

**ПОЛИТИКИ**

ERA вече е единственият европейски сертифициращ орган ... **на стр. 2**

**ИНФРАСТРУКТУРА**

Модернизират унгарската част на жп коридора Будапеща - Белград **на стр. 3**

**ПОЗИЦИЯ**

Проучване с активен пазарен подход **на стр. 5-6**

# ЖЕЛЕЗНИЧАР

СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА



4 - 10 юли 2019 г. Цена 60 ст. София, година XXVIII, брой 19

## Лятно настроение в спалните вагони



БДЖ в партньорство с една от световноизвестните марки за обзавеждане ИКЕА обновява с асортименти на компанията интериора на спалните си вагони. В уютната обстановка, която освен пъстрото цветно спално бельо и килимчетата на пода пред леглата в купетата, освеженият интериор включва и декоративни вазички с цветя и закачливи стикери с разнообразни надписи: „Ела изгрей“, „Домът е там, където си в отпуск“ и други подобни текстове. Всяка от кабините пък е кръстена различно – „Синята лагуна“, „Лятна мечта“, „Летни моменти“, „Цветно лято“, „Ваканция“.

Брандирането е част от маркетинг стратегията на националния железопътен превозвач за отдаване на площи във влаковете за реклама и от новата кампания „Вагон турист“ на шведския гигант за обзавеждане. Красивите цветни аксесоари в спалните вагони създават домашна атмосфера и още при качването в тях провокират допълнително лятно настроение у пътниците, които ще прекарат ваканцията си в курортните комплекси и градчета край Бургас и Варна.

За първи път с такъв обновен интериор всекидневно ще се движи по един спален вагон в двете посоки на нощните композиции между столицата и черноморските градове. За сега проектът е в тестов период, но при успех и положителни отзиви партньорите може да продължат съвместната си работа.



## Глобално индустриално събитие

Беше определението за приключилото в Мюнхен изложение *Transport Logistic*, което посетиха и представители на БДЖ



Тазгодишното издание на международното изложение *Transport Logistic* в Мюнхен потвърди, че за няколко дни той се превръща в най-големият интермодален логистичен център не само в Европа, но и в света, където могат да се видят интересни иновативни решения в областта на железопътния, водния транспорт и авиацията. Това е оценката, която направи при приключването на събитието Стефан Румел,

управляващ директор на панаирния комплекс в Мюнхен. Основание за такава равностметка дава, както по-големия - с 10 процента брой на изложителите, така и на посетителите, с около 5 процента повече. Но не само статистиката е определяща за голямото транспортно събитие. Според Стефан Румел изложбените площи също са увеличени с още една зала. Той характеризира изложението като глобално

индустриално събитие, по време на което освен модерна транспортна логистика посетителите са имали възможност да се запознаят с различни нови технологии, с полезните практики на утвърдени международни спедиторски фирми, с най-напредничавите IT решения в тази област, с иновативно управление на веригите за доставки, с контейнерни терминали и с последната техника за обработка на подвижен състав. Всъщност, тази година през юни, в Мюнхен си бяха дали среща широк спектър от бизнес възможности и идеи с натрупания досегашен логистичен опит, за който можеше да се получи богата информация на всеки един от щандовете на 2374-те изложители, пристигнали в баварската столица, от различни краища на света.

Там всички предлагат услугите си и най-актуалното на пазара, казва инж. Ангел Стоянов - директор на дирекция експлоатация в „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, който заедно с други негови колеги имаха възможност сами да се уверят в това при посещението на мюнхенското изложение. Един от полезните контакти, по думите на Ангел Стоянов, е била срещата с

представители на RCH. На нея са обсъдени подробности около условията за транспортиране на изкуствена тор от „Неохим“ - Димитровград към Сърбия и Унгария с четириосни вагони, които след разтоварване се връщат празни от Турция. В момента заводът се опитва да осигури постоянно подаване на продукцията си, за да станат превозите регулярни. Обсъдена е и опцията да продължи транспортирането на концентрат от Кремиковци за Кошице с вагони на двете страни. С Real Cargo е коментирана възможността за пускането на контейнерен влак от Солун към София. Но проектът, според инж. Стоянов, все още е в суров вид и до осъществяването му предстоят допълнителни преговори.

По време на изложението, заедно с представители на DB Cargo, са коментирани и възможностите дружеството за товарни превози на БДЖ да транспортира резервни части и готова продукция за нуждите на Volkswagen. От българска страна е изразена готовност за участие в проекта, независимо дали новият завод на автомобилния гигант ще е позициониран в България

На стр. 5 ►



## Продукти и технологии

### Водородният влак HydroFlex с разрешение за тестове по жп мрежата



Британската лизингова компания Porterbrook и Центърът за железопътни изследвания и образование при университета в Бирмингам (BCRRE) получи разрешение за изпитания на влака с водородно гориво HydroFlex по железопътните магистрали на страната. Зелена светлина за тях бе дадена след като първият водороден състав, разработен в Обединеното кралство, премина успешно тестове на полигон и доказа ефективността си.

Прототип на HydroFlex беше демонстриран през втората половина на юни 2019 г. на железопътното изложение Rail Live. Той е създаден на базата на двусистемен електросъстав серия 319 и е оборудван с водородни горивни елементи. Това му позволява да се движи както по елек-

трифицирани, така и по неелектрифицирани участъци от железопътната мрежа. Модифицирането не е наложило да се внасят промени в управлението на състава.

В рамките на неотдавнашния трети британски конкурс за иновации в жп транспорта - First of a King (FOAK), проектът HydroFlex спечели финансиране от правителствената агенция за иновации Innovate UK. Именно с тези средства ще се финансират експлоатационните тестове по магистралните жп линии. FOAK Porterbrook и английската компания Erimox, специализирана в производството на апаратура за намаляване на вредните емисии в атмосферата, получиха и субсидия за създаване на конвектор - катализатор за дизелови влакове. ■

## Сделка

### Водещият карго оператор на Русия купува 25 000 товарни вагони



Федералната товарна компания („ФГК“), която е карго операторът на руските държавни железници „РЖД“ планира да закупи, между 2019 г. и 2021 г., 25 000 нови товарни вагони. Превозвачът вече е сключил договори с два руски жп производителя. На предприятието „Уралвагонзавод“ са поръчани 17 000 товарни вагони от открит тип, а на „Алтайвагон“ - други 7 000 (открити) и още 1000

броя за превоз на контейнери.

Контрактите обхващат доставката на стандартен и иновативен вагонен състав. Предвид пазарните колебания на рублата е предвидено цените им да се определят динамично, на тримесечна база. Очаква се максималният обем на поръчките на „ФГК“ да е около 1,2 млрд. евро (85 - 90 млрд. рубли) без ДДС. ■

## Реструктуриране

### КИТАЙСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ СЕ ПРЕИМЕНУВАХА



След постановление на Държавния съвет на Китай, през миналия месец държавната железопътна корпорация China Railway Corporation (CRC) беше преименувана на China State Railway Group (накратко China Railway, CR). Новата компания е с уставен капитал от 1,74 трлн. юана (225 млрд. евро) и ще се управлява от централното правителство. Чрез промяната тя се преобразува в пазарно ориентирана компания.

CR е ангажирана с упра-

влението, експлоатацията, контрола, развитието и осигуряване на безопасността на жп транспорта в страната. Определя единното разпределение на транспортния капацитет и графици на движение на влаковете. Поема също счетоводството и контрола на приходите от железопътните дейности.

