

До
г-жа Цецка Цачева
Председател на НС на Република България

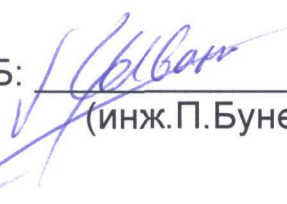

г-н Бойко Борисов
Министър-председател на Република България

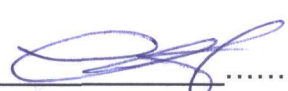
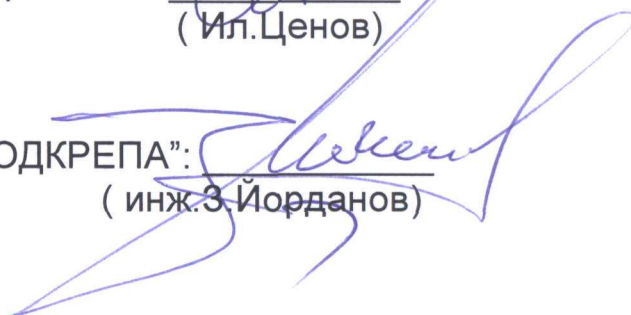
г-н Ивайло Московски
Министър на транспорта, информационните
технологии и съобщенията

г-н Гроздан Караджов
Председател на Парламентарната
комисия по транспорт, информационни
технологии и съобщения

Уважаема госпожо, уважаеми господа,

Приложено, Ви представяме становище по проекта за
Стратегия за развитие на железопътния транспорт в Република
България и План за оздравяване и развитие на групата на
„Холдинг Български държавни железници” ЕАД за периода
2015-2022г.

СЖБ: ФТР “ПОДКРЕПА”: 
(инж.П.Бунев) (Ил.Ценов)

БЖС: НЖС “ПОДКРЕПА”: 
(инж.С.Алексов) (инж.З.Йорданов)

СТАНОВИЩЕ

на представителните синдикални организации в системата на държавните железници по проекта за Стратегия за развитие на железопътния транспорт в република България и План за оздравяване и развитие на групата на „Холдинг Български държавни железници“ ЕАД за периода 2015-2022г

Обемистата „Стратегия за развитие на железопътния транспорт в Република България и План за оздравяване и развитие на групата на „Холдинг Български държавни железници“ ЕАД за периода 2015-2022г“ се афишира като опит за стабилно и дългосрочно решаване на проблемите пред железопътния транспорт в страната. Изхождайки от досегашната практика и анализа на документа, откриваме предостатъчно поводи за съмнения.

Как се стигна до тук? В началото на годината, след намаляване субсидията за пътническия превозвач с 40млн.лв., новоназначените управляващи БДЖ направиха опит за директно спиране на 140 влака. Последва твърдата и явно неочаквана съпротива на обществото. Обсъждането на въпроса в комисията по транспорт в Народното събрание, доведе до решението за изработване на дългосрочна стратегия за развитието на сектора.

В суматохата някак „случайно“ се загуби факта, че има договор на БДЖ с държавата за пътническата услуга. От страна на железницата договора се изпълнява, причини за корекции в субсидията няма. Това води до извода, че държавата за пореден път направи опит за ликвидация на държавния ж.п. транспорт и срещна твърдото „НЕ“ на избирателите.

Погледнато през тази призма, цялата последвала кампания е пореден опит за временна промяна в скоростта и посоката, но не и в крайната цел – унищожаване държавната железница. Това обяснява както огромния обем материали, които се представят пред обществото, така и смесичата от верни констатации, истини, полуистини и явни манипулации.

Основната особеност в цялото мероприятие е, че се решава уравнение без ясни условия. Липсва ясно поставена от Стратегията пред държавните железопътни предприятия задача, дългосрочни и краткосрочни цели. В плановете на БДЖ ситуацията е идентична.

- 1. Държим 5% от транспортния пазар на пътници, намалява относителния дял на ж.п. транспорта спрямо автомобилния, съпроводено от съществено свиване на дела на държавния превозвач спрямо частните такива. Констатациите са на лице – „през последните години се отчита спад на търсенето на железопътни пътнически услуги ... отнемане от пазарния дял на „БДЖ – Товарни превози ЕООД¹“. Анализа е направен, но какво се цели след изпълнение на плана и програмата?

- 2. Какъв е очаквания резултат (като пазарен дял) от примерно „капиталов трансфер от 400 млн.лв.²“ в оптимистичния сценарий за БДЖ Пътнически превози ЕООД (ПП)?

