

Железницар

RAILWAYMAN

14 - 20 март 2019 г. Цена 60 ст. София, година XXVIII, брой 9

Свят

DEUTSCHE BAHN В ПОЛЕМИКА С SPIEGEL

на стр. 2



Политики

ОТ 0 ДО 29 000 КМ!

на стр. 3



Сътрудничество

ДО 2025 г. БЪЛГАРИЯ И МАКЕДОНИЯ – С ОБЩА ЖП ВРЪЗКА

на стр. 5



ТРЯБВАТ НИ ХОРА С НОВИ ИДЕИ

Това заяви изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД инж. Никола Василев пред студентската и преподавателска аудитория във ВТУ „Тодор Каблешков“ по време на работната среща между мениджърския екип на компанията и академичната общност на училището.

От страна на БДЖ в нея участваха Светломир Николов – заместник председател на Съвета на директорите, инж. Любомир Илиев – управител на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, инж. Христо Иванов управител на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и Десислава Стоянова – директор „Човешки ресурси“ в дружеството за пътнически превози. От страна на ВТУ интересът беше голям, тъй като това е първата съвместна изява и заявка за постоянно бъдещо партньорство. Върху това акцентира и ректорът на университета проф. д-р инж.-икон. Даниела Тодорова, която от името на домакините поздрави ръководството на БДЖ за хубавата и крайно навременна инициатива. Тя подчерта, че тази среща е била наложителна, имайки предвид не толкова настоящото състояние на железопътния транспорт у нас, колкото предстоящото му развитие. Не скри и надеждата си, че това, което студентите ще чуят за перспективите, откриващи се пред националния превозвач, не само ще провокира много въпроси, но и ще ги накара да изберат правилния път за своето кариерно развитие. Защото свързването на образованието с бизнеса е много важна двупосочна задача, към чието осъществяване и двете страни целенасочено се стремят. Така преходът от студентската скамейка до конкретното работно място се осъществява по-плавно, без стрес, а резултатите са много по-ефективни, резюмира позицията на академичното



ръководство проф. Тодорова, преди да даде думата на инж. Василев, за да представи състоянието на дружеството и предизвикателствата, с които предстои да се справи, за да стане модерна и конкурентоспособна компания.

„Това трябва да стане в кратки срокове, най-много в рамките на три години – подчерта Никола Василев. – Защото конкуренцията чука на вратата ни. И тя се заявява не само от други жп и автомобилни превозвачи. В държавите с добре развит транспорт е и от страна на авиацията. Неминуемо и ние ще стигнем до този момент, за който се изисква

предварителна подготовка и интензивна работа.“ Сега собствените приходи на БДЖ от всички, постъпващи в компанията, са между 18 и 19 процента. Това обаче, е твърде незадоволително, коментира инж. Никола Василев. Стремешът на мениджърския екип е той да достигне около 100 процента. Но са нужни млади хора с добри познания, с желание и сърце да работят, да предлагат иновативни идеи и с амбицията да внедряват нови подходи. Защото методите и технологиите, които се използват в момента, са на равнището на 19 в., направи образно сравнение инж. Василев. Като пример той посочи начина,

по който се извършва основната комуникация в компанията – предимно чрез факсове и върху хартия. Дигитализацията на превозните и експлоатационни процеси е едно от най-важните предизвикателства в съвременния транспорт. По думите на изпълнителния директор, настоящият ръководен екип на холдинга, независимо че доскоро е работил в друг стопански сектор, познава ефективни механизми и практики, които приложени в железницата, могат да я модернизират и направят конкурентоспособна.

На стр. 4

НАД 71 МЛН. ЛЕВА ИНВЕСТИЦИИ ЗА ПО-КОМФОРТНО ПЪТУВАНЕ

Предвижда бизнес планът на БДЖ

През 2019 г. в бизнес плана на националния жп превозвач са заложили капиталови инвестиции за подобряване на предлаганата услуга за превоз на пътници. Те ще надхвърлят 71 милиона лева. От тях 65 млн. лв. са предвидени само за подобряване на състоянието на подвижния състав.

Предварителните данни за миналата година показват, че приходите в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД са се формирали от 51 млн. лв. продажби на превозни документи, 10.4 млн. лв. от компенсации и 175 млн. лв. от субсидия. Или общата сума е 236.4 млн.

лв., което е с 2.7 млн. лв. под планираните приходи. Оперативните разходи са били в размер на 215.2 млн. лв., т.е. с 10 млн. лв. по-малко от планираните. Постигнатата икономия се е получила от разходите за външни услуги и енергия. В резултат дружеството за първи път от 6 години ще излезе на нетна печалба в размер на близо 1 млн. лв.

Анализът показва, че броят на превозените пътници за трета поредна година се задържа на ниво около 21 млн. лв., най-ниското за последните 10 години. Въпреки това се наблюдава леко увеличение, от 184 хил.

души, при разпределение на пътническия поток в няколко основни категории:

- Дълги линии (транснационални направления) - 26 влакови маршрути, по които са превозвани 16 процента от пътниците, са осигурявали 49 процента от приходите при среден приход от билет 9.64 лв.

- Крайградски линии до 100 км (обслужвани от дизелови и електрически мотрисни влакове). При тях по 343 маршрута, по които са транспортирани 38 процента от пътниците, са осигурявани 12 на сто от приходите при среден приход от билет 0.34 лв.

- Останалите 197 жп направления, по които са превозвани 46 процента от пътниците, са осигурявали 38 на сто от приходите, при среден приход от билет 1.27 лв.

Тревожната равностетка е, че капиталовата програма през 2018 г. чувствително е изостанала. От планираните над 46 млн. лв., за ремонтна дейност са изразходвани малко повече от 8 млн. лв., което е довело до добре известните проблеми със спазването на Графиката за движение на влаковете.

На стр. 4

Позиция

DEUTSCHE BAHN В ПОЛЕМИКА С SPIEGEL



Държавните железници на Германия (Deutsche Bahn, DB) пуснаха специално прессъобщение, с което отговориха на публикациите на списание Spiegel за куп проблеми с най-новите си експреси. Чрез него те опровергават твърденията на немската медия, че при последните поколения влакове-стрели, закупени от жп производителите Siemens и Bombardier, има твърде голям брой технически неизправности.

По данни на Spiegel, базирани на вътрешни документи на Deutsche Bahn, при експерименталните двуетажни състави Intercity 2 от втората серия, която е поръчана на ка-

надския жп концерн Bombardier, са открити 60 дефекта. Като един от най-сериозните сред тях се сочи проблемната работа на бордовия компютър в локомотива. От списанието коментират, че отстраняването на констатираните слабости изисква дълъг период от време, а това ще забави и преминаването на процедурите по сертификацията на експресите поне до 2020 г.

При високоскоростните влакове ICE 4, доставяни на DB от компанията Siemens Mobility, са установени проблеми с вратите и спирачната система. От Spiegel твърдят, че за тяхното решаване е нужно обновяване

на софтуера на системата за управление на композициите.

Медията коментира, че ситуацията се усложнява и от обстоятелството, че държавните железници на Германия не разполагат с достатъчно резервни вагони и пътнически състави, подходящи за замяна на проблемния нов подвижен състав. А без временното му извеждане от строя за коригиране на неизправностите няма как да се мине.

Deutsche Bahn коментира, че проблемите с високоскоростните влакове ICE 4 и двуетажните състави Intercity 2 не излизат от рамките на обичайните „детски“ болести, характерни за всички нови жп композиции. Монополистът сътрудничи с компаниите Siemens и Bombardier с цел скорошното им ликвидиране. Така например, държавният превозвач и Siemens вече са се заели съвместно да доработят системата за управление на вратите на експресите ICE 4. Освен това е необходимо да се прекалиброват датчиците им, за да могат те да реагират правилно при различна темпе-

ратура, влажност и атмосферно налягане.

