

Бизнесът в горите – реалност и подкрепена



АНТОН ВЕЧЕРНИКОВ



ДАНИЕЛ ВЕЧЕРНИКОВ

Антон и Даниел Вечерникови са братя близнаци. Родени са през 1971 г. в Бургас. И двамата са завършили Икономическия университет във Варна, специалност „Икономика и управление на търговията“. През 2001 г. основават фирма „БРОД – ДА“ ООД.



Основната дейност на „БРОД – ДА“ е преработка на дървен материал, търговия със строителни материали, дърводобив и строителство.

Разполагаме със собствена производствена база в Бургас, търговските ни складове са в Бургас и Несебър. Годишно преработваме от 6000 до 8000 пл. м³ едра строителна дървесина от иглолистен материал. Произвеждаме дъски, греди, талпи, ребра и всякакъв дървен материал с приложение в строителството. Предлагаме собствено производство ламперия за външна и вътрешна обшивка, декинг и дюшеме, сушене, рендосване и импрегниране на материал. Основната ни цел е да удовлетворим на 100 % желанията и нуждите на клиентите ни. Производството ни е изцяло ориентирано към местния и вътрешния пазар. Работим успешно с всички строителни складове по Южното Черноморие и голяма част от строителните фирми.

Дърводобивът

През 2017 г. при нас заработи инсталация за производство на иглолистни пелети, с което затворихме цикъла на преработка на дървесината и постигнахме рандеман от почти 100 %. Пелети „БРОД – ДА“ се търсят заради доброто им качество. Доволният клиент е най-добрата реклама. Доброто име и доверието между клиент и продавач се изгражда бавно и трудно във времето, затова залагаме на качеството на произвеждания продукт, а не на количеството.

За да подсигуририм нужната ни суровина, през 2001 г. създадохме няколко комплексни бригади с трактори „Универсал 651“,

закупили камиони с кранове и високопроходими автомобили за извозване на работниците. Извършвахме дърводобив в Стара планина, Родопите (с. Момчиловци) и най-вече в Странджа планина. Достигнахме до обем 15 000 пл. м³ дърводобив на година.

През 2018 г., след 17 години дърводобив, липсата на професионално подготвени работници и повишените изисквания към дърводобивните фирми, свързани с безопасността на работа, трудовите договори, компетентността на дървосекачите и екологичните изисквания към машините за работа в гората, ни принудиха да прекратим тази дейност.

Да се извършва дърводобив с животинска тяга, каруци, неграмотни роми и морално остаряла техника доведе фирмата до работа на ръба на закона и абсолютни финансови загуби през последните години.

Искам да изразя голямата си благодарност към директорите на Държавните горски стопанства в Кости – инж. Цветомир Генов, в Малко Търново – инж. Илия Янгъзов, в Ново Паничарево – инж. Галин Гакев, в Средец – инж. Димитър Янков, в Карнобат – инж. Светлин Водев, към зам.-директора на ДГС – Плячковци, инж. Антоанет Антонов, към председателя на Горовладелска производствена кооперация „Касъм дере“ – с. Момчиловци, инж. Тодор Костадинов, както и към всички колеги, които са ни помагали през годините. С техния професионализъм и колегиален подход сме успявали да намерим адекватни решения за всички проблеми, възникнали в процеса на съвместната ни работа.

”

ДА СЕ ИЗВЪРШВА ДЪРВОДОБИВ С ЖИВОТИНСКА ТЯГА, КАРУЦИ, НЕГРАМОТНИ РОМИ И МОРАЛНО ОСТАРЕЛА ТЕХНИКА НИ ДОВЕДЕ ДО РАБОТА НА РЪБА НА ЗАКОНА И АБСОЛЮТНИ ФИНАНСОВИ ЗАГУБИ ЗА ФИРМАТА ПРЕЗ ПОСЛЕДНИТЕ ГОДИНИ.

“

Транспортът

Дърводобивът и търговията с дървесина са тясно свързани с транспорта. Не може да има ефективност, ако няма синхрон между добива на дървесина и нейното навременно извозване до крайния получател. Икономическите загуби ще бъдат огромни, ако не може да се организира навременното извозване на дървесината от гората – дървото е жива материя и ако извозът му не стане навреме, то просто се похабява.

През 2001 г. Министерството на регионалното развитие и благоустройството прие и въведе Наредба №11 за движение на извънгабаритни и/или тежки пътни превозни средства. Чрез нея бяха уеднаквени техническите параметри за всички пътни превозни средства (ППС), извършващи международен транспорт на територията на Европейския съюз, за да бъдат изравнени изискванията към фирмите. Според тази наредба всички ППС трябва да бъдат с общо бруто тегло не по-голямо от 40 т, максимум до 5 оси и обща дължина 18.75 м, включваща едно моторно превозно средство с едно или две ремаркета. По своята същност тя визира конвенционалния ТИР транспорт, с който се извършва международният трафик на стоки в Европейския съюз. Там е записано, че може да има изключения за дейности, които се извършват по места и не застрашават конкуренцията в международния транспорт – например в дърводобива, за което трябва да бъдат приети решения от съответните органи във всяка държава. В България няма приети такива решения.

Всички колеги от дърводобива са запознати, че една ТИР композиция се състои от влекач и ремарке и общото тегло е около 12 – 14 тона. А един специализиран камион с монтиран кран с три двигателни моста и ремарке с три моста тежи 20 – 21 тона собствено тегло, общата маса на ППС с товара винаги надхвърля 40 тона, а дължината на композицията е по-голяма от 18.75 метра. Така погледнато то вече е „извънгабаритно“ ППС и подлежи на специален режим на движение. Изпълнителната агенция „Автомобилна



администрация“ (бившата ДАИ) и Агенцията „Пътна инфраструктура“ са запознати с този проблем и постоянно спират такива камиони за проверка и теглене.

Електронните превозни билети

Другият проблем е, че в гората няма кантари, за да знае шофьорът колко е натоварил. Теглото зависи от вида дървесина, от нейната влажност и плътност и може да варира. Издава се превозен билет, който не може да се коригира. Издаването на електронни превозни билети и тяхната валидност от 12 часа доведе до други проблеми, свързани с транспорта. Всеки, който извършва транспортна дейност, е регистриран като транспортна фирма. Като такава той трябва да спазва утвърдените от закона часове за шофиране и времето за почивки на водача. Всяка минута работа на колата при маневри на място, по време на то-

варене и работа с крана се счита за работа и се отбелязва на тахографа на камиона. Много често товаренето на един камион отнема от 3 до 4 часа, за издаването на превозния билет също е нужно време – понякога се чака с часове, за да се свърже устройството със сървъра. Всичко това „изяжда“ времето за шофиране. Важно е да се отбележи, че тези 12 часа валидност не са съобразени с разстоянието – дали е 50 км, или 500 км, както и множеството затруднения, с които може да се сблъска шофьорът на пътя – катастрофа, задръстване, технически проблем с автомобила и други. От опит знаем, че държавните горски стопанства нямат готовност да реагират, ако някой се обади от някъде, защото му е изтекъл билетът и трябва да бъде подменен, както и физически е невъзможно шофьорът да отиде на място в най-близкото ДГС за съдействие.

СВОЕВРЕМЕННО СЪДЕЙСТВИЕ

В края на миналата година обсъдихме някои проблеми на бизнеса в горския сектор с депутатите Димитър Бойчев и Иван Вълков, които споделиха притесненията на бранша и реагираха бързо. В началото на 2021 г. беше организирана среща между зам.-министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ангел Попов и изпълнителния директор на ИАГ инж. Мирослав Маринов, на която присъства и представител на фирма „БРОД – ДА“ ООД. Срещата беше много конструктивна, предложиха се разумни и приложими в практиката решения относно валидността на превозните билети, които очакваме в най-скоро време да станат реалност. Имаме уверението на зам.-министър Ангел Попов, че ще бъде направено всичко възможно да се реши проблемът с „претоварването“ на специализираните камиони за извозване на дървесина. Искам да благодаря на всички за разбирането и оказаното ни своевременно съдействие! 🍎