

# КОНЦЕПЦИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА „БДЖ-ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД

инж. Атанас Атанасов

гр. София, октомври 2023 г.

## 1. УВОД

„Холдинг БДЖ” ЕАД е стратегическо предприятие за Република България. Редица важни индустриални сектори зависят от товарната транспортна услуга, осъществявана от „БДЖ – Товарни превози” ЕООД, а чрез „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД се провежда изключително важната социална политика на държавата по отношение на осигуряване на достъпен масов транспорт за широки слоеве от населението.

Значителните инвестиции от Европейски фондове по ОП „Транспорт” в железопътната инфраструктура, ще доведат до увеличаване броя на скоростните трасета, ускоряване доставката на товарите и подобряване качеството на услугата. Независимо от това по-големият фокус в страната продължава да е върху развитието на автомобилния транспорт и липсва приоритизиране на железопътния транспорт. Предвиждат се ремонти по следните трасета:

- 123 млн. евро за модернизация на жп направление Карнобат – Синдел
- 2,31 млрд. евро за жп линия Видин – София (индикативни стойности)
- 1,22 млрд. евро по направлението София – Кулата
- 132 млн. евро за модернизация на жп линия Волуяк – Драгоман – сръбска граница
- 477 млн. евро за изграждане на жп линия Радомир – Гюешево – македонска граница (индикативни стойности);

Интересът към развитие на ниво ЕС е засилен и от ключовата географска позиция на Република България в Югоизточна Европа, която спомага за развитието на международните коридори и в двете основни направления: Запад - Изток и Север-Юг. Новата инфраструктурна политика на ЕС предвижда свързването на: 94 главни европейски пристанища с железопътни и шосейни връзки; 38 ключови летища с железопътни връзки към големите градове; 15 000 км железопътни линии, модернизирани за висока скорост; 35 трансгранични проекта, насочени към намаляване на пречките. Това ще бъде икономическата основа на единния пазар, позволяваща истинско свободно движение на стоки и хора в рамките на ЕС. В синхрон с европейските политики. В по-дългосрочен план, българското правителство предвижда да развива приоритетно коридорите от Трансевропейската транспортна мрежа („Ориент/Източно-Средиземноморски“ и „Рейнско-Дунавски“) и връзките със страните от Западните Балкани;

Заложените в Бялата книга цели се съсредоточават към прехвърлянето на товарните превози на средно и дълго разстояние от автомобилен към железопътен и морски транспорт. Това може да проличи от конкретните цели, заложи в документа: прехвърляне на 30% от товарите в автомобилния транспорт над 300 км към ЖП/морски

транспорт до 2030 г., като процентът се увеличава до 50% до прогнозния период 2050 г. Освен пренасочването на товари се работи и по инфраструктурното осигуряване, което ще може да обезпечи подобни мащабни проекти. До 2030 г. е планирано сегашната дължина на европейската високоскоростна железопътна мрежа да бъде утроена, като е заложено до 2050 г. този проект да бъде финализиран.

Насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа са определени с Регламент № 1315/2013 на Европейския Парламент и на Съвета. Дефинираните цели са насочени към сближаване, ефикасност, устойчивост и увеличаване на ползите за потребителите на мрежата. Политиката за развитие на транспортната инфраструктура обхваща всички видове транспорт и предвижда структуриране на мрежата на две нива: основна мрежа (включва най-важните за ЕС транспортни връзки и възли и следва да бъде реализирана до 2030 г.); разширена мрежа (осигурява пълно покритие на територията на ЕС и следва да бъде завършена до 2050 г.).

В основната TEN-T мрежа на територията на Р. България са включени:

- железопътно и пътно трасе по направленията Видин – София – Кулата и София – Пловдив – Бургас/Свиленград (турска граница);
- железопътното направление София – Горна Оряховица – Русе – Букурещ;

Механизмът за свързване на Европа финансира проекти, които попълват липсващите звена в енергийната, транспортната и цифровата структура на Европа. Инструментът също така помага европейската икономика да стане по-зелена, като насърчава по-чистите видове транспорт, високоскоростните ширококоловови връзки и по-лесното използване на енергия от възобновяеми източници в съответствие със стратегията „Европа 2020“. По „Механизъм за свързване на Европа“ (MCE) „Транспортен сектор“ ще бъдат съфинансирани проекти по TEN-T и проекти от „общ интерес“, като например инфраструктурни проекти с висока добавена стойност за ЕС. Тези инфраструктурни инвестиции могат да работят заедно с проекти, финансирани от „Европейски фонд за регионално развитие“ (ЕФРР), „Кохезионен фонд“ (КФ) и „Европейски земеделски фонд за развитие на селските райони“ (ЕЗФРСР), засягащи други части на основната мрежа TEN-T, както и разширената мрежа. Железопътният транспорт, който е значително по-екологичен от автомобилния, има всички предпоставки да бъде предпочетен от голяма част от фирмите за превозване на техните товари;

