

## РАЗСЛЕДВАНЕ "Икономическото досие на комунизма" - Част III "Златните" заводи

Това документално разследване е изградено върху уникалния архив на следствено дело №4/1990, известно като делото за икономическата катастрофа. В него са концентрирани строго поверителни и секретни материали за икономическата политика на БКП през последните 30 години от управлението ѝ. Сред тях са неизвестни досега документи от поверителния архив на БНБ, от архива на Българската външнотърговска банка, Министерството на външноикономическите връзки, отдел "Специален" на Министерството на финансите, "Кинтекс", Комитета за държавен и народен контрол, МВР. В показанията си по делото членовете на Политбюро и на Секретариата на ЦК на БКП, министри от правителствата, водещи фигури от тогавашния стопански елит и ръководителите на БНБ и БВТБ признават несъстоятелността на комунистическа система и икономика.

*"Дневник" публикува настоящата поредица с убеждението, че информацията в нея ще запълни съществени празнини от най-близката ни история. Публикациите са част от предстоящата книга на журналиста Христо Христов "Тайните фалити на комунизма".*

*Проучването на архива на дело №4 е по Закона за достъп до обществена информация и съдействието на Върховната касационна прокуратура, Софийската градска прокуратура и Националната следствена служба.*

**Съдържание:**

**Идеята за изграждането на завода в Русе**

**Моделът "Кремиковци"**

**Сблъсъкът за завода в Радомир**

**Специалистите предупреждават, но никой не ги чува**

**Директорите на ЗТМ - Радомир**

**Съветската намеса срещу японската "Кобе стил"**

**Плачевните резултати**

**С колко е бил дотиран заводът в Радомир от държавния бюджет**

**За автора**

Големите по мащаб инвестиции в тежкото машиностроене започват в средата на 70-те години, когато цяла петилетка е посветена на изграждането на този отрасъл. Той ще концентрира голяма част от енергията и потенциала на икономиката в ключов за развитието ѝ период, ще оголи други сектори и ще погълне повече от 2 млрд. лева, за да завърши с провал. Ключова година за тежкото машиностроене става 1973. Тогава на партийната сцена Живков налага Огнян Дойнов. Той е противопоставен на тогавашния министър на тежкото машиностроене проф. Иван Попов.

Това става на заседание на Политбюро през 1973, където Министерството на машиностроенето представя концепция за развитието на отрасъла. Проф. Попов посочва: "Докладвах лично, застъпвайки становището, че развитието следва да се изгради въз основа на модернизация на съществуващите мощности, автоматизация на производствените процеси и нови технологии, както и засилване на специализацията, която сме получили в рамките на СИВ - производство на електрокари, електротелфери, електронноизчислителна техника." Иван Пехливанов, който по това време е зам.-министър на машиностроенето и става пряк свидетел на сблъсъка, разказва: "След това Тодор Живков даде думата на Огнян Дойнов, когото за първи път виждах и не знаех от чие име и в качеството си на какъв говори. Той изнесе съдоклад по доклада на министъра. В него се съдържаха остра критика по работата на Министерството на машиностроенето и вижданията му за бъдещото развитие на отрасъла. Една от сериозните беше насочена към това, че ръководството на министерството не вижда правилно и мащабно перспективите за развитие, както и бъдещето на тежкото инвестиционно машиностроене.

Остротата на критиката беше такава, че на няколко пъти министър Иван Попов прекъсваше докладчика и изразяваше несъгласие по критичните му бележки. Накрая това предизвика Тодор Живков да обърне внимание на Иван Попов за недопустимо поведение като член на Политбюро. Скоро след това заседание Министерството на машиностроенето беше разделено на две Министерство на машиностроенето и Министерство на електрониката." Проф. Попов е лаконичен: "Алтернативният проект, разработен от Огнян Дойнов, за разлика от нашия предвиждаше значително развитие на тежкото машиностроене. Тодор Живков заяви одобрението си за втория проект." Самият Дойнов отбелязва в своите "Спомени", че "аз започнах работа тогава, когато въпросът трябва ли България да живее и да се развива единствено на основата на нейното селско стопанство, или трябва да се развива като съвременна индустриална държава, беше решен категорично в полза на съвременното индустриално развитие".

Политиката е начертана с решения на Политбюро през 1974 и 1975. Правителственото ги потвърждава с постановление №65 от 31 юли 1974. През февруари 1975 вече като вицепремиер Дойнов представя на вниманието на партийното ръководство строго поверителен план "Основни насоки в икономическото развитие на страната през седмата петилетка и до 1990". В него се предвижда през следващите 10 години да се удвои мощността на производствената база, а до 1990 тя да нарасне 3.5-4 пъти. Заложено е развитието на отрасли, от които се очаква висока ефективност. Тодор Живков обяснява: "През 70-те години назря въпросът за изграждане на тил на нашата икономика, който да обезпечи нейното развитие и да я обслужва. Ето защо пристъпихме към построяването на три завода: единият за химическо оборудване в Хасково, другият за селскостопанско и друго машиностроене в Русе и третият за тежко машиностроене в Радомир. Заводът в Радомир беше договорен при изключително благоприятни условия с японска фирма. За две години той трябваше да даде производство за 600 млн. лв., а към петата година - над 1 млрд. лв., като 35 на сто от това производство трябваше да бъдат за износ със съдействието на японската фирма."

