



## За умния спедитор ние сме машина за пари

### Любомир Сяров, управител на Еколожистикс

Еколожистикс е име, което ще се чува все по-често в транспортния бранш. Компанията и нейният управител Любомир Сяров са се нагърбили с иновативната дейност по създаването на първия специализиран и търговски ориентиран интермодален терминал в България. За идеята, реализацията, трудностите и посланието, което Еколожистикс отправя към специалистите в бранша, разговаряме с Любомир Сяров — двигател на проекта Yana Sofia Intermodal Terminal и човекът, който мотивира и интегрира всички структури на компанията за създаването на терминала.

*– Г-н Сяров, какъв път извървяхте, за да узрее идеята за създаването на интермодален терминал на гара Яна близо до София?*

– Проектът „Яна София Интермодален Терминал“ е резултат от дългогодишно напастяване на идеи и концепции. Реализирането му е невероятно съвпадение на обстоятелства, база и екип. Обмислям тази задача от 7 години, но едва сега се създадох всички усло-

вия тя да стане факт и да заработи. В далечната 1998 г. основах собствена фирма Глоуб Интернешънъл и в този период насочих усилията си към митническото оформяне на товари. Фирмата е член и на НСБС. Тогава, през 2001г., започнах да работя и с Екометал – фирмата, която е собственик на Еколожистикс и има като основна дейност извличането на метал от шлаките (технологичните отпадъци) на комбина-

та „Кремиковци“. Когато Екометал стартира износа си за Македония и Италия, през 2002 г. започнах да обслужвам като външен изпълнител всичко, което е извън вътрешнофирмената логистика на Екометал. Доиде момент, в който износът на Екометал достигна 25 блок-влака на месец, което е около 20 000 т.

В началото товарехме в Илиянци и транспортните ни разходи бяха големи. По-късно ръководството на

*«Като локация и инфраструктура Яна София Интермодален Терминал е уникална даденост и сега се събра екипът, който може да я използва.»*

Екологистикс взе решение да закупи базата на „Редки метали“, която се намира до гара Яна и дотогава бе разпродавана на много раздробени дялове. Трябваше ни време да обединим терена. След това бавно и в резултат на много разговори с партньори и преговори между различни страни започна да се оформя и идеята за интермодалния терминал на гара Яна. За това много ни помогна нашият гръцки партньор – компанията, която обслужва пристанищната ни обработка, чартирането, агентирането на материала ни в Солун. През 2003 – 2004 г. имахме голям проблем покрай недостига на вагони от БДЖ. Тогава подписахме споразумение с гръцките железници да ползваме техни вагони. Бе жалко при наличие на клиент и суровина за доставка тя да не може да се транспортира.

*– Познавахте ли опита на други страни?*

– Първоначалната идея, която се роди на тези срещи, бе да свържем София със Солун. Непосредствено след това обаче дойде кризата преди година и половина и понеже логистиката не е основна дейност на Екометал, проектът не бе сред приоритетите на фирмата. Сега осъзнавам, че това време бе всъщност възможност да разработим проекта в по-професионален план. В този период посетих различни терминали в Европа, за да се запозная с работата и стандартите в областта. Посещавах конференции и специализирани събития и изводът, до който стигнах на базата на видяното, бе колко много липсва в България такъв терминал. През страната ни минават 5 международни транспортни коридора и въпреки тях ние сме бяло петно в геополитическата транспортна карта на Европа. Тези коридори все още минават само на теория през нас и това, което се опитваме да направим с работата си, е да ги концентрираме в София на практика, като реален бизнес, като конкретни пратки и товаропотоци. Всички тези фактори се насложиха и започнахме да мислим за изграждането на интермодален терминал, още повече че вече разполагахме с мястото и инфраструктурата. Допълнителен мотив бе очевидният

факт, че нито един заявен проект за изграждането на интермодален терминал не бе реализиран. Така предизвикателството пред нас определено си струваше усилието.