Първото предсерийно производство на съставите Intercity 2 все още не е въведено в експлоатация, а преминава изпитания. В момента Deutsche Bahn и Bombardier предприемат мерки за подобряване на тяхната надеждност. Дотогава германските железници ще продължат да оперират само с 27-те експреса от първата серия от този тип, които оперират по жп мрежата на Федералната република от декември 2015 г.

Deutsche Bahn ще инвестира 10,7 млрд. евро (с 1,3 млрд. евро повече от 2018 г.) в своето развитие през 2019 г. Парите ще

бъдат насочени за повишаване на точността на пътническите превози и подобряване на услугите, предлагани по жп гарите и във влаковете. Целта на компанията е да увеличи пунктуалността на съставите си през 2019 г. с 1,6 на сто – до 76,5 процента. Затова ще наеме допълнителен технически състав в ремонтните депа, които да осигуряват техническата готовност на подвижния състав. Целта е всекидневно 225 пътнически композиции да бъдат готови за пътуване или с 5 на сто повече от сега. На работа ще бъдат взети и 22 000 нови машинисти, диспечери и обслужващ персонал.



Постижения

ПРЕЗ ТУНЕЛА ГОТАРД БАЗОВ ПРЕМИНА 100 000-ИЯТ ВЛАК

Федералните железници на Швейцария (SBB) пропуснаха 100 000-ият влак през емблематичния железопътен тунел Готард Базов. Както е известно това е най-дългото тунелно жп съоръжение в света (57,1 км). Първото пътуване през него беше осъществено от товарния оператор SBB Cargo International на 1 юни 2016 г. — ден след откриването му.

Редовната търговска експлоатация на тунела започна на 11 декември 2016 г. с преход към ново разписание. През 2018 г. през работните

дни през съоръжението преминаваха средно 130 – 160 влакови състава. Две трети от тях бяха товарни, а останалите – високоскоростни пътнически експреси, обслужващи вътрешни и международни маршрути. Най-голям дял в товарното движение (83 процента) имат швейцарските карго превозвачи SBB Cargo и SBB Cargo International.

По данни на SBB, за времето на експлоатацията на новия тунел, са регистрирани само няколко технически инцидента. Причини за тях са

откази на подвижния състав или на някои от системите в съоръжението. Това е налагало отбуксирването на композициите от тунелите.

Състоящият се от две паралелни тръби Готард Базов е първата алпийска високоскоростна железопътна връзка между Централна и Южна Европа. Очаква се железопътният трафик на хора и стоки през него да се увеличи до края на 2020 г. Това ще стане възможно след реализирането на няколко жп проекта в Италия и Германия, които позволяват да се повиши капацитета на високоскоростните им железопътни коридори и подходи, водещи към алпийското тунелно съоръжение.

Надеждите са тунелът да промени европейските товарни превози, като премести голяма част от товарния трафик в Европа от камиони на железопътни релси. Прогнозите са през него да преминават по 265 товарни влака дневно. Той значително намалява и времето за пътуване на пътническите композиции от Цюрих до Милано и обратно за по-малко от 3 часа или средно между 2 часа и 50 минути и 2 часа и 40 минути минимум. В перспектива, през тунела ще може да се осъществяват и скоростни пасажерски трансфери от Ротердам (Холандия) до Генуа (Италия).



Иновации

Метрото на Мадрид вече с умна система за вентилация

В метрополитена на испанската столица беше внедрена вентилационна система с изкуствен интелект, способна да намалява вредните емисии и да подобрява на качеството на въздуха на метростанциите. Тя е разработена и монтирана в партньорство с ирландската компания Accenture.

Алгоритъмът за изчисляване на оптималния режим на вентилация за всяка станция отчита данните за температурата на околната среда, архитектурата на вътрешното пространство, интензивността на движението на влаковете, пътническия трафик и разходите за електричество. Освен това взема предвид и архивната информация и резултати от симулации, включително за

прогнозата за температурата на външния въздух и на терминала за следващите 72 часа.

Предполага се, че пускането в експлоатация на новата система ще намали емисиите на въглероден диоксид в метрото с 1800 тона годишно и ще намали енергийните разходи за вентилация с 25 на сто. Тя разполага със софтуер и техническо оборудване, които позволяват своевременно да бъдат засичани откази и влошаване параметрите на работа на вентилаторите. Така може да се организира ремонтът или превантивното им обслужване. Метрото в Мадрид е с обща дължина на линиите 294 км, има 301 метростанции и превозва около 2,3 млн. пътници на денонощие.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

От 0 до 29 000 км!

Как само за десетилетие Китай строи най-голямата железопътна мрежа за високоскоростни влакове в света

През последните години темповете на строителство на високоскоростни железопътни линии в Поднебесната империя вече едва ли изненадват някого, но все още изумяват с мащабите си. През септември 2018 г. завърши изграждането на последния участък от един от най-дългите скоростни жп маршрути в света. Благодарение на него разстоянието от 2 360 км от Пекин до Хонконг вече може да се изминава за 8 часа и 56 минути.

Общо за миналата година Китай инвестира в развитието на железниците си 802,8 млрд. юана (117 млрд. долара) и увеличи дължината на релсовите пътища с още 4 600 км. По данни от края на декември 2018 г. мрежата на високоскоростните железници в страната достигна 29 000 км.

Този факт предизвиква още по-голямо удивление, ако отчетем, че преди само 10 години китайските скоростни жп линии бяха само две: на аероекспреса (тип Maglev) от Шанхай до градското летище и стокилометровият участък Пекин - Тиендзин (един от четирите града-провинции в страната подчинен пряко на централното правителство). През 2025 г. общата дължина на жп магистралите за влакове-стрели е планирана да достигне 38 000 км. Китайската скоростна жп мрежа не просто е най-голямата в света – тя е по-мащабна от всички останали взети заедно. За сравнение, аналогичната френска жп система (втората по-големина в света) е 3 220 км, а японската - 2 700 км.

Преди 20 години Китай не можеше да се похвали с развити пътнически жп превози. През 1993 г. средната скорост на влаковете в огромната страна беше около 50 км/ч. Заедно с икономическия ръст обаче се увеличаваше и интересът към тях. Затова през 1997 г. правителството започна програма за повишаване на средната скорост на железниците. Тя включваше

модернизация на съществуващите линии и трансфер на технологии. През 2006 г. стана ясно, че наличните жп коридори не могат да осигурят необходимите пропускателна способност и скорост за растящия брой пътници. Властите се преориентираха по-голямата част от средствата за модернизация на наличната релсова мрежа да се насочват към планиране и изграждане на отделни високоскоростни линии.

Първоначално развитието на тези проекти се забави заради неопределеността и липсата на ясна визия какво ще представлява новата мрежа за влакове-стрели. Дискусията се водеше около два модела на развитие: с използване на традиционните скоростни жп пътища или с прилагане на технологията на влаковете на магнитна възглавница (т.нар. Maglev). С втория подход Китай вече имаше положителен опит: линията от Шанхай до градското летище и досега е най-скоростната на планетата. По нея се достигна скорост от 431 км/ч. Но стойността на строителните работи с използването на тази технология беше много висока, което ограничаваше възможностите за разрастване на мрежата. Ето защо изборът падна върху първия вариант.

През 2007 г. в Северен Китай беше открита първата отделна скоростна жп линия – Циншенската - проектирана за максимална влакова скорост 250 км/ч. Година по-късно – за летните Олимпийски игри, домакинствани от страната, се появи и високо-скоростното трасе между Пекин и Тиендзин – първата жп магистрала за скорости до 350 км/ч. През 2009 г. стана факт и първият междурегионален скоростен жп коридор с дължина почти 1000 км между Ухан и Гуанджоу.

