



BG

# КАМИОНИ

Брой 7 • септември • 2019 МЕСЕЧНО ИЗДАНИЕ ЗА СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВТОМОБИЛИ Цена 5,95 лв.

**+ СТРОИТЕЛНА  
ТЕХНИКА**  
НЕРАЗДЕЛНА КНИЖКА КЪМ БРОЯ



## НОВИЯТ IVECO S-WAY

Новият Volkswagen T 6.1  
е повече от фейслифт



Neoplan Cityliner – без огледала



07

ISSN 1121-1121

9 771311 831003

## Николай Шушков, мениджър транспорт в Транс Династи ЕООД:

Базираната в Благоевград транспортна компания Транс Династи ЕООД има над 25 години опит в регионалните и международните товарни превози. Списание КАМИОНИ разговаря с Николай Шушков, мениджър транспорт и експлоатация в компанията, за актуалната ситуация в бранша в светлината на чаканите регулаторни промени, въвеждането на тол системата и кризата за професионални водачи



# Търсим нови дестинации, за да се спасим от Пакет мобилност

**– Г-н Шушков, разговаряхме преди повече от година и половина, когато фирмата ви навърши четвърт век. Какво се промени в автопарка ви оттогава?**

– Основното е, че от една година насам се стремим да задържим бройката от камиони. Купуваме нови, но основно подменяме, а не разширяваме парка. Вече връщаме първите еврошестци, които бяхме взели при договорено обратно изкупуване. В парка вече имаме основно влекачи Евро-6 и само 8 европетици.

**– Колко влекача и от кои марки използвате в момента?**

– Имаме 35 влекача от марките Mercedes-Benz, DAF, Renault, един Volvo, който ползваме само в България. Навремето, през 1999 г., станахме първият клиент на Volvo Financing за България, но след това започнахме да купуваме и други марки. В парка ни преобладават влекачите Mercedes-Benz Actros MP4, Евро-6, които са 18. Влекачите DAF са XF от последното и предпоследното поколение. Като цяло средната възраст на влекачите в парка е малко над 2 години. Преди ги експлоатирахме до 10 години, но сега смятаме, че не трябва да ги държим повече от 6–7 години.

Установихме, че за нашите условия на экс-





платация Mercedes-Benz се държи най-добре като разход на гориво. Вярно, че консумацията зависи от много фактори – шофьор, вятър, климатични условия, трафик, товар... При леки товари Mercedes-ите падат и до 22 л/100 км. DAF също не се държи зле и при добър шофьор може да падне и под Mercedes-Benz. Renault също има много добър разход. В парка имахме до скоро и Iveco Hi-Way и мога да отбележа, че съм с отлични впечатления – за три години не сме имали никакви технически проблеми с тях, никакви повтарящи се неизправности.

Смятаме обаче занаят да се ориентираме основно към Mercedes-Benz и DAF, защото многообразието от марки в парка ни затруднява.

**– Как стои въпросът с полуремаркетата в автопарка ви?**

– При полуремаркетата, 37 на брой, само бордови, работим с Schmitz, Krone и Wielton. Най-много са Schmitz, с които работим от 90-те години. Новото тук е, че търсим варианти да се подготвим за евентуален негативен развой на нещата с Пакет Мобилност 1. Днес монтират двутемпературен хладилен агрегат Carrier Vector на първото ни хладилно полуремарке, което също е Schmitz. Опитваме и хладилен транспорт, като от три месеца работим с наето полуремарке от една полска спедиция. Сега купуваме и собствено и търсим товари, за да развием и този вид транспорт. По този начин смятаме, че ще си осигурим товари от България за Европа и обратно и ще избегнем нуждата от периодичното принудително връщане на шофьора и камиона в България. Така че след 26 години транспорт с брезентови полуремаркета, започваме да развиваме и хладилни превози, за които смятаме, че има търсене.

**– По какви релации работите сега?**

– В това е въпросът. При нас основна релация е Великобритания и не знаем какво ще се случи след Брекзит. Работим от България за Великобритания, от България за Италия, от Италия за Великобритания, от Испания за Великобритания...

Затова наблюдаваме и на направлението от България към кавказките републики, Туркменистан, Узбекистан. Голяма немска фирма ни избра за

логистичен партньор и возим нейни продукти от българските й заводи за Азия.

Така че Туркменистан и кавказкият регион, и хладилните превози са нашите начини да търсим оцеляване при задаващите се регулации.

Курсовете за Азия ги правим през Турция или с ферибота Бургас – Потти. С Туркменистан е малко сложно с визите, затова сега возим до Потти и оттам предаваме товарите на техните превозвачи. Това не ни е много изгодно, защото, макар да возят със стари камиони и водачите им да получават по няколко долара заплата, навлата им не са ниски.

А конкуренцията и в тази посока е огромна. Първо има интерес от турските превозвачи. Също и от руските. В Русия пътищата бяха поправени. Ако руски превозвач поеме товара на Брест, той ще направи курса по-бързо, отколкото ние с ферибота, защото транзитното му време е много по-малко.

Но големите фирми може и да могат да си позволят офиси в страните от Западна Европа, където работят, и така да избегнат задължителното връщане до България на водача или камиона три или четири седмици. Ние не можем, защото отиваме на други разходи – заплати, осигуровки, а навлата си остават същите. Значи ще плащаш на шофьора над 2800 евро, върху които ще го осигуряваш, а трябва да му осигуриш и квартира. Много е сложно.