- 3. Констатира се „демографска и финансово-икономическа криза³“. Държавата приема кризата като даденост, или ще се предприемат действия за овладяване и промяна (включително, а може би най-вече чрез ж.п. сектора)?

- 4. Констатира се „преобладаващи малки и средни превозвачи, генери-

¹ Страница 41 от Стратегията.

² Страница 56 от Стратегията.

³ Страница 10 от Стратегията.

раци над 60% от брутната добавена стойност⁴”. Такова е и нашето становище за развитието на пазара в последните години. Защо тогава закрихме разпределителните гари и минимизирахме маневрите, ще се продължи ли политиката за борба само за печалба – т.е. само за масовите товари? Защо ж.п.транспорта се използва като задълбочаващ кризата фактор, а не като средство за подпомагане малкия и среден бизнес, както и за задържане, ако не спиране демографския срив?

- 5. Как се връзва горното със следния приоритет и мярка „оптимизация на мрежата до обхват, който да се експлоатира и поддържа с необходимото качество⁵”? Къде е границата за поредната „оптимизация”, каква е целта? Стратегията и най-вече плановете не са ли документи за решаване на ясно поставени цели и задачи, а не за маркирането им за пореден път? Високата плътност и процент на електрификация на съществуващата ж.п.мрежа предимство ли е или недостатък?

- 6. Няколкократно се констатира „ниска ангажираност на служителите⁶” и „отлив на квалифициран персонал⁷”. Липсва анализ на причините, както и мерки за противодействие.

- 7. Прави се констатацията за „недостатъчни инвестиции⁸”. Евентуалният им размер през периода, служи само за определяне на възможните сценарии за бъдеще като :песимистичен”, „оптимистичен” и „реалистичен”. Не е ли дошъл момента за ясна преценка – необходима ли ни е изобщо такава, постоянно затъваща железница?

- 8. Като едва ли не единствено решение за най-после открития проблем „липса на необходимите връзки във възловите гари⁹” се сочи доставката на шинобуси (оптимистичен вариант в плана на Пътнически превози). Липсва анализ за приноса на субективния фактор, на графика за движение на влаковете (ГДВ). Нито дума, че именно безобразните „връзки” между пътническите композиции са една от дългогодишните основни причини за отлива на пътници.

- 9. Относно ДП НКЖИ, една от мерките е „Възлагане на дейностите по ремонт и поддръжка на **новоизградената** железопътна инфраструктура на външни изпълнители¹⁰”. Нагледен пример как се довежда държавната собственост до състояние, в което е тотално губеща и неконкурентоспособна. Ще продължава ли тенденцията държавно да е само губещото, тежко за поддържане и трудоемко?

За нас срива в държавните железници протече по следния начин:

1. Започна с **приемането и влизането в сила на Закона за железопътния транспорт - 01 януари 2002г.** С афиширани най-добри намерения бе предприета първата стъпка към ликвидиране държавния железопътен превозвач. Механичното приемане на чуждестранни препоръки, ни води към предизвестен край.

Последствия от разделянето

- Разкъсани технологични връзки;

⁴ Страница 13 от Стратегията.

⁵ Страница 44 от Стратегията.

⁶ Страница 12 от Стратегията.

⁷ Страница 18 от Стратегията.

⁸ Страница 16 от Стратегията.

⁹ Страница 57 от Стратегията.

¹⁰ Страница 47 от Стратегията.

- Дублиране на звена, дейности и длъжности;
 - Повишаване в пъти броя на административния персонал, и най-вече високоплатения такъв;
 - Невъзможност за уплътняване в работа на техническия и човешки ресурс;
 - Противопоставяне интереса на БДЖ на този на ДП НКЖИ.
- Резултат: Тотална загуба на ефективност.

2. Вместо да осмислят очевиден факт, че разделението, особено за малък ж.п.пазар е пагубно, представителите на държавата продължиха да насърчават **по-нататъшните „реформи”, особено в БДЖ**. Оформи се безсмислена холдингова структура, няколкократно се създаваха и закриваха ООД-та.

Последствия

- Задълбочаване посоченото в т.1, допълнено с противостоене в самия холдинг БДЖ.

- Резултат: Нарастваща загуба на ефективност.

3. Едновременно **държавата** чрез своите институции **продължи да работи срещу собствеността си и срещу интереса на обществото** чрез:

- Безконтролна либерализация на транспортния пазар;
- Отказ от разработване на транспортна политика – Национална транспортна схема;
- Задълбочаване неравнопоставеността между автомобилния и железопътен транспорт;
- Минимизиране до стопиране инвестициите в ж.п.инфраструктура и подвижен състав.