Новата корпорация се ръководи от съвет на директорите и има право да създава дъщерни дружества, клонове и представителства в съот-

ветствие с нуждите за развитие на бизнеса. Функциите на неин инвеститор са възложени на министерството на финансите на Китай.

До реструктурирането се стигна след серия организационни реформи. Те започнаха през 2017 г. и бяха насочени към усъвършенстване на корпоративното управление на националната жп мрежа на страната.

Корпорацията CRC беше основана през 2013 г. след закриването на китайското министерство на железниците. Тя изигра ключова роля за реализирането на политиката на Пекин за инвестиции в транспортната инфраструктура. Целта бе поддържане на високите икономически темпове на растеж. Очаква се преобразуването да помогне за по-ефективното използване на капитала и повишаване конкурентоспособността на CR на транспортния пазар. Надеждите са то да допринесе и за развитието на цялата жп промишленост. ■

## Политики

### ЕРА ВЕЧЕ Е ЕДИНСТВЕНИЯТ ЕВРОПЕЙСКИ СЕРТИФИЦИРАЩ ОРГАН НА ТРАНСГРАНИЧЕН ПОДВИЖЕН СЪСТАВ

От 16 юни т. г. Европейската железопътна агенция (ERA) изцяло пое процедурите по одобрение и сертифициране на подвижния състав, предназначен да извършва трансгранични железопътни транспортни услуги на континента. Тя ще издава единен сертификат за безопасност, разрешителните за допуск до пазара и типов подвижен състав, а също разрешение за въвеждането на Европейската система за управление на жп трафика (ERTMS). С новите си функции тя значително улеснява процедурите за получаване на съответните документи.

Така се въвежда опростена методика за достъп до европейския железопътен пазар, която пести време и средства на компаниите, желаещи да извършват превози през границите в Европейския съюз. Те вече могат да разчитат на един интегриран процес за получаване на разрешения за подвижния състав, на единни сертификати за безопасност или да поискат одобрение по ERTMS. За целта само трябва да се свържат със седалището на агенцията във Валансиен (Франция) и да подадат заявление чрез електронния ѝ портал. Той позволява приемането на заявки за всички услуги, чрез което се осъществява политиката на т.нар. обслужване на едно гише. След получаване на съответното искане ERA назначава ръководител на проекта, който влиза в личен

контакт със съответната компания и я консултира по време на процеса. Специализирани международни експертни екипи са ангажирани да оценяват всяко заявление. Но когато се оперира в една държава заявителят може да се обърне към националния орган по безопасност за получаване на посочените документи, който за страната ни е ИА „Железопътна администрация“.

Това е съществена промяна в европейската железопътна система. България, Финландия, Франция, Гърция, Италия, Холандия, Румъния и

Словения приеха новия режим през юни 2019 г. Други страни - членки на Общността избраха да транспонират новото законодателство до юни 2020 г.

Д-р Йозеф Допелбауер, изпълнителен директор на ERA, заяви: „От години напредъкът на железопътния транспорт в Европа е възпрепятстван от технически бариери и прекомерни разходи. Новите, опростени процеси за сертифициране помагат да се преодолеят пречките и да се стимулира хармонизацията, което ще подобри конкурентната позиция на железниците.“ ■







## Инвестиции

### € 5,5 МЛРД. ЗА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ НА ПАРИЖ



Държавната компания (RATP), управляваща обществен транспорт в Париж и неговите предградия, представи план за модернизация на местната транспортна сис-

тема. Той предвижда в нея да бъдат инвестирани 5,5 млрд. евро.

По-голямата част от средствата (около 3,3 млрд.) са предназначени за проекти, свързани с развитието и модернизацията на метрополитена на френската столица. Те ще бъдат изразходвани приоритетно за закупуване на нови метро моториси и обновяване на инфраструктурата. RATP има амбицията до 2030 г. да замени 60 на сто от флота на подземната железница. ■

## Инфраструктура

### МОДЕРНИЗИРАТ УНГАРСКАТА ЧАСТ НА ЖП КОРИДОРА БУДАПЕЩА – БЕЛГРАД

Унгарският участък от жп коридора Будапеща – Белград ще бъде модернизирани от консорциума CRE. Контрактът за реконструкцията беше сключен преди дни между търговското обединение и железниците на страната и възлиза на близо 1,9 млрд. евро.

Договорът предвижда по трасето между гара Шорокшар в южната част на Будапеща и жп терминала Келебия (на границата със Сърбия) да се изгради втора железопътна линия с дължина 150 км. Целият участък ще бъде оборудван с европейската система за управление на влаковото движение ETCS ниво 2. Планирано е и обновяване на съществуващата железопътна инфраструктура, за да се увеличи скоростта на движение на влаковете до 160 км/ч.

Дейностите ще се изпълняват съвместно от партньорите в консорциума CER. Той е обединение на унгарската компания RM International (с дял 50 сто) и две китайски фирми

— China Tiejiu Engineering & Construction и China Railway Electrification Engineering Group.

Контрактът се очаква да влезе в сила през третото тримесечие на тази година. Дотогава от CER планират да подпишат споразумение с Експортно-импортната банка на Китай за кредит, който ще покрие 85 на сто от стойността на предвидените дейности. Унгарското правителство ще осигури останалите 15 процента от необходимите средства. По предварителен

план модернизацията ще се осъществи за 5 години.

Унгария разчита да извлече дивиденди от проекта благодарение на географското си положение. Властите в Будапеща вярват, че обновеното трасе ще привлече голяма част от китайските товари, които пристигат по море до гръцкото пристанище Пирея. То ще позволи доставката им до Централна Европа да става по-бързо и ще засили конкуренцията сред превозвачите по това направление. ■



## Производство

### ВОМБАРДИЕР ОТКРИВА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ЗАВОД В ПИТСБЪРГ

Канадският производител на подвижен състав Bombardier Transportation ще открие завод за производство на подвижен състав в американския град Питсбърг, щата Калифорния. Първата му продукция ще са пътнически вагони за системата за скоростен релсов транспорт (скоростно надземно метро) Bay Area Rapid Transit (BART) по крайбрежието на залива Сан Франциско. За нея са поръчани общо 775 вагони по контракт, сключен в началото на 2014 г.

И в момента Bombardier изпълнява част от заявката в друго свое предприятие, разположено северно от Ню Йорк. В близките месеци производството обаче изцяло ще се прехвърли в новооткритото предприятие в Питсбърг. Това ще разкрие допълнителни работни места в Калифорния, а поточните линии край Голямата ябълка ще могат да поемат нови жп поръчки от зоната на Източното крайбрежие.

Вагоните за BART имат по 50 седалки места и две буферни зони във всеки край за омекотяване на удара при евентуална катастрофа. Оборудвани са и с трета двойка врати, с които се улеснява слизането и качването на пътниците.

Компанията Bombardier работи в САЩ вече около 40 години. В момента в жп предприятията ѝ в Калифорния има над 500 работника. Те се занимават с приемане и въвеждане в експлоатация на новите вагони за BART. Обезпечават

операциите и техническото обслужване на автоматизираните совакови експреси AirTrain до международното летище на Сан Франциско. Поддържат крайградския подвижен състав на Metrolink - регионалният транспортен оператор на Южна Калифорния. Новият завод ще усили позициите на канадския гигант на разрастващия се пазар за жп оборудване на Западното крайбрежие на САЩ. Появата му е в унисон и с изискването на щатския закон Buy America („Купувайте американското“). ■



## Иновации

### В Австралия изпробват траверси от вторична пластмаса



На релсите на гара Ричмънд в австралийския град Мелбърн (щата Виктория) започна експериментално поставяне на 200 иновационни траверси Duratrack, изработени от вторична пластмаса (от полистиролни смеси и селскостопански отпадъци). Те са създадени по технология, разработена от компанията Integrated Recycling в сътрудничество с държавния университет Монаш. Това е първият опит за използване на такива траверси по градско жп трасе. Аналогични, вече успешно бяха тествани на няколко туристически и музейни железопътни линии в същия щат.