В Пекин беше създаден проект за скоростна жп мрежа „4+4“ - 4 железопътни магистрала, водещи от северните към южните части на Китай и 4,



В първите дни на януари транспортът в южните провинции на Германия и Австрия беше блокиран от снега
снимка: <https://cfts.org.ua/fortune.com>

ориентирани от западните към източните. Неговото реализиране приключи през 2015 г. и сега служи за скелет на китайските скоростни железници.

През 2016 г. властите в Поднебесната империя разработиха план за разширение на съществуващата система, наречен „8+8“. На този етап създадената мрежа обхваща 29 от 33-те провинции в страната. Тя играе основна роля за изпълнението на програмата по подобряване на транспортната свързаност между регионите, поставена от правителството и вече частично е изпълнена.

Един от факторите, подпомагащи активното изграждане на железните пътища за влакове-стрели, е по-ниската им стойност отколкото в другите държави. Построяването на километър скоростна жп линия не превишава 23 млн. долара, докато в Европа цените за същата започват от 25 млн. долара и достигат до 40 млн. Строителните работи по тях в Китай са поръчани на индустриални корпорации и се извършват с промишлени релси, което позволява да се направят значителни икономии от покупките и строителството. В западните държави по-голямата част от разходите по такива проекти са за изкупуването на земята, по която преминават трасетата. В Китай 85 процента от скоростните жп магистрала са изградени върху виадукти, с което сериозно са свити плащанията за ландшафтни работи. Освен това, цените на земята и работната сила също са много по-ниски, отколкото в останалите държави с добър високоскоростен релсов транспорт.

С развитието на далечните жп превози става ясно, че авиотранспортът не е способен да предоставя в достатъчна степен такива услуги във вътрешността на Китай. По-голямата част от въздушното пространство на страната се контролира от военните и за търговски рейсове се използват само тесни авиокоридори. Тяхната пропускателна способност обаче, е главното ограничение за ръста на този вид транспорт. Също така това влияе негативно на точността на китайските авиокомпани. Самолетите на големите национални компании пристигат навреме средно едва в 65 на сто от случаите. Затова само четири години след като се появява експресната жп мрежа на Поднебесната империя успя да победи главния си конкурент

– авиопревозвачите. През 2011 г. пътниците по скоростните линии достигат 440 милиона и превишават този на авиационните превози. През 2017 г. влаковете-стрели вече превозват 1,7 млрд. души годишно. Това е повече от половината от целия пътнически поток на китайските железници. За сравнение - само 2 години по-рано на експресите се падали под 25 на сто от него.

Един от факторите пътниците да предпочитат железниците е и цената. Жп билетите често са поевтини, отколкото авиационните и доста по-ниски от тези в други държави. Средната стойност на билета за километър в Китай е 7 цента, докато във Франция е 10, а в Испания - 11 цента.

Скоростните жп трасета играят още една съществена роля - подобряват мобилността на населението. Днес жителите на Китай могат да си купят билет за влак до Шънджън (мегаполис в южната част на страната) за 7 долара и след 30 минути да бъдат в разположение на 120 км Гуанджоу. Това позволява на милиони китайци всеки ден да пропътуват стотици километри и да ходят на работа, губейки малко време за придвижване.

Но китайският опит едва ли може да се нарече идеален. Със скоростните линии са свързани много корупционни скандали. Дотолкова сериозни, че бившият министър на жп транспорта Лю Жиюн, когото наричаха „баща на китайските влакове-стрели“, беше осъден на смърт за вземане на подкупи. Журналистите от The Economist предполагат, че той е получил над милиард юана (150 млн. долара) от рушвети, свързани с различни проекти за построяване на жп коридори за експреси. Наследният го министър заяви, че заради корупцията качеството на построените жп магистрала може да представлява заплаха за безопасността на влаковото движение. Това наложи да се намали максималната скорост

на по-голяма част от скоростните релсови пътища от 350 км/ч до 300 км/ч.

Трасетата за влакове-стрели не само излизат скъпи за построяване, но и акумулират много разходи. Само няколко линии, свързващи едни от най-големите китайски градове (по маршрута Пекин-Шанхай) днес носят печалба. Повечето такива жп направления са с катастрофални загуби. Например, линията между южните мегаполиси Гуанджоу и Гуйян трябва да „заработва“ поне по 450 млн. долара на година, за да се изплащат вноските по кредитите за построяването ѝ. Ала приходите от продажбата на билети носят само една трета от тази сума. Общият дълг на китайските железници (China Railway Corporation) достига 4,14 трлн. юана (640 млрд. долара). Някои икономисти съветват да се продължи субсидирането на евтините билети, за да се увеличи запълването на пътническите композиции и съответно да се реализират по-високи печалби. Други предупреждават, че скоростните железници могат да станат тежък финансов товар, не носещ очакваните положителни стопански ефекти.

От ръководството на китайските железници информират, че сумарният приход на компанията се е увеличил през миналата година почти с 11 на сто спрямо 2017 г. и достига 772 млрд. юана. В края на 2018 г. почти едновременно бяха въведени в експлоатация три скоростни жп линии: Харбин - Мудандзън (с дължина 293 км), Ханджоу - Хуаншан (287 км) и Циндао - Дзинан (308 км). А плановете за 2019-та година също са грандиозни – предвижда се жп флотът на Поднебесната империя да наброява 850 високоскоростни влака и да бъдат построени почти 7 000 км нови линии, от които 3 200 скоростни.

Ивайло ПАШОВ
По материали на Център транспортных стратегии



Повечето високоскоростни железопътни линии в Китай са разположени върху виадукти
снимка: <https://cfts.org.ua/carbonbrief.org>



Появата на скоростната жп магистрала Ухан - Гуанджоу съкрати времето за пътуване между двата мегаполиса от 10 на 3 часа
снимка: <https://cfts.org.ua/>



През 2017 г. китайските влакове-стрели са превозили над 1,7 млрд. пътници
снимка: triplisher.com reuters.com

ТРЯБВАТ НИ ХОРА С НОВИ ИДЕИ

От стр. 1

От този тип методи се прилагали в дружеството за товарни превози, което макар и работещо при много стагниращи условия, в сравнение с аналогичните в частния сектор, показва положителни резултати. Независимо, че конкурентната среда е напрегната, „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД е добре позиционирано в момента на пазара и заема около 50 процента от него. Освен това, печалбата му трябва да е поне 1,5 пъти по-висока от останалите товарни жп превозвачи.

По-комплицирана е ситуацията в пътническото дружество. Потвърждава го фактът – силният отлив от клиенти. Завареното информационно обслужване е на ниско ниво. Нередовността на влаковете и натрупваните закъснения са другите фактори, които са отблъсквали през годините клиентите. Набелязани са конкретни мерки за преодоляване на проблемите, между които едни от най-важните са подобряване на организацията, повишаване на контрола и точно спазване на сроковете в стартираната ремонтна програма. „Не е тайна, че голяма част от превозния жп състав на дружеството е стар, но при редовна поддръжка той може да предостави по-привлекателни условия за пътуване“ – заяви инж. Василев пред студентите и преподавателите, които бяха препълнили залата на името на патрона във ВТУ „Тодор Каблешков“. Стана ясно, че оптималната програма е да бъдат реновираны по 25 вагона месечно. Защото, за да предпочетат хората влака, са нужни три основни условия – добра обстановка, безопасност

и сигурност на пътуването им. Но затова отново са необходими млади хора, енергични и присърце вземащи проблемите на дружеството и предизвикателствата, пред които се изправя, добави инж. Никола Василев, обръщайки се към утрешните потенциални кадри на БДЖ.