4. Последователно и целенасочено бяха **задушени и закрити дейности, съпътстващи и допълващи основния транспортен процес**, в които държавните железници имаха водеща позиция и естествени предимства:

- Товаро-разтоварната услуга;
- Собствения автомобилен транспорт;
- Превоза на дребни и колетни пратки.

В предоставеният на обществото твърде обемист набор от документи:

- се представя състоянието на държавния ж.п.сектор като факт;
- донякъде се описват причините, като се открояват тези, които са обективни (за БДЖ, но далеч не за държавата);
- набляга се на „приноса” на сегашното ръководство при предишното им управление;
- изяснява се за какво биха се похарчили предоставените на системата средства, без да се открият крайните резултати за обществото и държавата;
- съзнателно или не се изплъзва определящото значение на инфраструктурата за развитието на сектора.

В настоящия момент БДЖ като цяло работят на загуба и се движат към предопределен край. НКЖИ също работи и съществува за сметка на бюджета. В ж.п.сектора печелят само частните превозвачи. Излиза, че социалната същност на услугата е само параван, зад който се скрива истинският печеливш.

Достигнат е момент, в който за съживяване на сектора трябва да се предприемат спешни мерки. Държавата би следвало да вземе решение за промяна на тенденцията към колапс, или да закрие държавния сектор в ж.п.

транспорта с всички произтичащи последици.

Нашите предложения:

1. Преди внасяне Стратегията и Плана в Народното събрание за вземането на окончателно решение, да се вземе мнението на Министерството на труда и социалната политика – относно социалните тенденции в страната и евентуалните последици на възможните решения върху цялостната демографска перспектива.
2. Ако се отива към запазване и оздравяване на сектора:
 - 2.1. Поставяне на ясни цели от държавата пред себе си и държавния ж.п.сектор, в съответствие с тези от „Бялата книга” за:
 - Намаляване на вредните емисии до.....;
 - Намаляване на петролната зависимост;
 - Ограничаване задръстванията и разрушаване на пътищата и магистралите;
 - Привличане /прехвърляне/ на товарите от автомобилния на железопътния транспорт;
 - Привличане на пътниците към железопътния транспорт.
 - 2.2 Постигане на целите чрез:
 - Обединение на ДП НКЖИ и "Холдинг БДЖ" ЕАД - /Промяна в Закона за ЖПТ/;
 - Изработване и прилагане на Единна национална транспортна схема;
 - Целеви инвестиции за възстановяване на проектните скорости на ж.п.линиите, съвместно и синхронизирано с.
 - Целеви инвестиции за ремонт (и на този етап само за новите ж.п.линии - закупуване) на ПЖПС и тежка пътна механизация за поддържане на проектните скорости на високоскоростните трасета.
 - Инвестиции в нови технологии
 - Инвестиции в персонал.
 - Не на последно място, нещо за което от години настояваме - приемане на системи за работни заплати, даващи връзка между заплащането на работника/служителя и приносът му към крайните резултати на даденото дружество.

В стратегията и плана синдикатите сме поставени сред задължените да съдействат ни повече, ни по-малко:

- Политическите партии;
- Правителствата;
- Кредиторите;
- Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
- Европейската комисия;
- ДП „Национална компания железопътна инфраструктура”.

По този повод изразяваме пълната си готовност да съдействаме на всеки, който би се заел действително да състави план и изведе системата от тресавището, в което се намира в момента. Колкото до ДП НКЖИ, считаме, че мястото ѝ е не на съдействащ, а на основен и то определящ участник в стратегията.

Относно технологията на изготвяне и същността на предоставените документи - считаме, че и този път каруцата се постави пред коня. Вместо плановете за действие на дружествата да са в изпълнение на стратегията за

развитие на сектора, те послужиха като основа за съставянето ѝ. Това е може би основната причина за множеството неясноти, двусмислия, противоречия и най-вече повторения в документите.

Следващите редове са факти и разсъждения, подкрепящи виждането ни.

БДЖ Пътнически превози ЕООД (ПП) предлагат две нови идеи, явно целящи довършването на държавния ж.п.превозвач:

1. Определяне размера на субсидията на база превозени пътници, а не на влак-километрова работа.
2. Финансиране чрез местната власт.

Мотивите „против“ тези две идеи бяха многократно изложени и няма да се спираме на тях. Становището на БДЖ по първото предложение е, че щяло да „създава мотивация за компанията да осъществява най-добрата възможна търговска политика с цел да привлича повече клиенти“. Доколкото това съждение с най-голяма сила се отнася до ръководството на дружеството, предлагаме на немотивирани участници в него да се ориентират към други поприща.