Проектът е пореден етап от усилията на австралийските власти за преход към безотпадна икономика. Траверсите от рециклирана

пластмаса струват два пъти по-евтино от стандартните от дърво, имат експлоатационен живот 50 години и изискват по-малко усилия за техническо обслужване. По данни на правителството на щата Виктория за 1 км релсов път, с траверси от вторична пластмаса, са нужни около 64 тона пластмасови остатъци.

Новите изделия ще преминат 18-месечните тестове на гара Ричмънд. През този период ще бъдат проверени техните експлоатационни характеристики и от резултатите ще зависи решението за масовото им внедряване. Изпитанията се извършват в рамките на програмата Sustainability Victoria, която се финансира от щатските власти с грант в размер на 630 000 австралийски долара. ■

## Подпомагане

### ЕИБ кредитира покупката на моторисни влакове за Renfe



Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) одобри заем на стойност 100 млн. евро за испанските държавни железници (Renfe). Средствата ще бъдат използвани за частична финансиране при покупката на 31 моторисни влака.

Испанският жп монополист предвижда да инвестира 201 млн. евро в закупуването на 26 електрически моториси и на 5 други състава с допълнително дизелово зад-

виждане. Те ще са предназначени за обслужването на теснолинейната жп мрежа в северната част на страната, която по-рано бе експлоатирана от държавния пътнически оператор FEVE (дъщерно дружество на Renfe).

Доставката на новите влакове ще позволи на испанските железници да преустановят използването на дизелов подвижен състав по електрифицираните участъци от жп мрежата. ■



# И ВЕТЕРАНИТЕ СА ЦЕНЕН КАПИТАЛ

## Летопис на възстановените парни локомотиви в БДЖ



По време на фотоплауза, на спирка Целина през август 2014 г. локомотив 60976 е спрял заедно с атракционен влак.

(Продължава от бр. 13)

За обслужване на атракционните влакове по теснолинейката Септември – Добринище през 2004 г. в депо София се възстановява локомотив 60976. Той е произведен през 1949 г. в Полша от PIERWSZA FABRYKA LOKOMOTYW W POLSCE – Chrzanow. Локомотивът е тендерен, тип 1'E1'-h2Gt, има двучилиндри парна машина система Zwilling, която работи с прегрята пара. Цялата му дължина с буферите е 11260 мм, общата му маса при пълни запаси - 62 тона, адхезионната маса 50 тона, диаметърът на двигателните колооси 850 мм, а конструктивната скорост 45 км/ч. В началото на 1979 г. е обявен за музеен и е запазен от унищожаване, заедно с други теснолинейни машини, престоиващи на коловозите в депо Банско. Възстановяването на 60976 за движение на собствен ход е възложено през октомври 2003 г. на Локомотивно депо София, а самата работа по него започва през декември 2003 г. и приключва в началото на ноември 2004 г.

Официалната пътна проба е проведена на 26 ноември 2004 г. по 42-километровия участък Септември – Долене – Септември с влак, съставен от четири пътнически вагона В4. След пробното пътуване е съставен акт, с който реновираният локомотив е въведен в експлоатация като действаща музейна машина за атракционни, туристически и юбилейни пътувания по нашата живописна теснолинейна линия Септември – Велинград – Якоруда – Банско – Добринище. Остава за домуване в Локомотивно депо Септември и извършва заявените атракционни и туристически пътувания по същото направление.

През 2005 г. се поставя началото на възстановяването на ретро-локомотиви и в депо Горна Оряховица. Там на 15 януари 2005 г. започва работата по локомотив 16.01. Произведен е през 1949 г. в Австрия от WIENER LOKOMOTIVFABRIK

– Floridsdorf. Доставен е на БДЖ през април 1952 г. и е зачислен в депо в Горна Оряховица, където работи през целия си експлоатационен живот. Той е тип 1'E-h2P, има двучилиндри парна машина система Zwilling, която използва прегрята пара. Дължината му с буферите е 23000 мм, общата му маса при пълни запаси 156,1 тона, адхезионната маса - 86 тона, диаметърът на двигателните колооси 1400 мм, а конструктивната скорост 80 км/ч. Възстановяването завършва на 4 октомври 2005 г. и веднага е включен в атракционно пътуване по жп участъка Димитровград – Момчилград с чуждестранна група от 50 човека, любители на железниците. Само през 2006 г. машината има 13 участия в атракционни влакове и два пъти е включен във филмови продукции. Изминава общо 3372 км. Толкова е приблизително и извършената работа през следващите сезони.

През 2010 г. димогарните тръби на парния котел започват да излизат от строя. При всяко запалване протичат и се налага по три – четири тръби да се сменят или кърпят.

По това време в депо Горна Оряховица усилията се съсредоточават върху възстановяването на локомотив 03.12 и 16.01 преустановява движението си. В следващите години 03.12 замества 16.01 в атракционните пътувания и последният остава да се съхранява в депо Горна Оряховица. Така че локомотив 16.01 може да бъде възстановен отново, ако се закупят 2500 кг. котелни тръби ф 51x 56 мм, а за да не създава повече проблеми трябва да се подменят всичките 143 броя димогарни тръби на парния му котел.

След още 5 години пауза и редица докладни записки до Управителния съвет на БДЖ, най-после през 2010 г., се предприема възстановяването на бързоходния парен локомотив 05.01, за да влезе в експлоатация. Произведен е през 1941 г. в Германия от локомотив-

ната фабрика Frid. KRUPP AG – Essen и е доставен е в България през август 1941 г. Локомотивът е тип 2'C1'-h3S, притежава трицилиндрова парна машина - система Drilling, която използва прегрята пара. Дължината му заедно с буферите е 22755 мм, общата маса при пълни запаси 171,6 тона, адхезионната - 52,6 тона, диаметърът на двигателните колооси 1850 мм, а конструктивната скорост 120 км/ч.

Освен че са най-скоростните парни машини (120 км/час), серията 05 държи първенството в БДЖ и по други два показателя - най-голям е диаметърът на двигателните им, а (сцепните) клооси по кръга на търкаляне - 1850 мм, което е във връзка с конструктивната им скорост и е с най-голяма дължина на цилиндричния котел – разстояние между тръбните решетки е 6100 мм. Този локомотив е използван в БДЖ за обслужване на бързи и пътнически влакове до 1970 г. Последователно домуват около 30 години в депата в София, Горна Оряховица, Пловдив, Бургас и Стара Загора. От 1970 г. е оставен в оперативен резерв на депо Стара Загора, а на 10 август 1976 г. е бракуван. С известната заповед №18 от 8 януари 1979 г., е обявен за представител на локомотивната серия 05 в музейната колекция на компанията. През 1993 г. локомотив 05.01 е преместен в база Калояновец, където поради лоша охрана систематично е ограбван от крадци на метали. На 9 март 2002 г. е докаран в депо София, където престоява още 8 години. Само възстановяването започва на 24 април 2010 г. в Локомотивно депо София и продължава около 8 месеца.