Инициативата за завода в Хасково е на Огнян Дойнов и на Георги Панков, министър на химическата промишленост. Последният убеждава Политбюро и правителството, че за химическата промишленост има такава необходимост. По-късно той прераства в завод за химическо машиностроене.

Идеята за изграждането на завода в Русе идва "отгоре"

и под формата на българско-румънски комплекс и първоначално се нарича Българско-румънски машиностроителен комплекс Русе - Гюргево. Решението е взето на среща между

Тодор Живков и Николае Чаушеску. Изграждането му става при силно компромисна производствена програма най-вече в топлиите мощности. Предвидени са по-големи от необходимото за България топли мощности за удовлетворяване потребностите на румънската страна. Строежът е утвърден от Министерския съвет през август 1977. Първоначалната генерална сметка за завода възлиза на 272.3 млн. лева. Годишният обем на продукцията е близо 50000 тона, а стойностният ѝ обем - 113 млн. лева. През 1982 стойността на обекта скача почти двойно. С решение на Бюрото на МС №101 от 1982 цената на завода става 445.9 млн. лева. Причината - преизчисляването на новите цени в този период. През март 1985 окончателната цена на завода, утвърдена от МС е 548 млн. лева. "На практика идеята за съвместно българско-румънско предприятие за тежко машиностроене не се осъществи още от началото на пускането на двата завода. Причината за това е липсата на икономическа и пазарна база", посочва тогавашният зам.-министър на машиностроенето Тодор Дюлгеров. Кооперираните доставки излизат по-скъпи в сравнение с доставките от заводи на отделните страни със собствено производство. "Разменяха се минимални кооперирани доставки от порядъка на 1-2 млн. рубли годишно. Тържествено родената идея постепенно замря. Още при пускането на първите мощности през 1978-1979 и на нас, и на румънците стана ясно, че формата на съвместно предприятие няма да просъществува поради липсата на пазари и ниската ефективност на кооперацията", признава Дюлгеров. Румен Попов, бивш генерален директор на завода заключава: "В крайна сметка ЗТМ - Русе, е един ненужен завод. Според висшите политици на България и Румъния това е трябвало да бъде нов тип промишлено икономическо сътрудничество по подражание на опита от капиталистическия свят. За съжаление икономическите системи и субективно-тоталитарният подход надделяха. Съвместното предприятие не е било достатъчно обмислено и едва в хода на развитието му се оказва, че производствените му програми се нереализуем."

По какъв начин са се вземали тези важни за страната решения във висшето политическо ръководство на БКП подробности дава председателят на БНБ Васил Коларов: "Механизмът за започване строителството на подобни крупни обекти винаги е бил следният: заинтересувани ръководители от съответния отрасъл или територия убеждават един или няколко членове на Политбюро, а те от своя страна - генералния секретар, след което се взема решение на колективния орган за строителството на обекта. След решението на Политбюро на ЦК на БКП обикновено заинтересуваните отраслови органи внасят доклад и обосновки в Министерския съвет и излиза постановление на МС. По-късно се утвърждава технико-икономически доклад и обектът се включва в списъка на структуроопределящите обекти за инвестиции, утвърждаван с плана от МС всяка година. Решенията за изграждане на заводите за тежко машиностроене са взети в тесен кръг и на най-високо ниво, а после са го оформили в колективните органи."

По модела "Кремиковци"

Георги Белички, бивш министър на строителството, допълва казаното, като посочва началото на тази порочна практика: "След 1974-1975 започна развитие на някои отрасли като черната металургия, тежкото машиностроене, електрониката по следния метод - "пробивен" министър и благоразположение на Тодор Живков. Мисля, че модел за тази система се даде от МК "Кремиковци". Първият обект, започнат без предварителни проучвания, без изяснена технология на добива на стомана и без уточнена генерална сметка. Впоследствие по този начин се изгради голяма част от електрониката, тежкото машиностроене, Третата металургична база и редица други обекти." Макар заводът в Кремиковци да е построен за развитието на металургията в България, икономическите загуби от него за държавата, социалните и екологичните последици са толкова големи и продължителни, че той се превръща в унищожителен пример за политиката на комунистическото управление. Въпреки, че след откриването на находището до Кремиковци през 1954-1955 съветските специалисти

заклучават, че става въпрос за комплексна руда, за която нямат технология българската страна не се съгласява и впоследствие при всички посещения на високо равнище се настоява за строителство на завод с високи пещи за добив на чугун и стомана. Живков е убеден от тогавашния министър Георги Павлов и поставя въпроса лично пред Хрущов без да се съобрази с несъгласието на други специалисти и на председателя на Комитета по планиране Руси Христов. От СССР се изготвя проект за завода, който е представен в българското Политбюро и е одобрен. По време на обсъжданията някои български специалисти и част от съветските се аргументират, че продавайки добития в завода барит и олово, ще се покрият всички производствени разходи и добиването на желязо ще бъде безплатно. "Впоследствие се оказва, че баритът не е търсен продукт на световния пазар, а оловото не може да се отдели, и финансовите резултати не се потвърдиха. Фактически металургичният комбинат започна да работи като нерентабилен, което положение и до ден днешен не е променено", посочва Огнян Димитров, зам.-председател на Плановия комитет през 50-те години, отговарящ за капиталното строителство. Комбинатът е открит през ноември 1963 като едно от новите завоевания на социализма. Самият Живков казва пред прокуратурата: "Спомням си, че когато се обсъждаше въпросът за "Кремиковци", ние имахме идея производството му да не надхвърля 500000 - 600000 тона, но Хрущов каза: "Вие какво, искате да правите чайник или металургичен завод!?"