*– С какъв екип създавате терминала на гара Яна?*

– Първата важна подкрепа за проекта дойде от собственика на Екометал Пламен Стоянов. С него сме обсъждали многократно проекта, показвах му материали от конференции и други терминали, а и той сам потърси информация и естествено прие идеята и я постави на по-приоритетен план. Това, че вече имаме логистичната инфраструктура и работата на терминала не е основната дейност на фирмата собственик, се оказва голямо преимущество. Естествено терминалът се създава, за да работи и печели, но той е много повече един уникален проект, който има обществена значимост. Развитие на терминала се ускори и с включването на Иво Константинов в екипа на Екологистикс. Като търговски мениджър и представител на словенското пристанище Копер той посети гара Яна. Намирахме се в етап, в който нямаше как да продължим изграждането на терминала, без да имаме виждането за товарите. Случи се така, че Иво Константинов се раздели с Копер и дойде да работи в Екологистикс преди 3 месе-

ца като търговски директор на терминала. С неговото идване се обособи екипът, който да бъде ядрото на Екологистикс и да даде скорост на проекта.

*– За колко време изградихте инфраструктурата на терминала на гара Яна?*

– Екологистикс е регистрирана преди 2 години като юридическо лице. Дейността си обаче фирмата започна миналата година, когато, за да я има гара Яна на картата на товарните превози, започнахме да обработваме конвенционални вагони и да извършваме внос на изолационни материали. Когато закупихме базата на „Редки метали“, по-голямата част от инфраструктурата вече съществуваше. Самата гара Яна продължава да е собственост на НКЖИ като колхозно развитие. Всъщност ние правим собствена площадка на терена, който опира непосредствено до гарата. Освободихме целия първи коловоз с дължина 432 м, който е собственост на НКЖИ, като нашата площадка е залепена за него. Имаме и бъдещ проект за удължаване с още 80 м. Вече имаме 4 локомотива и собствени маневрени бригади. Най-трудната за изпълнение инфраструктурна част от проекта вече е направена, а именно сградите и коловозното развитие, защото те се градят с години и лицензирането и



„Нека обобща чисто технологично – смисълът на този терминал е да се превърне в средищна точка на редовно движещи се по разписание контейнерни интермодални влакове от Западна Европа за Централна Азия.“



### ВИЗИТНА КАРТИЧКА

Любомир Сяров е завършил икономика и управление на транспорта в УНСС през 1993 г., магистър по икономика на транспорта. След това работи в Юнимастърс, където стига до позицията управител на Юнитейпър. До 1998 г. работи там и се занимава основно с контейнерни превози. След реорганизацията на компанията напуска и основава собствена спедиторска фирма. От две години е управител на Екологджистикс.

**Wir sind ein Internationales Handelsunternehmen und suchen für unser Logistikunternehmen in Bulgarien ab sofort eine/n**

#### Logistik Manager/in Ihre Aufgaben:

- ❖ Akquisition von Neukunden im In – und Ausland
- ❖ Vertragsverhandlungen, Hauptansprechpartner für vertragliche Belange
- ❖ Strategische und konzeptionelle Weiterentwicklung der Dienstleistungspalette
- ❖ Überwachung von Kosten – und Leistungskennzahlen und Verbesserung der Effizienz

#### Wir erwarten:

- ❖ Erfahrungen im inneren und internationalen Speditionsbereich
- ❖ Gute analytische Fähigkeiten
- ❖ Unternehmerisches Denken, Einsatzbereitschaft und hohe Teamfähigkeit
- ❖ Fähigkeit der Lösung komplexer Problemstellungen
- ❖ Offenes und sicheres Auftreten in englischer und bulgarischer Sprache
- ❖ Starkes Verhandlungsgeschick und gutes Durchsetzungsvermögen

Wir bieten Ihnen ein angenehmes und soziales Umfeld, einen sicheren Arbeitsplatz und eine leistungsorientierte Entlohnung, die Sie aktiv mitgestalten können.

Wir freuen uns auf Ihre aussagefähigen und vollständigen Bewerbungsunterlagen.

J. W. Cappelen GmbH, Jan Walter Cappelen, Marokkanergasse 22/4, A-1030 Wien  
E-Mail: office@jwc-group.com



узаконяването им е дълъг и сложен процес.

Избрах стратегията да мислим в перспектива, но да реализираме на етапи интермодалния терминал. Първоначалната идея бе да завършим всичко наведнъж и да срежем лентата. Сега реализираме проекта поетапно. Скоро ще завършим претоварния склад и терминала за извънгабаритни товари, техниката за който вече пътува насам. Вторият планиран етап в развитието на Екологджистикс е създаването на Freight Village, виждането ни е, след като терминалът на гара Яна заработи, да изградим товарно селище, подобно на добрите образци в Европа.