Машината е готова за функционални проби (под пара) на 8 декември 2010 г. Изолираната (скоростна) проба се извършва на 15 декември, а влаковата – на 16 декември, с 3В4, в участъка София – Вакарел – София. Сертифицирана е на 20 декември 2010 г., с което е пус-

ната в експлоатация и остава в парка на Локомотивно депо София, за да се използва за атракционни, туристически и юбилейни влакове.

Вторият локомотив възстановен в депо Горна Оряховица е бързоходния 03.12. Той е произведен през 1942 г. в Германия от локомотивната фабрика HENSCHEL – Kassel. Доставен е в България през януари 1943 г. и е от тип 2'D1'- h3S. Притежава трицилиндрова парна машина - система Drilling, която работи с прегрята пара. Дълг е 23105 мм, с обща маса при пълни запаси 179,2 тона, адхезионна маса 69,2 тона, диаметър на двигателните колооси 1650 мм, а конструктивната му скорост е 100 км/ч. Използван е в нашите железници за обслужване на бързи и пътнически влакове от 1972 г. Последователно домува около 30 години в локомотивните депа на София (докъм средата на 1944 г.), а по-късно в Горна Оряховица. От 1972 г. е оставен там, като оперативен резерв, а на 29 ноември 1976 г. е бракуван. През 1979 г. е обявен за музеен експонат и продължава да се съхранява на същото място. След преодоляването на редица затруднения, главно по уреждане на разрешението за финансовото обезпечаване от страна на Централното управление на БДЖ, самата работа по вдигането му на крака като действащ музеен експонат, започва работа на 15 март 2010 г. в Горна Оряховица и продължава около 13 месеца. Готов е за функционални проби (под пара) на 14 април 2011 г. Ходовите изпитания приключват на 30 април 2011 г.

Локомотив 03.12 е сертифициран на 4 май 2011 г. С това е въведен в експлоатация. Включен е в парка на Горна Оряховица, където ще се поддържа и използва за обслужване на атракционни, туристически и юбилейни влакове.

(Следва)

инж. Димитър Деянов



Локомотив 05.01 с тестов влак на гара Вакарел – 16 декември 2010 г.



Локомотив 16.01 на гара Велико Търново, след участие в атракционно пътуване през 2008 г. вече е изолирана машина в депо Г. Оряховица.



Локомотив 03.12 с атракционен влак пътува покрай язовир „Студен кладенец“ през 2013 г.





Проектът за закупуване на нов подвижен състав за извършване на пътническата транспортна услуга от БДЖ предизвика голям интерес не само сред специалистите в бранша, но и сред цялото общество. Той се засили още повече след проведената широка дискусия в столичния Военен клуб с участието на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Росен Желязков, ръководствата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, НКЖИ, граждански организации, редови железничари. Междувременно пристигнаха и много писмени предложения, които започваме да публикуваме от този брой на в. „Железничар“.

## ПРОУЧВАНЕ С АКТИВЕН ПАЗАРЕН ПОДХОД

За търсенето на жп транспортната услуга предлагат от Гражданска инициатива за обществен релсов транспорт

Положително е желанието за диалог и възможността за предоставяне на становища от по-широк кръг заинтересовани страни по процедурата за закупуването на нов подвижен железопътен състав. Нашето желание е цялата процедура, която е стартирана наново да бъде използвана за подобряване на имиджа на БДЖ, по-добра комуникация с всички заинтересовани страни (граждани, служители, ръководство, политици, бизнес и др.) и в крайна сметка, за да се стигне до избора на най-подходящите вагони и локомотиви.

Въпросът за закупуване на нов подвижен състав за БДЖ винаги е бил от изключително важно стратегическо, политическо и визионерско значение за българската държава. Това е така, защото в железницата обикновено се купува с перспектива за поне 30 годишен хоризонт на експлоатация. В тази връзка ви напомняме, че първите локомотиви са били закупени и подарени на БДЖ от майката на тогавашния български държавен глава княз Фердинанд – княгиня Клементина. В този процес ръководството на железницата трябва да се опита да проведе политика, която да е съобразена с интереса на българските граждани – и като отговор на един съществен въпрос.

**В каква страна искаме да живеем след 10, 20 или 30 години?**

Дали искаме тя да продължава да е една от най-силно петролно зависими в Европа, дали искаме войната по пътищата да е наше ежедневие, дали искаме да сме с Европейския съюз не само на думи, но и на дела. Необходимо е ръководството да защити интереса на железницата и да настоява за всичко, което държавата дължи на този вид транспорт – например над 1,1 млрд. лв. за нов подвижен състав по действащия Договор за обществена услуга. Считаме, че ръководството трябва да

поиска всичко необходимо, а министрите на транспорта, финансите, министър-председателят да вземат политическото решение. Не смятаме, че е добре самото ръководство на железницата да застава в ролята на изброените политически лица, които обикновено твърдят, че финансови средства за железницата няма.

В тази връзка ще препоръчаме на сегашните ръководители на БДЖ, да обърнат внимание на доклада „Българските държавни железници и техните нужди“ на директора-визионер на БДЖ Богдан Морфов, най-дълго заемал длъжността в дружеството в периода 1907 г. - 1920 г. В него той открито и с държавническа мисъл е обяснил и обосновал необходимите финансови средства за поддържането на железницата, закупуването на нов подвижен състав и строителството на нова инфраструктура още преди 110 години – през 1909 г. (при интерес бихме предоставили копие от документа). Конкретно по процедурата - **необходимо е да се извърши задълбочено маркетингово изследване.**

То трябва да обхване не само настоящите пътници на железницата, а и тези, ползващи други видове транспорт – индивидуален (леки автомобили) и обществен (автобуси). Необходимо е също сегментиране на трафика на градски,



Източник: [www.ruse-bg.eu](http://www.ruse-bg.eu)

крайградски, междуградски, международен. Само така БДЖ ще получат ясна картина на цялостното търсене на транспортна услуга на територията на нашата страна от и за чужбина. Необходимо е прогнозите за трафика да се определят от активен пазарен подход за привличане на пътници, а не само от задължението за обществени услуги. Те не бива да се ръководят и единствено от броя пътуващите, а и да се наблюдават конкретни дестинации. Това означава реално проучване и на продадените билети, както и от и до коя гара или спирка на населено място се пътува и с какви видове транспорт.

Важно е да се отговори и на въпроса – очакваме и искаме ли значителен ръст на пътниците, както и да бъдат разгледани действително различни сценарии, а не такива, които значително се припокриват. В предишната процедура направи отрицателно впечатление фактът, че при всички сценарии не бе предвиден особен ръст на пътуванията с железница (на

база всички видове транспорт – modal split). Това показва липса на перспектива и на желание за развитие и запазване на настоящето открито проавтомобилно статукво.

**Трябва да бъдат разгледани няколко сценария.**

Възможно е да са повече от три. Един – при запазване на настоящето статукво или дори влошаване на ситуацията, защото след миналогодишния заповор на сметки на железницата и стартирана процедура за продажба на централата на БДЖ, този сценарий бе много реален. Разбира се, трябва да се очертаят и положителни сценарии, включващи изпълнение на европейските политики, заложи в Бялата книга на транспорта. Например, че 50 процента от придвижванията на средни и дълги разстояния при превоза на пътници през 2050 г. се планира да се извършват с железопътен транспорт.