Персонала в Товарни превози съгласно Плана 2015-2022 е:

Стр 82.	3631бр.	„към 17.02.205г.“
Стр.104	3672бр.	„ целия персонал“
Стр106	3698бр.	„по разписание на длъжностите“.

Коя цифра е определяща и вярна?

И в двете дружества свръх капацитета от персонал е изчислен спрямо разписанието на длъжностите, а не спрямо наличния персонал.

Афишира се излишък от администрация, а цифрите и намеренията са обратни:

На страница 106 от плана табл.25 илюстрира разчетите за наличен свръх капацитет от персонал в товарни превози. Ако се изключат от сметките данните за локомотивния персонал, при който има огромен недостиг, се стига до следните интересни числа:

- Персонал по разписание на длъжностите – 2930бр.
- Необходим персонал 2198бр.
- Свръх капацитет 732бр., или 24,98%
-
- В това число администрация:
- Персонал по разписание на длъжностите – 474 бр.
- Необходим персонал 379,2 бр.
- Свръх капацитет 95 бр. или 20,04%

Излиза, че „свръх капацитета“ при администрацията е с цели 5% по-малко от общия такъв. Ако тези разчети са верни и се действа по тях, след реформата относителният дял на администрацията не само че няма да се намали, но и ще се увеличи. За прецизния механизъм, по който е изчислена необходимост от 0.2бр няма да вземаме отношение, може да е техническа грешка.

Само две страници по-горе, на стр.104 пише „Административният персонал в дружеството представлява 16% или 624 броя от целия персонал, който е 3 672 броя. Разпределението му по структурни звена е както следва:...“.

Разликата между наличната администрация (624бр.) и щатните разписания (474) е цели 32%. Дали е така, или истината потъва някъде в хаоса от цифри, периоди и начини на отчет, не може да се разбере.

Връщайки се към локомотивния персонал:

В горе цитираната таблица 25 на стр.106 недостигът на локомотивен персонал е 120бр. По-нагоре в табл.11 на стр.89 недостигът е 119бр. В табл.12 на стр. 90, където се взема в предвид отпадането на част от товари-те, недостигът е сведен до 8бр. Знака продължава да е „минус“, предвиждат се мерки за покриване без допълнителни назначения на свободните щатни места. Изведнъж на страница 122 без никаква обосновка се предвижда мярка „оптимизиране“ (разбирай – „съкращение“) на 49 броя локомотивен персонал. Това е мярка, водеща до икономия на финансови средства, следователно става въпрос за действителен брой, за физически съществуващи машинисти в трудово-правни отношения с БДЖ. Обосновки, таблици, разчети и отчети – няма. Защо тогава са всички по-горни т.нар.разчети и обосновки, явно само за обем и показване задълбоченост в проблематиката!

По същия начин се процедира и на следващата 123-та страница. Просто се съобщава за намаляване на 310 бройки персонал през 2015 и 2016г. – общо 610бр.

Относно обема. Материалът изобилства с многократни повторения на цели пасажии, с или без никакво перифразирание. Показателен е случаят на стр.153 - абзаци 2-ри и 3-ти след табл.50 се различават само по дължината на шпациите.

Безспорен принос към методиката за изчисляване средно списъчния брой на персонала или най-малко към трудовото право е отразеното в табл.54 на стр.155 – съвпадението на стойността на средно списъчния брой с този на числеността в края на годината.

Друг необясним математически феномен – табл.70 на стр.172. От 2015 до 2022г. персонала намалява с 2128бр., като от 2016г. намалението е по 60бр. годишно. Средно списъчния състав от 3374 през 2015 става 1920 през 2017г. и до края на периода остава постоянен.


Надяваме се, факторите, от които зависи съдбата на железопътния транспорт да се запознаят подробно с настоящето становище и да предприемат действителни мерки за оздравяването, а не за унищожаването му.

07 май 2015г.

СЖБ:


(инж.П.Бунев)

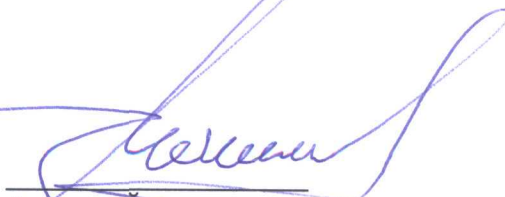
ФТР "ПОДКРЕПА":


(Ил.Ценов)

БЖС:


(инж.С.Алексов)

НЖС "ПОДКРЕПА":


(инж.З.Йорданов)