**– Каква е търговската политика на интермодалния терминал на гара Яна?**

– Важно е да се отбележи, че ние не разчитаме само на българската икономика, за да заработи терминалът на гара Яна. Използваме това, че българският железопътен спедиторски бранш е изключително добре позициониран на Изток – особено в Украйна и Русия. Експлоатираме максимално факта, че в момента страната ни има най-добрите Ро-Ла и жп фериботни линии в Черно море. И ние имаме амбицията и способността да сме хората, които ще опосредстват интегрирането им в синхронизирана транспортна верига. Смятаме максимално да използваме всички сервиси – и автомобилния през Бургас, и двата железопътни през Варна. Това е уникална възможност, тъй като железопътни фериботи в Европа почти не са останали, а страната ни е удобна връзка между Европа и Русия, Иран и кавказките държави. Желанието ни е да се позиционираме в транзита между Западна Европа и Централна Азия. За реализирането на тази стратегия сме планирали и обособили необходимостта от 22 влакови продукта – редовни интермодални влакове, които бихме желали да се осъществят от и през нашия терминал. Обикаляме с пазарните проучвания, които сме направили, със списъци от директни товародатели и с разработени схеми железопътните оператори и спедиторите с посланието – ето го бизнеса, ето я целесъобразността, направете го, за да се генерира трафик при нас.

**– Как приемат те вашите послания? Кои ще бъдат най-добрите ви партньори?**

– За нас е много важно да отбележим, че сме независим терминален оператор и не искаме да бъдем спедитори или превозвачи. Въпреки това много добре познаваме пазара и виждаме възможностите на него. Поне три години са необходими за разработването на един терминал, ако екипът му е пасивен и чака товари да дойдат сами. А ние искаме да ускорим този процес. Понеже сме частен проект, понеже той трябва да се изплаща, сме гъвкави и ходим с готови проекти при клиентите си. Тези, които първи се възползват от това, което предлагаме, ще спечелят.

Нека обобща и чисто технологично – смисълът на този терминал е да се превърне в средищна точка на редовно движещи се по разписание контейнерни интермодални влакове от Западна Европа за Централна Азия. С т.нар. хъб на гара Яна ние улесняваме максимално железопътните спедитори и превозвачите, вклю-

*«Мисля, че сме се събрали правилните хора на правилното място. Проектът за създаването на интермодален терминал наистина трябва да узрее, за да дойде моментът за реализирането му. Имаме добри възможности да го направим факт, а и в момента съществува голяма нужда тази ниша в страната да се отвори.»*

чително и с информация за пазара. Това са интермодални влакове, не конвенционални (не с обикновени вагони, а платформени) и не са само морски контейнерни влакове. В България е напълно неразкрит потенциалът на технологията на континенталните (вътрешноевропейски) интермодални превози. Всъщност едно ремарке може да бъде железопътно-шосейно ремарке, което се претоварва от вагон на шосе и се дърпа от обикновен седлови влекач. Клиентът дори не разбира, че е бил обслужен от железниците. Тук виждаме най-голямата синергия с българските автомобилни превозвачи. Почти не виждам участник в транспортния пазар, който толкова добре би се интегрирал в цялата картина – от фериботните сервиси до автомобилните превозвачи и конвенционалните железопътни спедитори. Всич-

ки имат интерес от нас и ние обединяваме всички по уникален начин. Ние даваме възможността. За умния спедитор ние сме машина за пари. В случай че се породи въпросът дали ще се регистрираме като жп оператор, отсега заявяваме – в никакъв случай, защото нямаме желание да влезем в конфликт с клиентите си. Основното, което искаме, е да концентрираме дейността си в интермодалните превози и да избягаме от това, което правят всички останали. На 26 март т.г. бяхме в Хамбург на годишната срещата на Европейската интермодална асоциация, където представихме страната си и проекта на гара Яна, като станяхме и членове – всъщност първият български член на ЕИА.

