

КОНЦЕПЦИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА „БДЖ-ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД

1. Текущо състояние

„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД е създадено като самостоятелно дружество през 2007 година. За момента това е основния товарен железопътен оператор в страната. БДЖ товарни превози“ ЕООД е основен доставчик на суровини материали и готова продукция за структуроопределящи предприятия в страната, а също така осъществява превозите за нуждите на Българската армия и преобладаващата част от военните ешелони на НАТО. Териториално БДЖ-Товарни превози“ ЕООД разполага с поделения на територията на цялата страна което от своя страна обуславя обслужването на Аурубис АД, Стомана Индъстри, Каолин АД, Лукойл Нефтохим и Лукойл България и други.

„БДЖ-Товарни превози“ ЕООД разполага с 190 броя дизелови и електрически локомотиви. От 107 броя дизелови в експлоатация са – 23 броя; в ремонт 26; в изолация 55; брак -3броя. От 83 броя електрически локомотива в експлоатация са – 44; в ремонт 12; изолация – 26; брак 1 брой.

Общия вагонен парк на дружеството е 4362 вагона в експлоатация са малко над 2500 броя. Голяма част от вагоните са с многократно удължавани ревизии, което от своя страна води до по-голям риск от случайни повреди и налага допълнителни ремонти.

Гариранията на гаровите коловози вагони с изтекли ревизии генерират допълнителни такси за заемане на коловози на ДП НКЖИ и допълнително утежняват финансовото състояние на дружеството.

Изохода от ситуацията е извършване на възможно по-вече ремонти във външни заводи, поради липса на условия за някои операции при ремонта в поделенията на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД.

Либерализацията на пазара на железопътните товарни превози в Р България е факт от 2007 г. В момента лицензи за железопътен товарен превоз имат 14 лицензирани превозвачи, като активно работят 9-10 оператора, като БДЖ-Товарни превози ЕООД в момента превозва около 35% от общия обем товари и реализира около 1015 мил. нето тон км. Намалението на обемите спрямо еквивалентни периоди на 2022 година е 15% по превозени товари и 20% намаление на нето тон километрите. Конкуренцията постепенно води до повишаване на качеството на предлаганите услуги и относително намаляване на превозните цени, в предвид обемите превозвани с влак. Комбинацията на разумни цени и въвеждането на реални инфраструктурни такси ще създаде условия за постепенно увеличаване на железопътните превози за сметка на автомобилния транспорт.

Поради все още по-ниските инфраструктурни такси за автомобилния транспорт конкуренцията между двата вида транспорт е все още в полза на автомобилния. По тази причина се наблюдава реална конкурентна борба между железопътните оператори с цел привличане на клиенти от друг превозвач. Поради лош маркетинг това често води до допълнително влошаване на финансовите резултати ако при разчетите не е взето под внимание коректността на новия клиент спрямо извършващите превозите в момента. Така се получи при „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД при сключване на договора за превоз на киселина за Видин през 2022 година. Договора се сключи в момент когато клиента дължи суми за превоз на БЖК и донесе допълнителна работа, но от своя страна доведе до натрупани задължения от страна на клиента, които трудно ще се изплатят.

От друга страна поради лоша организация на работата при обслужване на клиентите, липса на изправен подвижен състав, липса на персонал и не на последно място липса на всякаква информация до клиента очакващ товара или празни вагони за натоварване се получи отлив на клиенти и преминаване към други оператори. Примерите за това са доста ,започвайки от превозите на цимент от Девня за София , превозите на рулони от Бургас до Лом и се стигне до превозите на скрап за република Северна Македония.

Проблем при вагонния парк в момента се явява не дотам доброто техническо състояние на вагонния парк основно поради невъзможността от извършване на ремонти и модернизации на вагоните във вагонно ремонтни заводи, поради липса на финансиране. Ремонт на товарните вагони само в собствените поделения крие определени рискове касаещи качеството на ремонта поради липса на резервни части и условия за извършване на някой макар и несвързани с безопасността на превозите операции (ремонт на колооси със смяна на колела, дробеструене ,бойдисване и др.) Проблем за осигуряване на ремонта на необходимия вагонен парк при ремонта във ВР Цехове е липсата на нови колела за смяна на колелата на вагонните колооси, поради военните действия в Украйна и налагане на санкции на Русия основен производител на колела за ПЖПС заедно с Украйна. Дружеството разполага със специализирани вагони за превоз на цимент и зърно каквито другите превозвачи нямат и се налага да наемат, което дава някакво предимство за момента , но невъзможността тези вагони да се поддържат адекватно поради недостиг също може да доведе до отлив на клиенти.