От съществено значение е да се **На стр. 6 ►**

## Глобално индустриално събитие



От стр. 1

или в Турция. „Посетихме и щандове на фирми, които евентуално дават под наем подвижен състав, за да се проучат какви са актуалните условия и изисквания в момента“ – заявя инж. Стоянов. Той характеризира Transport Logistic в Мюнхен като реплика на InnoTrans, но адресирано предимно към специалисти и експерти в отделните видове транспорт. Провежда се също като него през година, но когато берлинското изложение за специализирана железопътна техника и превозни средства е във „ваканция“. Правейки сравнение между двете транспортни международни събития Ангел Стоянов подчертава, че акцентът в Мюнхен е логистиката и спедицията, а техническата част остава на втори план. Въпреки това показаните експонати в баварската столица са привличали вниманието на посетителите с иновативността си. Представени са били и големите европейски пристанища, а от България единственият изложител е бил бургаският завод „Транс вагон“, защото интересът на останалите наши

производители предимно е насочен към InnoTrans.

Впечатление е направило китайското участие. По официални данни, публикувани на сайта на Messe München, то се е удвоило в сравнение с предишната година. Компаниите от Китай все по-настоятелно са търсили сътрудничеството на европейски партньори като част от инициативата „Пътя на коприната“, съобщава Стефан Румел. Основните предизвикателства обаче, пред които е изправена индустрията, са обсъдени по време на отделен дискуссионен панел. На него федералният министър на транспорта Андреас Шюер специално е обърнал внимание, че трябва нарастващите транспортни потоци да се направят по-ефективни и по-достъпни, както и значително по-благоприятни за околната среда и климата. Темата за опазването ѝ и обръщането към екологичния железопътен транспорт отново е доминираща почти по време на всички съпровождащи изложението панели.

Мая Димитрова





# ПРОУЧВАНЕ С АКТИВНИ ПАЗАРЕН ПОДХОД

От стр. 5

отговори и на следните въпроси: Колко влака биха били необходими при всеки един сценарий? Ще има ли съвместна работа при товарни и пътнически превози за по-ефективно използване на човешките ресурси (машинисти) и подвижния състав (локомотиви)? От отговора на тях ще се изяснят много от намеренията и на настоящето ръководство, и на правителството към железницата. Като пример може да посочим, че до момента все повече се нарушава оперативното сътрудничество между товарни и пътнически превози. При недостига на машинисти и локомотиви в пътнически превози, човешкият капитал и превозни средства биха могли да се използват максимално ефективно. Да речем – една бригада обслужва товарен влак в една посока и пътнически – в обратната, с един и същ локомотив. Разделението, което беше направено, може да е полезно само при много високи нива на железопътен трафик, каквито в България не съществуват. Необходимо е да се уточни ще има ли международни влакове (вагони) на БДЖ? Ще има ли нощни (спални) превози, включително международни? Каква искаме да бъде скоростта на движение на влаковете? Това трябва да се съгласува с инфраструктурните проекти в НКЖИ, които се реализират и ще се осъществяват в близка и в по-далечна перспектива. Ние считаме, че е подходящо да се заложат максимални скорости от 200 - 230 км/час за подвижния състав, който ще се движи на средни и дълги разстояния, защото такива ще бъдат скоростите на движение по трасетата Капъкуле – Истанбул и Солун – Атина. Тук трябва да се припомним на ръководството на БДЖ, на НК „Железопътна инфраструктура“, на българското правителство, че по всички международни споразумения, по които България е страна, трасето Белград – София – Цариград е включено в перспективната високоскоростна мрежа на Европа, а строителството на високоскоростната жп линия Будапеща – Белград вече е в ход. Необходимо е да се обърне специално внимание на **съхранението и поддържането на подвижния състав**

(настоящ и който ще се закупи в бъдеще).

В тази връзка отново ще цитираме директора на БДЖ Богдан Морфов в докла му от 1909 г. „В по-главните, както и в крайните станции на нашите железници имаме депа или хранилища за машините. Назначението на тия депа е да се съхраняват в тях локомотивите, когато се връщат от пътя, за да могат в закрито от дъжда, студа и вятъра пространство, да се почистват, промиват и поправят. Освен това и да не замръзват през нощта техните тръби, масльонки, инжектори и пр.“ При закупуването на нови влакове трябва да се предвиди изграждане на помещения, не само за ремонт, но и за съхранение на влаковете на закрито! Необходимо е да се осигури цялостна дългосрочна поддръжка и почистване на подвижния състав, според най-модерните световни практики. Не желаем да се повтарят отново пропуските в процедурата с доставката на моторните Сименс, които след 12 - 14 години експлоатация и поради голям брой други разнородни причини, включително лошо текущо поддържане, както и липсата на ремонт и ремонтен капацитет, са в много лошо състояние. Необходимо е **ясно разграничаване на настоящите приходи и очакваните експлоатационни и инвестиционни разходи.**

Като основна задача да се представи визия за най-доброто оползотворяване на наличните в момента активи на железницата – локомотиви, вагони, моториси. Чрез процедурата да бъдат поискани и получени становища от всички структури на железницата – вагонно, локомотивно стопанство и др. Настояваме категорично влаковете да се оборудват с най-модерните системи за комуникация, управление и контрол на движението - ETCS, ERTMS, ATC и да се направи всичко възможно за това да се осигури европейско финансиране.

За по-голяма прозрачност трябва широко навлезлия термин Договор за обществена услуга (ДОУ) да бъде съпроводен с по-мощно обществено разясняване, като форма на изпълнение, на Задължението за обществена услуга (Public Service Obligation). Това е важно,



Източник: balkanec.bg

тъй като в съответствие с европейските директиви и принципите на европейската транспортна политика, държавата задължава железницата да изпълнява определен обем социални превози и затова ѝ заплаща, тъй като тя, макар и държавна, е търговско предприятие и трябва да се управлява на пазарен принцип. Необходимо е средствата от държавния бюджет, да покриват действителните разходи на железницата.

Важни са и различните сегменти пътници, включително хора с двигателни проблеми, семейства с деца, евентуално велосипедисти, както и превоз на автомобили с вагони, познати от миналото, вагон-фургони (за възстановяване на превоза на пощенски пратки), вагон-ресторанти, бюфети и др. Като добри пазарни практики на БДЖ от близкото минало си струва да се припомним и такива услуги, като РСВ, излетни влакове, фирмени експресни влакове, превоз на лични автомобили със специални вагони, включени в пътническите композиции. Колкото до самия подвижен състав **важно е да бъдат разгледани равностойно всички алтернативи**

– локомотиви с вагони (пушпул концепция в различните сегменти), моторисни влакове с концентрирана или разпределена тяга, както и двуетажен подвижен състав. Въпросът, свързан с тях трябва да се анализира от всички възможни посоки (енергийни разходи, разходи за поддръжка и експлоатация, коефициент на техни-

ческа готовност, необходимост от резервен подвижен състав, телгителни и спирачни норми, съобразно инфраструктурните проекти и др.). Не на последно място е важно да се осигурят тренажори (симулатори) за машинистите, които ще управляват новите композиции. Отдавна апелираме те да се тества в български условия (може да бъде заложено като изискване в обществената поръчка) и да се събере „ноу-хау“ от железниците, използващи различни видове подвижен състав за различните сегменти. Смятаме, че е необходимо паралелно да се извърши статистическо проучване на бройките жп превозни средства, използвани в различните железници, съотнесени на километрите жп мрежа и др., за да придобие обществото и политическото ръководство на страната по-пълна представа за действителното състояние на нашата железница. Добре би било да се проучи възможността

**България да получи безплатно употребяван подвижен състав**

или на много ниска цена, въз основа на междудържавни спогодби. Като пример можем да посочим 28-те швейцарски трамваи на електротранспорта в София, които бяха дарени от община Базел на Столична община.