Тодор Божинов, бивш зам. министър-председател, посочва: "Класическата технология при "Кремиковци" не може да се използва за преработка на кремиковската руда. Тя е с ниско метално съдържание - 30-32 процента желязо, докато тази технология за производство може да се влага за руди със 70 и над 70 процента желязно съдържание. В по-късния етап се установява режим, при който кремиковската руда е само 25 процента от суровината, която се преработва в "Кремиковци", а 75 процента е вносна руда от СССР и други страни. На практика това довежда, че разчетите за ефективност на "Кремиковци" не са се потвърдили в производствения процес. Оскъпяването на продукцията е предизвикано преди всичко от големите транспортни разходи".

### **Сблъсъкът за завода в Радомир**

Въпреки тоталното разминаване в икономическия ефект от комбината в Кремиковци десетина години по-късно Живков, Дойнов и цялото Политбюро ще приложат същия подход при изграждането на завода за крупно нестандартно оборудване в Радомир и ще повторят грешките от предишните години. През 1991 при разпита от следствието в Лондон Огнян Дойнов, човекът, в чиито ръце Живков поверява тежкото машиностроене, обяснява: "Идеята за изграждането на завода в Радомир предхожда времето, когато служебното ми положение би давало възможност да участвам в нейното обсъждане. Това обаче не е важно, тъй като съм участвал и поддържал реализирането ѝ. И сега считам, че за времето и условията, в които се взе решението за изграждането на "Радомир", тогава е намерено единствено правилното решение."

Първият сблъсък е по въпроса за финансирането на обекта. БНБ отказва да кредитира мащабното начинание. Веселин Никифоров, председател на БНБ тогава, посочва: "По това време Тано Цолов беше първи зам.-председател на МС и най-напред ни говори за тази идея за изграждане на заводи за тежко машиностроене и специално за завода в Радомир, но се виждаше и чувстваше, че Огнян Дойнов е източникът, а Цолов го поставя пред нас за тежест. Още на този етап банката заяви, че тя може да определи отношението си, ако има поне идеен проект с технико-икономическа част. Но започнаха едни убеждения от Тано Цолов, че това е крупно мероприятие и не може да се представи цялостен идеен проект. Знам, че по-късно Огнян Дойнов много пъти е осмивал банката, че е формалист, че ние сме ограничени, че по

света за такива крупни обекти изобщо не се правят предварително цялостни планове и че трябва да се запознаем с международната практика. В края на краищата подобен проект беше разработен година по-късно и по него банката излезе с доклад, че не е в състояние да кредитира обекта поради дългия срок на откупване. Продължителността беше толкова голяма, че практически нямаше откупване." Битката за отстояване на позициите по това време е тежка, защото по думите на Никифоров "тогава трябваше да се спори с много силни хора - Тано Цолов беше член на Политбюро, първи зам.-председател на МС, Огнян Дойнов - също секретар на ЦК и член на Политбюро, ръководещ няколко отдела в ЦК." БНБ не е единствената институция, която вижда подводните камъни пред проекта. Людмил Ангелов, зам.-министър в Министерството на строителството и строителните материали, казва: "Срещу изграждането на Радомир нашето министерство имаше много сериозни възражения. Те се основаваха на това, че нямаше капацитет да се поеме такъв огромен обем строително-монтажни работи. Това означаваше да оголим всички обекти в страната и понеже не ни послушаха, това на практика стана за сметка на останалите пускови и преходни обекти в страната. От само себе си се увеличи делът на незавършеното строителство. Най-сериозно давление върху министерството за изграждане на този обект оказваха Огнян Дойнов, Тончо Чакъров и Стоян Марков като завеждащ отдел в ЦК."

Специалистите предупреждават, но никой не ги чува

Специалисти от отрасъла на тежкото машиностроене също се обявяват против недообмисленото инвестиране в нови заводи. Румен Попов, директор по капиталното строителство в Комитета за тежко инвестиционно машиностроене, генерален директор на ЗТМ - Русе, в периода 1981-1985 и зам. генерален директор на ДСО "Тежко машиностроене", заявява: "Като зам. генерален директор на ДСО "Тежко машиностроене" аз и генералният директор Методи Петров възразихме пред Огнян Дойнов, тоест пред правителството, за изграждането на ЗТМ - Радомир, и ЗТМ - Русе. Това стана на една лична среща с Дойнов по наше искане в Министерския съвет. Част от мотивите ни бяха инженерно-инвестиционни. В този момент се реконструираха три завода - гръбнак на тежкото машиностроене - МЗ "Струма" - Перник, "Вапцаров" - Плевен, и МЗ "Червена звезда" - Дебелец, и не се налагаше изграждането на нови мощности. Вторият ни аргумент беше изцяло практичен. Двата комбината в Радомир и Русе нямаха реална производствена програма. Третото съображение беше, че няма пазари за продукцията на заводите в Радомир и Русе. Четвъртото съображение беше липсата на трудов потенциал в тези райони, което щеше да доведе до оскъпяване на инфраструктурата и прехвърлянето на твърде много хора от страната. Последното възражение беше, че съветски специалисти възразяват срещу изграждането на двата завода. Огнян Дойнов само ни изслуша и каза, че производствените програми трябва да се актуализират."