При тяговия подвижен състав положението е подобно. Локомотивите често се налага да се ползват от влак на влак , като влизат в депо само при аварийни ремонти. Причините за това са от организация от страна на диспечерския апарат при обвързката на влакове и се стигне до липса на изправни локомотиви. Допълнително утежнение при планиране на работата е постоянните ремонтни работи извършвани от ДП НКЖИ които изключително затормозяват работата на превозвачите поради неспазване на графика за движение.

Като основна причина за намаление на превозените товари може да се отбележи недостига на специализирани вагони (циментовози, зърновози,цистерни) и недостига на дизелови локомотиви 07 серия за отвозване на товарни влакове по неелектрифицирани железопътни линии. За нормална работа са необходими минимум 4 дизелови локомотива 07 серия в експлоатация за да се гарантира нормална работа в участъците Свищов-Левски –Троян, Самуил-Исперих и Повеляново- Добрич .Техническите параметри на локомотивите 07 серия позволяват превоза на оптимално количество вагони от и за пристанище Свищов, от Ловеч север, превоз на товар от и за Исперих (Каолин АД) а също така за превозите в направление Девня Добрич и граничния преход Кардам –Негрувода. Решението на проблема е ремонт на до 2 локомотива в заводи извън страната. Наличието на необходимите локомотиви ще позволи своевременно извозване на товарите и подаване на вагони за натоварване , с което ще се намали оборота на вагоните и ще се може да се превозят по-голям обем товари със същия вагонен парк.

От електрическите локомотиви трябва да се обърне особено внимание на тези от 46 серия ,като оптималното количество е минимум 15 броя в експлоатация. Ремонт и модернизацията на тези локомотиви се извършва в Румънски заводи. Паралелно с тези ремонти трябва да се организира и ремонта на локомотивите Шкода ,като потенциално ремонта е възможен в Чешката република и Словакия. Тук трябва да отбележа ,че начин за подобряване на поддръжката на локомотивите 43,44 и 45 серия на БДЖ-Товарни

превози ЕООД е създаване на смесено дружество със заводите Шкода, което да извършва ремонтите в страната.

Предоставената бизнес програма за 2023 година е силно надценена , като при разработката се забелязват следните проблеми:

- Като начало приходната част включва нереални приходи от превоз на товари ,след като в края на 2022 година тенденцията за намаление на превозите е ясна. Изпълнението към момента е на минус с 30 мил. лева, което от своя страна води до затруднение при съставяне на паричните потоци и хронична липса на средства за покриване на текущите разходи на дружеството и изпълнение на инвестиционната програма.
- В бюджета като приход е заложена финансова помощ от Държавния бюджет като компенсация за цената на електрическата трафична енергия над 250 лева на мегават час, която в действителност е десетократно по-малка.
- Заложено е увеличение на персонала при необходимост от намаляване, поради висок процент на приходите необходими за финансова издръжка на персонала.
- Инвестиционната програма за ремонт на вагони и локомотиви е силно завишена. При никакви обстоятелства не са ремонтирани във ВРдепа повече от 400бр. среден ремонт на товарни вагони. –заложени са 525 броя.

2.Аспекти за бъдещото развитие на БДЖ Товарни превози ЕООД

БДЖ Товарни превози ЕООД трябва да направи всичко необходимо за сключване на договор с Министерството на Отбраната за превози на техника и личен състав. Финансирането по този договор може да се използва за ремонт на вагони и локомотиви които да се предоставят на МО при нужда.

През последните години се наблюдава намаление на транзитните превози. От страна на БДЖ-Товарни превози ЕООД трябва спешно да се проведат срещи с потенциални партньори в съседните страни и централна Европа.