Считаме, че ако нашето правителство излезе с ясна позиция за развитие на железницата ни и помоли партньорски страни като Германия, Австрия, Франция, Италия и др., България и БДЖ ще могат да придобият запазен подвижен състав на добро европейско ниво, който да осигури необходимия превозен капацитет в по-близка или по-далечна перспектива. Необходимо е да се разгледа и възможността за осигуряване на подвижен състав чрез създаване на смесено дружество за съвместна експлоатация с други държавни железници от ЕС. Според нас изключително важно е влаковете за БДЖ да бъдат закупени с европейско финансиране чрез – еврофондове (кохезионна политика), държавно гарантирани нисколихвени заеми, като не се допуска повече покупка на подвижен състав със заем без държавна гаранция. Ще

припомним и становището на досегашния европейски комисар по транспорт – Виолета Булц в отговор на запитване на евродепутата Ангел Джамбазки за БДЖ, който в превод гласеше: „Държавният оператор БДЖ не може да ползва инструментите на Кохезионната политика, докато БЪЛГАРСКОТО ПРАВИТЕЛСТВО НЕ ДЕМОНСТРИРА, че компанията е финансово жизнеспособна и може да гарантира всяка потенциална европейска инвестиция“. Накрая, но не на последно място, е необходима **цялостна промяна на процедурите по Закона за обществените поръчки.**

Предлагаме те да се извършват като не се фиксира броят на влаковете, които могат да бъдат закупени или пък да не се определя индикативна, максимална, минимална сума на обществената поръчка. Така има възможност да бъдат привлечени много повече и разнообразни оферти. Процедурите биха могли да се проведат на две фази, които да са максимално прозрачни и информацията за тях да е публично достъпна. В първата – всички участници да подадат първоначалните си оферти, а във втората – да имат възможност да ги подобрят (като цена, пакет и др.). Необходимо е в процедурата да бъде заложено изграждането на съвместно предприятие за поддържането на подвижния състав – като БДЖ, респективно българската държава осигури терени и персонал, който да бъде обучен, а производителят осигури оборудване и „ноу-хау“. Също така е уместно процедурата за закупуване на нов подвижен състав за „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, да бъде съчетана и с процедура за закупуване на нов подвижен състав за „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД. Защото ако се вземат нови локомотиви, те биха могли да се използват и от двете дружества, което ще спести значителен финансов ресурс и ще оптимизира работата на железницата.

**Веселин Кирев и Георги Статков – координатори**

Гражданска инициатива за обществен релсов транспорт



Източник: www.mtict.government.bg





## ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ПЛОВДИВ КЪМ „БДЖ -ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД

## О Б Я В Я В А

Разполага със свободни жилища за настаняване на работници и служители на „БДЖ -Товарни превози“ ЕООД, „Холдинг БДЖ“ ЕАД и „БДЖ –Пътнически превози“ ЕООД

№ по ред	Местонахождение	Полезна жилищна площ (кв.м.)	брой и вид на помещенията
1	гр.Свиленград ЖП блок 2 ул."Асен Илиев"вх.Ает.1ап.1	36	дневна, спалня, кухненски бокс, коридор, тоалетна
2	гр.Свиленград ЖП блок 2 ул."Асен Илиев"вх.Ает.2ап.3	36	дневна, спалня, кухненски бокс, коридор, тоалетна
3	гр.Свиленград ЖП блок 2 ул."Асен Илиев"вх.Ает.2ап.4	36	дневна, спалня, кухненски бокс, коридор, тоалетна
4	гр.Свиленград ЖП блок 2 ул."Асен Илиев"вх.Бет.1ап.1	36	дневна, спалня, кухненски бокс, коридор, тоалетна
5	гр.Свиленград ЖП блок 2 ул."Асен Илиев"вх.Бет.1ап.2	36	дневна, спалня, кухненски бокс, коридор, тоалетна
6	гр.Свиленград ЖП блок 2 ул."Асен Илиев"вх.Бет.2ап.3	36	дневна, спалня, кухненски бокс, коридор, тоалетна
7	гр.Свиленград ЖП блок 3 ул."Асен Илиев"вх.Ает.1ап.1	36	дневна, спалня, кухненски бокс, коридор, тоалетна
8	гр.Свиленград ЖП блок 3 ул."Асен Илиев"вх.Ает.1ап.2	36	дневна, спалня, кухненски бокс, коридор, тоалетна
9	гр.Свиленград ЖП блок 3 ул."Асен Илиев"вх.Ает.2ап.3	36	дневна, спалня, кухненски бокс, коридор, тоалетна
10	гр.Свиленград ЖП блок 3 ул."Асен Илиев"вх.Ает.2ап.4	36	дневна, спалня, кухненски бокс, коридор, тоалетна
11	гр.Свиленград ЖП блок 3 ул."Асен Илиев"вх.Бет.1ап.2	36	дневна, спалня, кухненски бокс, коридор, тоалетна
12	гр.Свиленград ЖП блок 3 ул."Асен Илиев" вх.Бет.2ап.4	36	дневна, спалня, кухненски бокс, коридор, тоалетна
13	гр.Свиленград ЖП блок4 ул."Асен Илиев"вх.Ает.1ап.2	36	дневна, спалня, кухненски бокс, коридор, тоалетна
14	гр.Свиленград ЖП блок4 ул."Асен Илиев"вх.Ает.2ап.4	36	дневна, спалня, кухненски бокс, коридор, тоалетна
15	гр.Свиленград ЖП блок4 ул."Асен Илиев"вх.Бет.1ап.1	36	дневна, спалня, кухненски бокс, коридор, тоалетна
16	гр.Свиленград ЖП блок4 ул."Асен Илиев"вх.Бет.2ап.4	36	дневна, спалня, кухненски бокс, коридор, тоалетна
17	жп гара Мост жп блок ет.1ап.1	52	дневна, спалня, кухня, детска,тоалетна, коридор, балкон
18	жп гара Мост жп блок ет.1ап.2	52	дневна, спалня, кухня, детска,тоалетна, коридор, балкон
19	жп гара Мост жп блок ет.2ап.3	52	дневна, спалня, кухня, детска,тоалетна, коридор, балкон
20	жп гара Мост жп блок ет.2ап.4	52	дневна, спалня, кухня, детска,тоалетна, коридор, балкон
21	гр.Хасково ЖП блок 1ет.1ап.1	38	дневна , спалня, кухня, антре, външна тоалетна –за ремонт
22	гр.Хасково ЖП блок 1ет.1ап.2	26	дневна, кухня, антре, външна тоалетна – за ремонт
23	гр.Хасково ЖП блок 3 ет.1ап.2	58	три стаи, антре, баня
24	гр.Харманли ЖП блок 2вх.Ает.1ап.1	52	спалня, детска , кухня, килер, коридор, тоалетна
25	гр.Харманли ЖП блок 2вх.Бет.2ап.2	53	дневна, спалня, кухня, коридор, тоалетна
26	гр.Симеоновград жп блок 12ет.1ап.1	84	три стаи , кухня, тоалетна, коридор
27	гр.Симеоновград жп блок 12ет.2ап.2	84	три стаи , кухня, тоалетна, коридор
28	жп гара Книжовник жп блок №2 вх.Б.ет.2 ап.2	35	две стаи, кухня, външна тоалетна - за ремонт
29	с.Поповица Област Пловдив, Община Садово ЖП блок 1 ет.1ап.1	51	две стаи, кухня, коридор, тоалетна
30	гр.Сливен , кв."Българка" , бл.20, вх.А , ап.18	60	две стаи, коридор, санитарен възел и изба

## НЕОБХОДИМИ ДОКУМЕНТИ ПРИ КАНДИДАТСТВАНЕ ЗА НАЕМАНЕ:

1. **Заявление** за настаняване под наем, адресирано до директора на ПТП Пловдив (свободен текст, който описва необходимостта от наемане на жилище с адрес .....; да се впишат данни за кандидата – име, презиме и фамилия, настоящ адрес на пребиваване и по лична карта; телефон за контакт; длъжност и месторабота; трудов стаж в системата на БДЖ; дали живее под наем и др. подробности, определящи нуждата от наемане на ведомствено жилище).