През 1976 правителството издава разпореждане №170 от 6 октомври, според което капиталовложенията на първия етап за завода в Радомир са 492 млн. лева и за крайния етап - 952 млн. лева. Годишният обем в натура е 65500 тона за първия етап и 130000 тона за крайния етап. През декември 1976 Тодор Живков прави първата копка. "Освен доклада за резултатите от предварителните проучвания с някои цифри заводът нямаше никаква проектосметна и технологична готовност. По тези въпроси нямах право да се занимавам, тъй като тогава бях зам.-министър на строежите и отговарях за създаване на строителна организация и изграждане на строителна база за строителите и експлоатационния персонал", спомня си Георги Белички, пълномощник на ЦК и на МС за изграждането на завода в Радомир от 1977 до 1980. През 1979 обаче правителството утвърждава доклад, според който капитални вложения за ЗТМ - Радомир, за първия етап са 719 млн. лева и краен етап - 1309000 000 лева. Предвижда се годишен обем на продукцията на първи етап 76577000 и на краен етап - 141077000 т. Георги Белички разказва подробно, показателна за отношението на висшето партийно ръководство към хората, които

са си позволявали да назоват очевидните проблеми: "В началото на 1980 ЗТМ - Радомир, беше посетен от Тодор Живков. Споделих своето становище, че заводът не се готви добре за бъдещата си експлоатация и за някои недостатъци по обезпечаване на строителното производство от Министерството на строежите. По неизвестни за мен причини през юни 1980 получих по пощата решение на Секретариата на ЦК на БКП за освобождаването ми от длъжност пълномощник на ЦК и на МС."

#### Директорите на ЗТМ - Радомир

Междувременно разходите по изграждането на завода скачат, тъй като през 1981 се увеличават цените на строителството в България. С разпореждане №24 през 1986 МС приема цифрата от 1618000000 лева при натурална продукция 240000 тона. Стоян Ставрев, директор на ЗТМ - Радомир, през 1981, посочва: "Най-големи трудности имахме по цените. На практика трябваше да предоставяме оферти от други производители, като база беше доларовата цена по официалния курс. На партньорите от съветската страна тези цени им се виждаха много скъпи, но вече бяха подписали съглашения и програмите и се съгласиха." Официално ЗТМ - Радомир, е открит от премиера Георги Атанасов през юни 1986. Цоко Димитров, директор на завода в периода 1985-1987, обяснява: "Поради забавяне на пусковите срокове на отделните мощности в комбината бяха изостанали поръчки от предишни години за предприятията в страната. Не се изпълняваше и планът за 1986. При подготовката на плана за 1987 стигнах до следните изводи: заводът е проектиран за производство на годишна продукция за 618 млн. лева, а реалните потребности на страната ни са за около 200 млн. лева. Следователно останалите две трети от производството - около 400 млн. лева, трябва да се ориентират за износ. Основания за това ми дадоха срещите с потребителите на инвестиционно оборудване в страната в Стопанския съвет при Дойнов. При това положение аз му казах, че две трети от капацитета на Радомир трябва да бъде ангажиран с поръчки от чужбина за дълъг период от време. Вторият извод беше, че изградените мощности са предназначени за производство на уникални и крупногабаритни детайли, а машиностроителната продукция се състои от 4-5 до 6-10 детайла. Останалите са от порядъка на 600 - 700 - 1000 номенклатури, за които не бяха предвидени мощности за производството им. Третият извод беше, че мощностите са проектирани и изградени с оборудване второ направление. Голяма част от консумативните материали за производство на резервните части трябваше да се осигурят от второ направление и по същество това обвързваше завода със заводите от западните страни. Всичко това го казах на Дойнов, който по това време беше председател на Стопанския съвет и член на Политбюро и на ЦК на БКП. На това съвещание, на което му казах изводите си, той ми се скара и ми каза, че си търся оправдание как да не изпълнявам производствената програма."

Тодор Дюлгеров, генерален директор на ЗТМ - Радомир, в периода 1984-1986, обяснява: "Две са причините да се увеличи годишният обем на продукцията от 141 077 тона, заложен през 1979, на 240500 тона по-късно. Едната е търсенето непременно на висока ефективност - от лев капитални вложения да се получи лев стокова продукция. Това ставаше под натиск "отгоре" и по-специално от страна на министър Огнян Дойнов, който по това време беше и секретар на ЦК на БКП. Втората причина е изключването на изработката на съоръжения и метални конструкции за нуждите на изграждането на самия завод. Изобщо обемът на продукцията в натура не беше продиктуван от нуждите на пазарите в СИВ и извън него, а се градеше изключително на базата на необосновани идеи за развитие на тежкото машиностроене. Аз имам впечатлението, че изграждането на ЗТМ - Радомир, е започнало, без да се мисли за пазари."

