



www.logistika.bg

ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА.

ТОЧНОТО СПИСАНИЕ В ТОЧНОТО ВРЕМЕ НА ТОЧНОТО МЯСТО

„Актуална тенденция е пристанищата да станат глобални центрове за обмен на информация за логистиката.“

Ангел Забуртов

генерален директор

на ДП „Пристанищна инфраструктура“



ПРОИЗВОДСТВО

В Ховаг – Търговище използват добри практики и швейцарско ноу-хау

FREIGHTTECH 2020

Технологичната трансформация на спедиторския бизнес

ИНОВАЦИИ

Eco-friendly опаковка от бъдещето

Дигиталната трансформация даде нова енергия на пристанищата

Ангел Забуртов, генерален директор на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

Той е инженер, но е изучавал още банкиране и икономика. Специализирал е пристанищен мениджмънт и мениджмънт на контейнерните терминали. Убеден е, че клъстерното развитие на едно пристанище дава синергичен ефект върху цялата икономика на страната.

След успешните проекти за дигитализация на корабния трафик неговият екип в момента работи над проект, чиято цел е информацията да бъде споделена в обща платформа между всички участници по веригата на снабдяване със стоки, минаващи през пристанищата ни. Той е оптимист, но избира реалистичните решения и като мениджър не приема да се поставя проблем, без да се предложи вариант за изход от него.

Той е Ангел Забуртов, генерален директор на ДП „Пристанищна инфраструктура“.

– Г-н Забуртов, какви са стратегическите цели на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ)?

– Нека първо направим уточнението какво е държавно предприятие. Държавно предприятие е това, което в англосаксонския свят означава корпорация, създадена по силата на закон, а не по силата на желанието на акционери. Този е същественият, отличаващ го елемент. Създадените със закон предприятия са различни от държавните търговски дружества, които могат да бъдат еднолични акционерни дружества или дружества с ограничена отговорност. Ние управляваме публична държавна собственост, която ни е предоставена за развитие. А публичната собственост не е предмет на търговска сделка, не се продава, не се купува и в този смисъл е безценна.

– А от спецификата на управляваната собственост зависят и целите на мениджмънта...

– Точно така, от същността на ДППИ идват и стратегическите ни цели. Нашата задача е да намерим модел, в който да съхраним и развием нашите пристанища, така че да обслужват икономиката на страната и да привличат инвестиции. Първата ни задача е да ги поддържаме в състояние, в което да обслужват търговските потоци. Знаете, че 80 на сто от вноса и износа минава през тях. И в същото време се стремим да привлечем още инвестиции в индустриално и логистично развитие в непосредствена близост до пристанищата, за да привлечем нови товари и да развием местната и националната икономика. Така че това, което по света е известно като economic impact assessment, да измери въздействието на пристанищата върху местната и националната икономика. Идеята е да се повиши качеството на живот в резултат на развитието на пристанищата.

В момента нашият акцент е поставен върху технологичното обновяване на инфраструктурата и най-вече на системите, обслужващи трафика в пристанищата. А самата обработка на товарите е приоритет на нашите терминални оператори.

– По какъв модел се развиват българските пристанища?

– Заложеният модел на това, което имаме в момента, е т.нар. landlord model. Тоест ние сме собственик на територията на пристанищата, а обработката на товарите се извършва от терминални пристанищни оператори. У нас самият модел на предоставяне на услугата по обработка на товарите е смесен. Процесът по отдаване на концесия е функция на Министерския съвет, т.е. операторите, или с други думи, концесионерите имат договор, подписан от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, а ние съдействаме при неговото сключване и изпълнение. Имаме и заварени оператори – държавни търговски дружества, които са извършвали тази дейност и преди закона и продължават да я извършват и към момента. Имаме и един особен модел на пристанищни терминали, които са частна собственост. А те са станали частна собственост по време на приватизацията на държавни компании, които са имали и кейови места с терминал. След това законодателството е направено доста либерално, така че дава възможност за инициативи за изграждането на нови терминали от частни инвеститори. Така че в българските пристанища има един доста смесен модел на опериране на товарите.

– Каква е задачата на четирите териториални и трите специализирани подразделения към предприятието?



«PCS системата оптимизира, управлява и автоматизира пристанищните и логистичните процеси чрез единно предаване на данни, свързващи транспортните и логистичните вериги.»