Законът за железопътен транспорт определя условията и реда за изграждане, поддържане, развитие и използване на железопътната инфраструктура, изискванията за достъп до нея, основните правила за движение на влаковете, както и взаимоотношенията между превозвачи и клиенти при предоставяне на превозните услуги (условия за сключване на договорите с клиентите, отговорности на превозвача по време на превода, срокове на доставка, рекламации, поддържане на безопасното експлоатационно състояние на превозните средства, административно наказателни разпоредби и др.). Законът е в съответствие с международните договори и споразумения, по които Република България е страна.

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, заедно с общините, трябва да изработи единна Национална транспортна схема, която да

определи баланса между железопътния и автомобилния транспорт на национално, областно и общинско ниво.

Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ) трябва да положи максимални усилия за бързо завършване на закъсняващите с години ремонтни дейности по жп инфраструктурата в страната и да ускори инвестициите си в ключови трасета. Намалените вредни емисии на парникови газове и шум в железопътния транспорт водят до по-малко замърсяване на околната среда и до минимизиране на отрицателните ефекти върху здравето на населението;

Политиката за недостатъчното ограничаване на движението на тежкотоварни автомобили през празнични и почивни дни се отразява неблагоприятно по отношение на пътно-транспортните произшествия, при условие, че железопътният транспорт е в пъти по-безопасен от автомобилния. Подобни проблеми биха били елиминирани при използването на железопътен транспорт, заместващ сегашните тежкотоварни автомобилни превози;

Намалените нива на замърсяване на околната среда води до по-качествен начин на живот на хората, минимизирайки негативните ефекти върху тяхното здраве;

Железопътната инфраструктура и терминалната мрежа продължават да се развиват и покриват основните индустриални зони в страната, което от своя страна повишава атрактивността на железопътния транспорт;

Основен технологичен фактор е завършването на приоритетните железопътни и пътни направления и насърчаване на мултимодалния транспорт, чрез изграждане на интермодални терминали, подобряване на връзките на пристанищата и летищата с железопътната мрежа.

Работата в екип на различните структурни звена в групата е от особено важно значение при обмяната на информация и съвместното подпомагане при решаването на проблеми са основни фактори за постигането на успешни резултати.

## **2. ОБЩА ОРГАНИЗАЦИЯ И СТРУКТУРА**

Холдинговата структура Български Държавни Железници, като структура от дружества, извършва дейности в областта на железопътния транспорт и предоставя услуги по превоз на пътници и товари в националната и международната железопътна мрежа.

Структурата на групата е формирана от „Холдинг БДЖ“ ЕАД и дъщерни дружества, като основната дейност се извършва чрез „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД, а като спомагателни са „Поделение за почивна дейност“ към „Холдинг БДЖ“ ЕАД, „Център за професионално обучение“ към „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД.

## **3. ДРУЖЕСТВО „БДЖ ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД**

„БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД е търговско дружество, със 100 % собственост на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, като правата на едноличния собственик се упражняват от Съвета на директорите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД.

БДЖ Пътнически превози е националният железопътен превозвач Република България, по смисъла на подписан договор за обществени превозни услуги от 25 май 2009 година, уреждащ вида, обхват, качествените характеристики, тарифата, продажбите и финансирането на пътническия железопътен превоз. Срокът на договора е 15 години, считано от първи януари 2010 г.

С цел по добро изпълнение на договора за обществени превозни услуги е необходимо правилното и ефективно планиране на графика за движение на влаковете.

**Средно дълги линии** - обслужващи големи градове или разстояния над 200 км, основи за формирането на графика, при които се търси максимална скорост и минимално време за придвижване, с предоставяне на по-добри удобства на пътуващите

**Регионални линии** - обслужващи малки градове и села или разстояние до 200 км, при които акцентът е максимално покритие на спирки и гари. Тяхното движение трябва да е съобразено както с възможността за връзка с дългите линии, така и с времеви обстоятелства свързани с работа и училищна дейност.

