозваше само с камиони. След това започна да вози по 20–30 влака на месец и беше много доволен. Помогнахме му да си закупи вагони и да ги ремонтира. Това го давам за пример, за да се види колко е важен начинът, по който се работи с клиента.

– В какво е най-трудно да убедите клиентите?

– Най-трудно е да ги убедиш, че предлаганата услуга е най-добрата, когато се вдига цената на горивото и тока. Всеки търси добрата услуга, но и добрата цена. Съветвам ги да търсят баланса между двете. Даже в тръжните процедури съветвам да се залага 40% на цената, а 60% да бъдат другите фактори – качество, вагони, щети, поддръжка, загуби при превоз. Детайлите обръщат каруцата. Веднъж в един търг имахме разлика от половин евро в цената спрямо нашите конкуренти, но благодарение на факторите, които влияят на качеството на работа, спечелихме поръчката.



«Добрата подготовка и практика са задължителни в нашия бизнес.»

– Какво се промени в клиентските търсения през последните години?

– Освен че търсят качеството и добра цена на услугата, клиентите не харесват да им предлагаш оферта на парче. Примерно даваш цена за определено разстояние, но има различни такси за допълнителните дейности. Клиентът иска комплексна оферта за цялостен превоз, в която е включено всичко, а не да му се предлага транспорт на парче. Иска да види колко ще му струва всичко, а не на части.

– Притежавате лиценз за жп превозвач. Имате ли планове да развивате жп превози и кога?

– Да, планираме да развиваме превозваческа дейност от следващата година. Имаме няколко локомотива, които вече са поостарели и искаме да купим още. С тях, от една страна, ще посрещнем нуждата от маневрена дейност на нашия терминал след увеличаване на капацитета му. От друга страна, ще предлагаме маневрена дейност и на други компании. Например тук, край София, има 3 жп терминала за нефтопродукти, на които можем да помагаме при маневрената дейност, и ще се насочим към развиването на превозваческата ни дейност.

– Каква е тайната на добрия мениджмънт във Вашия бранш?

– На първо място, трябва да си търпелив с колегите, защото има голям проблем с кадрите. Работата е напрегната и отговорна. Трябва да се опиташ да разбереш хората.

Освен това трябва да си постоянен в бизнеса. Необходимо е клиентите да те виждат, че си дълги години в бранша. И най-важното, трябва да покриваш изискванията им.

Хубаво е хората да сбъдват мечтите си. Още в началото, като започнах спедиторската дейност, имах идея какво бих искал да направя. Купихме вагони, после започнахме да ги ремонтираме. След това направихме жп терминала. Получихме лиценз за частен жп оператор. Когато купувахме вагоните, си мислех, че това ще бъде полезно, и бях прав – сега има недостиг на вагони. Правех разумни крачки. Хубаво е човек да има добра подготовка и практика. Тя е задължителна в този бизнес.

– В България занимава ли се някой с ремонт на вагони освен БДЖ и Вашата фирма?

– БДЖ има работилници във вагоноремонтните депа, но са в лошо състояние и недобре поддържани. В едно тяхно депо ремонтират по 30 вагона на година, а ние правим по 15 на месец.

– Вие като какъв ръководител се определяте?

– Търпелив съм, понякога избухвам леко, без да съм груб. Уважавам хората независимо дали те ме уважават. Създал съм добри условия за работа в офиса и ремонтните халета – имаме обособени места за почивка, хубави тоалетни и бани и места за хранене.

– Промениха ли се похватите Ви на управление през последните кризисни години?

– Задължително, няма спор. Всичко се промени, психиката на хората се промени с тази пандемия, но успяхме да сплотим колектива в кризата. В началото опитахме да работим дистанционно, но не се получи. При спецификата на нашата работа това е трудно изпълнимо.

– Какви са принципите на доброто ръководство по време на криза?

– Важен е колективът. Трябва да се подава ръка на хората в тежък момент. Защото парите винаги не достигат. Особено с тази манипулирана българска криза. Една група хора прибраха много пари, всички останали трябва да се справяме с това, което имаме. Например гърците намалиха ДДС и не промениха цените в железниците. Правителството трябва да отдели пари за подновяване парка на БДЖ – компанията има 200 локомотива, но работят само около 70.

– Какъв е Вашият бизнес девиз?

– С девизи не се живее. Живее се с отговорност към работата, с желание да работиш. Девизите са за хора, които умеят да говорят.

– Остава ли Ви свободно време за хоби?

– Имам хобита, но не ми остава много време. Харесвам дайвинга и подводната фотография. Много е хубаво там долу – снимал съм такива красоти.

Музиката и книгите също са ми хоби. Купувам си плочи и книги, но ще ги слушам и чета, когато се пенсионирам.

Васил ВАСИЛЕВ



На преден план е надеждността на доставките

Какви са тенденциите в световната икономика и как ще се отразят на България? Това бяха едни от основните теми, разгледани на Тринадесетата конференция за управление на кредитния риск, организирана от АЙКАП КРИФ, част от италианската група компании CRIF.

Прогнози и потенциал

Групата има присъствие на 4 континента и е сред лидерите в предоставянето на финансова информация и технологични решения за финансовия сектор.

Събитието бе открито от Никос Константелос, президент и управляващ директор на ICAP CRIF. Той представи компанията и запозна аудиторията с интересни данни от проучване на икономическото състояние на страната и пазара на труда.

След него думата взе Теодора Ставрева, главен секретар на Агенцията по инвестиции. Тя разкри интересни факти за настоящи и бъдещи проекти, които би следвало да доведат до стабилен растеж в българската икономика.

Главният икономист на Българската банка за развитие Илия Лингорски и Франческо Диурни, старши съветник по управление на риска в Централата на Европейската инвестиционна банка, обърнаха внимание на потенциала за развитие на българската икономика чрез редица мерки. Те представиха и задълбочен макроикономически анализ на обстановката в страната и Европа като цяло, както и на инвестиционния климат в Европа.

Отделен панел беше посветен на ESG (екологични, социални и управленски) факторите във финансовия сектор. Теодора Антонаки от Bank of Greece посочи, че ESG критериите все повече се вземат предвид при отпускането на финансиране от банките. Специално бе посочено, че при доказан енергоспестяващ ефект от дадена инвестиция лихвените проценти могат да бъдат намалени.

Веригата на доставки

Внимание бе обърнато и на дигитализацията на банковия и застрахователния сектор, както и на компании, съпътстващи финансовия сектор. Подчертано бе, че тя увеличава бързината на разплащанията.

В последния панел бяха разгледани предизвикателствата пред веригата на доставки. Лекторите в него направиха преглед на основните проблеми във веригата на доставки в настоящия момент. Те се обединиха около идеята, че най-важното не са разходите, а надеждността на доставките.

„Кризата с Ковид-19 доказа, че човешкият фактор е незаменим във веригите на доставки – смята Кристиян Кайнаров от Орбико България. – В момента е по-трудно да се намерят добри квалифицирани шофьори или складови работници, отколкото ИТ специалисти. Това е европейски проблем. Автоматизацията не може да замени всичко във веригите на доставки."

„Транспортът е бранш, в който човешкият фактор ще продължи да бъде водещ – каза Васил Лясков от ПИМК. – Да, вече има автономни влакове и камиони, но липсва инфраструктура за тях."

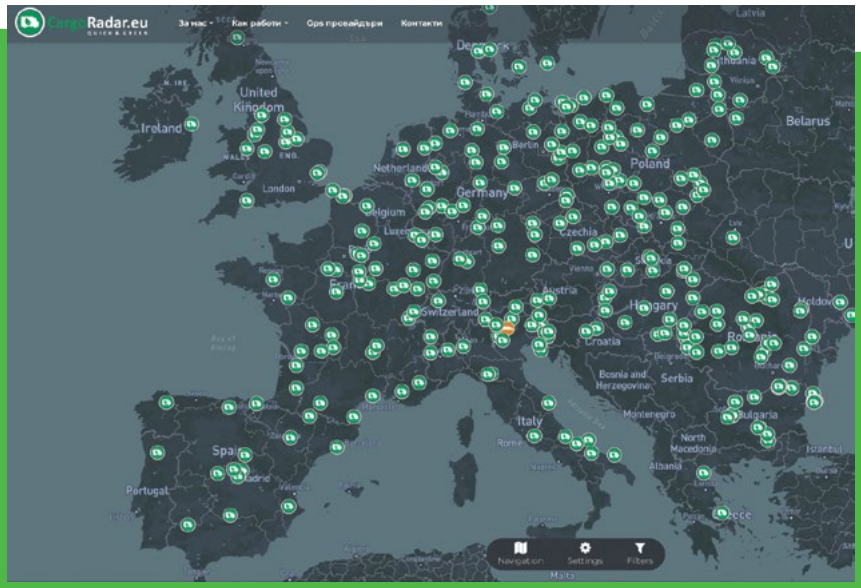
Според Лукаш Крожевски от Нестле голям проблем е скокът на цените на енергията и суровините. Тъй като това не може да се прехвърли изцяло върху потребителя, трябва да се търсят решения за намаляване себестойността на процесите и тук се опира до автоматизираните решения.

Каквото и да правим в бизнеса, винаги трябва да поставяме потребителя в центъра на всичко, заключи Ирене де ла Круз Галан от Филип Морис България.

Васил ВАСИЛЕВ



CargoRadar.eu: Дигитална логистика в реално време!



Дигитализацията на логистиката започва с видимост на процесите в реално време

Колко често имате спешен товар и трябва да намерите бързо решение? Колко време губите в звънене по телефона и проверяване на партньори кой къде се намира и има ли възможност да вземе вашия товар? Точно тук може да ви помогне новият информационен сайт CargoRadar.eu. Достатъчно е да влезете в него, да зададете местоположението на товара и на картата пред вас ще се визуализират всички свободни камиони. Избирате най-подходящото превозно средство, осъществявате връзката с превозвача и можете да имате сделка. Единственото, което се иска от вас, е да направите регистрация на сайта, докато е все още безплатна, и да съкратите драстично оперативната работа и на вас, и на своите служители.

Cargoradar.eu не е транспортна борса, свързана с тежки процедури за регистрация и верификация на фирмите, с представяне на редица документи и удостоверения. Това е информационен сайт, който максимално улеснява връзката между спедитори и превозвачи. Той е предназначен само за тези две категории участници в логистичния пазар. В него не се допускат търговски фирми, производители, вносители и др.

Лесна връзка

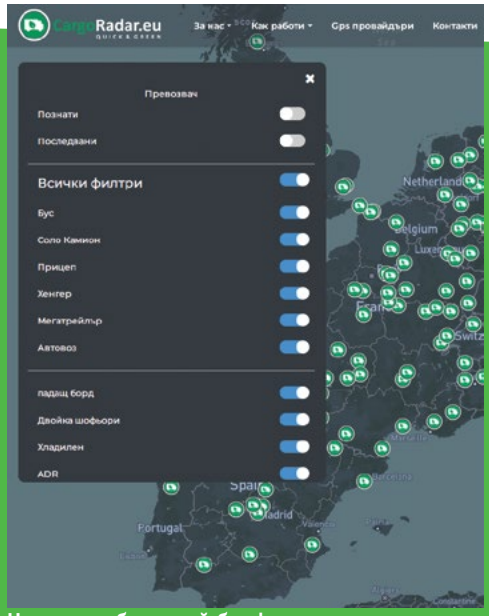
В основата на новия информационен сайт стоят хора с дългогодишен опит в логистиката. Те добре познават процесите и проблемите в нея. Затова са създали лесен инструмент, който изгражда бързи връзки между страните в логистичния процес.

Платформата е направена на основата на мапинг – камионите излизат на интерактивна карта. Това спомага товародателите бързо да се ориентират кои са най-близките свободни превозни средства – камиони и бусове. Представете си, че имате товар, който по най-бързия начин трябва да се закара от точка А до точка Б. Ако трябва да е по традиционния начин – да прозвънявате познатите ви превозвачи, това ще отнеме доста време. Нещата ще се случат доста по-бързо, ако влезете в cargoradar.eu. Задавате местоположението на товара и на картата веднага излизат най-близките превозни средства. Дори можете да видите на какво разстояние от вас се намира всяко. Когато кликнете върху някое от тях, веднага в каре се появява визитка на фирмата с нейните координати, а също и типът и вместимостта на избраното превозно средство. Остава само да се обадите и да проверите дали информацията за наличното място още е актуална. По този начин намирането на превозно средство може да отнеме до 3 пъти по-малко време, отколкото ако започнете да звъните по телефоните или пък използвате транспортна борса. Тази е и основната полза от този сайт – скъсяването на времето за намиране на транспортно средство.

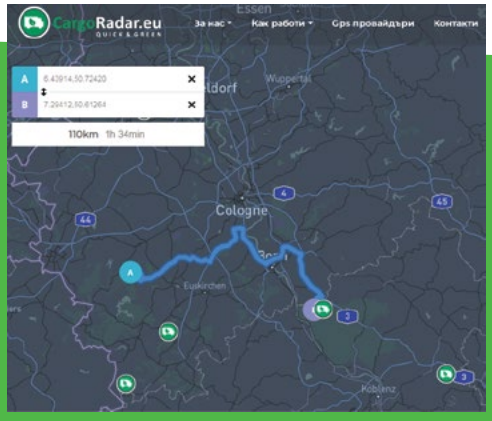
Пълна видимост

В cargoradar.eu има различни видове филтри, които улесняват още повече търсенето. Можете да изберете какво точно превозно средство ви е необходимо – камион, бус или друго. Ако имате предпочитани превозвачи, с които работите, можете да ги селектирате от списъка с регистрирани превозвачи и да виждате само техните коли (след като и те са потвърдили, че искат да работят с вас) или всички в платформата. От своя страна и превозвачите могат да си направят „сито“ за спедиторите, с които искат да работят (в този случай спедиторската фирма трябва да потвърди в профила си „доверения“ превозвач).