2. **Декларация за гражданско и имотно състояние** от кандидата и членовете на семейството му, че не притежават в същото населено място жилищен имот или вила, годни за постоянно обитаване, не са прехвърляли жилищен имот или вила, годни за постоянно обитаване, през последните 5 години преди подаването на молбата за настаняване на други лица, освен на държавата или на община и в случаите на прекратяване на съсобственост и че нямат прекратени наемни правоотношения по тяхна вина и не са били некоректни в предишни наемни правоотношения с държавата, „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД, „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД и „Холдинг БДЖ“ ЕАД.

3. **Служебна бележка за трудовия стаж** на кандидата в системата на БДЖ и **Служебна справка**, че кандидатът се намира в трудово правоотношение с „Холдинг БДЖ“ ЕАД, „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД, „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД (назначен на длъжност ..... от съответния работодател) Служебната бележка трябва да бъде издадена не по-рано от един месец преди датата на подаване на заявлението за настаняване.

4. **Удостоверение за семейно положение на кандидата**, издадено от съответната община по постоянния му адрес.

5. **Удостоверения за деклариранни данни за кандидата и за членовете на неговото семейство**, издадени от съответната дирекция/отдел по местни данъци на общината по постоянния адрес на лицата и от общината по местонахождението на жилището, за настаняване в което се кандидатства, с дата на издаване не по-рано от един месец преди датата на подаване на заявлението за настаняване и за кандидата, и за членовете на семейството му(съпруга/съпругата).

6. **Удостоверения за вписвания, отбелязвания и заличаване за кандидата и за членовете на неговото семейство**, издадени от Агенция по вписванията, с дата на издаване не по-рано от един месец преди датата на подаване на заявлението за настаняване;

7. **Служебни бележки за получените доходи по трудови и приравнени на тях правоотношения** за последната 1 година от кандидата и от членовете на неговото семейство, включително разпореджания на НОИ за пенсиониране.

8. **Други документи за установяване на социалното положение** на кандидата и на членовете на неговото семейство – действащи към датата на подаване на заявлението за наемни договори за кандидата и членовете на неговото семейство, медицинска документация за кандидата и за членовете на неговото семейство, уверения от висши училища за низходящи на кандидата и други относими документи за установяване на социалното положение на кандидата и на членовете на неговото семейство.

При необходимост може да се изискат и други документи, съобразно конкретната фактическа обстановка. Горепосочените документи се представят в деловодството на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД - ПТП Пловдив, бул. „Македония“ № 2 в срок до един месец след публикуване на обявата на интернет страницата на дружеството и във вестник „Железничар“.

За допълнителна информация – тел. 032/63-14-78 или 0886633528, направление „Недвижимо имущество“ към ПТП Пловдив.

инж. Продан Проданов  
Директор ПТП Пловдив

## ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ГОРНА ОРЯХОВИЦА КЪМ „БДЖ -ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД

## О Б Я В Я В А

Разполага със свободни жилища за настаняване на работници и служители на „БДЖ -Товарни превози“ ЕООД, „Холдинг БДЖ“ ЕАД и „БДЖ –Пътнически превози“ ЕООД

Жилищата са с адрес в гр. Русе:

№ по ред	Местонахождение	жилищна площ (кв.м.)	брой и вид на помещенията
1	ул. "Искър" №73, ап.3	39,27	спалня и кухня
2	ул. "Искър" №75, ап.3	40,03	спалня и кухня
3	ул. "Искър" №77, ап.4	37,97	стая и кухня
4	ул. "Искър" №81, ап.2	39,78	стая и кухня
5	ул. "Искър" №81, ап.3	39,78	стая и кухня
6	ул. "Искър" №81, ап.4	39,78	стая и кухня
7	ул. "Искър" №83, ап.1	40,68	стая и кухня
8	ул. "Искър" №83, ап.5	39,50	стая и кухня
9	ул. "Искър" №83, ап.6	40,68	стая и кухня
10	ул. "Искър" №89, ап.2	37,97	стая, кухня и коридор
11	ул. "Искър" №89, ап.4	37,97	стая, кухня и коридор
12	ул. "Тракция" №14, бл.1, ап.4	39,14	стая, кухня и коридор
13	ул. "Тракция" №14, бл.2, ап.1	39,14	стая, кухня и коридор
14	ул. "Тракция" №14, бл.2, ап.2	17,55	стая и коридор
15	ул. "Тракция" №14, бл.2, ап.3	55,19	две стаи, кухня и коридор
16	ул. "Тракция" №14, бл.2, ап.5	37,97	стая, кухня и коридор
17	ул. "Тракция" №14, бл.2, ап.6	37,97	стая, кухня и коридор
18	ул. "Тракция" №14, бл.2, ап.7	77,11	три стаи, кухня и коридор
19	ул. "Тракция" №17, бл.5, ап.6	32,93	две стаи
20	ул. "Тракция" №17, бл.6, ап.4	39,14	стая, кухня и коридор
21	ул. "Тракция" №17, бл.7, ап.2	39,77	стая, кухня и коридор

Жилищата са с адрес в гр. Белослав, област Варна:

№ по ред	Местонахождение	жилищна площ (кв.м.)	брой и вид на помещенията
1	жк. „Младост“ бл.21 вх.А ет.4 ап.34	43,64	стая, кухня, тоалет, баня, антре
2	жк. „Младост“ бл.21 вх.А ет.4 ап.35	43,64	стая, кухня, тоалет, баня, антре

## Необходими документи, които кандидатите следва да представят:

1. Заявление за настаняване в жилище, собственост на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД, адресирано до Директора на ПТП Горна Оряховица.

2. Служебна бележка, удостоверяваща наличието на действащо трудово правоотношение на кандидата с „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД с негово подделение за товарни превози, или с „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД или негово структурно звено, или с „Холдинг БДЖ“ ЕАД или негово структурно звено, както и трудовият стаж на лицето в структурата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Служебната бележка трябва да бъде издадена не по-рано от един месец преди датата на подаване на заявлението за настаняване.

3. Декларация от кандидата и от членовете на неговото семейство за семейното положение и за удостоверяване на обстоятелствата по т. 12.3. от „Вътрешни правила за настаняване под наем и за продажба на жилища, собственост на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД, на работници и служители от структурата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД“, приети с протокол № 267 от 14.05.2018г. от заседание на Съвета на директорите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД.

4. Удостоверение за семейно положение на кандидата, издадено от съответната община по постоянния му адрес.

5. Удостоверения за вписвания, отбелязвания и заличаване за кандидата и за членовете на неговото семейство, издадени от Агенция по вписванията за удостоверяване обстоятелствата по т. 2.2. и по т. 2.3. от „Вътрешни правила за настаняване под наем и за продажба на жилища, собственост на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД, на работници и служители от структурата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД“, приети с протокол № 267 от 14.05.2018 г. от заседание на Съвета на директорите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, с дата на издаване не по-рано от един месец преди датата на подаване на заявлението за настаняване.