– Четирите поделения са нашите териториални звена, които управляват пристанищата на терен. Те са там, на място, за да решават всички възникнали въпроси всеки ден, т.е. извършват оперативното управление.

Тук е мястото да припомним какво е пристанището – то е територия и акватория; място, на което се обработват товари, а те пристигат с кораби. Всичко, което е свързано с безопасно пристигане и приставане на кораба в българските пристанища, е задължение на ДППИ. Всичко, свързано с движението на товара и прехвърлянето му на други видове транспорт, е задължение на терминалния оператор. Това е разделението на дейностите на пристанището.

Оттам идват и задълженията на следващите наши специализирани поделения, които са за управление на трафика и за информационно обслужване на корабоплаването. Във Варна и Бургас са центровете за управление на трафика по море, а в Русе е Центърът за информационни услуги, свързани с корабите, плаващи по река Дунав. Така че всичко, което се свързва с управление на корабния трафик по река и море, се извършва от нашите дирекции.

– Над какви проекти работите в момента?

– Това, което основно правим, е поддържането на нашата базова инфраструктура – вълноломите, каналите, акваториите, кейовите стени. Другото, което правим, е свързано с довеждащата инфраструктура към терминалите: пъти и железопътни връзки, кабелни трасета, водопроводи. Целта е всеки терминал да бъде осигурен с довеждаща инфраструктура. В частност правим и подобрения на някои наши терминали.

По отношение на управлението на трафика приключихме голям проект – Фаза 4 на VTMS, т.е. изградихме и поддържаме Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMS) като част от Общностната система за контрол на корабния трафик и на информационното обслужване (SafeSeaNet).

Започнахме един много важен от логистична гледна точка проект за разработване и внедряване на Система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System – PCS). PCS системата е отворена електронна платформа, която позволява интелигентен и сигурен обмен на информация между заинтересованите страни от публичния и частния сектор. Системата оптимизира, управлява и автоматизира пристанищните и логистичните процеси чрез единно предаване на данни, свързващи транспортните и логистичните вериги. Вече сме във фаза на проектиране, имаме избран изпълнител и подкрепата на асоциациите на транспортно-логистичните компании (и за автомобилен, и за железопътен транспорт). Смятам, че това ще бъде един от най-добрите проекти, които реализираме.

– Какъв срок е поставен в него?

– Като срок е заложено да бъдем готови в началото на 2022 г., но имаме леко забавяне заради пандемията от Covid-19. Пътуванията са разредени и засега дистанционните контакти с европейския изпълнител забавят малко процеса. Това, което ще постигнем с PCS системата, е електронен документооборот на всички документи, които се генерират и които обслужват товара в едно пристанище.

ВИЗИТНА КАРТИЧКА

Ангел Забуртов е инженер с квалификация в банкирането и икономиката. Специализирал е „Пристанищен мениджмънт“ във Франция, Сингапур и САЩ и „Мениджмънт на контейнерни терминали“ в Белгия. Професионалният му опит включва работа в редица логистични компании в България и в САЩ. През 2003 г. започва работа в ИА „Пристанищна администрация“, която по-късно се трансформира в НК „Пристанища“ и накрая – в Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ). От 2014 г. е генерален директор на ДППИ.

Членува в редица международни организации, сред които Международната асоциация на пристанищата (IAPH), Международната асоциация на капитаните на пристанищата (IHMA) и др. Член е на ИК на Европейската организация на морските пристанища (ESPO), вицепрезидент е на Асоциацията на черноморските и азовските пристанища (BASPA).



«Човек изпитва удоволствие от постиженията. Те осмислят съществуването.»

Това, което сме направили с проекта Maritime Single Window (обслужване на едно гише), трябва да постигнем и с новия проект. Maritime Single Window осигури конкурентоспособност и ефективност на морския транспорт. Всичко, което е свързано с движението на кораба, вече е на електронен носител, а сега целта ни е да постигнем това и по отношение на товарите.

– Какво ще се случи с информацията по пътя на товара?

– Тенденцията е пристанищата да станат глобални центрове за обмен на информация за логистиката. Когато един кораб тръгне от което и да е пристанище към България, в момента на отплаването цялата информация от агента пристига у нас и се разпространява до всички административни органи, които имат отношение към товара – митница, гранична полиция, морска администрация, терминални оператори, фитосанитарни, ветеринари, логистични компании. Всички получават един и същ документ в електронен формат. Когато товарът пристигне в България, ще бъде електронно изчистен, за да може да се прави спедиция.