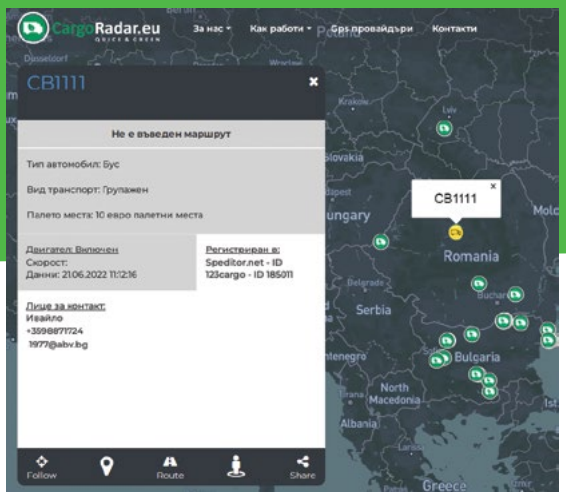
Както казахме, за разлика от транспортните борси регистрацията в cargoradar.eu е много опростена. Не е нужно да се депозират и прикачват документи. За сметка на това превозвачите могат да посочат в кои транспортни борси са регистрирани. Често и спедиторите имат регистрация в тях и могат сами бързо да проверят визитката на транспортната фирма.



Намирате бързо най-близкия и подходящ камион/бус за Вашия товар



Пълна видимост на Вашия товар от товаренето до доставката



Изчерпателна информация за превозвача и превозното средство

Всички превозни средства на превозвачите се интегрират в платформата през техния GPS. По този начин спедиторът, след като ангажира камиона, може да вижда на картата движението на своя товар в реално време, т.е. да осъществява тракинг. При необходимост спедиторът може да даде линк на товародателя, през който да се следи движението на товара, като товародателят няма да вижда информация за колата освен нейното движение по картата. Статистиката показва, че предоставянето на видимост при комуникацията (обажданията) между товародател, спедитор и превозвач се намалява до 80%.

Като предоставят видимост на своите партньори, превозвачите изграждат доверие и показват кога са отворени за товари. Това значително увеличава прозрачността във веригата на доставки.

Всеки превозвач може да прави справки през деня кой е гледал автомобилите му и да потърсят сами тези фирми.

На картата може да се установи всяко забавяне по време на доставката и да се реагира. Така например при закъснение на камион спешно може да се информира получателят и да се ангажира друг слот за разтоварване.

Последващо развитие

Голямо предимство за превозвачите е, че веднага могат да обявят наличието на празен камион. Само с едно натискане на бутон те могат да направят дадено превозно средство видимо за клиентите. И обратното – при постигната сделка могат веднага „да го скрият".

Мотото на платформата quick and green не е случайно избрано – намалявайки празните курсове, се намаляват и вредните емисии в атмосферата.

В момента на cargoradar.eu могат да се видят само свободните превозни средства. Създателите му обаче имат идеи за внедряването на още нови функции. Например превозно средство пътува по даден маршрут с товар, но част от обема му е свободен. Тогава превозвачът ще може да обяви маршрута, по който то пътува, и колко още палети с определено тегло може да вземе. Дори се предвижда индикатор на всяко регистрирано превозно средство в платформата, който ще показва каква част от капацитета на камиона е запълнена и дали ще може да вземе допълнителен товар. За улеснение на товародателите се предвижда камионите, които пътуват празни или частично пълни, да могат предварително да обявяват маршрутите си. Така спедиторите ще знаят дали на следващия ден край тях ще има камион със свободен капацитет и ако им трябва, да го ангажират.

В момента специалистите от cargoradar.eu работят върху интеграцията на платформата със сайтове, които дават информация за трафика на границата в реално време. Това ще улесни спедиторите и превозвачите при планиране на доставките. Те ще могат да видят в реално време какво се случва на граничните пунктове.

Една от следващите планирани стъпки на екипа зад платформата е да я направи като приложение за смартфони. Допълнително ще бъде разработено специално приложение за шофьорите. На тях ще им се даде възможност да съобщават веднага за различни възникнали препятствия по пътя – катастрофи, кантари, задръствания, наводнения и др., а също и за обходните маршрути, които предприемат. Това ще улесни значително както водачите, така и товародателите, като се дава информация за удължаване на транзитното време до крайната точка. Планира се и вкарването на изкуствен интелект в този процес.

Екипът на CargoRadar.eu работи в пълен съпорт за своите потребители, като предоставя онлайн демо презентация за новорегистрираните.

Васил ВАСИЛЕВ

Транспортните коридори ще променят своята геометрия

Божидар Костадинов, зам.-министър на транспорта и съобщенията



Това е първото интервю, което встъпилият в длъжност през март т.г. зам.-министър на транспорта и съобщенията дава за медия. С Божидар Костадинов разговаряме за транспортните коридори, плановете за изграждане на интермодален терминал в Русе, внедряването на ERTMS в железопътната мрежа, както и за възможностите за развитие на БДЖ Товарни превози.

– Г-н Костадинов, в Плана за възстановяване и устойчивост (ПВУ) се посочва като приоритет изграждането на интермодален терминал в Русе, който да осигури бърза и конкурентна транспортна връзка за бизнеса. Кога ще се реализира този проект?

– Терминалът в Русе е един от основните приоритети в ПВУ. Финансовият ресурс на механизма е ограничен, а имаше много идеи какво да бъде включено в Плана. Истината е, че всичко, касаещо транспортна свързаност и по-бърза мобилност, е наш приоритет. Първоначалният етап от изграждането на терминала до голяма степен се очаква да приключи през 2026 г. Дотогава трябва да е изпълнена изцяло доставката на оборудване за изпълнението на инфраструктурния обект. Основен приоритет, заложен в ПВУ, е и подобряването на жп линията Русе – Каспичан с ERTMS (European Rail Traffic Management System) ниво 2, с което също ще се повиши капацитетът на железопътната инфраструктура. Първите стъпки по проекта за цифровизация чрез внедряване на ERTMS ниво 2 (за Русе – Каспичан) могат да се очакват още през 2023 – 2024 г.

– Какви средства ще са необходими за създаването на новия терминал край Русе?

– Общият планиран ресурс е 51,95 млн. лева, от които за сметка на Механизма за възстановяване и устойчивост са 44,16 млн. лева, а останалите 7,79 млн. лева са националното съфинансиране. Важно е да се подчертае, че както ПВУ, така и оперативните програми разчитат на средства от Кохезионния фонд, като целта е да се достигне ниво, което да позволи съвместимост в различните транспортни системи. Все пак не

трябва да забравяме, че това не е единственият източник на финансиране. Държавата би следвало да търси и други средства за реализиране на приоритетните транспортни проекти. Предстои да се уточни каква ще бъде връзката на новия терминал с пристанище Русе.

– Какви ще са очакванията към бъдещите концесионери на терминала в Русе?

– Те да са съвестни и да се придържат към договорите, които ще бъдат изключително стриктни. Особеното е, че тези договори ще позволяват бърза реакция. Очакванията ни са концесионерите да са сериозни, като те ще намерят в наше лице също сериозен партньор.

– Има ли конкретно заложени цели и планове за експлоатацията на новото съоръжение? Какъв обем товари може да поеме то?

– Не и на този етап. Предвид войната в Украйна прогнозирането и планирането на обема на товарите става трудна задача. Ние трябва да сме готови да отговорим на събитията. Трагедията може да бъде разглеждана от наша страна и като форма на възможност. Може би в следващите 5 години (зависи колко ще продължи войната) транспортните коридори ще променят своята геометрия. Наша задача е да създадем условия за лесно и бързо преминаване и съответно за привличане на повече товари.

– Как бихте защитили избора на географското местоположение на интермодалния терминал? Защо в Русе, а не във Варна например?

– Логиката е проста. Имаме възел, в който се събират достатъчно елементи. Имаме река, жп транспорт, ключова точка на един от основните транспортни коридори. Защо не Варна ли? Интермодалният терминал в Русе не изключва развитието на Варна като логистичен хъб. Но Русе е транспортен възел, който се намира на граница, генерира движение, Дунав е единствената плавателна река, която ни дава бърз достъп до Централна Европа и до жп и автомобилни коридори. Идеята е връзката с пристанище Варна да бъде предимно с жп транспорт. Това, че терминалът се намира при Русе, не изключва участието на Варна. Както и на Горна Оряховица, който е най-големият и изключително важен жп възел в България.

– По отношение на нивата на река Дунав бизнесът изпитва определени затруднения. Как ще се решават тези предизвикателства в дългосрочен план при липсата на драгиране на наносите ѝ? Имате ли планирани конкретни стъпки?

– В ход е изпълнението на проекта между България и Румъния Fast Danube на стойност 5,2 млн. евро. Същината на дейностите му е извършване на специфични операции, като драгиране, което да позволи река Дунав да има целогодишно подходящи за плаване нива.

– Какво ще направи държавата за развитието на пазара на товарните жп превози в страната?

– Ще направим сериозни стъпки към подобряване на инфраструктурата. Работим върху повишаване скоростта на движение в жп мрежата и за осигуряване на по-голяма пропускливост на входни и изходни точки. Изключително активно работим с нашите държави съседи – Турция, Гърция, Румъния, Република Северна Македония, Сърбия. България е предпочитана транзитна страна за много от товарите. По-голямото предизвикателство е да създадем подходяща инфраструктура и съответните регулации. Смея да твърдя, че към момента електрификацията на мрежата е на добро ниво в сравнение с някои други държави, но продължаваме да я развиваме.

Усилено работим и по стратегии за развитие на интермодален терминал във Видин.

– Планирате ли закупуване на нови композиции за БДЖ Товарни превози? Кога очаквате да се счупи негативната тенденция за свиване обема на транспортираните от БДЖ товари?

– БДЖ Товарни превози има потенциал да повиши качеството на целия пазар. Смятам, че дълго време дружеството е било пренебрегвано. Имам желание тази тенденция да бъде променена. Ще се закупи нов подвижен състав. Имаме увеличение на транспортните заявки с 40–50%. Недалновидно поведение на всеки един жп превозвач, включително и на държавния, ще бъде, ако той не положи усилия да отговори на търсенето. Скоро, по време на посещение в Полша, бяха обсъдени в детайли стъпките в тази насока. Очаквам в най-скоро време да разгледаме конкретни планове за закупуване на нов подвижен състав. Впечатлихме се от това, което видяхме в Полша.

– Защо? Какви са техните добри практики?

– Не бих казал, че важат само за Полша, но там видях много развити държавни жп компании. Такава е ситуацията и във Франция, Германия, Австрия. На Запад компаниите за жп товарни превози са част от държавните холдинги. Това е логичният модел. Там дори и инфраструктурните дружества са част от един общ холдинг. Докато тук с течение на годините държавните компании са разделени в отделни звена.

– Предвижда ли се внедряването на влакове, задвижвани от водород?

– Да, има тенденция за използване на локомотиви, задвижвани от водород. Правят се опити, но на този етап смятам да изчакаме и да сме сигурни в устойчивостта на този модел. Инвестицията в подвижен състав е за следващите поне 30 години. Резките движения и модни тенденции трябва да гледат през призмата на устойчивостта.

Ралица РУСИНОВА



Въвеждаме изцяло нова стратегия

инж. Николай Александров, мениджър международен транспорт в СТАД Близнаков

Според Николай Александров човек трябва да се учи, докато е жив. Той вярва много на технологиите и смята, че трябва да се променяме заедно с промените в света и да сме подготвени, за да разбираме света, в който живеем. Въз основа на тези свои разбирания той предлага нова стратегия за отдела, който управлява. И прилагането на тази нова стратегия от началото на миналата година вече дава своите плодове.

– Г-н Александров, очаквате парка Ви да се увеличи с нови камиони. С колко композиции работите в момента?

– Към момента СТАД Близнаков има 65 композиции за товарни превози. Но миналата година разработихме нова стратегия, която вече следваме успешно. Засега даже преизпълняваме плана си и сме поръчали 20 камиона повече от планираното. Идеята ни беше да се развиваме с малко по-бавни темпове, но на практика в момента пазарът е добър и от началото на годината взехме 25 нови влекача и до края на годината трябва да получим още 14. Получихме камионите DAF и сега чакаме VOLVO и MAN.

– Закупуването на нови влекачи част ли е от новата стратегия на фирмата?

– Да, определено. Над 17 години фирмата е работила само с една марка камиони, с една марка ремаркета и с една спедиция, като купувахме само влекачи втора употреба – 3–4-годишни, излезли от гаранционен срок. В момента се опитваме да променим всичко и да въведем изцяло нова стратегия. Първият елемент от нея е, че вече купуваме само нови влекачи с максималния гаранционен срок, който производителят дава. В момента това са 5 години пълна гаранция при пълен сервизен договор. По този начин елиминираме честите технически проблеми на пътя с постарите влекачи, които водят до големи загуби както за нас, така и за клиентите, до закъснение на доставките и неустойки и куп други проблеми. При сегашните сервизни договори всички ремонти са за сметка на производителите и те са ангажирани да извършат ремонтите най-много за денонощие. Така няма забавяне на доставките и ние, и клиентите сме сигурни в сроковете.

Стремим се, когато вземаме нови камиони, да изваждаме от употреба най-старите и вече повече от половината ни парк е с нови влекачи. Така че в момента хем се разширяваме, хем подновяваме парка, като постепенно започваме да работим с различни марки камиони.

– С кои марки камиони работите сега?

– В момента имаме поръчани и работим с 4 от световните марки товарни автомобили: DAF, MAN, Mercedes Benz и VOLVO. Това ни дава няколко предимства. Когато се насочиш към няколко марки, можеш да разчиташ на редовни доставки и на разнообразие. Отделно всеки шофьор има някакво предпочитание към определена марка и разнообразието в парка ни помага при набирането на водачи. При нас шофьорите не се сменят – всеки е титуляр и приема камиона като свой и се грижи за него.

В момента поръчахме най-много влекачи от новия DAF, защото DAF е първият производител, който отговори на новите регулации за размерите на товарните автомобили и кабините са нови с по-заоблени форми. Макар и кратък, опитът ни досега с тях показва наистина много добър разход. Много ми хареса композицията, която видях на изложението в Пловдив с нов DAF и с ново полуремарке Schmitz, което е скосено в задния край и така композицията става като „капка“ и икономията на гориво може да достигне до 500 евро на 10 000 км месечен пробег. И това, като се умножи по 12 месеца и по броя автомобили, става сериозна сума.

– Какво Ви подтикна да разработите нова стратегия за работата в международния транспорт?

– Едното е това, което вече споменах – проблемите, които имахме с камионите втора употреба. Направихме калкулации какво може да се промени, ако купим нови камиони, защото при тях 4–5 години се прави само обслужване и много по-рядко се налагат сериозни ремонти. Крачките по посока на новата стратегия са няколко: първото е смяната на камионите, второто – смяната на марките, третото – да станем разпознаваем бранд, защото не искаме само да сме поредната компания, която извършва международен транспорт с камиони и да не се разпознава от никого. Затова избрахме подходяща цветова гама, която подхожда на всички дейности на фирмата – производство, складове, камиони, и я прехвърлихме, надявам се успешно, на влекачите и полуремаркетата – оранжеви брезенти със сини надписи STAD, а влекачите са с оранжеви ленти.



ВИЗИТНА КАРТИЧКА

Николай Александров е инженер логистик и от около 10 години се занимава с международен автомобилен транспорт. Завършил е магистратура по инженерна логистика в Техническия университет в София. Има и втора магистратура – транспортен мениджмънт и логистика от Транспортния университет, а в момента подготвя докторат на тема „Механизация и автоматизация на товарно-разтоварните и складови работи“. Работи от пет години и половина като мениджър международен транспорт в СТАД Близнаков.

«За да бъде днес успешна една компания, тя трябва да преразгледа сериозно приоритетите си.»

– Какво друго Ви дава новата стратегия?

– Според мен, за да бъде днес успешна една компания, тя трябва да преразгледа сериозно приоритетите си. За нас основен приоритет стана опазването на околната среда и намаляването на разхода на гориво на собствените ни камиони, защото първото поколение камиони Евро-6 не са толкова ефективни, колкото сегашните. Отделно икономиите, които новите превозни средства дават, донякъде покриват лизинга и нещата горе-долу се уравновесяват. Затова купуваме най-новите влекачи и дори можем да направим съревнование между марките, за да видим коя ще се представи най-добре.

Освен това покрай опазването на околната среда и намаляването на разхода на гориво сменихме и доставчика на гуми и в момента на камионите слагаме гуми Continental EcoPlus – магистрални гуми с по-добра ефективност при разхода и по-голям пробег – около 200–250 хил. км.

Сменихме и концепцията за полуремаркетата. Вече не купуваме старите полуремаркета на Европа. Започнахме добро сътрудничество с Schmitz Cargoboll България и купуваме по-леки полуремаркета без палетоносачи, а това е разлика с около половин тон, т.е. повече полезен товар.

Лафетите на нашите камиони вече не са с автоматично смазване с грес, а с т.нар. тефлонова плоча. Това е още един елемент от стратегията ни за намаляване на разхода на гориво.

По принцип купуваме влекачи с двигатели 480 к.с., защото нашите основни пазари в Европа са на по-тежки терени, а по-малко мощният двигател е икономичен с много добър шофьор. А новите круиз системи на DAF и VOLVO позволяват да се елиминира максимално човешкият фактор при движението. Шофьори се намират трудно, а от друга страна, не всички са опитни...

Имаме и бонусна система за водачите и тя е за постигнати резултати – основно по-нисък разход на гориво, спазване на маршрута и времето за доставка.

– Как се справяте с всичките текущи проблеми в момента – високите цени на горивата, новите разпоредби, влезли в сила от пакет „Мобилност“, тол таксите?

– Да, проблемите наистина са много. За горивата – поръчваме си камионите с възможно най-големите резервоари (например при DAF това са 1465 литра) и с едно зареждане могат да се изминат около 5000 км. Така можем да зареждаме в държави с най-ниска цена на горивото и възможно най-високо връщане на данъци и акцизи. Нямаме такса гориво за клиентите, защото имаме лоялни партньори от 18 години, с които работим много добре.

Вече не работим само с една международна спедиция, а с няколко и това също помага да се справяме с моментната ситуация.

Служителите в транспортния отдел също се развиват – вече сме в нов по-удобен офис и работата върви спокойно. Имаме интерактивна система, която показва къде се намира всяка наша композиция, включително с използване на Street View. Така на мониторите на стената всеки служител има поглед къде са камионите и какво се случва с тях.

Проблемът при пакет „Мобилност“ е, че това са последващи закони, а основният закон е CMR-конвенцията и между двете има разминавания. Например според пакет „Мобилност“ шофьорът не трябва да спи в кабината, а на хотел. Обаче според CMR конвенцията, ако шофьорът не е в кабината, застраховката не важи...

– Предвиждате ли и други инвестиции?

– С покупката на много камиони се наложи да се развиваме и като база. Нашите бази и складове са собствени, паркингът, който ползваме, също е собствен. Имаме и собствен сервиз за камиони и ремаркета в Дупница, който също се развива и модернизира. В момента имаме 2 клетки и ще изградим още 2. Купихме място до сервиза, за да направим паркинг, но ще го разширим още, защото искаме до 2 години нашите камиони да станат 100 и повече.

Снежина БАДЖЕВА

Със съдействието на:

Unimasters



Пионерите, които променят играта

Според Gartner към 2026 г. 75% от големите компании ще са внедрили в складовете си умни роботи, а софтуерните компании, които разработват логистични приложения, ще предлагат стандартно вградена подробна аналитичност (AA-advanced analytics), изкуствен интелект и методология за стандартизиране и организиране на данните в бизнеса (data science).

Тази тенденция се потвърждава от надпреварата между водещите глобални търговци и производители на потребителски стоки пионерно да тестват и внедряват машинно самообучение (ML) и изкуствен интелект (AI) в транспортно-логистичните си процеси, за да преодолеят нарастващите предизвикателства. Битките за надмощие в тази област между различните AI компании тепърва предстои.

Проектите на Walmart

Преди по-малко от месец Walmart обяви, че през следващите три години ще построят четири дистрибуционни центъра (fulfilment centers) от ново поколение в САЩ, като строежът на първия от тях започва незабавно в Joliet (щата Илинойс). Те ще станат развойни центрове за симулация на ефективността на автоматизираните процеси, които ще бъдат изградени с най-новите складови роботи на компанията за изкуствен интелект Symbotic и след тестовия период ще бъдат пренесени във всичките 42 разпределителни склада на компанията на територията на САЩ.

Symbotic е водеща публична американска компания за интелигентна складова роботизация, която преди няколко седмици привлече инвестиции от Softbank, известна с огромния си апетит към най-иновативните компании в света. Тя се занимава вече 15 години с разработката на автоматични роботизирани складови операции за комисиониране и опаковане на различни видове стоки, както и тяхното подреждане за товарене в кросдок частта на конкретния автоматизиран склад.



Динамичната оптимизация на маршрутите на Ocado Retail и Satalia, които ползват най-големите супермаркети във Великобритания, се поддържат от мощен изкуствен интелект

Интелигентната складова система на Symbotic използва комплексни алгоритми за безпогрешно „гъсто" подреждане на товарните единици от високоскоростни мобилни роботи за приемане, сортиране и експедиция на стоките за минималното възможно време. Тя изгражда и подрежда автоматично палетите със стоките така, както трябва да бъдат подредени в автомобилите или контейнерите за магазинната мрежа на ритейлъра.

Walmart в последните шест години прави огромни инвестиции в хора и технологии, занимаващи се с изкуствен интелект. Наброяващ няколко души през 2016 г., днес екипът на Walmart Global Tech се състои от няколкостотин първокласни ИТ специалисти, които се занимават непрекъснато с прогнозиране, оптимизация и симулация на логистични процеси и доставки чрез алгоритмизация, машинно самообучение и неврални мрежи, покриващи цялата верига на доставки. Това прави Walmart най-големия конкурент на Amazon в развитието на електронната омниканална (Omnichannel) и бърза търговия (Q-Commerce) и топ лидер в автоматизацията на отделните сегменти на глобалните превози.

AI помага на Coca-Cola в управлението на риска и сорсинга

Според Брет Фулц, директор на Coca-Cola за глобалните доставки, ИИ е незаменим помощник при намирането, класацията и оценката на качеството на работа на глобалните доставчици на продукти и услуги: „Преди бяхме царе на експела и имейлите. Когато започнах работа в Coca-Cola преди 10 години, нямахме никакви помощни инструменти за интелигентен подбор на доставчици. Днес изкуственият интелект допринася за огромното подобрение на процесите по селекцията на доставчиците в над 50 различни категории. Но не само там. И в областта на комуникацията, управлението и контрола на процесите при нас."

Като използва платформата за ИИ на ирландската компания Keelvar, Coca-Cola е автоматизирала по-голямата част от търговете си. Алгоритми оценяват безпристрастно данните от доставчиците, изчистват некачествените данни и предлагат класация и препоръки към хората, вземащи окончателните решения. Компанията харчи 25 млрд. щатски долара годишно за 50 категории продукти и услуги, а автоматизирането на цялостния процес не само води до огромни икономии, но и до изчистване на данните и процесите от разнородните отчетни системи.

Динамичната оптимизация на Ocado Group и Satalia

Динамичната оптимизация на маршрутите на Ocado Retail и Satalia, които ползват най-големите супермаркети във Великобритания, се поддържат от мощен изкуствен интелект, извършващ 14–15 млн. пресмятания в секунда. Защото не е в нормалните човешки възможности да се пресметнат ръчно всички възможни маршрути и да се избере оптималният вариант на всяка от хилядите поръчки и стотиците МПС, използвани за доставки на храни от всеки хипер- или супермаркет всеки ден. Само един пример: при 2000 поръчки и 100 налични микробуса дневно възможните пермутации са 10 на 3897-а степен или повече от атомите във Вселената (10 на 82-ра степен).

Ето защо изкуственият интелект използва съвкупност от мощни метаевристични и генетични алгоритми, които извършват мигновени изчисления на милиони варианти и ги сравняват с историческите данни от реалните доставки, за да предложат достоверни варианти и решения, отчитащи всички зададени ограничения – капацитет на автомобилите, времена за доставка, трафик в конкретното населено място, работно време на водачите/куриерите и много други показатели.

Рубриката се води от Николай БОЖИЛОВ
изпълнителен директор и председател
на СД на Юнимастърс

Lutz Assekuranz споделя знания и дава ценни съвети

Lutz Assekuranz е сериозен партньор в застрахователния бранш с почти 50 години ноу-хау на международния транспортен пазар. Искаме да споделим знанията си с вас тук и да дадем полезни съвети на мениджърите на транспортни и логистични компании, за да разпознаят, оценят и оптимизират собствената си рискова ситуация. Този път искаме да представим следните теми:

Пречка за извършване на доставка/транспорт

Задачата на превозвача е да транспортира поверената му стока от пункта за товарене до този за разтоварване. Точно през този период, т.е. от приемането на стоките до предаването им, той също носи отговорност в рамките на законовите разпоредби. Какво обаче да се направи, ако неблагоприятни обстоятелства възпрепятстват изпълнението на тази задача – например произшествие, което прави последващия транспорт невъзможен или пък получателят откаже (по каквато и да е причина) да приеме стоката? В тези случаи, т.е. препятствие по време на транспортиране или препятствие след пристигане на местоназначението, в общия случай се прилага следното:

Ако договорът за превоз не може да бъде изпълнен поради някаква причина, първо трябва да се получат инструкции от упълномощеното лице (обикновено клиента)!

Ако упълномощеното лице откаже да издаде указания, дадe такива, които не могат да бъдат изпълнени, или пък не може да се достигне изобщо до упълномощеното лице, превозвачът може да разтовари незабавно за сметка на упълномощеното лице. Превозвачът обаче трябва да се погрижи разтоварването и последващото съхранение да се извършват от внимателно подбрана трета страна (обикновено местен спедитор). Ако е налице такова разтоварване, превозвачът е изпълнил договора и за него транспортът свършва!

В специални случаи (например бързо развалящи се храни) е подходяща и предвидена от закона спешна продажба на стоките (при което трябва да се спазват формалните изисквания – в Австрия § 373 UGB).

Трябва също да се отбележи, че превозвачът има право на възстановяване на разходите, направени при получаване и изпълнение на указанията, освен ако той сам не носи отговорност за тези разходи. По същия начин разходите, направени при разтоварване и съхранение (ако не са дадени разумни инструкции), обикновено не се добавят към превозвача, а към стоката.

Какво точно означава терминът „доставка“?

Текстът на CMR конвенцията съдържа термина „доставка“ десетки пъти. Дори в ежедневната кореспонденция всеки, който се занимава с въпроси от транспортното право, например в процеса на обработка на рекламации, постоянно се сблъсква с него. Но кога точно се извършва тази „доставка“? Кога всъщност стоката се смята за доставена?

Преди всичко трябва да се отбележи, че в Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на товари (CMR) няма точно определение. Според преобладаващото мнение естеството на доставката изисква двустранно волеизявление – както превозвачът трябва да има желание да се откаже от попечителството на превозваната стока, така и получателят трябва да иска да поеме попечителството върху нея. Следователно депозирането на стоки в помещения на получател без неговото съгласие или без декларация за приемане не представлява доставка.

От друга страна, доставката може да е реализирана и когато стоките все още са в камиона на превозвача. Достатъчно е получателят (който приема доставката) да бъде в състояние действително физически да се разпореди със стоката (например отваряне на вратите, разпокриване на брезента и т.н.)!

Условието за доставката е тя да се извърши при действително легитимния получател. Разтоварването, което, за съжаление, често се случва при неоторизиран получател – не представлява доставка по смисъла на закона за товарните превози и се възприема като „грешна доставка“.

За доставка на трета страна можем да говорим, когато съответната трета страна е упълномощена от получателя. По същия начин – за разлика от споменатия случай – стоките могат да бъдат доставени съгласно закона просто като се оставят без присъствието на получател, ако това също е уговорено и съответства на волята на получателя (например нощни доставки).

Необходима е прецизна информация за точния час на доставка, за да може да се определи срокът на отговорност на превозвача (между приемането на стоките и момента на доставката им), както е определено в член 17, параграф 1 от CMR: веднага щом стоката е доставена, т.е. получателят е в състояние и желае да се разпореди със стоката, срокът на отговорност на превозвача изтича! За да се даде възможност на експертите от Lutz Assekuranz да преценят правилно обстоятелствата в случай на рекламация, винаги е необходимо да се опише точният ход на събитията при получателя.

Екипът на Lutz Assekuranz се надява, че този кратък преглед е бил полезен за вас и ви желае страхотно лято!

Биляна ЛАЗАРОВА
Sales Manager BG
Mobile phone: +359 882 607 540
Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung
Ges.m.b.H. – клон България
bilyana.lazarova@lutz-assekuranz.eu





Морската индустрия се променя под натиска на стоковите потоци

К.д.п. Александър Калчев, председател на Българската морска камара и изпълнителен директор на Български морски флот

Разговаряме с к.д.п. Александър Калчев в сложен момент, когато войната в Украйна продължава, а картата на веригите на доставки се пренарежда. Ще успеят ли пристанищата в България да станат основен играч в логистиката на Черно море предстои да разберем, а г-н Калчев е точният човек, когото да попитаме. Той е потомствен моряк, а през април тази година беше избран за председател на Българската морска камара (БМК). На въпроса ми, каква е основната задача, която стои пред БМК, капитанът отговаря: „Да обединим морската индустрия".

ВИЗИТНА КАРТИЧКА

К.д.п. Александър Калчев е роден през 1975 г. във Варна. Занимава се с ветроходство от 1982 г. Завършва паралелно специалностите „Корабоводене" във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров" и „Корабостроене" в Техническия университет – Варна. Започва работа в Параходство БМФ като помощник-капитан през 2002 г., а от 2013 г. е изпълнителен директор на дружеството. Председател е на Асоциацията на корабопритежателите. На 21 април 2022 г. е избран за председател на Българската морска камара.

– Капитан Калчев, какво смятате, че трябва да се промени в националната морска политика на България?

– Морската политика на България е доста неясна. През годините назад е имало инициативи от различни организации и институции да бъде изградена цялостна морска политика, но до реални резултати не се е стигнало. Конкретен проблем е, че няма ясна рамка и правила, които да се следват, което прави процесите в нашия бранш много хаотични. От страна на държавата в лицето на Министерството на транспорта и съобщенията има нагласа за промени. Виждаме усилия за стартиране на процес, който да даде резултати в близко бъдеще. Очакванията ни са да бъде съставена обща стратегия за развитие на морския бранш и най-вече – развитие на морския бизнес. Това включва пристанищата, техните акватории, подходи, както и корабоплаването като цяло. Тук трябва да добавим и всички дейности, свързани с пристанището, като агентиране и спедиция. Положителното в ситуацията е, че държавата декларира желание да помогне на този етап.

– Какви спешни мерки според вас трябва да вземе българското правителство за развитие на морските ни пристанища Варна и Бургас?

– Мерките трябва да са плод на задълбочен анализ. Като спешна мярка може да се определи облекчаването на митническите и държавните такси за стоките, които минават транзит през България, по-конкретно тези за и от Украйна. Например, ако 100 000 тона зърно трябва да минат през страната ни в момента, компанията, която ще се ангажира да извърши услу-

гата, трябва да внесе банкова гаранция. С нея ще гарантира размера на товара, който ще влезе и престои в България. За 100 000 тона зърно банковата гаранция е приблизително 70–80 млн. лв. Аз не знам колко компании могат да си го позволят у нас. Това е резултат от пропуските България да бъде вкарана в морската политика на Европа в миналото.

В съседна Румъния не е така. Те са вид транзитна зона и не се събират такива такси като при нас. Поради тази причина там в момента се работи на пълни обороти, докато ние се мъчим и „обираме трохите". Ако не се направи много бърза стъпка в тази посока, наистина ще останем в периферията на този важен процес, което няма да е добре за морския бизнес на България. Тези спешни мерки са за проблемите, които възникват в ежедневието и изискват бърза реакция.

Ние от БМК сме направили предложение до министъра на финансите, до Министерството на икономиката и разбира се, до Министерството на транспорта. Всичко това би дало тласък на нашия сектор като цяло.

Пристанищата във Варна и Бургас работят в условията на конкуренция с пристанищата в региона, най-вече с тези в Румъния. След 24 февруари тази година, когато започна конфликтът между Русия и Украйна, се създадоха нови условия, които изискват ние да бъдем динамични в действията си. Необходимо е да се променят законодателството и регулациите, така че да привлечем повече товари за българските пристанища. Веригата на доставки през украинските пристанища ще остане променена за дълго време и това е шанс за България. Трябва да се облекчат условията за транзитните товари, които са за и от Украйна. Привличането на този товаропоток означава повече работа за пристанищата у нас, за агентите и спедиторите. Това ще доведе до увеличаване обема на работа и на автомобилния и жп транспорт. Може да се отворят нови работни места, дори за бежанци. Между тях има професионалисти, които са у нас и в Румъния. Те говорят много добър руски език и могат да бъдат от голяма полза за морските фирми в България, защото товарите в Черно море се движат основно по линията Грузия – Украйна.

ББВ Дистрибуция и логистика ЕООД е разположена в Асеновград. Една от водещите компании в дистрибуцията на хранителни стоки в Южна България. В началото на 2022 компанията се премести в новата си база, която разполага с над 7000 кв.м специализирани складови площи, модерна немска складова програма за управление на процесите в складовата база, автопарк от над 60 превозни средства и екип от високоефективни търговски представители и мениджъри. През годините се утвърждава като надежден партньор на пазара за търговия на хранителни стоки с изключително добре развита дистрибуторска мрежа в цялата страна.
С построяването на новата складова база компанията започва да развива своята дейност и в областта на логистичните услуги, като става логистичен партньор на фирма ИНТЕРСНАК за централна южна България. За момента фирмата продължава да развива успешно и двете направления – дистрибуция и логистика, като броят на клиентите, които ползват нашите логистични услуги, прогресивно нараства.



Distribution & Logistics
ББВ
Quality food at good prices

Асеновград, ул. Цар Иван Асен II 181
Тел.:0331 / 64 206; 0899 963 533
office.batinkov@gmail.com
https://bbb-dl.com/



Пристанище Бургас

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

– Недостиг на квалифицирана работна ръка със сигурност има както в дейности като агентиране, спедиция, така и в техническата поддръжка и производството в корабостроителните и кораборемонтните заводи. Заради липсата на специалисти се прибягва до наемането на чужденци. Колкото до хората, които са на борда на корабите – морските офицери и изпълнителският състав, също има сериозен недостиг. Но причините, довели до тази ситуация, са различни. Това, че България е член на ЕС, е предимство пред страните от Далечния изток, но от друга страна, това не създава предпоставки европейските граждани да практикуват тази професия. Стандартът на живот тук е по-висок. И очакванията за заплащане са по-големи. Средното ниво на заплатите пада заради конкуренцията на пазара на труда. Например, ако корабособственик наема филипинци, има по-ниски разходи за труд и е по-конкурентен. Респективно европейските корабособственици се мъчат да постигат подобни нива и за тях става все по-невъзможно да наемат европейци заради заплащането. Изискванията и критериите на един европеец са по-високи. Това налага все повече да се обръщаме на изток в търсене на работна ръка.

Колкото до офицерите, във Варна има две висши учебни заведения, които произвеждат кадри за морската индустрия. Морската Алма Матер ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“, където стандартът на обучение е много висок, и Техническият университет. Основният недостиг е на механици и електромеханици. В очите на младите хора в България морската професия става все по-непривлекателна. Ясни са и причините за това – дълги контракти и плавания, в които моряците са отделени от семействата и домовете си. Условията на труд по никакъв начин не могат да се сравняват с тези на брега. Губи се чарът на тази професия. На брега има по-добри условия и когато заплащането не е привлекателно, се губят морски кадри. Този процес започна от Западна Европа. Вече на борда на корабите се срещат много малко офицери от западноевропейски страни. В България началото на отлива от професията започна преди 10 години.

– Какви усилия полагате, за да привлечете млади хора на корабите?

– В процес сме на търсене на варианти за подпомагане на деца от демографски по-неконкурентните региони на България, които завършват средно образование. Идеята ни е да се създаде фонд, с който да се подпомагат тези млади хора. Ще се залага на зрелостници, които имат потенциал и желание да завършат висшето си образование в Морското училище и Техническия университет във Варна и да се влеят в индустрията. По този начин целим да се отложи негативната тенденция с поне 10–15 години.

В средното образование също има професионални паралелки в училища във Варна, Бургас и Русе. Но там възниква друг проблем. Учениците отрано разбират, че тази професия е сложна и не много благодарна материално, което ги отблъсква. Съвременните деца искат да стават архитекти, адвокати – все професии, които се работят на бюро, но не искат да цепят морската шир. В по-зряла възраст е по-различно. Един млад човек, който получава диплома за висше морско образование, при липсата на други перспективи разбира, че усилията му ще бъдат възнаградени справедливо. Той ще може с тази професия да осигури добър стандарт на семейството си и перспектива за развитие. Това бих казал е осъзнатата възможност.

– Трябва ли да има промени в законодателството относно изоставените кораби в български пристанища?

– Кораби, които са пристигнали в пристанището и са били изоставени в истинския смисъл на думата, е имало и ще има. Не такъв беше случаят със станалия известен кораб „Вера Су“. Той се счита за потънал кораб.

Този проблем не е само в България, има го в целия свят. Друг е въпросът, че наистина трябва да се

Lagermax
Международен транспорт
Логистика
Дистрибуция
Together in motion.
Лагермакс Спедицио България ЕООД
Адрес: гр. София, Ботевградско шосе 247;
П.К. 1517; сграда 4.
Телефон: 02/996 22 13
Електронна поща: office@lagermax.bg

огледа нашето законодателство и да се направят някои промени. Ние от БМК сме направили предложения. Настоящото ръководство на Министерството на транспорта поде инициатива и е в ход процедура за законодателни промени. Обсъждат се текстове за промяна на Кодекса на търговското корабоплаване.

Много важна тема е арестът на корабите в България. Дали трябва да се създаде „Морско съдилище“, тъй като се срещат изключително големи проблеми в това да се приложи дадено решение на територията на България, защото, за да се задържи кораб, е необходимо да има съдебно решение. Процесът тук не е съобразен с други държави. Дори не се приближава към този в Гърция. В морски страни като Англия, Холандия или Германия нещата са по различен начин. В България при арест на кораб първо трябва да се уведоми лично корабособственикът, а в повечето случаи тези корабособственици са само „пощенски кутии“ в офшорни държави. Ако ние трябва да следваме тази процедура, тя е автоматически невъзможна. Трябва да се види как е приложено това във водещи държави и да се адаптира в България.

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

– В момента търговското корабоплаване по река Дунав и морското търговско корабоплаване са под шапката на Изпълнителна агенция „Морска администрация“. Двете направления имат както общи, така и различни елементи. Според мен трябва да бъдат обособени като отделни дирекции. Необходимо е преструктуриране на работата на ИАМА, даже децентрализация, с делегиране на отговорности на съответни дирекции – река и море. Трябва да има организационна промяна, която да се реализира на базата на анализ. Българската морска камара би участвала в обществено обсъждане, на което да се споделят проблемите и да се дадат идеи, като цяло това е виждането ми.



Пристанище Варна

– Добра ли е връзката между морското образование, научните изследвания и бизнеса?

– Връзката образование – наука – бизнес е добра. Морският бизнес работи в тясно сътрудничество с ВВМУ „Никола Йонков Вапцаров“ – Варна, Техническия университет – Варна, както и с морските гимназии. Бизнесът ползва кадрите на тези учебни заведения. Морската сфера е относително затворено общество и почти няма преквалификация. Имаме нужда едни от други. Така например в УС на БМК е началникът на Морското училище адмирал Медникаров. В БМК сме обединили корабостроителните и кораборемонтните заводи, бизнеса и корабособствениците. При нас като членове са институтите, които извършват изследвания, както и компании, предоставящи услуги в корабоплаването (агентиране, брокераж, снабдяване, корабособственици и оператори на кораби). Целта ни е да се споделят проблемите и да работим заедно.

Росен ГАЦИН





За да имаш качество, трябва да правиш инвестиции

Фулфилмънт центърът на Ozone.bg вече обслужва три пазара в Европа

Онлайн магазинът Ozone.bg изгражда нов фулфилмънт център до базата си край гара Елин Пелин. Той е разположен на площ 8600 кв.м и е двойно по-голям от настоящия склад, като процесите в двете съоръжения ще бъдат свързани. Как се управляват логистичните потоци на близо половин милион артикули, как ще се обработват 10 000 поръчки на час и какви са плановете за развитие на компанията? На тези и на други въпроси отговорите ще научим от Любомир Бабуров, главен директор „Стратегии" в Ozone.bg и Станко Йорданов – директор „Складови операции".

През 2020 г., когато започва пандемията, електронният търговец Ozone.bg вече строи нов фулфилмънт център. Благодарение на него сайтът „поема" своя първи black friday в епидемична обстановка. Успява, защото вече е планирал и реализирал инвестициите в инфраструктура.



Реорганизация и оптимизация

Логистичният център разполага с около 150 000 складови адреса за съхранение, а на смяна работят между 30 и 40 служители. При пикиране служителите в склада правят маршрути с по 60–80 спирки. С помощта на Станко Йорданов, който се присъединява към Ozone.bg в началото на 2022 г., се разработват промени в организацията на склада и се планира ново разширение.

В началото предизвикателството е как да се направи складът – през последните 2 години мениджмънтът на складовата база на компанията се учи как да го използва по оптимален начин. В момента са в ход про-

ВИЗИТНА КАРТИЧКА

Станко Йорданов – директор „Складови операции" в Ozone.bg, е част от екипа на компанията от февруари т.г. През последните 7 години се занимава активно с консултантска дейност в областта на интралогистиката. Има богат опит и в last mile доставки и управление на куриерски мрежи.



ВИЗИТНА КАРТИЧКА

Любомир Бабуров – главен директор „Стратегии" в Ozone.bg, е един от собствениците на компанията. Той е ключов отговорник за планирането на бъдещето развитие на компанията, стъпването на нови пазари, изграждането на фулфилмънт базата, както и за новите продуктови категории.

цеси на профилиране на персонала. Служителите се специализират да вършат съответни дейности в зависимост от отдела, в който се намират.

Когато първоначално Станко Йорданов влиза в склада на Ozone.bg, остава с впечатление, че няма с какво ново да бъде полезен. „Видях модерен склад, но всъщност винаги има неща, които могат да се подобрят", твърди той.

Има ли място за роботи?

Попитах представителите на Ozone.bg дали в определен етап някои от складовите процеси няма да се поемат изцяло от роботи. По думите им има места, където автоматизацията е възможна. Амазон например използва роботи за твърде малка част от складовите си дейности. Роботизация в такъв тип склад може да се постигне само ако се приемат поръчки за предимно хомогенен тип стока. В склада на Ozone.bg се обработват както стоки с размер на копче (например значки или зарчета), така и с големина около 40/60/40 см, включително обемни поръчки, заемащи 3 палета. В този диапазон автоматизацията на процесите ще е трудна, защото трябва да се съчетае със запазване ефективността на логистичния център.

Складът на Ozone.bg все още е далеч от оползотворяването на пълния си обем. Към момента за ефективността на процесите допринася използването на типови клетки в зависимост от различните обеми на продуктите. Например дребни продукти се съхраняват в контейнери с дълбочина, широчина и височина около 20 см, където могат да се съберат до 15–20 продукта.

Supply chain автоматизация

Електронният магазин е успял да постигне supply chain автоматизация и да усъвършенства процесите за доставка на стоки. Продуктите, предлагани в сайта, се доставят от стотици различни фирми. В склада в град Елин Пелин се намират предварително закупените стоки, така че да могат да се изпратят към клиента максимално бързо. В него се съхраняват около 80 000 продукта. Останалите 400 000 се намират при доставчиците. За да има т.нар. long tail, или широко портфолио, няма как да се държат в склада половин милион артикула. Стоката, която идва от доставчиците, се консолидира първо в разпределителния център в София и след това се транспортира до склада в Елин Пелин.

Фулфилмънт центърът се управлява от софтуер, собствена разработка на Ozone.bg. Той е внедрен през 2017 г. Компанията инвестира във възможността да адаптира сама процесите си по оптимален начин. Разглеждат се и варианти за интегриране на част от системата с външни решения.

УПРАВЛЕНИЕ НА СКЛАДА StoreIT

- Доказана WMS система от най-висок клас на разумна цена
- Пълна автоматизация, RFID управление и складови роботи
- Безпроблемно внедряване и бързина на системата
- Оптимизация на транспортните задачи и маршрутите

Системата се предлага и като месечен абонамент без първоначална инвестиция.

1612 София, ул. Ами Буе 84, ет. 6
• 02 439 82 61 • 0888 588 111
• sales_ifd@ifd-sofia.com

IFD ENGINEERING
wms-storeit.com, ifd-sofia.com





Функциониращият склад разполага с мецанин на 4 нива

Благодарение на софтуера се знае какви са крайните срокове за получаване на стока от различните доставчици, така че да може артикулите своевременно да стигнат до склада на Ozone.bg и да бъдат обработени максимално бързо. Допълнително се планират оптимизации в системата, които да позволят много по-бърза обратна връзка към крайния клиент.

Силата на софтуера е в това, че помага на служителите да свършат работата си максимално добре. Например хората, които пакетират продуктите, са изключително бързи. Те нямаше да са такива, ако цялата необходима информация не им се предоставя. Системата казва на опаковчика какъв кашон/опаковка да вземе, а това увеличава скоростта на обработката. Опаковките също са резултат от прецизен избор и планиране. Когато стоката е крехка, се използват и уплътнители от шредирано велпапе.

Сортировъчни стени

Специфичното за фулфилмънт центъра е, че продуктите се събират „на вълни" – окрупняват се на партиди определен брой поръчки по различни критерии. След това се сортират в индивидуални пратки. Това са хиляди поръчки на час, които трябва да бъдат изпълнени. За целта се използват т.нар. put walls, или сортировъчни стени. Там служителите на отдела сканират всяка стока, като тя впоследствие отива в съответната клетка за складиране на конкретната поръчка. Стремежът е, като се правят „вълни", софтуерът да се учи сам да групира артикулите в съответните партиди. „Цялата магия е да направим процеса максимално бърз, като lead time от влизането до излизането на една поръчка да бъде кратък, а вложените човешки и материални ресурси да се минимизират. Имаме много добри постижения в тази насока, но имаме и още

РАЗШИРЯВАНЕ НА ПОРТФОЛИОТО И ПАЗАРИТЕ

Електронният магазин планира съществено развитие на продуктовите категории, предлагани в България. Стоките за забавление ще продължат да бъдат голяма част от бизнеса на компанията. В следващите месеци на сайта ще започнат да се появяват и някои нови вертикали – спортни стоки, продукти за здраве и красота, артикули за дом и градина. Дългосрочната перспектива на Ozone.bg е да бъде general retailer, който чрез оптимизация на процесите да може да предлага всичко.

Допълнително се разширяват и каналите за търговия. В началото на тази година Ozone.bg стартира продажби в Гърция и Хърватия, като повече от 2 години онлайн търговецът присъства и в Румъния.

Целта на Ozone.bg е новият хъб да поеме изцяло логистичното обслужване на пазарите в Югоизточна Европа. Това изключва създаването на допълнителни спедиторски бази в други държави. Дружеството е в серия разговори с различни доставчици на логистична техника, за да постигне ниво на автоматизация, която да позволи правилно разпределяне на поръчки към съответните логистични дестинации.

работа, която да свършим“, посочва още Станко Йорданов, директор „Складови операции“ в Ozone.bg.

Автоматизацията в склада на хардуерно ниво се свежда до транспортни конвейери и сортиране на пратки.

Ozone.bg разполага със собствена входяща и изходяща логистика, както и с куриерска дивизия за София и Варна. В София дружеството оперира с автопарк от над 20 автомобила, няколко буса и тежкотоварен камион. Спедицията е с цел инвестиция в подобра услуга към клиентите, а логистиката, която се ползва за вземане на стоки от доставчиците, минимизира възможността нещо да се забави. За доставките до вратата на клиента извън София и Варна компанията партнира с най-големите куриерски компании.

Новата сграда

Новото съоръжение, което се изгражда до логистичната база на Ozone.bg, се очаква да започне да функционира през есента на тази година. За изграждането му мениджмънтът на компанията се ръководи от LEAN метод, като нещата се правят „с натрупване“. Така, ако планирането не е било добро, ще може да се направят корекции. По същия начин се е работило и с предишния обект.

Целта е капацитетът на фулфилмънт центъра да е от порядъка на 10 000 пратки на час (при пиково натоварване през ноември и декември). В оптималния вариант логистичната база ще работи на 24-часов режим.

Функциониращият склад разполага с мецанин на 4 нива. Прецизно е извършено уплътняване на пространството. Концепцията е целият „първи“ склад да е мецанин, т.е. цялата площ да се използва само за пикинг на малки по размер артикули. Новото съоръжение ще бъде разделено на серия различни нива в зависимост от вида стока, която ще се съхранява.

Най-интересна е оперативната част от склада, където ще пристигат продуктите за сортиране. Те ще се обработват и събират с помощта на отделни касетки. В тази зона ще заработят над 100 станции за опаковане, като служителите ще формират поръчки от индивидуалните продукти. Именно там е „най-тясното място“, изискващо внимателен подбор на техника и технологии.

Обмислят се различни варианти за изпълнение на поточни линии, като Ozone.bg работи с външни консултанти от Полша. Компанията се опитва да бъде максимално консервативна към иновациите. „Не е достатъчно дадено нововъведение да звучи много добре, за да го направиш. Потенциално всяко голямо вложение може да се превърне в „чудесен паметник“, ако не притежаваме ноу-хау как да го изпълним. Гъвкавостта, която дава човешкият труд, изобщо не е за пренебрегване. Към момента е неразумно да се премине изцяло на автоматизирани решения и да „сложиш всичките си яйца в една кошница“, казва Любомир Бабуров.

Доставка в същия ден

Цел на електронния магазин е да може да „издължава“ още по-бързо стоките чрез новия хъб и да реализира доставки в деня на поръчката. Досега вече няколко пъти тази услуга е била изпълнявана. Продължаването ѝ зависи от капацитета на склада, от изчисленията колко е рентабилно и за кои продукти това може да се приложи. Амбициите са да се утвърди same day delievery като отделна постоянна услуга. Върху тези логистични процеси ще се работи повече през следващата година.

„По мои наблюдения, като изключим някои големи компании в онлайн търговията, почти никой друг играч на пазара не влага средства в нова инфраструктура – споделя г-н Бабуров. – Ние се стремим към качество, а за да го имаме, трябва да правим инвестиции.“

Ралица РУСИНОВА



Соларни панели на покрива на Инхом



Стъкларството е тънък занаят

Батерии за соларната инсталация



Варненската Инхом залага на собствени източници на енергия

Покачването на цените на електроенергията принуди доста предприятия да търсят алтернативни решения, за да намалят своите разходи. Така постъпва и стъкларската фабрика Инхом, която се намира в близост до Варна. На покрива на предприятието са монтирани фотоволтаични панели, които осигуряват постоянна енергия за поддържане на високата температура в стъкларската пещ. Собственикът Данко Калчев не продава енергия и не печели толкова от нея. Важното за него е, че със слънчевата енергия не се допуска пробив в технологичната карта при производството на стъкло.

Стъкларската фабрика Инхом се намира в Белослав, на брега на Плавателен канал № 2, който свързва пристанище Варна-запад с Черно море. Тук в края на XIX век е създадена и Първата българска стъкларска фабрика.

Производство и тънкости

Локацията е избрана заради пясъка, който е важна съставка за производството на стъкло. Още една причина за позициониране на производството тук е жп линията Русе – Варна, която е била основната логистична артерия в миналото. При стъкларската промишленост от значение е близостта до жп линия за извозването на продукцията и снабдяването с материали. Близостта до пристанище Варна също е съществено предимство. Любопитен факт е, че на кея на фабриката е акостирала последната българска подводница „Слава“, днес превърната в музей.

Собственикът Данко Калчев е потомък на стари родове, основали селището в миналото. Той успява да запази и развие технологията за производство на белославско стъкло. Тя е съвкупност от компоненти, които не могат един без друг. Освен формулата на стъклото важна е високата и постоянна температура. Производството се базира на 6 основни продукта, като повечето от тях са от България. Основни са кварцовият пясък и калцинираната сода. От чужбина се внасят няколко добавки.

Самата технология за производството на стъкло изисква продуктите да се смесят в специален съд, след което се поставят в стъкларската пещ. При 1400 °C минимум за 8 часа се получава стъклена лава, която след това може да се обработва на по-ниска температура.

Обработването на готовата стъклена лава може да стане по два начина. Единият е ръчно с метални инструменти (пипи), които се вземат от човек. Вторият е с робот, който я подава към съответната машина. Изборът на начин за обработка става съобразно с получените поръчки.

В момента производството на стъкло е в по-малки размери. Произвеждат се флакони и бутилки до 150 мл, технически стъкла, сувенири и др. По думите на собственика на фабриката пазарът на стоката е предимно вътрешен.

Иновативно е решението за производството на стъклена композитна арматура и мрежа. Материалът се изработва от фибростъклени нишки, свързани с епоксидни смоли. Резултатът е изключително здрава неметална арматура, която и с широко приложение – може да се използва в индустриалното, гражданското и в пътното строителство. Тя е 8 пъти по-лека от металната арматура, което я прави лесна за работа. При транспортирането на този продукт се спестяват 90% от транспортните разходи в сравнение с обикновената арматура.

Търси се енергия

Пещта трябва да поддържа постоянна температура съобразно процесите на производство. Спирането на енергията към нея би означавало край на живота ѝ. При липсата на 30 минути електричество пещта замръзва и трябва да бъде тотално разрушена, а това генерира големи загуби за предприятието. Цикълът на живот на една нормална стъкларска пещ е около 10 години на газ или около 2 до 3 години на електричество. В противен случай инвестицията не може да бъде печеливша.



Стъклената лава се обработва ръчно с майсторлък

Преломна година за стъкларската фабрика е 2009-а, когато спира подаването на природен газ. Тогава ръководството разбира, че няма гаранция за получаването на редовна енергия за производство и започва да търси алтернативни източници. Съвместно с „Иновация Норвегия“ към правителството на Кралство Норвегия разработват проект за създаването на фотоволтаична система с акумулатори, като цялото произведено електричество е за собствени нужди. В рамките на проекта се изгражда система от 50 kW покривна инсталация и 180 kW акумулаторна. Това гарантира на собствениците постоянно захранване на основната пещ.

При така изградената инсталация за собствени нужди с акумулаторна група мрежовият ток влиза само за да добави енергия през зимата и в тъмните часове. Постоянната честота е 50,3 Hz, което дава възможност съвременните машини да работят безотказно и по този начин да се гарантира нормалният технологичен процес. С тази енергия се захранват пещта за топене на стъкло, пещта за темпериране на стъкло и вентилаторната група за обработка на стъклото. Системата позволява да няма пробив в технологичната карта при производството.

Внимателна опаковка

Ръководството на фабриката планира да инсталира още фотоволтаични панели и акумулатори, като за целта ще кандидатства за финансиране по Плана за възстановяване и развитие. Така ще може да се захранват още машини, без да се продава енергия.

Суровините пристигат в стъкларската фабрика в Белослав с автомобилен транспорт, като се работи с различни превозвачи. В складовата база на предприятието се поддържат суровини за 15 дни напред.

За доставянето на готовата продукция до клиентите се използва автотранспорт, но голяма част от готовите стъклени изделия се закупуват на място от изложбения магазин, разположен в рамките на фабриката. Практика е поръчките да се вземат лично от клиентите.

При пакетиране на стъклените изделия за транспорт се спазват специфични изисквания. Преди са започне реденето на кашоните със стъклото на палета, се слага специална основа. После пратката се увива с хартия и се фолира, като задължително се слага етикет „чупливо“.

Собственикът на Инхом акцентира върху това, колко важна е логистиката за стъкларското производство. „Всяка една стъкларска фабрика се намира до жп коловоз – пояснява г-н Калчев. – Стъкларските предприятия ще бъдат едни от основните клиенти при осъвременяването на жп транспорта в България. Тяхната продукция винаги е палетизирана и е подходяща за жп вагони.“

Един от проблемите, който назрява за предприятието, е липсата на работна ръка. Стъкларството е занаят, при който е необходимо да се предаде личният опит от човек на човек. Например ръчното духане на стъкло не може да се научи освен ако не се види. В Инхом работят добри майстори и ръководството си е дало срок от 10 години, в който да привлече млади хора, желаещи да научат този тънък занаят.

Росен ГАЦИН



Пратката пристига с първия дрон

Български учени с оригинална безпилотна машина за логистични цели

Как най-бързо и навреме да бъде доставена една пратка? Върху този въпрос всекидневно мислят милиони логистици от цял свят. Още с появата си преди години дроновете хвърлиха ръкавицата на традиционните летателни средства и заявиха претенциите си да отхапят значителен дял от въздушните превози. Засега няма особена реализация на техните намерения и причините за това са две. Първата е липсата на регулация на полетите, а втората – наличието на подходящи дронове за доставки. Развитието на технологиите е на път да разреши последния проблем. Учени от Българската академия на науките (БАН) създадоха електрически дрон, който лесно може да преодолее разстоянието от София до Пловдив и да достави товар от 5 kг. Това е само пилотният проект. При интерес може да се реализира и дрон с по-голяма товароносимост.



инж. Момчил Георгиев

През последните няколко години учените от Института за космически изследвания и технологии (ИКИТ) към БАН разработиха дронове, които могат да намерят приложение в редица области. Едно от последните техни изобретения е дрон, тип коптер с 3 витла, който може да достави безпилотно товар с тегло до 5 кг от София до Пловдив.

В момента в БАН работят и по друг специален проект за самолет – дрон, който лети с над 300 км/ч. С него ще може да се решават логистичните проблеми между градовете за значително по-кратко време и с по-малко ресурс за гориво.

Разработката

„Едно от важните условия за развитие на полетите с дронове е наличието на 5G мрежа – разказва проф. Димо Зафиров, ръководител на проекта в ИКИТ. – До нейното създаване в България полетите се управляваха чрез радиовръзка, а при нея има ограничение в разстоянието, в зависимост от мощността на приемника, на предавателя и т.н., което е обикновено няколко километра. Ние се договорихме с един от мобилните оператори с 5G мрежа и с негова помощ осъществихме демонстрационен полет, като сложихме на дрона мобилен апарат с 5G връзка. Полетът беше много успешен, независимо от дъждовното време."

Коптерът с 3 витла е по-ефективен от този с 4



Голямото предимство на 5G мрежата е широкият спектър на лентата при предаване на видеосигнал от дрона. Така навигаторите могат да добият цялостна картина за обследваната местност и то още по време на полета. Друго предимство е твърде малката латентност на връзката – сигналът се забавя само милисекунди, докато стигне до оператора. За сравнение, латентността на 4G връзката е доста по-висока и затова тя не може да бъде използвана за управление на дрон в реално време.

Електрическите дронове (коптери) нямат проблеми с лошото време, тъй като са оборудвани с електрически безчеткови (асинхронни) двигатели. Това им позволява да летят не само при дъжд, но и в по-запрашена среда.



проф. Димо Зафиров: „Дронът, който разработихме, е много подходящ за извършване на куриерски услуги.“

Повечето дронове са с 4 витла, защото това е най-малкият брой витла, чрез които е възможен полет без сложна механика. Повечето на брой витла (6, 8 и т.н.) дават сигурност на полета, тъй като при отказ на един мотор дронът продължава да лети, но ефективността ще е по-малка, а също и времето за полет.

По предложение на инж. Момчил Георгиев от ИКИТ към БАН, който стои зад този проект, дронът е направен с 3 витла. Двете са големи носещи витла, като над 90% от товара се поема от тях. Третото, което е по-малко, се намира в задната част на дрона и служи основно за управление на посоката и наклона на машината. То е хоризонтално и може да се наклонява в различни посоки, като по този начин се променя посоката на машината. Така конструкцията дава възможност за много по-голяма енергийна ефективност на дрона.

Коптерът с 3 витла е по-ефективен от този с 4, но в системата се внася механично звено, което да накланя задния мотор. В същото време дронът с 2 витла е по-ефективен от този с 3 витла, но механиката му е доста сложна, защото и двата ротора трябва да се накланят. Коптерът с 3 витла, който се разработва в БАН, е с изместен център (два големи ротора и един малък) и това по ефективност го доближава до този с 2 витла, но без сложната механика.

При тестовете е установено, че дронът с 3 витла и изместен център може да бъде натоварен до 90%, без това да влияе на управлението му, което при дрона с 4 витла е невъзможно.

Регулациите – основният проблем

В момента най-големите производители на дронове са в Китай, но произвежданите там машини са предимно за масова употреба. Учени от ИКИТ към БАН знаят, че не могат да се мерят с тях, и разчитат на специализирани клиенти чрез интегриране и създаване на уникални продукти за тях.

„Дронът, който разработихме, е много подходящ за извършване на куриерски услуги и то на деня – убеден е проф. Зафиров. – Със сигурност можем да направим конструкцията, така че да се возят и по-тежки товари. В момента съществуват дронове с товароподемност до 250 кг и могат да возят хора. Проблемът за тяхното навлизане в практиката не е техническите им възможности, а в законодателството. Липсва регулация за полетите им, а няма и подготовка на специалисти за тяхното управление.“

В момента все още не е правен тест на новия дрон на големи разстояния. Основната причина – няма административна регулация на полетите и получаването на разрешение от въздушната администрация става трудно. Много от държавните организации не разбират какво предстои. Те не си представят как хиляди дронове ще започнат да хвърчат, как ще ги управляват и какво ще стане. А това се предвижда да стане в това десетилетие, а не в далечното бъдеще.

Има 5 регламента на Европейския съюз, които създават рамката за полети на дронове. На 23 януари 2023 г. вече трябва да има т.нар. E-space пространства, където ще могат да летят дронове. Целта на регламента за E-space е да се определи въздушен слой, в който да се движат дроновете. Предвижда се всеки дрон да има идентификационен номер, чрез който отговорните власти да го идентифицират по време на полет. За целта от време на време дронът ще излъчва данни за този номер.

Задължение на държавните органи ще е да следят полетите на дроновете. За да има координация, пилотите трябва да получават цялата необходима информация от съответните органи.

В момента експертна група (част от която е и проф. Зафиров) към Министерството на транспорта и съобщенията работи по изграждането на законодателна рамка на полетите на дронове. С това се обяснява и активността на министъра на транспорта Николай Събев да запази годността на летателните площадки на неработещите летища в България.

Полезни и в други области

Липсата на 5G навсякъде в страната не е проблем за осъществяването на полет с дрона, тъй като той може да премине и на по-нисък обхват – 4G или 3G. Дори да няма връзка в дадена местност, дронът може да продължи полета си, тъй като маршрутът му е предварително зададен.

„Няма технически проблеми дроновете да се използват в логистиката – смята проф. Зафиров. – Проблемите са в организацията на движение. Все едно да имате камиони, но да няма пътища. В ЕС се движим все още бавно със синхронизацията на законодателството. Швейцария, Норвегия и Сингапур са много по-напред в тази област, а в САЩ са с 2–3 години пред Европа.“

Вече има интерес и от чужденци към новия дрон на ИКИТ на БАН. Освен за транспорт на пратки, той е подходящ и за пръскане на посеви в селското стопанство. Тъй като дроновете летят до 10 см над посевите, пръскането с тях е много по-безопасно. Освен това могат спокойно да работят и през нощта, като така няма да пречат на пчелите.

Васил ВАСИЛЕВ

Водородното трио на STELLANTIS – 400 км с едно зареждане



Неотдавна STELLANTIS обяви пазарното лансиране на триото си водородни ванове – Peugeot e-Expert Hydrogen, Citroën ë-Jumpy Hydrogen и Opel Vivaro-e Hydrogen. Базирани на електрическите версии на трите модела, средните ванове са с нулеви емисии и имат удължен до 400 km пробег с едно зареждане.

Peugeot e-Expert Hydrogen, Citroën ë-Jumpy Hydrogen и Opel Vivaro-e Hydrogen се произвеждат в Рюселсхайм (Германия), където освен главната квартира на Opel – една от марките в Алианса, е и центърът на STELLANTIS за проучване, разработка и развитие на водородни технологии. Преди няколко месеца започнаха поръчките за plug-in електрическите средни ванове, оборудвани с водородни горивни клетки и базирани на аналогичните напълно електрически e-Expert, ë-Jumpy и Vivaro-e, които преди две години спечелиха престижната международна награда Ван на годината 2021.

Гамата

Новите екологични ванове са базирани изцяло на модулната мултиенергийна платформа на електрическото трио. Споделят същата силова линия като електродвигател, чиято мощност е 100 кВт при максимален въртящ момент 260 Нм, но на мястото на тяговите батерии под товарното пространство са монтирани резервоари за водород с вместимост 4,4 кг при налягане 700 бара. В силовата линия над електродвигателя, който, както при електрическите версии, е монтиран над предния мост, е добавена водородна горивна клетка с мощност 45 кВт, а под седалките на водача и пътника са инсталирани батерии с капацитет 10,5 кВтч. В резултат пробегът с едно зареждане е 400 км, като 350 км са гарантирани от водорода, а 50 км – от батериите, които могат да се зареждат предварително от електрическата мрежа. За сравнение, при триото електрически ванове пробегът с едно зареждане е 300–330 км.

Трите водородни вана се предлагат в две дължини и две височини с товарен обем 5,3 и 6,1 куб.м и полезен товар до 1 тон – показатели, идентични с тези на същите модели, оборудвани с ДВГ. Зареждането с водород става за 3 минути и е далеч по-бързо от зареждането на електрическа батерия. А в крайна сметка автомобилът отново е с нулеви емисии, защото се задвижва от електродвигател.

Компромис с товароносимостта и товарния обем при водородните ванове няма



Peugeot e-Expert Hydrogen, Citroën ë-Jumpy Hydrogen и Opel Vivaro-e Hydrogen се произвеждат в Рюселсхайм, Германия





Зареждането с водород става за около 3 минути

Концепцията

Избраната от STELLANTIS концепция е наречена MID-POWER. Тя използва средна по мощност горивна клетка и батерии със среден капацитет. Конструкторите са преценили, че това отговаря най-точно на нуждите на бизнеса, който използва средни ванове. За сравнение, при по-маломощна клетка и по-голяма батерия RANGE-EXTENDR се постига удължаване на пробега, но при по-ниска мощност на двигателя. По-голяма клетка и по-малка батерия FULL-POWER пък позволяват повече мощност, но скъсяват пробега.

Програмата за енергиен мениджмънт на автомобилите е настроена така, че да не позволява пълно разреждане на батериите. Това гарантира, че сутрин при студен старт електродвигателят първоначално ще се задвижва само от батериите и ще се избегне стресовото натоварване на горивната клетка, преди тя да е достигнала работна температура.

Идеята на управлението на силовата линия е потеглянето да става само с енергия от батерията, при нужда от ускорение да работи приоритетно горивната клетка, а при движение с постоянна скорост – например по магистрала, двигателят да черпи енергия и от двата източника.

Трите водородни вана имат абсолютно същото пътно поведение както на електрическите версии. Динамиката, дори при товар от 500 кг, е отлична, а умелото боравене с избираемите от водача два режима на рекуперация и три режима на шофиране в зависимост от релефа на терена осигурява удължаване на пробега. Абсолютно идентично с това на електрическите версии е и оборудването на шофьорската кабина.

Максималната скорост на вановете е 115 км/ч, а ускорението от 0 до 100 км/ч става за 15 сек. Трите режима на шофиране предлагат използваема мощност на електродвигателя от 60, 80 или 100 кВт, което според нуждите на потребителя осигурява повече теглителна сила или по-дълъг пробег.

Близките планове на STELLANTIS за развитие на водородните и електрическите технологии включват пускането на голям ван през 2024 г., както и на голям ван за пазара в САЩ през 2025 г. Малко след това от STELLANTIS имат готовност да започнат производството на лек камион с нулеви емисии, който ще бъде последван и от камион в тежкия клас. В Рюселсхайм е изграден и нов център на обслужване, тестване, оценка и рециклиране на използваните батерии за електрически превозни средства, който вече работи. Капацитетът му е 1500 батерии на година.

Лъчезар АПОСТОЛОВ



Трите водородни вана се предлагат в абсолютно същите варианти като електрическите модели



Най-младият електрокар RXE 10-16C на германската компания STILL е гигант по отношение на компактността и производителността. Наследникът на един от най-продаваните електрокари в своя клас – легендарният STILL RX 50, впечатлява с множество функции за безопасност, висока производителност и бързина. Благодарение на компактните си размери и много чувствително управление триколесната машина е изключително ефективна и маневрена дори в най-тесните пространства.

Властелинът в тесни пространства: RXE 10-16C на STILL

Машината е отличен избор, когато става въпрос за преместването на товари с тегло до 1,6 т в тесни коридори. С височина малко под 2 м и широчина под 1 м малкото компактно превозно средство преминава безопасно през всяка врата, а също и през много тесни проходи в склада. Независимо от това никой не бива да подценява производителността на малкия електрокар. „Въпреки компактните си размери RXE 10-16C повдига 0,5 т товар на височина от почти 7 м без никакво усилие. Това става възможно благодарение на особено ниския център на гравитацията и изключително твърдата конструкция на подемната мачта“, подчертава Юрген Вруш, продуктов експерт за електрокари в STILL GmbH.

Динамичен на пистата, безопасен в завоя

STILL RXE 10-16C е не само особено маневрен, но с максимална скорост от 12,5 км/ч с товар е доста бърз на дълги разстояния в склада. За по-голяма безопасност е оборудван стандартно с доказаната помощна функция Curve Speed Control. Компактната му мачта и оптимизираните защитни ребра на покрива осигуряват на водача оптимална видимост във всички посоки. Така хората или предметите в полето на действие на машината могат да бъдат надеждно разпознавани. Максималната безопасност при работа се гарантира и чрез други индивидуално конфигурируеми опции за оборудване. Това са индикаторът за посоката, предпазното осветление Safety Light 4Plus, индикаторът за височина на повдигане, асистентът за стабилност и детекторът за претоварване. „Не сме правили компромис с функциите за безопасност при най-малкия представител на нашето семейство електрокари. Със своите многобройни системи за подпомагане на водача, някои от които се предлагат като опция, RXE 10-16C е също толкова безопасен, колкото и по-големите членове на семейството електрокари STILL“, обяснява Дирк Дренкоу, продуктов мениджър за електрически мотокари и енергийни системи.

В крак със семейната традиция

В новия RXE 10-16C са пренесени не само асистиращите системи, но и единната концепция за работа на семейството електрокари RX. „Всеки, който вече е работил с другите машини от семейството RX, ще може да работи успешно и с най-малкия член на фамилията – смята г-н Вруш. – Като следва семейната традиция, машината наследи от своите големи събратя ергономичното работно място на водача, концепцията за иновативно управление и интелигентния бордов компютър STILL Easy Control, чрез който се показва на екрана цялата необходима информация за машината.“ Това е предимство, което операторите със сигурност ще оценят. Те могат лесно да превключват между различни класове натоварване и веднага да започнат работа с електрокара, без да се налага да свикват с него. Могат да бъдат избрани индивидуално средствата за управление – лостове, минилостове, бутони (fingertips) или джойстик 4Plus. Всички те гарантират максимален комфорт при шофиране на серията електрокари RXE 10-16C, RX 20 и RX 60. Комфортът на щедрото 44-сантиметрово пространство за краката предлага достатъчно място за предпазни обувки с размер до 45-и номер.





Благодарение на компактните си размери триколесната машина е изключително ефективна и маневрена дори в най-тесните пространства

Много мощност и развитие в задвижването

Новият електрокар получава своята динамика от трифазно задвижване с променлив ток на задните колела с 24-волтова технология. Основно предимство на новото задвижване е, че кормилната верига, изискваща интензивно обслужване, е заменена с хидравлично кормилно управление. При него хидравличен кормилен мотор управлява задвижващото колело чрез зъбно колело. Задната противотежест също е преработена. Сега тя предлага повече място за електрическата система, включително за управлението на задвижването.

Зареждането на оловно-киселите батерии на RXE 10-16C е много лесно, а смяната на акумулаторната батерия може да се осъществи странично. Всички съществуващи оловно-кисели батерии от RX 50 могат да се използват в новия електрокар. Трябва само да смените щепсела на батерията на версия 320 A. RXE 10-16C се предлага и с опция Li-Ion Ready с интегриран достъп за бързо зареждане. Това дава възможност в машината да бъде монтирана безпроблемно литиево-йонна батерия STILL.

„С широката си гама опции за оборудване и асистиращи системи новият STILL RXE 10-16C е много повече от атрактивен ъпгрейд на предшественика си. Повишеният комфорт и безопасност го правят перфектен и гъвкав помощник за доставчиците на логистични услуги, при работа в производствени помещения и централни складове на компаниите за търговия на дребно“, обобщава продуктовият мениджър на STILL Дирк Дренкоу.

Васил ВАСИЛЕВ

Пълно покритие на територията на България
Сервизни екипи в градовете София, Варна, Пловдив, В. Търново, Ст. Загора и Разград
Предлагаме специализиран сервиз на всякакви марки кари и складова техника



STILL

ТЕХНОЛИФТ БЪЛГАРИЯ ООД
1839 София, бул. Ботевградско шосе 268
тел./факс: 02/ 820 93 97
моб.: 089 950 50 26
e-mail: office@still-technolift.bg
www.still.bg, www.still-technolift.bg

robominds.NEUROS



Locus Robotics



Jungheinrich

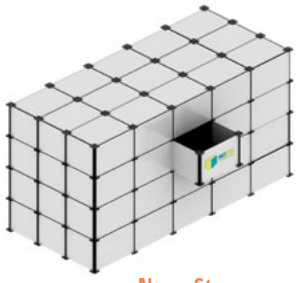




SYNAOS



SSI_SCHÄFER



NoyesStorage

6 победители на IFOY AWARD 2022

На бляскава церемония в BMW Welt в Мюнхен, в присъствието на около 200 гости от бизнеса, науката, политиката и медиите бе извършено награждаването на победителите в десетото издание на международния конкурс за интралогистични машини, технологии и решения IFOY.

IFOY AWARD се смята за най-важната награда в областта на интралогистиката в света. През 2022 г. 12 международни компании с 14 продукта и решения взеха участие във финалния кръг на надпреварата. „Десет години от IFOY AWARD означават десет години изключителни иновации – подчерта председателят на журито Анита Вюрмзер. – През 2022 г. финалистите отново представиха топ продукти, които ще оформят бъдещето на интралогистиката в дългосрочен план."

Традиционалистите

В една от най-старите категории на конкурса „Специализирани машини" наградата спечели double-deck стакерът ERD 220i, който може да носи по два палета наведнъж. Машината поставя нови стандарти за безопасна, оптимално защитена и същевременно суперкомпактна електрическа машина, смята журито. Заключението е, че представянето на стакера е първокласно и предизвиква конкуренцията.

В друга от традиционните категории на IFOY AWARD „Интегрирани складови решения" отличието отиде при реализирания от SSI SCHÄFER Project Flat Pack Picking в склада на IKEA в Дортмунд. С рамките на проекта компанията е внедрила цялостно автоматизирано системно решение за безопасно и оптимизирано палетизиране на тежки и големи артикули. Използването на портални роботи позволява ефективно да се борави с разнородна гама артикули.

Тазгодишният победител в категорията Special of the Year е SYNAOS със своята система SYNAOS IMS – Vehicle Localization за пълна локализация на транспортни средства. Тя позволява проста локализация в реално време на всички видове индустриални машини. По този начин помага на клиентите по пътя им към пълната дигитализация на интралогистиката.

Автоматизираните решения

Победителят в категорията „Автоматично управлявано превозно средство (AGV/AMR)" е американската Locus Robotics със своето решение AMR Locus Robotics. Колаборативният робот – кобот, дава възможност на търговците на дребно, логистичните и индустриалните компании значително да подобрят своята ефективност. Той направи силно впечатление на тестовите екипи с високата си степен на иновации и голямата си пазарна приложимост.

Общо 3 млади компании се класираха за финалния кръг в категорията „Стартъп на годината". Този път наградата бе спечелена от базираната в Мюнхен Noyes Technologies за роботизирана, автоматизирана и изключително гъвкава нанологистична система Noyes Storage, предназначена за градска логистика. Екипът за проверка на иновациите присъди на решението възможно най-висок брой точки в категориите пазарна приложимост, полза за клиентите, степен на иновации и функционалност на внедряването.

В категорията „Робот" на IFOY AWARD 2022 германската компания robominds спечели първото място с базираното си на AI решение robobrain.NEUROS – индустриализирана операционна система за интелигентна роботика. Според журито пазарната значимост на надеждната операционна система за роботи с поддръжка на базирани на AI процеси може да се класифицира като много висока.

Кандидатстването за следващия IFOY AWARD 2023 започва на 1 август 2022 г.

Васил Василев

PACE LOGISTICS WITH A NEW WAREHOUSE FACILITY IN PLOVDIV

8



The coronavirus pandemic has boosted investment in Bulgaria. This is what Ms. Mergyul Chukar, Logistics Manager at Pace Logistics Bulgaria OOD, is convinced of. The company originates from the Turkish transportation company Sarp Intermodal, one of the pioneers in multimodal transport in Turkey. The increased demand for land transport services led to the establishment of a freight forwarding company in Plovdiv in 2021, which already operates a new modern warehouse facility. With its opening and the launch of new projects, the volume of shipping operations in the company is expected to increase. Pace Logistics Bulgaria OOD does not have its own trucks, being an entirely freight forwarding company, but it may use the truck fleet of Sarp Intermodal and Pace Logistics in Turkey. The new facility occupies an area of over 2,500 sq.m. The warehouse has the capacity to hold up to 1,000 pallet spaces, and has a strategic logistics location in the Southern Industrial Zone, in close proximity to the Plovdiv Customs Office and the Ring Road of Plovdiv. The warehouse has four loading and unloading ramps.

I TAKE REASONABLE STEPS, I KNOW THE POWER OF RAILWAY FORWARDING

10



Mr. Lyuben Tenev, owner and managing director of TTL EOOD, is a hereditary railwayman and almost his entire professional career is connected with the Bulgarian railways.

The principal activities of his company are railway freight forwarding, repair of locomotives and wagons, and the development of an intermodal terminal – the only so-called "dry port" in Bulgaria, which is located near Iliyantsi rail station, (Sofia). The company operates in close cooperation with the Thessaloniki Port Authority where about six block trains are processed every week on the route Iliyantsi – Thessaloniki and back. TTL EOOD also holds a license for railway operator.

"The most important thing, and this applies to any business of course, is the constancy and perseverance of the company", says Mr. Tenev. "Customers anywhere want to work with a trusted and secure partner. They do not want only to work with you today, but also to find you in the same place years later when they will need you again."

TRANSPORT CORRIDORS WILL CHANGE THEIR GEOMETRY

18



This is the first interview given to a media company by the Deputy Minister of Transport and Communications, Mr. Bozhidar Kostadinov, who took the office in March this year. We converse with Mr. Bozhidar Kostadinov about the transport corridors, the plans for the construction of an intermodal terminal in Ruse, the implementation of the European Railway Traffic Management System (ERTMS) in the railway network, as well as the development opportunities for BDZ Freight Transport EOOD. According to his words, the initial stage of the construction of the intermodal terminal in Ruse is expected to be completed in 2026. The total planned budget is in the amount of BGN 51.95 million, of which BGN 44.16 million are at the expense of the European Recovery and Sustainability Mechanism. The Deputy Minister pointed out that perhaps in the next five years, depending on how long the war in Ukraine will last, the transport corridors will change their geometry. The principal task of the government will be to create the conditions for easy and fast passage and, accordingly, for attracting more cargo.

MARITIME INDUSTRY CHANGES UNDER PRESSURE OF THE COMMODITY FLOWS

26



In April this year, deep sea captain Alexandar Kalchev, Executive Director of Navigation Maritime Bulgare AD, was elected Chairman of the Bulgarian Chamber of Shipping (BCS). A hereditary sailor, he set himself the goal of uniting the maritime industry in the country.

We approached the captain with a few questions about the difficulties facing the maritime business in the country, and what future can the industry expect in relation to the lack of experienced staff. We also sought an answer to the question of whether the ports in Bulgaria will be able to become a major player in the logistics of the Black Sea. Predicting the Europe's logistics map has become increasingly difficult since the start of the war between Russia and Ukraine. Supply chains are being rearranged in the dynamic process, and the political horizon is still unclear. We heard from captain Kalchev what measures should the Bulgarian government take for the development of our seaports – in order to be able to react quickly and adequately to the changing route of goods to and from Ukraine.

TO PROVIDE QUALITY, YOU HAVE TO MAKE INVESTMENTS

30



The online store Ozone.bg is investing in a new fulfillment center, located next to its warehouse facility near Elin Pelin railway station. Situated on an area of 8,600 sq.m, it will become operational in autumn, and it is twice the size of the current warehouse where the processes at the two facilities will be connected. How are the logistics flows of nearly half a million items managed, how will 10,000 orders per hour be handled, and what are the company's development plans? To these and other questions, we sought answers from Mr. Lyubomir Babourov, Chief Strategy Officer, and Mr. Stanko Yordanov, Director of Warehouse Operations at Ozone.bg. The goal of Ozone.bg is for the new hub to take full responsibility for the logistics services of the markets in South-East Europe. The company is conducting a series of conversations with different logistics equipment providers to achieve a level of automation that allows proper allocation of orders to the respective logistics destinations.

ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА
ТОЧНОТО СПИСАНИЕ В ТОЧНОТО ВРЕМЕ НА ТОЧНОТО МЯСТО

BULGARIAN TRANSPORT PRESS
BTP

Издание на БТП – Българска Транспортна Преса ЕООД

ISSN 1312-6261

Адрес на редакцията:
1680 София, бул. Гоце Делчев
№ 100 бл. 22 вх. А офис 21
тел.: 02/808 18 40
e-mail: logistika@btp.bg
Интернет: www.logistika.bg

Адрес за кореспонденция:
1463 София, пк 5

Главен редактор:
Снежина Баджева – 02/958 00 33
Зам.-главен редактор: *Богиня Матеева*

Редактори: *Васил Василев, Ралица Русинова, Александра Тодорова, Росен Гацин*

Директор маркетинг и реклама:
Нели Балабанова – 02/958 00 34

Реклама *– 02/958 00 30:*
Илияна Балабанова, Борислав Бурлак, Стефан Миланов

Дизайн: *Николай Райков*
Художник: *Николай Райков*

Абонамент и разпространение:
02/958 00 32
Иван Калев – 087/87-47-691

Печат: РОПРИНТ ЕАД

Други печатни издания на Bulgarian Transport Press:
Кой какъв е в транспорта и спедицията, Камиони, Строителна техника

Банкова сметка: Уникредит Булбанк, клон Руски паметник – BIC: UNCRBGSF
IBAN: BG96 UNCR 7630 1051 0354 16

Препечатване на информация е възможно само със съгласие на редакцията. Списанието не носи отговорност за съдържанието на публикуваните реклами.

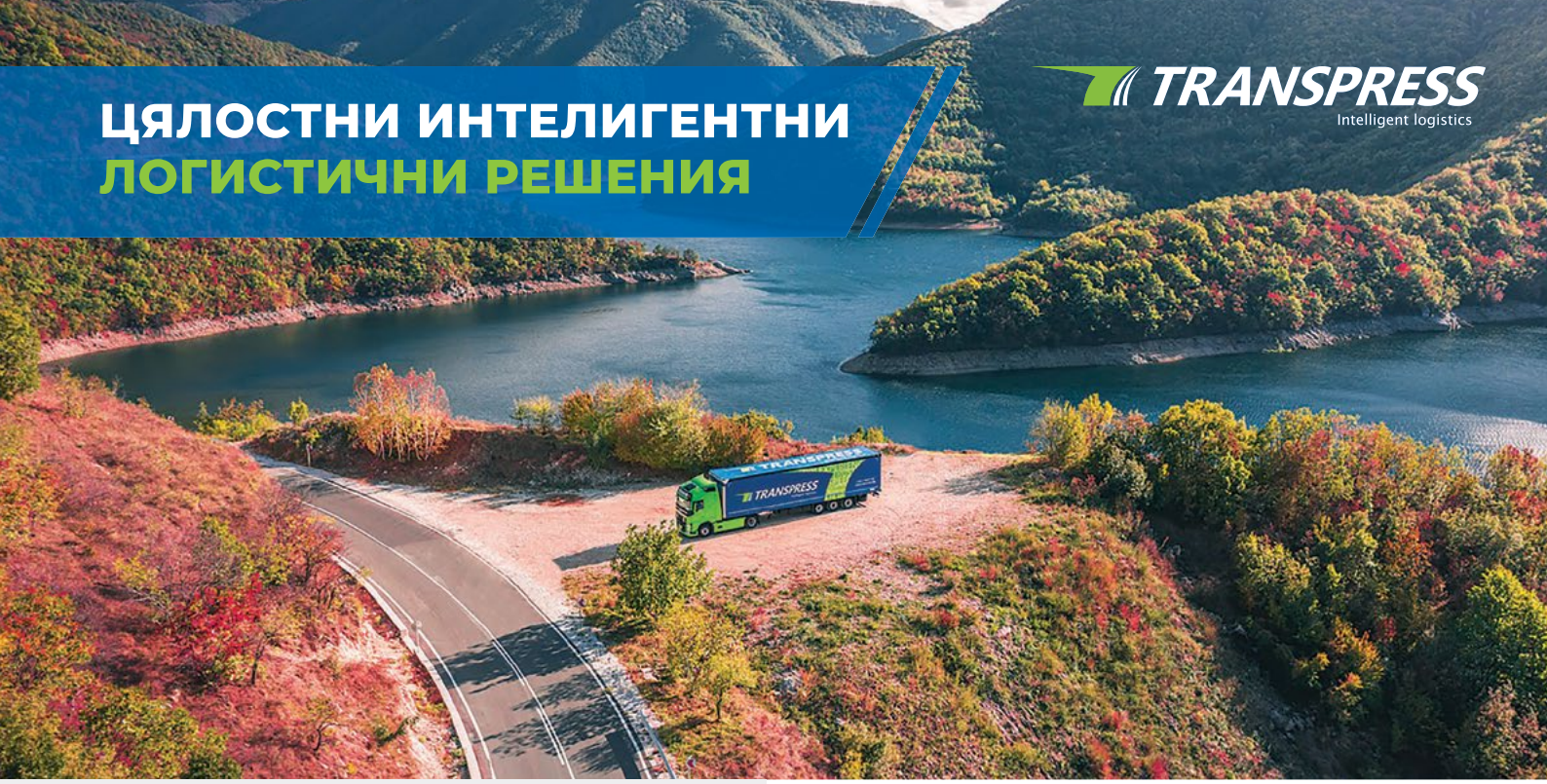
Индекс на рекламодателите

ББВ Дистрибуция и Логистика	стр. 27	МВ Логистика	стр. 6
Ди Ейч Ел Лоджистикс България	IV корица	Скорпион Шипинг	стр. 33
Дискордиа	стр. 2	СТАД - Близнаков	стр. 4
Дриймс Транс – Логистичен парк	II корица	Технолифт България	стр. 37
Елтрак България	стр. 7	Транспрес	III корица
ИФД Инженеринг Джойнт Венчър	стр. 31	ТТЛ	стр. 35
Лагермакс Спедицио България	стр. 28	Филанел Логистик	стр. 29
Логистична Бизнес Конференция	стр. 5	Фротком България	стр. 15
Lutz	стр. 24	Юнимастърс Лоджистикс	стр.1, стр. 22



ЦЯЛОСТНИ ИНТЕЛИГЕНТНИ ЛОГИСТИЧНИ РЕШЕНИЯ

TRANSPRESS
Intelligent logistics



Transpress е водеща логистична компания в България, създадена преди повече от 29 години с фокус върху транспортните услуги.

Днес екипът наброява повече от 700 души, транспортната мрежа се простира в цяла Европа, разполага с един от най-модерните автопаркове в България и екипът продължава да влага време, усилия и средства за развиването на всички звена в компанията.

Transpress предлага цялостни интелигентни логистични решения.

Всяка стъпка и процес в компанията са обмислени и оптимизирани така, че да срещнат нуждите на клиента. В Transpress всеки служител съзнава важността и на най-малките пратки и се отнася отговорно към доверието, което оказват клиентите.

Transpress предлага широк диапазон от услуги:

- ✓ **Куриерски услуги**
- ✓ **Палетни доставки**
- ✓ **Групажни пратки**
- ✓ **Цели товари**
- ✓ **Частични товари**
- ✓ **Складова логистика**

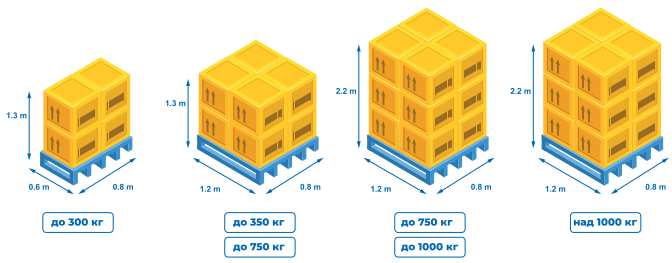
Transpress успешно си партнира с немския логистичен гигант **DACHSER.** Като значима част от единната европейска мрежа, предлага свързаност на българския бизнес с всяка точка на Европа посредством **повече от 400 терминала.** Мрежата в България продължава да расте и в момента има 13 депа в големите градове с обща **складова площ над 13 000 кв. м.** Ежедневните връзки между тях позволяват бързи доставки до всяко кътче на страната.

Куриерски услуги

- Бързи градски доставки до 2 или 4 часа
- Градски и междуградски доставки
- Доставки с /до приоритетен час
- Международни доставки

Палетни доставки

- Оптимална транспортна цена
- Пълно ежедневно национално покритие
- Онлайн проследяемост на пратките
- Доставки: врата-врата, офис-врата, офис-офис



С разнообразие от услуги и добро планиране Transpress гарантира на клиентите си високо качество на оптимална цена в зададения срок.

www.transpress.bg ***5015**

ИЗКЛЮЧИТЕЛНО УДОБНИ СКЛАДОВЕ В РАЙОНА НА АЕРОГАРА СОФИЯ!



ШИРОКА ГАМА ОТ СКЛАДОВИ УСЛУГИ И РЕШЕНИЯ ЗА ВАШИЯ ГРУПАЖЕН БИЗНЕС !

DHL Logistics Bulgaria EOOD

ТЕРМИНАЛ DHL FREIGHT В СОФИЯ

- ➔ Обща площ 12 300 м2
- ➔ Складове, разделени на секции по 1000 м2
- ➔ Отделни противопожарни секции
- ➔ Високо стелажно съхранение - светла височина 11 м
- ➔ 11 хидравлични рампи
- ➔ Допълнителна рампа за ванове и бусове
- ➔ Покрита рампа за странична обработка по цялата дължина на склада
- ➔ Голям брой места за паркиране на автомобили и камиони
- ➔ Инсталирани стелажи и стелажна система
- ➔ Стелажна система "Gang way" за високостойностни стоки
- ➔ Високо защитено обособено място за съхранение и манипулации на високостойностни пратки
- ➔ Склад, покрит изцяло с Wi-Fi мрежа за онлайн WMS система
- ➔ Високо техногогично и екологично осветление
- ➔ Енергоспестяващо отопление
- ➔ Електронна система за сигурност с 24 часа видео наблюдение (CCTV)

ТЕРМИНАЛ DHL FREIGHT В СОФИЯ

- ➔ Автоматична система за пожарогасене – спринклерна инсталация
- ➔ Напълно контролиран достъп на посетители и превозни средства
- ➔ Условия за установяване на административно пространство за временно работно място на клиента
- ➔ Самостоятелна офис сграда, крос док и складове
- ➔ Изцяло застрахован бизнес, сграда, служители и посетители
- ➔ Надеждна система за проследяване на дистрибуцията в България и страните в Европа чрез продуктите на DHL Freight
- ➔ Изгодно за клиенти на морски и въздушен транспорт, които ще се възползват от продължаването на логистичната верига чрез крос-док операции и последващото разпространение в България чрез доместик услугата на DHL Freight
- ➔ Сертификации :
  ISO 9001:2015 ;
  ISO 14001:2015 ;
  ISO 50001 :2011 ;
  ISO 45001 :2018
  by DEKRA Certification GmbH

КОНТАКТ :
Тел: 0700 17 701
E-mail: dhlfreight.bg@dhl.com

dhlfreight.bg
DHL Freight – Excellence. Simply delivered