6. Удостоверения за деклариранни данни за кандидата и за членовете на неговото семейство, издадени от съответната дирекция/отдел по местни данъци на общината по постоянния адрес на лицата и от общината по местонахождението на жилището, за настаняване в което се кандидатства, за удостоверяване на обстоятелствата по т. 2.2. и по т. 2.3. от „Вътрешни правила за настаняване под наем и за продажба на жилища, собственост на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД, на работници и служители от структурата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД“, приети с протокол № 267 от 14.05.2018 г. от заседание на Съвета на директорите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, с дата на издаване не по-рано от един месец преди датата на подаване на заявлението за настаняване.

7. Служебни бележки за получените доходи по трудови и приравнени на тях правоотношения за последната 1 година от кандидата и от членовете на неговото семейство, включително разпореджания на НОИ за пенсиониране.

8. Документи за удостоверяване на обстоятелствата по т. 3 от „Вътрешни правила за настаняване под наем и за продажба на жилища, собственост на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД, на работници и служители от структурата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД“, приети с протокол № 267 от 14.05.2018г. от заседание на Съвета на директорите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Тези документи се прилагат само в случаите, когато кандидата за настаняване в жилище е дете на работник или служител от структурата на дружеството, починал в резултат на трудова злополука, ако то и неговите родители, настойници или попечители не притежават в същото населено място жилище или вила, годни за постоянно обитаване. Срокът за настаняване на тези лица е до навършване на 18 годишна възраст или до навършване на 20 годишна възраст при обучение в дневна форма на средно учебно заведение и на 25 годишна възраст при обучение в редовна форма на висше учебно заведение.

При необходимост може да се изискат и други документи за установяване на социалното положение на кандидата и на членовете на неговото семейство – действащи към датата на подаване на заявлението наемни договори за кандидата или членовете на неговото семейство, медицинска документация за кандидата и за членовете на неговото семейство, уверения от висши училища за низходящи на кандидата и други относими документи, относими за установяване на социалното положение на кандидата и на членовете на неговото семейство.

Горепосочените документи се представят в деловодството на „БДЖ -Товарни превози“ ЕООД ПТП Горна Оряховица , гр. Горна Оряховица - 5120, ул. „Цар Освободител“ № 97 в срок от десет дни от публикуването на обявата.

За допълнителна информация тел 0887219318 – Иван Иванов – Ст. експерт – „НИ и РС“ – ПТП ГО.  
инж. Диан Боев  
Директор – ПТП - Г. Оряховица





# ПЪТЕШЕСТВИЕ С „ЕКСПРЕСЪТ ДО ПЕТТЕ ЗЕМИ“

Италианският влак пътува сезонно по един от най-живописните панорамни маршрути в света до рая в Чинкуе Тере

Всяка година италианските държавни железници Trenitalia пускат специален сезонен влак, наречен 5 Terre Express („Експресът до Петте земи“). Той пътува по един от най-живописните железопътни маршрути в страната и преминава през популярния сред туристите национален парк Чинкуе Тере (от итал. Cinque Terre - „Петте земи“). Това райско кътче е разположено по каменистото крайбрежие на италианската Ривиера, близо до границата с Франция и със сигурност ще ви запленява.

5 Terre Express е регионален състав, който пътува между пристанищните градове Леванто и Специя и пресича внушителен участък от Лигурийското крайбрежие в Северозападна Италия. Спира във всяко от петте селца на територията на популярния резерват Чинкуе Тере: Монтеросо, Вернаца, Корниля, Манарола и Риомаджоре. Всички те са разположени по средиземноморския бряг и обградени от зеленина и багри. Маршрутът преминава през горички с маслинови дръвчета и средиземноморски растения, покрай колоритни рибарски

малки бараки и зелени хълмове, отразяващи се в лазурните води на морето.

Чинкуе Тере е сред онези места, които със сигурност сте виждали в рекламите, промотиращи Италия като туристическа дестинация. Но на живо е още по невероятно. Районът се слави с пъстрите, терасовидно разположени къщи по стръмните склонове над морето. С плодovitите лозя по околните хълмове, с рибарските кейове и с автентичните тратории, в които се сервират невероятни ястия с морски продукти. Не случайно е описан от National Geographic като „уникално европейско съкровище“.

Районът е национален парк, разположен в провинция Лигурия, на 15 км западно от Ла Специя и на 110 км южно от Генуа. От 1997 г. е включен в списъка на ЮНЕСКО за световното културно и природно наследство. Името му произлиза от броя на селищата, попадащи в резервата. Във всяко едно от тях царя особена атмосфера на спокойствие и хармония, които местните успяват да придадат и на гостите. Къщите са разноцветни, уличките стръмни и



Източник: avatars.mds.yandex.net

без нито една кола, тъй като присъствието на автомобили там е забранено. Смята се, че те само биха разрушили идилгията и загрозили съвършения пейзаж.

Местните паметници на културата съответстват най-вече на Средновековието. Някои от селцата в района обаче са възникнали още в римско време. Векове наред те остават доста изолирани и малко извън времето.

Почти до самия край на XIX век Риомаджоре, Манарола, Корниля, Вернаца и Монтеросо са достъпни главно по вода. По-късно се появява удобна пътека през склоновете, която свързва селцата. След това тя става известна като едно от най-романтичните еко трасета на Стария континент. Наречена е Пътеката на любовта (Via dell'amore). Често срещана гледка по нея са заключените по предпазните парпети катинари с инициалите на влюбени двойки по тях. Едно поверие гласи, че по този начин заключваш взаимната любов и това прави двойката неразделна...

И днес до Чинкуе Тере пътуват множество екскурзионни корабчета, които отплават от пристанищата Специя и Портовенере. Но жп трансфера с влак 5 Terre Express, комбиниран с кратки екскурзии в петте населени места, безспорно е за препоръчване. Само така ще се гарантират незабравими спомени, свързани с реален досег с прекрасната природа, с бохемското безвремие, с интересната култура и възможността да отдаде дължимото на италианската кухня в този регион на Страната на Ботуша.

(Следва)

Ивайло ПАШОВ



5 Terre Express спира на гарите във всяко от петте живописни селца в парка Чинкуе Тере.  
Източник: europeanbackdoors.com



От всяко селце на територията на „Петте земи“ се откриват великолепни гледки към морето.  
Източник: europeanbackdoors.com



Маршрутът на влака минава по крайбрежието на Лигурия с множество тунели, изградени в скалистите му масиви.  
Източник: lamialiguria.it



От 1997 г. Чинкуе Тере е включен в списъка на ЮНЕСКО за световното културно и природно наследство.  
Източник: rosacamere.it



Запленяващите пейзажи, архитектурата, кулинарията и романтиката привличат туристите.  
Източник: backroads.com

## Цени за реклама

За контакти:  
Мая Димитрова  
0889 41 30 03  
maya02@abv.bg  
bdz@bdz.bg

## При директна заявка от клиента

До главата на вестника – по договаряне  
Първа страница – 1,50 лв. за кв. см  
Вътрешна страница – 0,50 лв. на кв. см.  
Последна страница – 1,00 лв. на кв. см.  
За цяла страница – по договаряне

## При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника – по договаряне  
Първа страница – 1,80 лв. за кв. см.  
Вътрешна страница – 1 лв. на кв. см.  
Последна страница – 1,50 лв. на кв. см.  
За цяла страница – по договаряне