В момента возим и Lavazza от Италия за Косово. Дълги години возихме Lavazza от Италия за България. Правим постъпки да си върнем тази работа, защото това до голяма степен ще реши проблемите ни, ако се приеме връщането на камионите на три или четири седмици. Иначе ще трябва да намалим бройката на камионите наполовина. Няма да има толкова товари за България, навлата ще паднат от 1500 на 1000 евро, пазарът ще се изкриви. Дори да се реши само влекачът да се връща – това е празен пробег, при който разходът на гориво ще е 16 на сто. Но работното време и заплатата на водача си вървят, паузите са същите, пътните такси също..., а курсът е празен. Да не говорим, че ако връщаш шофьора по-често, при него възнаграждението няма да е същото, той иска да е там, за да прави километри. Западни фирми вече обикалят паркинзите и агитират наши водачи да работят за тях. ▶

**Част от автопарка на Транс Династи**

**ABSTRACT IN ENGLISH**

**Nikolay Shushkov:**  
**We Are Looking for New Destinations to Escape from the Mobility Package**

The Blagoevgrad-based transport company Trans Dynasty Ltd. has over 25 years of experience in domestic and international road haulage. KAMIONI magazine spoke with Nikolay Shushkov, the company's transportation and operations manager, about the current situation in the industry on the verge of expected regulatory changes, the introduction of the toll system, and the crisis to find professional drivers.

В базата в Благоевград транспортната фирма разполага със сервиз за дребни ремонти

Според Николай Шушков, новите дестинации са начин за справяне с новите регулации



Проблем при новите регулации ще ни бъде и 45-часовата пауза извън кабините, да не говорим за липсата на платени паркинги.

– **Стигаме и до проблема с кадрите.**

– При 35 камиона имаме 45 шофьори, като нямаме двойна езда. Продължаваме да обучаваме новите шофьори, които дойдат. Защото имат книжка, но нямат опит. Много от тях не си дават сметка за сложността на професията и макар че заплатите надминават 2200 евро, бързо се отказват. Хубавото е, че пробихме с назначаването на украинец. След години ходене по мъките вече имаме един, който работи, а още един и двама грузинци, които чакат. Този, когото взехме, е много добър. Гражданин на Украйна, роден в Дагестан. Инженер е по образование, но си е професионален шофьор и знае всичко, което трябва да знае – укрепване, натоварване, работни времена..., подготвен е на нивото на нашите най-добри водачи.

Проблемът е, че това е временно решение. Първо, защото у нас работна виза се получава бавно. Губят се няколко месеца – документите пътуват до Украйна и обратно. Разрешителното може да е за половин или една година, но срокът му тече от момента на издаването му от Агенцията по заетостта. Докато приключат формалностите, няколко месеца от него са изтекли. Освен това договорката ни с водача е, че когато се прибира в България, трябва да му плащаме командировъчни.

В същото време работна виза за професионален водач в Полша се вади за от 3 до 7 дни и затова там има 60 000 украинци, както и в прибалтийските републики. Очаква се от следващата година и Германия да облекчи режима за водач, идващи от страни извън Евроъюза. А у нас получаваме спънки и може би някой си мисли, че така пази интересите на българските шофьори, които липсват.

– **Имате ли вече камиони с новите, интелигентни тахографи?**

– Новите тахографи не ми пречат, а ми помагат, защото при нас никога не е стоял проблемът с почивките и работното време на водачите и винаги сме ги спазвали.

– **Какво мислите за тол таксите в България?**

– Тол таксите, каквито и да са, ще променят навлата, няма как да не ги променят. Отделно всяка фирма като нашата, която се връща или излиза от България, ще плаща пътни такси тук. 🇷🇺

Въпросите зададе Лъчезар АПОСТОЛОВ

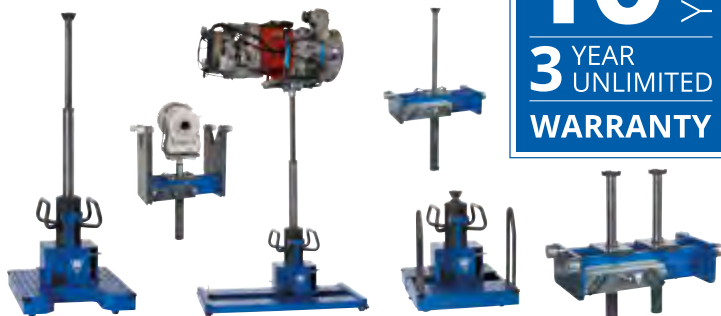
## ПОДЕМНА ТЕХНИКА ЗА РЕМОТ НА КАМИОНИ И АВТОБУСИ

Канални и подови подемници  
с товароносимост до 20 т

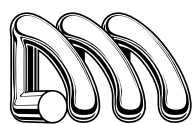


AC Hydraulic <sup>AS</sup>  
NO COMPROMISE

10 YEAR  
3 YEAR  
UNLIMITED  
WARRANTY



Безкомпромисно качество от Дания с най-добрата гаранция за подемна техника в света



ДАЛКО МОТОРС

ДАЛКО МОТОРС ООД

1517 София, кв. Левски, ул. Саранци 3  
офис: 02/ 931 22 20, магазин: 02/ 831 01 94  
e-mail: tools@dalkomotors.com  
www.dalkomotors.com www.beta-tools.bg