Пред академичната общност, управителят на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД инж. Любомир Илиев се спря на възможностите за изява, които един млад специалист има, ако постъпи на работа в дружеството. Започна с това, че за широката общественост товарните композиции, с които оперира не са много познати, защото предимно пътуват през нощта. Съвременните комуникационни технологии са навлезли във всекидневната експлоатационна дейност. Над 100 гари в страната са свързани онлайн с централния диспечерски център. Перспективни възможности за изява и иновационни решения предлага на младите специалисти логистиката, широко застъпена в управлението на товарните процеси, както и използването на всички съвременни методи за формирането на един комбиниран или интермодален превоз. Паралелно с тази разнообразна практика и теоретичен опит, който може да се натрупа, дружеството предлага стипендиантски и стажантски програми, от които студентите могат да се възползват.

В това отношение същите са възможностите и на дружеството за пътнически превози, подчерта управителят му инж. Христо Иванов, който коментира професионалната реализация, предлагана в структурите на „БДЖ

– Пътнически превози“ ЕООД. Спря се и на подобренията, свързани с въведената бонусна система за заплащане. Не премълча и предизвикателствата, които поставя приетата амбициозна производствена програма, за да бъде издигната услугата и културата на обслужване на нивото на съвременните изисквания за една средностатистическа европейска жп компания за пътнически превози. В този ред на мисли Десислава Стоянова подробно коментира разработените в компанията стипендиантски и стажантски програми и апелира студентите да станат част от екипа на стабилен, доказал се с традициите си през годините коректен работодател на повече от 9 000 души. Тя поясни, че в момента се разработва планираната платформа за кадри. Идеята е да предоставя актуална информация за предлаганите стажантски програми от различни железопътни компании за студентите, както и да се проследява тяхното по-късно професионално развитие и изяви като квалифицирани специалисти.

Финалът на първата съвместна работна среща на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и ВТУ „Тодор Каблешков“ бе съпроводен от оживена дискусия, засягаща актуални теми, свързани с развитието на компанията. Също и с модернизацията ѝ, поддръжката и закупуването на нов подвижен състав, с който в бъдеще утрешните млади специалисти ще оперират. Имаше питання и в областта на заплащането и за някои подробности, свързани с професионалната реализация. От страна на ръководството на БДЖ те получиха изчерпателни отговори и детайлни разяснения.



НАД 71 МЛН. ЛЕВА ИНВЕСТИЦИИ ЗА ПО-КОМФОРТНО ПЪТУВАНЕ

От стр. 1

За да започне преодоляването им е предвидено през 2019 г. капиталовите инвестиции да достигнат повече от 71 млн. лв. В 65-те милиона лева, планирани за подобряване на състоянието на подвижния състав са включени обществени поръчки

за изпълнение на подедни ремонти на 20 локомотива и капитални ремонти на още 30 локомотива, както и стартирането на ремонта на дизеловите и електромоторните влакове „Сименс“. Предстои и оптимизиране на текущата програма за ремонт на вагони. През годината трябва да се извърши капитален

ремонт на общо 61 вагона и среден ремонт на още 98.

През 2019 г. е планирано ръстът на превозените пътници да скочи с 2,6 процента (в абсолютни стойности означава 545 хил. души). Това ще доведе до увеличение почти с 2 млн. лв. на директните приходи от продажби. Субсидията

по договора за обществената услуга с държавата се запазва в същия размер от 175 млн. лв.

Оперативните разходи също ще нараснат с 3 млн. лв. и ще достигнат за годината общо 218 млн. лв. Основната причина за този резултат е увеличението на минималната работна заплата

и цените на енергоносителите. Намалението на печалбата ще се компенсира от увеличението на приходите от продажба на неоперативни ДМА и отпадъчен скрап, в резултат на което нетната печалба ще се подобри от 910 хил. лева за 2018 г., на 3.730 млн. лева по бюджета за 2019 г.

ВАРИАНТИ ЗА ПРОФЕСИОНАЛНО РАЗВИТИЕ

Предлагаше БДЖ на националния карриерен форум

И тази година „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД участва в националните дни на карриерата, протекли под мотото „Добра карриера. Добър живот“. Форумът, който се проведе в Националния дворец на културата, е най-важното изложение у нас в сферата на професионалното развитие. Със свой щанд се представи и HR екипът на железопътния превозвач. На него специалистите подробно разясняваха възможностите, които се предлагат в компанията за успешен карриерен просперитет. На младите хора, проявили интерес, им бяха разяснявани някои от специфичните характеристики на

железничарската професия, както и многообразните варианти, които тя им дава за творческа изява и осъществяването на иновативни идеи. В продължение на два дни, от първа ръка, младежите имаха възможност да разберат какви свободни позиции и стажантски програми има в дружеството за пътнически превози.

Една от съществените подробности е, че националният железопътен превозвач предоставя разнообразни варианти за развитие на младите хора, които търсят сериозна карриерна изява. Като работодател, за компанията това е начин да привлече добри

специалисти и да ги насърчава да придобиват квалификации по застрашените професии, но с ключово значение за дейността на единствения жп оператор за превоз на пътници у нас.

От дружеството припомнят, че проектът „Заедно напред“ на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД вече успешно осъществява сътрудничеството си с професионалните гимназии по транспорт в София, Горна Оряховица, Пловдив, партньорите в дуална форма на обучение от професионалната гимназия по механизация на селското стопанство в Мездра и висшите учебни заведения - ВТУ „Тодор



Каблешков“, УНСС, Софийският технически университет. Идеята е да бъде изграден добре работещ механизъм, който да предоставя на учащите се, още на гимназиално

ниво, възможността за избор в по-нататъшната им професионална реализация и да продължат обучението си в различни висши учебни заведения.

ДО 2025 г. БЪЛГАРИЯ И МАКЕДОНИЯ – С ОБЩА ЖП ВРЪЗКА

Пътната карта сочи, че до 2025 г. или най-късно до 2026 г., между България и Македония ще бъде завършена железопътната връзка и двете съседни държави ще имат изградена обща модерна жп инфраструктура, заяви пред журналисти в Скопие министър Росен Желязков. Той, заедно с министъра на икономиката на Северна Македония Крешник Бектеши, бяха съпредседатели на първото заседание на Смесената междуправителствена комисия за икономическо сътрудничество.

Българският транспортен министър съобщи, че по време на двудневните разговори сме препотвърдили ангажиментите си, които имаме към предстоящото строителство. Планират се 400 млн. евро за модернизацията на жп линията София – Перник – Радомир – Гюешево. Според министър Желязков синхронизацията на проектите е изключително важна заради строителството на трансграничния тунел „Деве баир“, което е разделено поравно между двете страни. Чрез него преминаването между държавите ще се извършва при улеснен режим, защото няма да съществува междинна гара. Поетите конкретни ангажименти за свързаността, ще позволят дългоочакваният проект за Коридор №8, да осъществи една много стара идея за директна връзка между Черно и Адриатическо море.

Освен модернизация на трасето, на контактната мрежа и цифровизацията, които трябва да се уеднаквят със стандартите на ЕС, на наша територия новото строителство е минимално, около 2,5 км само при тунела. Докато при съседите ни то е значително по-сложно и е по-обемно. Както твърдят македонските експерти този паневропейски коридор в момента е сред централните приоритети на страната. Сузана Пранич, ръководител отдел връзки с обществеността в Министерството на икономиката на Северна Македония обяснява, че той е със стратегическо значение не само за икономическите връзки между страните ни, но и за развитието на регионалната инфраструктура, а в по-широк смисъл и на жп мрежата на Европейския съюз. По цялото му протежение, в направление Изток – Запад дължината на жп трасето е 1 270 км, а на пътното платно – 960 км.

Със засилени темпове в момента се изгражда 30,8-километровата

жп отсечка Куманово – Беяковци, в която ще се инвестират общо 40 млн. евро. А във втората половина на годината ще започне строителството на другата част, в посока България, Беяковци – Крива Паланка, с дължина 34 км. За осъществяването на проекта са нужни 145 млн. евро, казва Сузана Пранич, която е убедена, че с подписването на Меморандума за железопътната свързаност на двете страни ще бъдат гарантирани сроковете за завършването на цялата жп линия до България. Стартирането на втория етап до Крива Паланка по план трябва да започне през 2021 г. Той ще се строи със заем от Европейската банка за възстановяване и развитие и с още 70 млн. евро от предприемаческите фондове на Европейския съюз. В завършена фаза е проектната документация за отсечката Крива Паланка – българска граница, чиято дължина е 23,4 км. По предварителни изчисления, по днешни цени, строителството ще струва между 300 и 400 млн. евро. Очаква се да започне през 2020 г., а да приключи 5 години по-късно.

По думите на инж. Галина Василева, директор на дирекция „Координация на програми и проекти“, за отсечката Радомир – Гюешево вече са подадени проектите за техническото проектиране и за ПУП и в момента се оценяват. Интересът предимно е от българска страна. Изграждането ще се извършва на етапи и ще е сложно, защото ще се разглеждат различни алтернативни варианти. Според инж. Василева няма причини да се търси общо финансиране от оперативните програми, защото ще бъде по-трудно. Аргументите й са, че България е член на Европейския съюз, докато Северна Македония не е и това би създавало административни затруднения.

Свързаността, която трябва да се извърши от другата страна на коридора, между югозападната ни съседка и Албания, върви по-бавно. В момент се дава приоритет на връзката с България, обяснява Биляна Здравева, ръководител на железопътен сектор в Северномакедонското министерство на транспорта и връзките. Защото 69-километровата отсечка между Лин и албанската граница не е в добро състояние, а и липсва цял участък. Средствата, които ще трябва да се инвестират за възстановяването и за изграждането на ново трасе ще надхвърлят 3,5

млн. евро. Техническата и проектната документация е изготвена от испанската фирма „Типса“. По думите на Биляна Здравева на албанска територия, независимо че има жп линия при Лин, където ще се извърши съединението, тя също е в лошо състояние и конструктивно е остаряла. Трасето минава по брега на езерото, но по него се движат не повече от два – три влака седмично с много ниска скорост, уточнява Здравева и пояснява, че за да се направи връзката между двете страни е необходимо да бъдат постигнати всички характеристики, според международните железопътни технологични норми. Тя казва, че и албанските й колеги са в процес на усиlena подготовка на техническата си документация между Тирана и Лин, а от другата страна на коридора, между Тирана и Дурас са с много амбициозни планове, в които акцентът отново пада върху железницата.

В заседанията на Смесената междуправителствена комисия за икономическо сътрудничество участваха и изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД инж. Никола Василев и заместникът му по икономическите въпроси Филип Алексиев. Те отново поставиха пред македонските си партньори въпросът за неуредените финансови проблеми между двете железници. Около 7 млн. евро дължи Северна Македония на БДЖ. Дългът датира още от началото на 90-те години, когато бивша Югославия се разделя. Тогава задълженията й са разпределени между отделните жп администрации. По думите на инж. Василев са правени неуспешни опити да бъдат подписани споразумения за редуциране на главницата и за частично опрощаване на лихвите. Натрупаните задължения обаче през последните години са и от неплатени такси за използването на български вагони, собственост на дружеството за товарни превози. За сега обаче БДЖ не може да храни голям оптимизъм, че скоро ще постигната договореност, в най-кратки срокове, да се изготви план как тези задължения ще се изплатят. По думите на Филип Алексиев, ако македонската държава не окаже финансова помощ това трудно ще стане, поради липса на средства в железницата на югозападната ни съседка.

Страниците подготви:
Мая Димитрова



Българската делегация



Министър Росен Желязков и министър Крешник Бектеши се поздравиха за постигнатите договорености.



Биляна Здравева (вляво) и Галина Василева разговарят за изпълнението на проектите.



Сузана Пранич: „Коридор 8 е със стратегическо значение за регионалното икономическо развитие.“

АБОНАМЕНТ 2019

Припомняме, че той вече усилено тече.

И през следващата година вестник „Железничар“ ще продължава да информира за актуалните събития в бранша.

За ваше улеснение отново ви предлагаме абонаментен талон, който след попълване и документи за внесена сума по посочената сметка, може да изпратите в редакцията на вестника.

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

Име Фамилия
Фирма тел.
Адрес:
пощ. код гр./с.
област ул./жк
№/бл. вх. ет. ап.

Ако искате да получите фактура, моля, попълнете следните данни:

1. Идентификационен № тел./факс
2. Материално отговорно лице
3. Адрес на фирмата по регистрация

Железничар

Банкова сметка
на вестника в лева
Титуляр:
„Подделение за почвена дейност“ -
ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BWB179241064295803
BIC: BVBVBSF
Банка: Юробанк България АД

Изпратете този талон
на факс (02) 987 71 51
или на адрес:
София 1000, ул. Иван Вазов №3

За справки: 0889 413 003

Цената на годишният абонамент
е 24 лв с включено ДДС.

КОПРИВАТА – предвестник на пролетта



Всяка добра храна е и лекарство – копривата илюстрира по най-добрия начин тази известна максима. Лечебните свойства на това растение са описани подробно още от Авицена през 10-и век. За копривата съобщават още Плиний Старий, Ибн Сина, както и древногръцките лекари Диоскрид, Хипократ и Гален. По-късно копривата влиза в медицинската практика на много страни за лекуване на

бронхити, пневмонии, туберкулоза, малария, използва се при главоболие, епилепсии, истерии, малокръвие, изтощение, болести на храносмилането и при лекуване на черния дроб, далака, жлъчката и пикочния мехур.

Днес това уникално растение присъства във всички фитотерапевтични справочници и в много книги. Сега то е всепризнато кръвоспиращо средство. Копривата повишава

тонуса на кръвоносните съдове и червата, очиства кръвта, стимулира кръвотворните органи, панкреаса, грануляцията и епителизацията на рани, притежава противоревматично свойство, възбужда центъра на дишането и подобрява работата на сърдечния мускул. Тя отдавна се използва за козметично средство и се прилага най-вече за укрепване на косата, както и за отстраняване на пърхота.

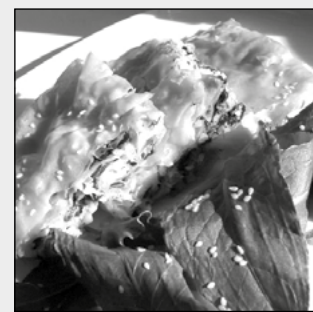
Копривата е непретенциозно растение, разпространено навсякъде у нас. За храна се употребяват зелените копривени връхчета и току-що развилите се листа.

Биохимичният състав на копривата е твърде богат. Зелените ѝ листа са извънредно богати на витамини, минерални соли, органични, киселини, ферменти, хлорофил и багрени вещества. В сто грама листа са установени близо 90 мг витамин С и 8 мг про-

витамин А (каротин). Освен това има витамини от групата В, витамин Д и Е. Съдържа и значителни количества фолиева и пантотенова киселина, както и витамин К. Чрез ястия с коприва можем да си доставим още калиеви и калциеви соли. Приема се, че копривата е една от най-богатите на желязо растителни храни. Съдържанието на желязо в нея е по-голямо, отколкото при другите листни зеленчуци. Количеството на този микроелемент в копривата достига до 3,9 мг.

Всичко това я прави подходяща храна за уморени и анемични хора, за майки кърмачки и бременни жени. Подходяща е при усещане за слабост и обща умора. Копривата е противопоказана за хора с повишено съсирване на кръвта.

Копривата отдавна присъства в нашата национална кухня. От нея особено през пролетта се приготвят много вкусни ястия – супи, каши, салати и пюрета.



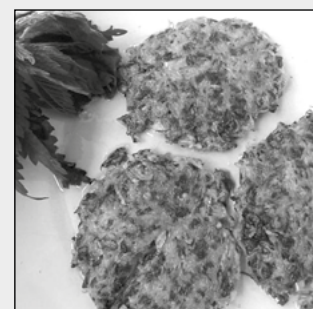
БАНИЦА С КОПРИВА

Необходими продукти:

800 г коприва
1 пакет точени кори
6 стръка зелен лук
1 ч. ч. натрошено сирене
1/2 ч. ч. олио
1 с. л. маково семе
5 яйца
черен пипер
сол

Начин на приготвяне:

Копривата се измива добре и се нарязва на ситно. За 2 мин. се задушава под капак. След като изстине се прецежда внимателно. Лукът се нарязва на ситно и също се задушава, след което се смесва с копривата, яйцата и сиренето. Добавят се подправките. Половината от корите се нареждат в правоъгълна тавичка като се ръсят с малко олио, а копривената смес се разпределя отгоре. Нареждат се и останалите кори. Отгоре се намазва с маковото семе и се пече в предварително загрята фурна.



КЮФТЕТА ОТ КОПРИВА

Необходими продукти:

1 кг коприва
1 к. ч. сварен ориз
магданоз
черен пипер
2 с. л. брашно
1 яйце

Начин на приготвяне:

Копривата се попарва, прецежда се през гевгир и се поставя в дълбок съд. Добавят се яйцето, черния пипер, магданоза, ориза и брашното след което всичко се омесва добре. От получената смес се оформят кюфтетата, овалват се в галета или брашно и се пържат в тefлонов тиган с малко мазнина като се обръщат по-често, за да се задушат отвътре.

ПЛУВАНЕТО лекува стрес и депресия

Добре знаем, че всеки един спорт допринася за поддържането на добра физическа форма. Оказва се обаче, че плуването е спортът, който помага най-много за лечението на стрес и депресия.

Скоростно изследване на британски учени сочи, че плуването между 30 и 60 минути дневно може сериозно да намали проявата на симптоми на депресивни състояния.

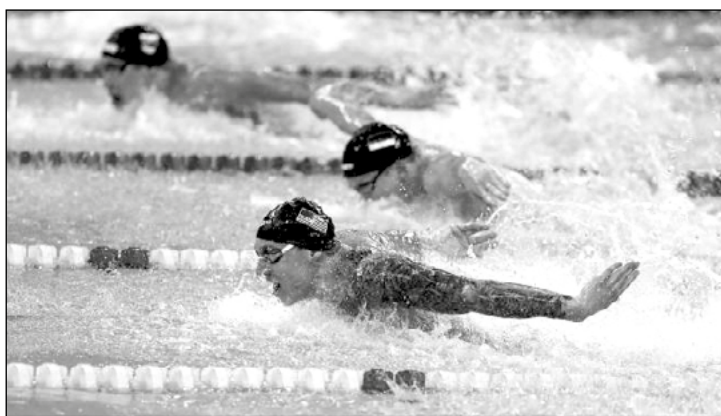
Хора, които плуват редовно, споделят, че тази физическа активност им помага да се справят по-лесно с ежедневните грижи и да взимат решения по-бързо. Този спорт стимулира отделянето на ендорфин, което автоматично ни кара да се чувстваме по-щастливи и енергични.

Плуването има и много

други предимства. То е един от спортовете, които стимулират движението на всички мускулни групи в човешкото тяло. Плуването повишава издръжливостта. Половин час тренировка във водата се равнява на около 45 минути практикуване на някой друг спорт извън басейна.

Плуването е подходяща опция и за сваляне на излишните килограми, защото спортът винаги е по-здравословният избор пред гладуването. Броят изгорени калории зависи изцяло от вас и интензитета, с който провеждате своята тренировка.

Друга полза от практикуването на този спорт е подобряването на функциите на сърдечно-съдовата система. Докато плувате, тялото ви хаби повече енергия в това да снабдява организма с достатъчно

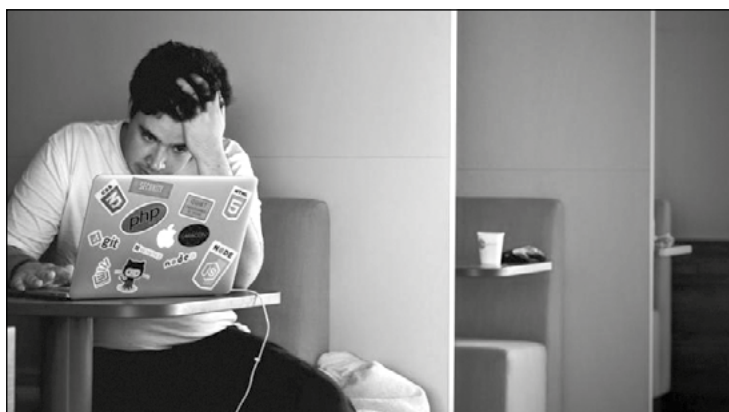


кислород и това упражнение развива белите дробове.

Като се има предвид колко хора страдат от безсъние, плуването определено би им помогнало, тъй като доказано то спомага за по-хубав сън. Все пак, избягвайте да плувате вечер, защото това по-скоро ще ви попречи.

Като заключение може да се каже, че плуването е един от най-подходящите спортове за поддържане на добро здраве във всяко едно отношение. Добрите новини са и, че независимо от възрастта, тренировките във вода винаги са достъпен избор.

5 признака, че имате нужда от ПОЧИВКА



Понякога сме толкова погълнати от битовите предизвикателства, че забравяме да отделим време за себе си. Работа, семейство, сметки, пазаруване... А къде в графика ви фигурира грижата за психическото ви здраве?

Стресът като че ли се е превърнал в неделима и дори нормална част от забързания начин на живот. Затова е важно да разпознаваме ранните симптоми на преумората, за да вземем мерки навреме и да си осигурим пълноценна почивка.

Липса на мотивация

Ако до скоро сте били готови да покорите света, а днес едва успявате да станете от леглото, значи се нуждаете от почивка. Позволете на съзнанието ви да се пречисти, а възхновенито ще дойде само, макар и с нежелано закъснение.

Свърхчувствителност

Психическото натоварване може да ни провокира да възприемаме събитията много по-интензивно, особено неприятните. Преумората ни кара да се разстройваме лесно и то за неща, които обикновено не биха ни повлияли.

Раздразнителност

Преумората пречи на самоконтрола, а словесната агресия е начин да компенсираме комплексите си, като утвърдим

моментно превъзходство над останалите. Опитайте се да не сте твърде сурови към себе си и близките си.

Виене на свят

Дори преумората да се възприема като психическо състояние, не е изключено на хоризонта да се появяват и физически симптоми. Когато сме преуморени, тялото ни не може да функционира нормално. Ако почувствате замаяване и гадене, непременно вземете мерки.

Безсъние

Проблемът със заспиването е един от най-често срещаните негативни последици от стреса. Погрижете се да разрешите този проблем колкото се може по-скоро, защото хроничното недоспиване може да отключи други здравословни проблеми.

9 признака, че сте в застой

Животът е промяна и непрекъснато движение. Да останеш от това темпо, е избор. Не шанс, а избор, който определя съдбата ти. Пътят може да е дълъг, но е открит за всеки, пожелал да поеме по него, започвайки с малка крачка напред.

Ето 9 показателя, които сочат дали човек е в застой и дали се нуждае от промяна:

1. Не сте поели отговорност за обстоятелствата, в които се намирате

Твърде много хора обвиняват лошата съдба или лошия късмет за положението, в което се намират и грешките, допуснати по-рано. По-малко признават, че ситуацията им е директно следствие от изборите, които са направили.

2. Предали сте се пред страховете си

Помнете, че да позволяваме на страховете да управляват живота ни е тревожно и не е необходимо. Особено

като се замислим върху един важен факт: всеки страх е плод на въображението ни.

3. Продължавате да игнорирате вътрешния си глас

Постискате това, което естествено ви зове. Не се чувствате истински жив. Не живеете собствения си път. Изпълвате очакванията на другите.

4. Привикнали сте с негативното

Не това, което гледате е от значение, а това, което виждате. Най-голямата стена, която трябва да изкачите в живота е тази, която сте изградили в ума си. Ако не контролирате гледната си точка, тя ще контролира вас. Лошите чувства са като плевелите. Ако не ги премахнете от корен, ще продължат да растат. Затова поемете контрола над съдбата си. Повярвайте в себе си. Игнорирайте тези, които ви обезкуражават. Избягвайте негативни хора, места, неща и навици.

5. Не оценявате това, което имате

Вероятно сутрин се събуждате с някои болки. Но се събуждате. Виждали сте и по-добри дни. Но сте виждали и по-лоши. Може да нямате всичко, което искате в момента, но имате всичко необходимо, за да продължите напред. Животът не е справедлив и не е съвършен, но със сигурност е хубав.

6. Тревожите се за време, което вече не съществува

Човек не може да подобри състоянието си днес, ако живее в миналото. Каквото и да е могло да стане и да е трябвало да се получи, няма значение. Този момент тук и сега е това, с което разполагате. Няма проблем да не знаете всички отговори. Всъщност никога няма да ги узнаете. Просто продължете пътуването си, фокусирайте се в настоящето, давайте най-доброто от себе си и се доверете на процеса.

7. Продължавате да търсите щастие извън себе си

Просвещението не е натрупването на познания. То е пълното осъзнаване на това кой си в момента.

8. Все още се оглеждате за пряк път

Някой ден ще се обърнете назад и ще осъзнаете, че всичко, което сте постигнали, първоначално е било голямо предизвикателство. И така трябва да бъде, защото големите трудности често подготвят обикновените хора за

необикновени успехи. Всяка битка се появява с причина. За да даде опит или урок.

9. Имате нужда да се освободите от спомена и да поемете напред

Има някои неща в живота, които така и не успяваме да преодолеем напълно. Най-доброто, което тогава можем да сторим, е да се отърсим от тях бавно. Всичко е наред. Битката си струва. Все още има много красота, която трябва да се види по пътя напред.



УМЕЕТЕ ЛИ ДА ВЗЕМАТЕ БЪРЗИ РЕШЕНИЯ В ТРУДНИ СИТУАЦИИ?

Някои хора дълго време мислят как да се избавят от един или друг проблем, докато други решават в крачка какво да правят.

Това не означава непременно, че при първия тип хора всичко се нарежда отлично, а при вторите – не особено добре. В повечето случаи решение, което дълго е обмисляно, е по-мъдро и по-правилно от това, което е взето спонтанно.

Но как се справяме в моменти, когато, ако не вземем бързо решение, може да загубим повече, отколкото ако сме действали на мига?

Чрез този тест ще определите дали повече сте склонни към незабавно действие или към размишления над създаването се положение.

Оценете себе си, като отговорите на 20-те твърдения с ДА или НЕ. Всеки отговор ДА ви носи по 1 точка, а НЕ – 0 т.

1. Харесва ли ви да бъдете претрупани с работа?

2. Дразнят ли ви задръстванията и бавното движение по улиците?

3. Често ли бързате от едно място за друго или от едно мероприятие за друго?

4. Неприятно ли ви е да стоите, без да правите нищо?

5. Предпочитате ли да участвате в каквото и да било, отколкото да сте само наблюдател?

6. Използвате ли стълбището, когато бързате, защото асансьорът се бави?

7. Уважават ли ви околните за това, че работите бързо?

8. Ставате ли рано дори и в почивните дни?

9. С ентузиазъм ли възприемате новите идеи?

10. Имате ли организаторски способности?

11. Предпочитате ли действието пред планирането?

12. Почти не отделяте време за мечти?

13. Замисляли ли сте се откъде и как се е появил човешкият род?

14. Обичате ли да решавате кръстословици?

15. Често ли посещавате музеи и изложби?

16. Изнервяте ли се да водите разговори с непознати?

17. Имате ли навик да се изкачвате по стълбите през стъпало?

18. Смятате ли, че успявате да свършите повече работа от другите?

19. Предпочитате ли да спортувате през почивните дни, вместо да се излежавате?

20. Става ли ви скучно, ако не правите нищо?

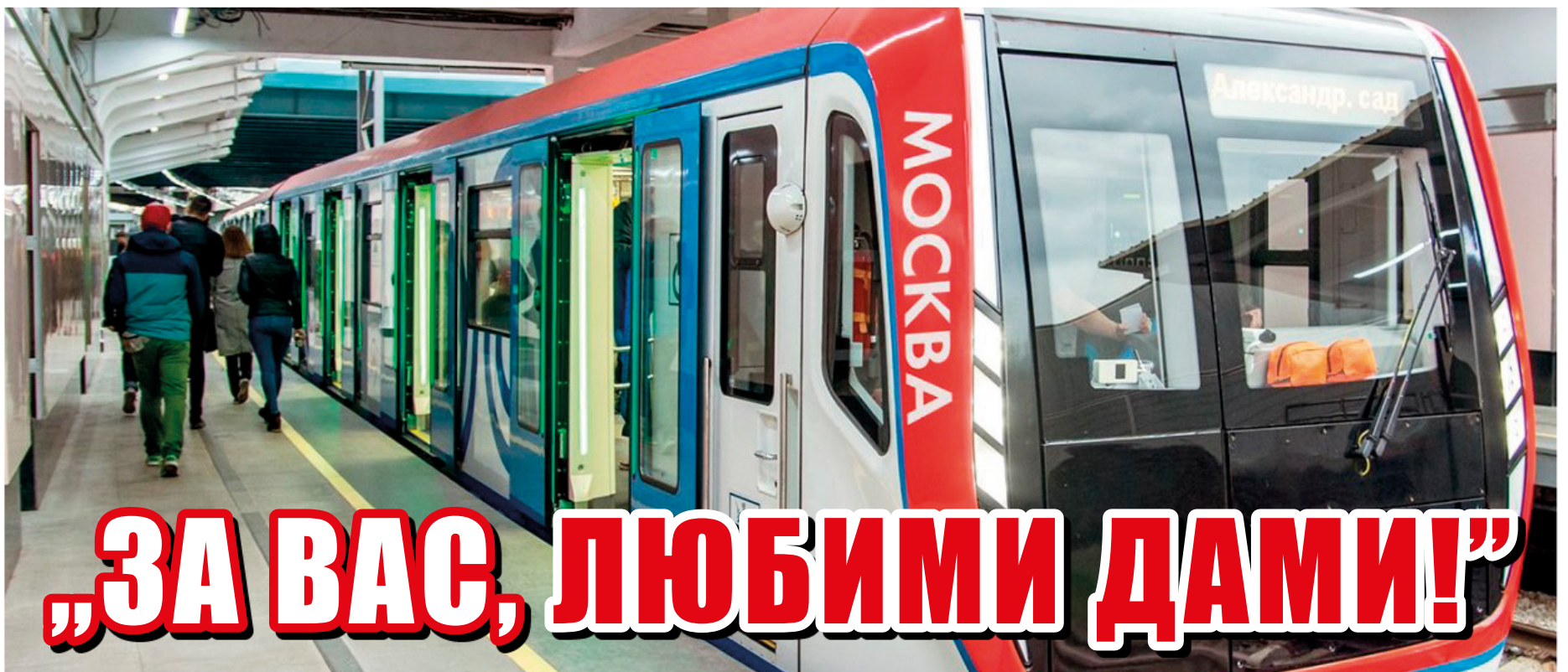
Резултати:

От 0 до 5 точки: Без съмнение сте от хората, склонни към задълбочени размисли преди вземането на каквото и да е решение. Дори и в случаите, когато всичко е пределно ясно, намирате повод отново да анализирате ситуацията. И при рутинните задачи мисълта ви работи активно. Всъщност, вие мислите не само за практичните неща, но имате и фантазия. Вашият въображаем свят е много по-красив, отколкото реалният, и именно в него си позволявате поривите на душата да вземат превес над рационалното. Точно затова, когато сте сами, не ви е скучно, макар че много хора ви смятат за затворени.

От 6 до 11 точки: В зависимост от ситуацията сте готови и за аналитичен размисъл, но и за бързо действие, поради което много рядко вършите необмислени неща. Подобно разумно съчетание ви осигурява практически бързо и безболезнено приспособяване към всякакви обстоятелства. Хора като вас обикновено се грижат за служителите и колегите си със същото старание и загриженост, както за семейството си. Вие сте и от онзи тип хора, които най-успешно се справят със стреса на работното място. С поведението си създавате атмосфера на сигурност и предсказуемост сред екипа, с който работите.

От 12 до 20 точки: Вие пренебрегвате размишленията, с оправданието, че това е излишно губене на време. Активните действия, според вас са най-ефективното решение. Така възникват ситуации, в които нещата не се подреждат както сте очаквали. Вината за това е предимно в необмислените ви действия и ако продължавате да се стремите да вършите няколко неща едновременно, не сте застраховани от грешки и в бъдеще. Разбира се, дейните натури са способни на много неща и ако се научат да вземат решения след като анализират своите предимства и недостатъци, цена няма да имат. Така и в личния си живот ще си спестят много разочарования. А това не е никак малко.





Пътничките на московското метро бяха сюрпризирани с модно ревю

Най-големите метрополитени в Русия изненадаха пътничките с модно ревю, безплатен макияж, музика, танци и много цветя за Международния ден на жената

С удивителна 48-часова празнична програма отбелязаха аминалия Международен ден на жената в Московския метрополитен. На 7 и 8 март пътничките на подземната железница в руската столица бяха сюрпризирани с модно ревю, цветя, зони за красота, музикални изпълнения по желание, поздрав от известни руски певци, танци и билети с тематичен дизайн. „Нашата задача бе да зарадваме всеки пътник и затова в тазгодишната празнична програма включихме изяви за всяка аудитория - от опознавателни, отнасящи се до историята на празника, до

развлекателни.

В неговото навечерие, на 7 март, на централната московска метростанция „Площадь Революции“ се състоя дефиле на модели, които представиха нова колекция модни дрехи на дизайнерката Жана Лобода по мотиви от 20-те години на XX век, когато руснаците повсеместно са отбелязвали Международния ден на жената. Моделите, облечени в популярните за епохата палта с кройка „кокона“, кожени якета, кепета, клош панталони и сака с пайети, дефилираха под музиката на малък оркестър, който изпълняваше хитове от различни години. Специално поканени за случая актьори се разходяха из множеството очаровани пасажери, които спираха, за да се насладят на

ревюто, припомняха им историята на празника и канеха дамите на танц.

Паралелно с това, същият ден, на тази и още метростанции в Москва („Курская“, „Парк Культуры“, „Комсомольская“ на Кольцевой линии, „Киевская“ на Арбатско-Покровската линия и „Пушкинская“) се появиха импровизирани салони за красота. Там професионални стилисти предлагаха да направят на дамите безплатен макияж и прическа, съобразно техните желания. Разкрасителните зони бяха така разположени, че да не пречат на преминаващите пътници, но и да се забелязват отдалеч.

Същият ден на терминал „Курская“ оркестърът на Главното управление на Министерството на извънредните ситуации изпълни богат музикален репертоар. В Центъра за професионална ориентация на метрополитена в Москва – на станция „Выставочная“ се проведе тематична лекция „Жените в метрото“. В нея гостите бяха запознати с най-известните служителки на подземната железница, характера на работа на съвременните и на жените, които преди са работили в нея. След това там бе проведен и съвместен концерт на Академичния хор на Московския метрополитен и музиканти от проекта „Музика в метрото“. Присъстващите на него дами можеха да поръчват на музикантите любимите си мелодии и те ги изпълняваха. На 7 и 8 март във фойетата на терминалите „Площадь Революции“ и „Пушкинская“ върху мултимедийни екрани бяха излъчвани поздравления към дамите от звезди на руската естрада, театрални и кино актьори. На самия 8 март служители на метрополитена раздаваха цветя и поздравителни картички с неговата символика.



В деня на празника служителите на московския метрополитен даряваха с цветя и комплименти представителките на нежния пол

Във всички каси на компанията се продаваха и билети за едно или две пътувания със специален празничен дизайн. Общият им тираж беше 400 000 и бързо се изчерпа.

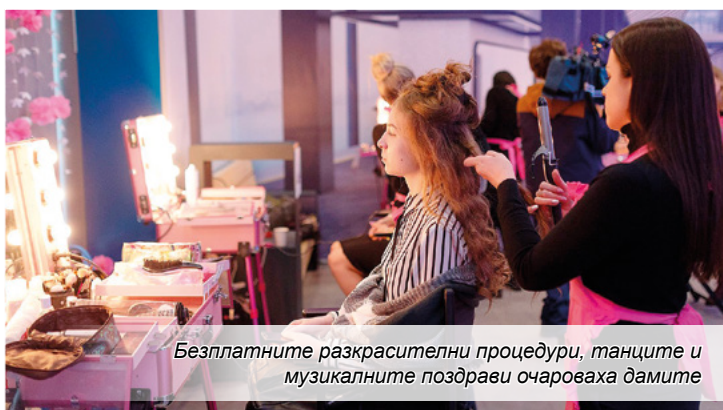
Огромна възторг у дамите предизвикаха и „говорещите“ рамки на металдетекторите по метростанциите, които при преминаването на всяка пътничка й правеха комплимент. От устройството се разнасяше мъжки глас: „Вие сте невероятно красива днес“, „Вие просто сте божествена“, „Притежавате най-милата усмивка на света“, „Да сте толкова красива – това е престъпление“. Веднага след първоначалното объркване,

служителите на подземната железница им поднасяха лалета.

На станция „Курская-кольцевая“ пожарникарите на Москва също организирано даряваха пътничките с цветя и усмивки. За доброто настроение се грижеше и съпровождацията ги оркестър.

С доста интересна акция беше съпроводен 8 март и в метрополитена на Санкт Петербург. Там група съвременни романтици организираха флешмоба „Неочакван букет в метрото“. 50 младежи поднасяха на напълно непознати жени в метрото с оригинален поздрав за празника.

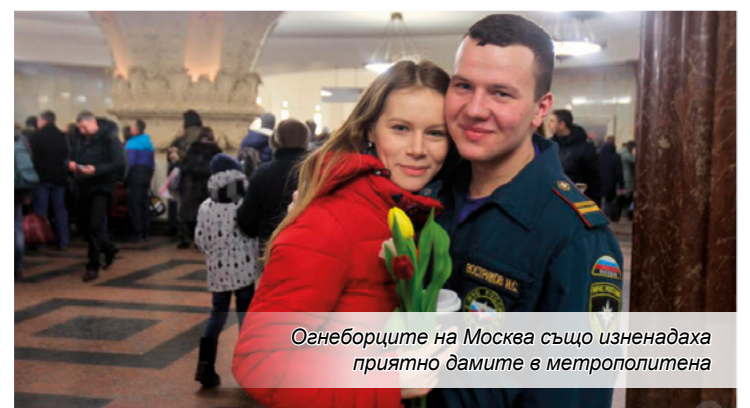
Ивайло ПАШОВ



Безплатните разкрасителни процедури, танците и музикалните поздрав очароваха дамите



На 8 март романтици раздадоха 500 букета на напълно непознати жени в метрото на Санкт Петербург



Огнеборците на Москва също изненадаха приятно дамите в метрополитена

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