Съветската намеса срещу японската "Кобе стил"

През 1986 обаче се случва нещо, което показва безпрецедентната зависимост от СССР, в която е поставена българската икономика дори в периода на преустройството през 80-те години. На завода вече му е възложено да изпълнява ролята на главен доставчик на оборудване за отделните отрасли в българската икономика. Тъй като липсват кадри с опит в подобно управление е избрана японската "Кобе стил", която доставя основното оборудване, да започне управлението на завода. Луканов обаче информира Москва за това и оттам под натиск лично Живков нарежда договорът да бъде прекратен. В замяна на "Кобе стил" съветската страна предлага да се кооперира с българската. Живков обяснява: "Така подготвеният договор с японската фирма беше анулиран от Министерския съвет с оглед заводът да се кооперира със съветски заводи. Но предложенията, които правеха от съветска страна, бяха неблагоприятни за нас, тъй като беше известно, че в СССР няма такъв завод и ако ние се кооперираме, радомирският завод ще се изплати след 50-100 години." Очевидно през 1987 Живков не защитава българските интереси, защото Министерският съвет пристъпва към реализирането на съветското предложение. Ето какво казва Андрей Луканов пред прокуратурата: "Доколкото си спомням, Рижков е поставил този въпрос чрез нашия посланик в Москва Георги Панков, който информира с телеграма председателя на Министерския съвет. По неговия доклад лично пред Тодор Живков последният даде указания да се отиде на сътрудничество със съветската страна. Що се отнася до мен, в рамките на моите функции съм полагал усилия да подпомагам изпълнението на постигнатите със съветската страна договорености." През 1987 министър-председателят Георги Атанасов провежда преговори с премиера на СССР Николай Рижков. Решено е през същата година Асоциация "Инвестиционно машиностроене" да внесе в правителството проект за договор със съветската страна за създаване на българско-съветско обединение за завода в Радомир. Премиер по това време вече е Георги Атанасов, който казва: "При състоянието, в което се намираше заводът в Радомир, решението за създаване на съвместно предприятие със СССР беше правилно. И по-рано ние се опирахме на помощта на съветски специалисти. Основният проблем беше, че при пускане на заводите в Радомир нямаше нито техническа подготовка, нито пазарни проучвания, нито договори за реализация, които да дават възможност за пълно натоварване на производствените мощности. Моето лично становище е, че комбинатът е твърде спорен от гледна точка на мотивите, които са били в основата на решението за негово изграждане. Идеята за тежко машиностроене се зароди в началото на 70-те години. На нея се гледаше като на възможност България след време да има едно високотехнологично производство. Разчиташе се на пазарите на развиващите се страни, на социалистическите и за нуждите на нашата собствена тежка промишленост. Тогава се говореше за износ в обем на над 1 млрд. лева. Това изглеждаше грандиозно. Но очевидно анализите не са били пълни, не са отчитани много важни страни на проблема. Тези мощности ангажираха огромни ресурси. Това лиши страната от възможности да модернизира и да издигне на съвременен технологично равнище някои традиционни отрасли на промишлеността и селското стопанство."

Създаденото обединение с Новокраматорския машиностроителен завод в СССР обаче не дава очакваните резултати. Преките ръководители на завода в Радомир като Цоко Димитров (1985-1987) смятат, че сътрудничеството със СССР е било безрезултатно: "С Новокраматорск, се учреди съвместно обединение, но то не можа да осъществи целите и задачите за неговото създаване. Основната причина за това, от една страна, бяха ценовите разлики на суровините, материалите и готовите изделия, а, от друга - съветската страна не можа да предаде документация по производствената програма."

Плачевните резултати

Става това, което експертите са предвидили - нито е възможно да се натоварят построените мощности, нито да се произвежда планираната продукция, нито да се намерят пазари за нея.

Ревизията на завода, извършена през 1991, показва в цифри и факти реалните параметри на провала. Вложената обща сума за строителството възлиза на 1млрд. и 367млн. лева. Изразходвани са 111 млн. собствени средства, което е 8.1 процента от общата сума, 725 млн. лева са бюджетните средства, или 53.1 процента, банков кредит за 355 млн. лева, или 26 процента, и държавен кредит в размер на 176 млн. лева, или 12.8 процента. В ревизионния акт се отбелязва, че "произведената стокова продукция през периода 1980 - 1990 възлиза на обща сума 602 млн. лева. До 1988 е постиган непрекъснат прираст, след което настъпва спад на производството - до 72 млн. лева през 1990. Още по-ниско е изпълнението на планираната реализация. За периода 1980 - 1990 неизпълнението на плана възлиза на 121 млн. лева, като е отчетено изпълнение само през 1982 и 1987. За износ към западни страни е реализирана едва 3.5 млн. лева продукция, или 4 процента от общата реализация. "Основният фактор за неизпълнението на планирания обем за производството и реализацията на продукцията в завода се явява бавното усвояване на проектните мощности, утвърдени през 1986. При заложен в ТИД обем продукция за една година 240500 тона за 1989 произведената продукция е 30000 тона, а за 1990 - 14000 тона, или е постигнато усвояване на производствените мощности като цяло за 1989 12.5 на сто, а през 1990 - едва 5.8 на сто", се посочва в ревизията.