*– Какви ще бъдат основните предизвикателства и трудности, които предстоят?*

– При стартирането на дейността на терминала на гара Яна най-трудна ще е организацията на редовните влакове. Там стои проблемът с яйцето и кокошката – как ще се пусне влак, ако няма вече генерирани товари, но как ще дойдат товарите, ако няма вече съществуващ сервиз два пъти в седмицата. Ако, от друга страна, съществува клиент с достатъчни количества да натовари влак, той ще си го направи сам. Тази област е много деликатна. Краткосрочното ни решение е вече фактическото ни интегриране в системата на Интерконтейнер, която има совалкови влакове по разписание с много спирки за добавяне и откачване на вагони по пътя, с което сме освободени от необходимостта да консолидираме наведнъж и регулярно блок-влакови количества. Това ни позволява засега да започнем с индивидуални ваго-

# EUROMARKET

Официален представител на TOYOTA MATERIAL HANDLING за България



**TOYOTA**

TOYOTA MATERIAL HANDLING EUROPE

**Когато безопасността  
и ефективността  
имат значение**

**„ЕВРОМАРКЕТ КАРИ“ АД**

София 1784, кв. Младост 1, бул. Андрей Ляпчев 51  
 телефон: 02/ 97 67 301; факс: 02/ 97 67 311  
 e-mail: karry@euromarket.bg  
[www.euromarket.bg](http://www.euromarket.bg)

ни с по-чувствителни товари като химикали и тежки мрамори, които издържат на транзитното време. Крайната ни цел обаче са регулярни блок-влакове до гара Яна. Най-голямата ниша в момента е липсата на сервиз от Северна Италия и Южна Франция, а страната ни е на пътя им до Казахстан и Централна Азия. Редовните интермодални контейнерни влакове, които ще се бо-

рим да реализираме в рамките на следващата година и половина, са Лион – Падуа – Любляна – София; Антверпен през Шопрон до София; Москва – Киев – София и Констанца – София през Букурещ с железница и по р. Дунав. След сериозните ни разговори с БРП и те, и ние имаме амбицията дори да реализираме ежедневни влакове Видин – Яна. На вътрешния пазар ще целим да

свържем три отделни жп продукта София със Солун, с Бургас и с Варна. Напредваме и в разговорите за ежедневни влакове Турция – София. Както вече отбелязах, черноморските сервиси са много важни за нас. Имаме планове да предлагаме и автомобилен влак от Унгария и Копер. В заключение знаем какви са трудностите, но имаме амбицията и капацитета да се преборим с тях.

## Уникално съчетание на факти



**Иво Константинов, търговски директор на Яна София Интермодален Терминал**

Чисто технически интермодалният терминал на гара Яна е сухоzemно железопътно пристанище. Общата площ на целия логистичен комплекс е 60 дка. Сърцето на терминала е контейнерният двор с площ от 20 дка и капацитет от 1000 контейнера едновременно скла-

диране. Терминалът има възможност да обработва между 35 – 40 000 контейнера годишно, което означава, че е малко по-голям от среднестатистически терминал в Европа. Всичко останало извън контейнерния двор е само добавена стойност към услугата. Това са склад за метали и извънгабаритни/проектни товари на около 2000 – 2500 кв. м, още 2 склада по 1700 кв. м – единият с височина 14 м, а другият – с 9 м, с железопътно-шосейна кросдокинг (чисто претоварна, без дългосрочно складиране) функция, а също и офис сграда с площ от 900 кв. м.

Планирано е по този начин на гара Яна да оперират всъщност 5 модулни подтерминала. Първият е за насипни товари, вторият е предназначен за проектни или извънгабаритни товари, който ще се обслужва от 45-тонен мостови кран със спредер. Третият е крос-докинг терминал за претоварване от закрити вагони на камиони и обратно. Следващият терминал е предназначен за палетизирано конвенционално железопътно карго и последният е челна рампа, която може да се използва за леки автомобили. Коловното развитие на гара Яна позволява обработката на три блок-

влака едновременно и само въображението може да ни ограничи в количествата потенциално обработени товари при трисменен режим на работа и подходящо сухоzemно оборудване.

Пристанище Солун с всичките си проблеми отвори нуждата от алтернативи на пазара. С доброто съчетание от инфраструктура и локация, което имаме, ние сме в състояние да обслужваме 6 пристанища в региона. Намираме се до гара, на магистрална линия, на подбалканската линия, извън града, но в близост до него. Освен това София е уникална с това, че всички железопътни линии в страната практически минават през нея. Някои дадености се натрупваха впоследствие. Оказа се, че Околовръстният път на столицата ще излиза при гара Яна. Проектът, който ще свързва двете магистрала, също е благоприятен за нас. От двете митници в София едната бе преместена в Кремиковци. Казано накратко – свидетели сме на уникално и благоприятно за дейността ни съчетание на факти. ☞

*Ани МАРИНОВА*