Това е полезно за всички видове товари, особено за контейнерния трафик, включително може да се на сърчи и ро-ро бизнесът. Само един пример: ако имаме кораб от Турция с камиони до България, няма да

има нужда от изчакване – всичко, което трябва да се обработи документално, ще бъде обработено предварително. И ако на кораба има 50 камиона и само 5 от тях подлежат на физически контрол, те ще останат, останалите 45 могат да влязат на територията на България и да продължат по своите дестинации.

Цифровата трансформация дава онази интелигентност на пристанищата, която им помага да се утвърдят като центрове за обмен на транспортна и логистична информация. Новите информационни услуги, проследяващи товарите, позволяват на превозвачите, следителите и другите участници във веригата на доставки значително да подобрят оперативната си предвидимост, ефективност, видимост и използване на капацитета, т.е. те носят добавена стойност.

– Какво ще се промени след удълбочаването на плавателни канали 1 и 2 в пристанище Варна?

– Удълбочаването на пристанище Варна е проект, за който дълго сме мечтали. Той е изключително мащабен и съм убеден, че ще постигнем неговите цели. Ако говорим с абсолютни числа, в момента там имаме газене 11,5 м, а с проекта сме си поставили цел да постигнем газене 13,5 м, т.е. с 2 м по-голяма дълбочина на каналите, които свързват всички терминали в пристанище Варна.

«Всяка инвестиция и иновация в пристанището привлича нови индустрии и логистика.»

Отваряйки вратата за по-големи кораби, ще увеличим инвестиционния интерес към развитие на индустриални логистични зони. Надявам се догодина по това време проектът да е приключил.

– Не отделяте ли по-голямо внимание на пристанище Варна-запад в сравнение с другите пристанища?

– Това е естествено, защото даденостите на пристанищен терминал Варна-запад са уникални. Още с построяването на Варна-запад е мислено как трафикът да бъде изнесен извън града. Икономиката е обвързана с пристанището, а около него има място за развитие на много индустрии и логистични хъбове. Известно е, че основният товар, преминаващ през Варна-запад, е главно от заводите в западната част на града плюс зърното от Добруджа. Навремето градът се е развил около пристанището, сега е време градът да даде нова енергия на пристанището. Както във Варна, така и в Бургас развиваме градски зони. Планираме и на двете места да изградим круизни терминали и яхтени марини, които да се развият по най-добрия начин.

– А какво трябва да се направи в речните ни пристанища?

– Всеки, който е ходил по Рейн и по горното течение на Дунав, е видял колко много може да се направи и на нашите речни пристанища. Но това е дълъг процес и той трябва да е свързан с интересите на индустрията. Онова, което трябва да се направи, е да се увеличи територията на пристанищата – за индустриални и логистични дейности. И на това ще му дойде времето.

Но мога да твърдя, че ние водим колегите си от останалите дунавски държави по отношение на управлението на трафика. Нашият РИС център в Русе може би е най-добрият административен и оперативен център за контрол на трафика по река Дунав. Като най-нов той отразява постиженията, направени в тази област.

Дори сградата на РИС центъра стана лице на пощенска картичка на ЕК като пример за успешно реализиран европейски проект.

– Наскоро ДППИ се присъедини към „Пристанища на бъдещето – Мрежа за върхови постижения“ (DocksTheFuture Network of Excellence). Какво се случва в тази мрежа?

– Пристанищата предоставят основна услуга за движение на стоки и пътници по целия свят като връзка между водата и сушата. Те осигуряват преки и косвени работни места в световен мащаб в много области и са жизненоважни за икономиката на градовете и регионите, в които се намират.

Мрежата за върхови постижения е форма на споделяне на добри практики в морската индустрия. И най-вече е форма за диалог. В мрежата се обменят идеи. Ние говорим за енергийна ефективност, за алтернативни горива, дигитализация, логистични вериги, киберсигурност, иновации... Това е смисълът на участие в един такъв проект. В мрежата се говори и за финансиране на проекти. Но за да се възползваме от всички финансови инструменти на ЕС за следващия програмен период, имаме нужда от промени в българското законодателство.

«Винаги съм определял Каспийския регион като наша ниша, за която постоянно трябва да мислим.»

– Познавате добрите практики на много пристанища. Кои от тях Ви впечатлиха най-много?

– Не бива да се сравняват пристанищата, защото имат различни обеми и обслужват различни потоци от стокни товари. Ако например сравняваме едно наше пристанище с пристанището в Шанхай, което работи 40 млн. TEU контейнера, ще видим, че чак такава технологична новост на нас не ни трябва. Реално това, което се работи в Шанхай за 2 дни, ние го работим цяла година – такъв е мащабът на работата. Всичко зависи от товара и неговата логистика. На един терминал в Гватемала например товарят единствено и само банани, но е направена такава логистика, че не се изискват складове. Веригата е опростена – контейнеровоз и върволица от камиони. Така те работят по 200 хил. контейнера годишно.

На другия край е Китай – фабриката на света, и ако погледнем Топ 10 на високотехнологичните пристанища, 8 от тях са в Китай. Ако погледнем в Топ 100 – 80 са в Китай. Всяка инвестиция в иновативни решения навсякъде се прави, за да може пристанището да обработва ефективно определен тип товар. Последно бях в Гуанджоу, което работи към 18 млн. TEU контейнера годишно. Но там географските и икономическите дадености не са сравними с други региони.

Не трябва да забравяме, че пристанищата и веригите на доставки обслужват независими компании, които, познавайки плановете на другите, могат да вземат правилните бизнес решения и да управляват ефективно операциите. Силата на интелигентния порт е в това, че използва цифрови потоци от данни, за да засили сътрудничеството между всички звена във веригите на снабдяване със стоки.



– Да видим черноморските пристанища. Защо пристанище Констанца се разви така динамично?

– Защото румънците са 4 пъти повече от нас и икономиката им е 4 пъти по-голяма от българската. Но те обработват около 60 млн. тона товари на 4 пъти по-голяма икономика, а ние работим 35 млн. тона, което ще рече, че обработваме дори повече товари спрямо икономиката ни.

Когато говорим за Черно море, трябва да посочим, че най-голяма е икономиката на Украйна, съответно там се обработват около 150 млн. тона товари. В Черноморския регион пристанищата започнаха да се развиват много добре, защото интересът към тях е много голям. След това е руската икономика, но тя има излаз от много места, и това, което е с излаз на Черно море, е по-малко от румънската икономика. После идва огромният потенциал на Грузия. Винаги съм определял Каспийския регион като наша ниша, за която постоянно трябва да мислим. Ние поддържаме много добро сътрудничество с колегите от Баку, където направиха ново пристанище с огромна индустриално-логистична зона. Съвсем естествено е, че искат да станат най-големия логистичен хъб на Каспийско море с излаз на Черно море. И чак след това сме ние и Турция.

Добре е да се сравняваме с другите, но ние трябва да говорим за нашата икономика, ние трябва да говорим за нашите индустриално-логистични

«Нашият водещ мотив не е печалбата, но като мениджмънт ние също управляваме процеси и всичко, което пише в книгите за корпоративния бизнес, го има и при нас.»

възможности, за да проявят интерес към нас големи компании и да се настанят около нашите пристанища.

– По какво се различава управлението на ДППИ от корпоративния мениджмънт?

– Разликата е, че в едно търговско дружество водеща е печалбата, а при нас водещото е да създадем най-добрите условия за обслужване на икономиката и на компаниите, чиято работа зависи от пристанищата, т.е. трябва да извършим най-добрата услуга на оптимална цена. Нашият водещ мотив не е печалбата, но като мениджмънт ние също управляваме процеси и всичко, което пише в книгите за корпоративния бизнес, го има и при нас.

– Кое е най-хубавото във Вашата работа?

– Най-хубаво е, когато направиш първата копка, след това да прережеш и лентата. Човек изпитва удоволствие от постиженията. Те осмислят съществуването.

– Кое е любимото Ви мениджърско правило?

– Не отивай при шефа с проблем, а с решение. Не обичам да ми съобщават Интересът, без предложението как да се разрешат. Идеята е заедно да обсъдим казуса и да отсеем най-правилното решение за момента.

– Кое е любимото Ви извънпристанищно занимание?

– Много обичам да се разхождам в парка.

– Защо?

– Защото виждам парка като умален модел на обществото. И това, което наблюдавам, е добро. Виждам хора, които съжителстват много добре на място, където няма правила. В парка идват хора на възраст от 1 месец до 101 години. Те са облечени различно и вършат различни неща – едни тичат, други карат колело, трети играят, четвърти се държат за ръце и се целуват, пети се припичат на слънце или си говорят с някого. Не хвърлят боклуци по алеите и е чисто и подредено. Там хората показват, че могат да се самоорганизируют и да живеят добре, което ме обнадеждава. 📌

Богиня МАТЕЕВА

WE ARE CONSTANTLY CHANGING, AND WILL KEEP ON CHANGING

Since August 1, 2020, World Transport Overseas (WTO) has changed its corporate identity with a new logo. This represents a part of the evolution of the brand over the last 20 years, and coincides exactly with the company's strategic plan "Vision 2030" aimed at presence in the most important logistics markets in the world with own representative offices by the end of the decade. The new logo embodies the global coverage and the three modes of transport offered – air, sea, and land – focusing also on the application of green technologies in all business activities

of the company.

"We are already working on our strategic plan "Vision 2030" to cover the most important logistics markets in the world with our own subsidiaries by the end of 2030. Our new subsidiary company in China – World Transport Overseas China – is the first and most significant step in this strategic plan. We, at WTO, strongly believe that innovation is a catalyst for success, and we are constantly investing in it", says Mr. Nikolay Nikolov, Managing Director of World Transport Overseas.



LOGICORP – A MODERN APPROACH TO THE HANDLING OF CONTAINERIZED CARGO

Logicorp is a new center for maritime and port services, with the help of which the company Unimasters raises its containerized cargo service through the port of Varna-West to a qualitative new level, being typical only for specialized terminals in developed economic zones around the world. The center is located in the Industrial Zone South of Devnya, and is located at immediate vicinity of the entrance of the port's container terminal.

exchange are used, and the operations related to the storage, processing, and repair of large-tonnage containers, trailers and other means of transportation meet the highest international standards.

The center for maritime and port services Logicorp also has modern maintenance facilities, a customs warehouse, a modern cross-dock for transshipment of full loaded containers (FCL) and less loaded containers (LCL), 3PL services and courier services, as well as a high-tech warehouse with vessel's spare parts and other ship's supplies.



DIGITAL TRANSFORMATION HAS GIVEN NEW ENERGY TO THE PORTS

In an interview for LOGISTIKA magazine, Mr. Angel Ziburto, Director General of the Bulgarian Port Infrastructure Company, shares information on the strategies, projects, and vision for the development of Bulgarian ports.

information between stakeholders from public and private sector. It optimizes, manages, and automates the port and logistics processes through a single data transmission linking transport and logistics chains. What we have already done with the Maritime Single Window (one-stop service) project, we must also achieve with the new project. Everything that is related to the movement of the ships is recorded already on electronic media, and now our goal is to achieve this in terms of cargo, too", says the Director General.



GROWTH AT A FAST PACE

From the original idea to the finished product (assembled, labelled, tested, and delivered to effectively fit into the existing supply chain) – this is concept the managers of the factory for manufacturing of cable components and systems in the town of Targovishte – Howag OOD, are relying on. The company is a part of the Swiss HOWAG Group which has started its business activities on the Bulgarian market some

5 years ago. Nowadays, more than 110 employees are working at the factory. The company's products are widely used in mechanical engineering, medical equipment, construction equipment, telecommunications, etc. The company's production is exported from the factory in Targovishte mainly to countries in Central and Western Europe – Switzerland, Germany, Austria, and Slovakia.



IN SEARCH OF A NEW FUNDING MECHANISM FOR HIGHER EDUCATION

The provision of human resources in recent years has become one of the biggest challenges for Bulgarian business. Just months ago, there was a severe shortage of labor in the domestic market, but what is the current situation in the labor market? What needs to change to get closer to the successful training models, and to prepare the human resources needed for industries? These are some of the topics commented for LOGISTIKA magazine by Mr. Dobrin Ivanov, Executive Director of the Bulgarian Industrial Capital Association.

"For many years, the emphasis in education was on quantity, not quality, and the state quota for admission in higher education establishments exceeded the number of secondary school graduates. In the last two years, this practice has been changed, and now each year the approved state quota for admission in the universities is approaching the proposals made by our association. In order to prepare reasonable proposals, we also need a good partnership with higher education establishments", says Mr. Dobrin Ivanov.