Ревизията установява още и с колко е бил дотиран заводът от държавния бюджет:

"Въз основа на посочените конкретни данни в записката се налага изводът, че предвидената в ТИД икономическа ефективност на капиталните вложения за изграждане на ЗТМ - Радомир, не само не се постигат, но са и с обратен знак. Общо за периода от въвеждането на основните производствени мощности в експлоатация до 31 декември 1990 е отчетена загуба общо в размер на 250 млн. лева. За покриване негативния резултат от неефективната дейност на завода са отпускани ежегодно дотации, чийто размер към 31 декември 1990 възлиза на обща сума 191 млн. лева."

Реално още преди рухването на комунизма става това, от което се е опасявал бившият председател на БНБ Веселин Никифоров - заводът фалира и няма кой да връща взетите кредити. Ревизионната преписка заключава, че той "не е в състояние да погасява дълга си към банките за ползваните кредити с инвестиционно предназначение - общо в размер на 311 млн. лева, и към държавата за ползвания кредит от 161 млн. лева. Освен това към 31 март 1991 фирмата ползва и банков кредит за оборотни средства в размер на 133 млн. лева. Всички вътрешни възможности за изплащане на работните заплати са изчерпани и фирмата не е в състояние да изплаща заплатите на персонала."

Дълбоката криза, в която заводът е изпаднал, е добре известна на следващия премиер Андрей Луканов. Той е информиран за положението от много институции, една от които е Комитета за държавен и народен контрол. Председателят на комитета Георги Георгиев му докладва: "Исклучително тежко е финансовото състояние на завода. Недостигът по схемата за разпределение на дохода за 1989 е 51.8 млн. лева. По баланса към 31 декември 1989 просрочените кредити за оборотни средства са 95.8 млн. лева, поради което са изключени от редовно кредитиране. Поради липса на финансови средства още не е започнало погасяването на кредитите за изграждането на завода, които възлизат на 350.2 млн. лева. Погасяването е отложено за след 1990." В документа се изброяват и други известни и казани още навремето от експертите факти: "Подходът при изграждането на мощностите е погрешен. Допуснати са много сериозни нарушения на инвестиционния процес и Правилника за капитално строителство. Не са направени предварително задълбочени проучвания за потребностите, ресурсите, пазарите и ефективността. Решението за строителството на такъв крупен за мащабите на страната обект е взето две години преди да е разработен ТИД. Заложени са нереални показатели, за да се утвърди ТИД и генералната сметка."



В доклада до Луканов са описани политическите грешки на Политбюро, в което самият той е участвал, както и последствията от тях: "Още с решението на Политбюро на ЦК на БКП от 1975 и на Министерския съвет от 1976 е допусната сериозна грешка, като е разпоредено да започне изграждането на такъв крупен обект, който ангажира огромни ресурси на страната, без необходимите задълбочени предварителни проучвания и технико-икономически разчети. Залагани са необосновани къси срокове за изграждане и въвеждане на обекта, поради което те често са отлагани. Предлаганите и приемани от правителството технико-икономически показатели за доказване на високата ефективност на обекта са явно нереални. Допуснати са сериозни грешки в инвестиционния процес, които са довели до съществуващия сега дисбаланс в производствените мощности".

През 1990 обаче партията има други проблеми и оставя заводите за тежко машиностроене да се превърнат в паметници на некомпетентно управление.

\* Христо Христов е журналист във в. "Дневник" от основаването му през 2001. Автор е на документалните книги "Секретното дело за лагерите" (1999), "Държавна сигурност срещу българската емиграция" (2000) и "Убийте Скитник" (българската и британската държавна политика по случая Георги Марков, 2005). Носител е на най-престижните български награди за разследваща журналистика:

- "Паница" (1999) на фондация "Свободна и демократична България"
- "Разследващи журналисти" (2001) на българската Асоциация за разследващи журналисти, Центъра за развитие на медиите и британската фондация "Гардиън"
- "Черноризец Храбър" (2003 и 2005) на Съюза на издателите на всекидневници в България.

Отличен е с наградата за цялостен принос в областта на достъпа до информация на фондация "Програма достъп до информация" (2005).

Христо Христов е първият носител на наградата за принос към свободата на духа на фонд "Георги Василев – Швейцария" (2006).

Специализирал е във в. "Гардиън", Великобритания (декември 2002) и в Международния център за журналистика, Вашингтон, САЩ (април 2004).

Последното му разследване за убийството на българския писател Георги Марков, предизвика международен отзук и за него писаха редица престижни британски вестници, сред които "Сънди Таймс" и "Гардиън", както и световните информационни агенции Ройтер, Асошиейтед прес, Франс прес и др.

Сегашното разследване е част от новата му документална книга, която предстои да бъде пусната на пазара от издателство "Сиела" под заглавието "Тайните фалити на комунизма".

**инж. Георги Николов Георгиев**



**Месторождение**

**Образование**

**Производствена реализация**

**Участие в дружества и фирми**

**Разработки и нововъведения**

**Правителствени награди**

**Чужди езици**

**Приложения**

**Снимков материал, свързан с производствената ми реализация**

## **Месторождение:**

България - град Стара- Загора, 12 юни 1936г.