Транзитните превози са основно контейнерни блок влакове в двете посоки, като трябва да се отбележи ,че в момента проблема с престоя на влаковете в граничните гари Русе и Драгоман е доста продължителен поради наличието на много допълнителни превози в следствие на войната в Украйна.

Вниманието на ръководството трябва да се насочи и към увеличение на вагоните в експлоатация ,като се наблегне на специализираните такива (зърновози , циментовози , цистерни седловидни)Необходимо е постепенно подновяване и модернизация на вагонния парк (съчленени вагони, вагони тип Habbis ,вагон-циментовози , рециклиране и модернизация на цистерни и открити вагони) .Поетапна подмяна на чугунените калодки на товарните вагони с композиционни калодки тип L
Доставка или наемане на по-мощни електрически енергийно ефективни локомотиви паралелно с рециклиране на наличните такива 46 серия.

Не на последно място трябва да се ремонтират и част от дизеловите маневрени локомотиви ,крайно необходими за осъществяване на процеса по подаване на вагони за натоварване и композиране на влаковете. Сключването на договори за взаимни услуги с другите превозвачи позволява да се оптимизира маневрената работата в гарите но за

целта дружеството трябва да разполага с изправни локомотиви, с които да изпълнява поетите ангажименти към клиентите и другите превозвачи.

3. Основни стратегически цели на „БДЖ Товарни превози“ ЕООД

3.1. Превръщане на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД в ефективна пазарно ориентирана железопътна компания лидер на пазара в страната.

3.2. Нарастване на пазарния дял на дружеството чрез подобряване на качеството на транспортната услуга.

3.3. Подобряване цялостното финансово състояние на „БДЖ –Товарни превози“ ЕООД.

Изпълнението на тези цели включва следните краткосрочни финансови цели:

- Намаляване на задлъжнялостта на клиентите чрез строг контрол за събиране на вземанията.
- Използване на банкови гаранции или на факторинг за нови клиенти.
- Намаляване на непроизводствените разходи
- Увеличение на приходите

Изпълнението на стратегическите цели е свързано с подобряване на техническото състояние на вагоните и локомотивите използвани от „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД

- Увеличение на работния парк товарни вагони до 3500 броя
- Увеличение на броя локомотиви в експлоатация до 105 броя
- Наем на съвременни специализирани вагони съобразно необходимостта на клиентите и наем (лизинг , закупуване)на до 10 броя енергийно ефективни локомотиви.
- Рециклиране и модернизация на 500 броя товарни вагони от парка на дружеството.

Подобряване на транспортната услуга и увеличението на пазарния дял включва:

- Своевременно подаване на вагоните за натоварване / разтоварване съобразно нуждите на клиента.
- Намаляване на срока на доставка чрез ефективни разписания , намаляване на престой, увеличение на средната скорост на превозите.
- Увеличение производителността на локомотивите и вагоните чрез намаляване на оборота.

- Довършване на информационната система на дружеството включваща допълнителна информация за оперативното управление на превозите и за обслужването на клиентите

Изпълнението на всички поставени цели е свързано с корекцията на недотам коректната бизнес програма за 2023 година и разработка на нова за 2024 година, като се направят следните анализи и промени:

- Като начало в приходната част трябва да се включат реално очакваните приходи съобразно обемите очаквана работа да края на годината.
- Преоценка на необходимия персонал , като излишния се пренасочи в гари и поделения където има недостиг.
- Ефективно използване на подвижния състав и намаляване на непроизводствените разходи.
- Анализ на работния парк вагони и локомотиви и наличните резервни части и съставяне на ремонтна програма за осигуряване на необходимия подвижен състав съобразно сключените договори.
- Анализ на възможността и за ремонти на локомотиви и вагони във външни заводи.

4.Осигуряване на необходимия персонал.

Изпълнението на основните цели на дружеството е немислимо без прякото ангажиране на служителите посредством:

- Политика на доходите
- Обвързване на възнаграждението с постигнатите резултати
- Подобряване на условията на труд
- Обучение и кариерно развитие на персонала
- Създаване на условия за спорт , почивка и профилактика

Изготви:

А. Стоянов