**Крайградски линии** - обслужващи регионите около големите градове - София, Пловдив, Бургас, Варна или до 100 км, поемащи дневния пътникопоток към/от градовете.

**Теснопътна линия** - обслужваща направление Септември Добринище, като ГДВ е съобразен спрямо потребностите на редовно пътуващите, така и с удобни връзки с дългите и регионални линии.

Видно от предоставената информация за „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД в периода от 2018 г. до 30.09.2023 г. са изпълнени по голяма част от поставената програма за стабилизиране на дружеството по отношение изпълнението на договора за обществени превозни услуги, както следва:

- ✓ изпълнява се договор за поддръжка на 46 бр. мотрисни влака ЕМВ и ДМВ „Сименс“;
- ✓ изпълнява си договор за капитален и среден ремонт на пътнически вагони;
- ✓ изпълнява се договор за капитален ремонт на 10 бр. локомотиви 44/45 срия;
- ✓ да се изпълняват необходимите подемен ремонт на локомотиви 44/45 серия в локомотивните депа на дружеството;
- ✓ доставени са 15 бр. нови електрически локомотива;

**Целите в краткосрочен план за дружеството трябва да бъдат:**

- ✓ елиминиране на недостига на подвижен железопътен състав необходим за изпълнение на графика за движение на влаковете;
- ✓ повишаване дела на собствени приходи;
- ✓ подобряване и модернизиране на предлаганата услуга по отношение спазване на разписанието, качество и комфорт при пътуване и информационно обслужване на пътниците;
- ✓ изпълнение на графика за движение на влаковете на 100%.
- ✓ доставка на нов подвижен състав

**Цели в дългосрочен план за дружеството трябва да бъдат:**

- ✓ да се преразгледа графика за движение на влаковете, като се оптимизира обвързката на влаковете с локомотивни и превозни бригади.

- ✓ да се предприемат действия за осъществяване на процедури по ЗОП за закупуване на нов подвижен железопътен състав (вагони и моторни влакове);
- ✓ да се подобри изпълнението на ремонтната програма, като за това следва да се осигурят необходимите резервни части и материали;
- ✓ да се предприемат действия за подновяване на техническото оборудване и подобряване условията на труд в ремонтните депата, което от своя страна ще доведе до повишаване ефективността на извършваните ремонти от дружеството;

#### **4. Концепцията по отношение ръководене на БДЖ – Пътнически превози по отношение управлението на човешките ресурси**

- ✓ от предоставената ми информация за състоянието на дружеството е видно, че наличния персонал е повече от необходимия. Това означава че незабавно трябва да се предприемат мерки за оптимизация на административния персонал. Да се направи анализ на всяко работно място за необходимия и наличен персонал. След извършване на анализа да се пристъпи към оптимизация
- ✓ преразглеждане и оптимизация на всички бизнес процеси в дружеството и привеждането им към модерни управленски методи при намаляване на административно бюрократичната тежест и концентриране на дружеството върху изпълнение на основните им дейности;
- ✓ обезпечаването на устойчив модел на развитие на дружеството отчитайки неговото текущо състояние и тенденциите за развитие на пазара. Под устойчив модел следва да се разбира предоставяне на качествени, надеждни и достъпни услуги;
- ✓ поддържане на мениджърски екипи, съставени от специалисти в различни сфери, които са запознати с модерните технологии и тенденции, практики в железопътния транспорт, корпоративните и социални политики и са способни да посрещнат новите предизвикателства, пред които е поставено дружеството
- ✓ постоянно проучване и прилагане на най-добри практики на управление и въвеждане на съвременни информационни технологии в помощ на своевременното планиране и бързо и правилно вземане на решения;
- ✓ да се преразгледа обвързката на влаковете с локомотивни и превозни бригади, с цел намаляване на неефективното работно време на превозния персонал, а от там и извънредния труд.
- ✓ да се направи анализ на ремонтната дейност на дружеството. Да се прецени необходимостта от наличния персонал. Колко той ще струва на дружеството и дали ще е целесъобразно ремонтите да се извършват от дружеството или да се предоставят на външни изпълнители.
- ✓ категоризация на гари, локомотивни депа и цехове за ремонт на вагони с цел подобряване качеството на предоставената услуга, чрез мотивирано заплащане на персонала, която ще доведе до промяна на системата за заплащане на възнагражденията.

В заключение мога да кажа, че договора с държавата изтича и е много важно да се сключи нов. Това е необходимо за по нататъшното съществуване на дружеството.