## **Образование:**

Висше – дипломен машинен инженер „топлотехника”- специалност „топлоенергетика”, дипломна работа- 150 мгвт. парна турбина високо налягане м. март 1960 г.

## **Производствена реализация:**

**1960 г. – 1962 г.** – технически ръководител на ТЕЦ „Марица изток”-първа комсомолска в цех „Парни турбини” „Станционни тръбопроводи”.

**1962 г. – 1971 г.** –главен инженер и началник управление „Енергомонтаж” осъществила монтажа на обектите:

- „ТЕЦ София”-разширение; „ТЕЦ Трайчо Костов”; „ТЕЦ Русе”; „ТЕЦ Враца”; „ТЕЦ Видин”; „ТЕЦ Девня”; „ТЕЦ Варна”. „ТЕЦ Бобов дол”; „ТЕЦ Бургас към Нефтохимическия комбинат”; началото на „АЕЦ Козлодуй”; разширението на „ВЕЦ Батак” и „ВЕЦ Пещера”; каскадите Санданска Бистрица с „ВЕЦ Лиляново” и „ВЕЦ Попина лъка”, Доспат-Тешел с „ВЕЦ Тешел”, Белмекен -Сестримо, Въча , Антонивановци; „ВЕЦ Ивайловград”; помпена станция „Караджа- дере „; монтаж на хидравличните устройства на язовирите и микроязовирите.

Годишно се въвеждаха между 400 мгвт.– 600 мгвт. мощности.

**1971г. - 1972г.** – Началник „Контролно-заваръчно управление”

**1972г. - 1973г.** Началник отдел „Секретариат” на Министерство на строежите.

**1973г. - 1975г.** - Специален пълномощник на Министерския съвет за строителството на магистрален газопровод СССР–НРБ, от Българо-Румънската граница до Химкомбинат „Враца” с компресорна станция „Брестак”.

**1975г. - 1976г.** - зам. Началник управление „Нови топлинни и енергийни източници” към Министерския съвет с ранг на Държавен комитет.

**от м. ноември 1976г. – м. януари 1990г.**, след официално направената първа копка на ЗТМ гр. Радомир от Тодор Живков с решение на Политбюро на БКП, последователно съм назначавам за ген. директор на Генерална дирекция за изграждане на ЗТМ гр. Радомир, ген. директор на СО „Тежко машиностроене”, президент на фирма „Радомир метал”включващи: 8 завода, 3 технологични института , инженерингова, проектантска, строителна и инвестиционна организации с общ брой 13000 човека. Получавам и ранг на зам. министър на машиностроенето.

**2005г.** - регистрирам 4 фирми в княжество Лихтенщайн с представителства в Р. България, Р. Узбекистан, Р. Казахстан, гр. Москва, последователно закрити.

## **Участие в дружества и фирми:**

**1988 г. – началото на 1990 г.** , представител на НРБ България в международното Обединение „Интератоменерго” ,включващо всички социалистически страни, и една година председател на управителния съвет.

**1987г. – 1992г.** - президент на смесеното инженерингово българо-японско дружество „Атлас-инженеринг” и председател на управителния съвет, съгласно ротационния принцип на управление

**1987г. – началото на 1990 г.**, участие в смесеното Българско-Шотланско дружество „Рики-метал-системи”.

**1989г. – 1995г.** президент на смесеното Българско-Швейцарско дружество „Интеррад”

**1987г.–** с Постановление на Министерския съвет на НРБ България е установено сътрудничество с Новокраматорския завод за тежко машиностроене в гр. Новокраматорск – Украйна. Подписан протокол и програма за кооперирано производства на трошачно мелещо оборудване и отделни детайли и възли за металургията в сътрудничество с двата завода за тежко машиностроене на Съветския съюз, „Уралмаш” гр. Свердловск и

„Южуралмаш” гр. Орск. Министерството на металургията на СССР заяви, че се нуждае от около 120 комплексни линии за непрекъсната разливане на течния метал, за производство на блокова стомана. Тази програма можеше да се изпълни в кооперация с тези заводи и японската фирма „Кобе стил” и ЗТМ гр. Радомир. Тази програма не се изпълни поради нареждането на „бащата на перестройката” Михаил Горбачов да са прекъсне всякакво сътрудничество със Западните капиталистически страни, както и в известна степен с „помощ” от наши висши ръководители.

**1992 година – 1998 година**, президент на фирми в Лихтенщайн : „Interrad AG” , „Interrad-engineering AG “, „Pegol AG” , “Pegol BGNQ AG“.

### **Разработки и нововъведения :**

**1970 г.-** авторско свидетелство № 15329 от 1970 г на ИНРА, „Нов метод за монтаж на тунелни тръбопроводи”, с колектив, внедрен на каскада „Доспат-Тешел”.

**2013 г.-** свидетелство за полезен модел №1636 от 01.02.2013г. на Патентно ведомство на Р. България, за нова екологично чиста безалкохолно напитка, пробно изпитана през 1992г

**1973г.-** разработка и внедряване с колектив от Монтажно управление „Газстроймонтаж” и „Контролно заваръчно управление” нов метод за заваряване и 100% механизирани радиоактивен гама контрол на заваръчните шевове на магистралния газопровод СССР-НРБ

**1982 г.-**съставен и разработен съвместно с ПО „Машпроект” гр. Пловдив,ПО„Леярпроект” гр. София и фирмата „Кобе стил” Япония, иновативен,технологично свързан с отделните производства, генерален план на ЗТМ гр. Радомир, осигуряващ последователност в произвеждането на продукцията от производствената му програма, и с възможности за разширения и увеличаване на производството- (приложение със снимки)

-разработен и внедрен в производство с колектив от ИТМ гр.Радомир и японската фирма „Тошиба” специален мостов кран за 250 тона тежести за стоманодобивния цех, новост за социалистическите страни.

**1987 година** –подписан договор за доставка на хоризонтална линия за непрекъснато разливане на качествени стомани с диаметър от 80мм.–400мм. и квадратна със същите размери с немската фирма „Манесман хютентехник”, усвояване, съвместно производство на хоризонталните линии и продажби.

**1987 година**-подписан договор за доставка на уникален механично- обработващ център-каруселен струг с диаметър на план шайбата 12000 мм. и борверг с диаметър 320 мм..С доставката е подписан договор със западно германската фирма” Шийс фрориеп” за съвместна конструктивна и технологична разработка, производство и продажби на серия от нови механично обработващи машини за механична обработка на прокатни валци за горещо и студено валцоване с едно базиране на прокатния вал, непознато в световната практика.Фирмата е специализирана за производство на голямо габаритни механично обработващи стругове и центрове с ЦПУ. Не се стигна до производство поради промените.

**1988 година**-подписани съглашение с западно германската фирма „Зимпелкамп” за съвместно производство на контейнери от сфериодален чугун за транспорт на отработено ядрено гориво, одобрени от МАГАТЕ. Не реализирано поради промените.

**1988 година**-съглашение за съвместно производство на голямо габаритни редуктори с западно германската фирма „Флендер”, основен компонент към произвежданите нестандартни съоръжения от производствената програма на ЗТМ гр. Радомир. Не реализирано поради промените.

**1986 година** -съгласуван и парафиран договор с японската фирма „Кобе стил” за дългосрочно сътрудничество за техническа, организационна и маркетингова помощ в усвояването и организиране на производството на ЗТМ гр. Радомир. Отменен по нареждане на Михаил Горбачов поради идеологически противоречия(приложение договора, с подписите на двете страни).

**1989 година**–съгласуван и подписан договор със западно германската фирма „Манесман хендел” за доставка и продажба на продукцията от ЗТМ гр. Радомир за дълъг период на стойност 150 милиона д.м. и установяване на дългосрочно съвместно сътрудничество. Производството е неизпълнено и компрометирано от новите демократи и членове на бъдещия профсъюз „Подкрепа”.

**1989 година**–съгласуван и парафиран договор със западно германската консултантска фирма „Роланд Бергер и партнер”-80% собственост на ” Дойче банк”, за техническа помощ, привличане на западно германския концерн „ Манесман” за партньор, организация на производството и възможност за финансиране. Отказан от тогавашния министър председател на НРБ Георги Атанасов, поради очакваните промени.

**1990г.– 1993 г.** призован като свидетел по дело №4, за обяснение за строителството на завода.

**1991г.– 1993 г.** – с група бизнесмени от Япония е договорено финансиране, разработка и организиране на съвместно производство, у нас и в Япония, на нови екологични горива разработвани от д-р Стефан Найденов в лабораторната база „Биоелектроника”. Водата като гориво смесена с „течност” условно кръстена “GOL – green oil”, и използването на чист Паладий-гъба, поставен във взаимодействие с „тежка вода”, и получаване на радиоактивна реакция с отделяне на топлина- регистриран патент, в гр. Женева Швейцария. Регистрирана съвместна българско-японска фирма “PEGOL ВJHQ”-Лихтенщайн, като патентно носител на разработките и разкриване на филиали в различни страни за производство и продажби. Разработките се провеждаха в Швейцария, не завършени до край, поради организационни причини и смъртта на д-р Стефан Найденов. (Приложения)

**1993 година**–сътрудничество с фирмата „Фармаген” ръководена от академик Румен Цанев за производство на „гама интерферон”по негов патент, нереализиран поради неосигурени инвестиции.

**1994 година**–разработени и представени инженерингови проекти за Р. Узбекистан и Р. Казахстан, по тяхно искане, за комплексни доставки на технологични линии за производство на тухли, керемиди, мини циментови заводи с мощност до 150 т/м., както и проект с доставка на машини за преработка и извличане на метали от натрупаните отпадъци при медодобивното производство. Не реализирана по организационни причини

### **П р а в и т е л с т в е н и   н а г р а д и :**

орден „Георги Димитров”

орден „Червено знаме на труда”

народен орден на труда „Сребърен”

медал „Трудово отличие”

Отличник на Министерството на газовата промишленост на СССР.

**Ч у ж д и   е з и ц и :** - руски говоримо ; английски слабо

### **П у б л и к а ц и и :** -

„Да зачеркнем ли Червено могила?”

„Има ли място под слънцето и за Завода за тежко машиностроене

край

Радомир?” – статия във вестник „ВРЕМЕ”- 24 януари 1990 г., брой

16.

„Ампутация на духа” - книга издание 2016 г.

**П р и л о ж е н и я :**

Снимков материал свързан с производствената ми дейност: