**ПРЕДСТАВЯНЕ**
Alstom демонстрира дизайна на мотрисите за Голям Монреал на стр. 2

**ЗАТРУДНЕНИЯ**
Ще скочат ли ремонтните разходи на Deutsche Bahn на стр. 3

**ТЕНДЕНЦИИ**
Запазване на лидерската позиция в сектора на стр. 5

ЖЕЛЕЗНИЧАР

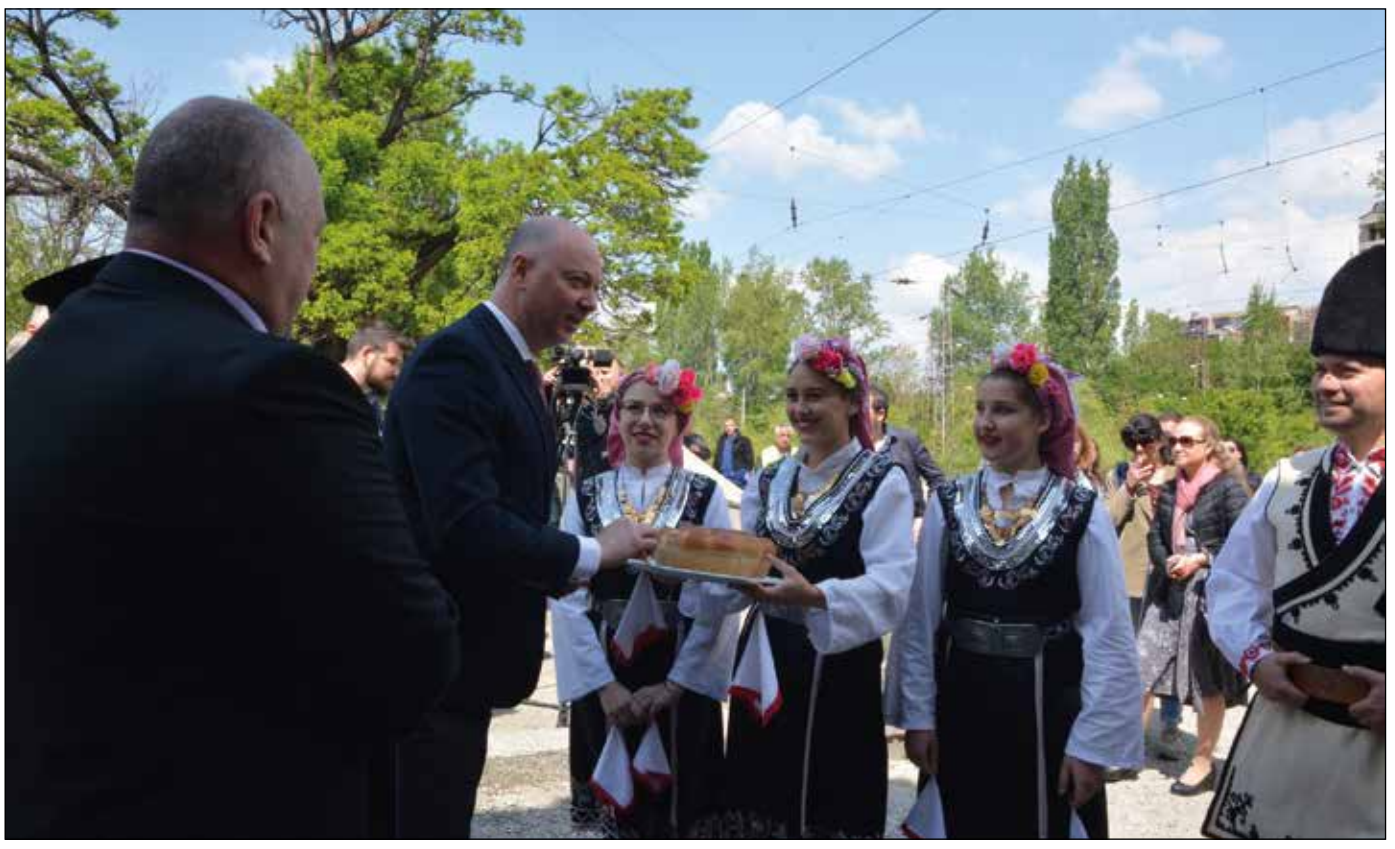
СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

БДЖ 1888

2 - 15 май 2019 г. Цена 60 ст. София, година XXVIII, брой 16

# Железопътният транспорт отново ще стане основен

***Заяви министър Росен Желязков преди да направи символичната копка на гара Подуяне***



След 15 месеца, втората по големина жп гара в столицата - Подуяне, ще посреща пътниците си с обновена визия. Договорът за реновирането й беше подписан на 25 април от възложителя НК „Железопътна инфраструктура“ и изпълнителя „Инфраструктурно строителство“ АД.

Официалният старт на проекта за реконструкция даде на 2 май министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Росен Желязков заедно с генералния директор на НКЖИ инж. Красимир Папукчийски в присъствието на инж. Галина Василева, директор на дирекция „Координация на програми и проекти“ в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, представители на строителната фирма, на надзора, експерти, журналисти и общественици. Както стана ясно по време на събитието стойността на договора е 2 903 166, 23 лв. без ДДС, а парите за него ще дойдат чрез съфинансиране от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), посредством ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г.

Приемното здание на Подуяне е построено през далечната 1930 г. от архитект Панайот Калчев, който е ръководил по онова време архитектурното бюро на БДЖ, открито в началото на XX в. и приключило дейността си през 1944 г. Подобна структура и в момента продължава да функционира в германските железници DB. Според специалистите нашето архитектурно бюро е създало един неподражаем български стил при проектирането на гарите от онази епоха. Със силуета и конкретните си детайли, подуянската гара напомня за старата Централна гара в София, а и по вид е твърде сходна с варненската и с бургаската. Успяла е да съхрани автентичната атмосфера от началото на двадесети век с високия си таван на приемната зала и с майсторската изработка на дървените врати и прозорци. В същия стил е и перонният часовник, в продължение на около век регистрирал точността на пристигащите и заминаващи влакове. Запазен е също оригиналният вид на първи перон, който по тогавашните строителни изисквания е бил изграден от железобетон с покривна плоча.

Затова и министър Желязков обърна внимание, че проектът трябва да запази не само автентичния дух на гарата, но и да го подчертае, което ще бъде едно от големите предизвикателства за изпълнителя. Още повече отговорността му се увеличава след поетия ангажимент реконструкцията да приключи в предвидения по договор срок от 15 месеца. Припомняме, че компанията спечели обществената поръчка с максимален резултат от 100 точки, а строителният надзор ще се осъществява от „ИКюИ Контрол“ ООД. Фирмата успя да се пребори за надзора с конкуренцията не само за Подуяне, но и за останалите две софийски гари в Искър и в Казичене, чието обновяване паралелно ще се извършва.

Министър Росен Желязков очаква, че след модернизацията Подуяне от обект с местно значение ще стане част от националното ни културно-историческо наследство. През изтеклите около 90 години, от както е влязла в активна експлоатация, на гарата са правени само частични ремонти, но не и основно реновиране. Въпреки това, поради красивата си архитектура, тя не веднъж е била основен декор в различни телевизионни клипове и филми. И докато назад във времето се е намирала в покрайнините на София, сега вече е част от градската среда, разположена в сърцето на столицата, така че обновяването й

*На стр. 5*

*Пазари*

# АВСТРИЙСКИ ОПЕРАТОР МОЖЕ ДА КУПИ ЕКСПРЕСИ ОТ КИТАЙ

Частният австрийски оператор Westbahn води преговори за закупуване на скоростни влакове от китайския жп концерн CRRC. Паралелни договорки протичат и с германските железници за продажбата на 17 двуетажни състава швейцарско производство (Stadler), които в момента са част от железопътния флот на превозвача от Австрия.

Замяната на швейцарския подвижен състав с китайски е предизвикана не само от по-високата скорост и ускорение на последния, но и от по-изгодните финансови условия, предлагани от CRRC. При постигане на споразумение Westbahn може да започне да получава азиатските експреси от декември 2020 г. На сделката обаче се очаква да се противопоставят френските държавни железници (SNCF), които са миноритарен акционер на австрийския оператор. Но все пак решаващ глас ще имат мажоритарните акционери на Westbahn, представени от частни австрийски инвеститори.

Европейските компании от транспортния машиностроителен отрасъл се опасяват, че ако CRRC получи голяма поръчка ще инвестира в построяването на свой завод на Стария континент. С неговата продукция корпорацията ще има възможност сериозно да се конкурира с тях при продажбите не само на частните, но и на държавните железопътни оператори. Според законодателството на Европейския съюз, за да развива дейност на континента, китайският концерн трябва да осигурява 50 процента от компонентите за своята продукция чрез местни предприятия - подизпълнители.

Същевременно интересът на DB към швейцарските влакове на Westbahn е мотивиран от спешната нужда за междуградски съобщения от повече двуетажни влакове, които могат да превозват повече от 500 пътници. Германските железници вече обявиха конкурси за такъв подвижен състав. Той предвижда придобиването на употребяваните композиции най-късно до декември т. г. Готови са да отделят за тях бюджет от 300 млн. евро. Апетити към същите влакове обаче има и федералният пътнически жп превозвач на Австрия. ■

*Представяне*

# ALSTOM ДЕМОНСТРИРА ДИЗАЙНА НА МОТРИСИТЕ ЗА ГОЛЯМ МОНРЕАЛ

Консорциумът Groupe PMM, оглавяван от френския жп производител Alstom, представи дизайна на мотрисите за изграждащото се леко метро Réseau express métropolitain (REM), предвидено за обслужване на крайградските райони на Монреал (т.нар. Голям Монреал). Те ще са боядисани в зелено, бяло и черно, за да са в хармония с горите около канадския мегаполис, а панорамните им прозорци ще позволяват на пътниците да се наслаждават на красивата природа.

Alstom ще достави 106 двувагонни мотриси тип Metropolis за напълно автоматизирания лек крайградски метрополитен. Те са с широки врати, просторни входни зони за удобно качване и слизане ще са снабдени с модерна система за информиране на пътниците в реално време. Отличават се с ниско ниво на шум и вибрации. Очаква се да влязат в експлоатация през 2021 г., когато трябва да бъде пусната в експлоатация и транспортната система REM.

Groupe PMM (включваща и канадската инженерингова компания SNC-Lavalin), спечели контракт за изграждане на крайградското метро и доставката на подвижен състав за него на обща стойност 6,3 млрд. канадски долара (4,2 млрд. евро) преди 2 години. Строителните работи започнаха през април 2018 г. Проектът предвижда REM да е с дължина 67 км и с 26 метростанции по маршрута. Това ще я превърне в една от най-големите в света автоматизирани транспортни мрежи и в най-мащабният подобен проект в историята на канадската провинция Квебек през последните 50 години след построяването на метрото на Монреал. Линиите й ще преминават през центъра на града от югоизток на северозапад и ще имат отклонения в западно и югодападно направление, в т.ч. до международното летище „Пиер Елиът Трюдо".

Досега Alstom е продала над 850 роботизирани метро мотриси в различни държави по света. Общо 17 000 доставени от нея вагони ежедневно превозват 30 млн. пътници в метрополитените на 55 града. Съставите тип Metropolis пътуват по метро- и градските жп системи на 22 от тях. ■

*Карго*

## Интермодални превози по коридора Сао Пауло – Рио де Жанейро

Бразилските товарен жп оператор MRS Logística и автомобилен карго превозвач Tora подписаха споразумение за партньорство. То предвижда компаниите да осъществяват съвместни интермодални превози по транспортния коридор Рио де Жанейро – Сао Пауло.

С цел привличане на допълнителни товари по железопътното направление между двата най-големи мегаполиса в Бразилия ще се извършват логистични услуги с използването на три от ключовите за страната морски терминали - един в Рио де Жанейро и два в Сао Пауло (в районите Сузану и Итакуакесетуба). Всичките разполагат с необходимите условия за удобен прием и обработка на товарите.

Терминалът в Рио де Жанейро е собственост на компанията Tora. Той е важен не само заради географското си положение, но и като логистична база. Оттам камионите на автопревозвача започват да доставят стоките до потребителите. От компанията предвиждат да организират доставки „от врата до врата" на различни храни, оборудване, компоненти и други стоки, които ще бъдат транспортирани с влаковете на MRS Logística. На връщане товарните състави ще пътуват към Сао Пауло с други товари, превозени до терминала с товарни камиони. ■

*Проблеми*

## Британски влакове закъсняват заради... балони

Връзки с надуваеми балони, заплели се в проводниците на контактната жп мрежа, стават причина за стотици закъснения и на влаковете във Великобритания. През 2018 г. Network Rail – операторът на британската железопътна инфраструктура е регистрирал 619 такива инцидента на територията на Англия, Шотландия и Уелс. Проблемите в движението на съставите възникват, защото се налага да бъде изключвано напрежението в електропроводите, за да бъдат премахвани балоните.

Един от скорошните инциденти стана на гарата в град Сметуик (графство Уест Мидландс), където в резултат на спирането на жп движението потърпевши бяха стотици пътници. Загубите на Network Rail в случая бяха за 5 000 паунда. Общата загуба от попадането на балони по контактната мрежа обаче, е около 1 млн. паунда годишно.

Когато напълнените с хелий балони се „впият" в проводниците с напрежение 25 kV възниква риск от аварии и злополуки с пътници и работници от жп инфраструктурата, които е възможно да получат сериозни травми, дори с трагичен край. Затова от Network Rail апелират пътниците да престанат да носят надуваеми балони по гарите, да ги изпускат или прибират в мрежи.

В подкрепа на Network Rail застава и британската национална асоциация на производителите и доставчиците на надуваеми балони (NABAS). От нея започнаха кампания за забрана на балоните, в чиято конструкция се използва фолио, на летящите китайски фенери и другите подобни обекти. „Всички те носят забавление, придават цвят и празничност на всяко събитие и тържество, но с тях трябва да се борави отговорно и никога да не се пускат в атмосферата" – изтъкват от NABAS. ■

*Страницата подготви:* **Ивайло ПАШОВ**

# ЩЕ СКОЧАТ ЛИ РЕМОНТНИТЕ РАЗХОДИ НА DEUTSCHE BAHN

## *Технически недостатъци създават проблеми с последното поколение високоскоростни ICE*

*Германските държавни железници Deutsche Bahn (DB) са недоволни от качеството на най-новите си високоскоростни влакове ICE 4. Те съобщават, че при тези експреси са налице голям брой неизправности и това налага различни извънпланови ремонти за отстраняването им, за да се върнат в експлоатация. От превозвача заявиха, че спират поръчките от серията докато от производителя - Siemens Mobility не отстранят дефектите.*

*До отстраняването на проблемите в качеството в проблемните вагони германските железници няма да приемат повече от новите експреси*
Източник: **zdmira.com**

Качеството на изработка на корпусите на някои вагони от последното поколение немски влакове-стрели ICE 4 не съответства на изискванията, заложени в договора за покупката. Това обявиха представителите на германския железопътен монополист през миналия месец пред журналисти на вестник Frankfurter Allgemeine Zeitung. Те изтъкнаха, че в дългосрочна перспектива този факт може да доведе до повишаване на разходите за техническото обслужване и ремонта на експресите.

Четирите поколения скоростни композиции от жп семейство ICE са разработени от германския концерн Siemens, съвместно с канадската корпорацията Bombardier. Те оперират основно по високоскоростната железопътна мрежа в Германия. Доставките на съставите от последната генерация ICE 4 за DB започнаха през 2017 г. Преди това компанията Siemens Mobility (транспортното подразделение на германския гигант) спечели конкурса за нов скоростен подвижен състав.

Поръчката на ICE 4 е част от мегаконтракт на обща стойност около 6 млрд. евро и е най-големият в историята на Deutsche Bahn. Рамковият договор, сключен през 2011 г., предвижда Siemens да предаде на германския жп монополист до 300 нови влака. Поне 130 от тях трябва да са мотрисни електросъстави ICE 4(Inter City Express) в различни модификации (общо 1 511 вагона), а останалите - двуетажни регионални влакове IC 2 (Inter City) и новите междуградски композиции EC (Euro City) за дългите жп маршрути. Сумата на договора включва също ремонта и модернизацията на междуградските експреси от поколенията ICE 1-3, който DB използва в момента. Договорът трябва да бъде финализиран до края на 2024 г.

Като главен подизпълнител на германския концерн, делът на Bombardier в проекта е около 30 на сто. Bombardier Transportation (клонът на канадската корпорация за жп и друга транспортна техника) се е ангажирала да достави корпусите на всички вагони (без да монтира интериора), да осигурява поддръжка на талигите и да предаде напълно завършени 3 типа вагони за гореспоменатите влакове (вкл. главните, с кабината за управление на ICE4).

25 ICE4 вече са доставени и пуснати в експлоатация, но проблемите с тях започнаха още по време на пробните пътувания. Наложи се част от вагоните им почти веднага да „посетят" ремонтните депа.

Специалистите на държавните железници на Германия откриха дефекти в заваръчните шевове на корпусите на вагоните на експресите. От компанията отбелязаха, че те не застрашават безопасността на пътниците, но могат да доведат до оскъпяване на техническото им обслужване. Заради констатираните неизправности се налага на проблемните вагони да се прави извънпланов ремонт.

В момента DB не приема новите скоростни влакове от производителите им Siemens Mobility и Bombardier Transportation и изисква от тях да отстранят недостатъците по вагоните в рамките на гаранционния им срок. Детайлите на тази процедура се уточняват и съгласуват с Федералната агенция за железопътен транспорт на Германия (EBA). До приключване на съгласувателната процедура за ремонта, Deutsche Bahn обяви, че няма да приема от Siemens новодоставени композиции ICE 4, нито да заявява нови.

Още в същия ден, когато германският жп монополист публикува комюникето си за проблемите с новите влакови-стрели, Siemens Mobility и Bombardier Transportation също излязоха със съвместна позиция. В нея признаха, че службата за контрол на качеството на канадския производител по-рано е открила недобро изпълнение на някои от заваръчните шевове на корпусите на част от вагоните. Вследствие на това веднага са били взети мерки и всички корпуси, които са в процес на производство, вече напълно удовлетворяват очакваните изисквания за качество. Двете компании своевременно са информирали EBA за констатираните дефекти и са започнали тясно взаимодействие с клиента (Deutsche Bahn) и железопътния регулатор в търсене на решение на проблемите.

Новите мотрисни експреси ICE 4 побират повече пътници от предшестващите ги (с 830 седящи места), предлагат повишено ниво на комфорт и както твърдят производители им – са много по-надеждни. Във всяка композиция са предвидени минимум по 4 места за инвалидни колички, 8 за велосипеди и повече лавици за багаж, който може да се поставя не само над седалките, но и до тях. Движат се със скорост до 250 км/ч, разполагат с безплатен безжичен достъп до интернет и удобни екрани с информация за пътниците. Осигурено е и по-голямо лично пространство за пътуващите, благодарение на сгъваемите седалки.

С тях DB се надява да реши проблема с недостига на подвижен състав. И Siemens, и германския държавен жп превозвач смятат, че ще успеят да отстранят в кратки срокове техническите проблеми в новите състави.

Припомняме, че през февруари т.г. DB опроверга публикация на германското списание, че при последните поколения влакове, закупени от жп производителите Siemens Mobility и Bombardier Transportation, има твърде голям брой технически неизправности. По данни на изданието, базирани на вътрешни документи на Deutsche Bahn, при предсерийните двуетажни състави IC-2 от втората група, поръчана на канадския жп концерн Bombardier, са открити 60 дефекта. Като едно 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 Frankfurter Allgemeine Zeitung твърдят, че за тяхното решаване е нужно обновяване на софтуера на системата за управление на композициите. Медията счита, че ситуацията се усложнява и от обстоятелството, че държавните железници на Германия не разполагат с достатъчно резервни вагони и пътнически композиции, подходящи за замяна на проблемния нов подвижен състав. А временното му извеждане от строя за коригиране на неизправностите няма как да се избегне.

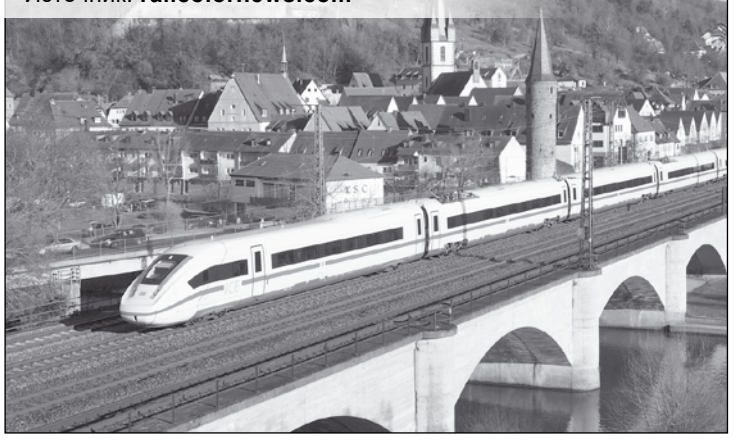
Deutsche Bahn отговаря, че проблемите с високоскоростните влакове ICE 4 и двуетажните състави IC 2 не излизат от рамките на обичайните „детски болести", характерни за всички нови жп композиции. И информира, че сътрудничи с компаниите Siemens и Bombardier с цел скорошното им ликвидиране. Държавният превозвач и Siemens са се заели съвместно да доусъвършенстват 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 температура, влажност и атмосферно налягане.

Първите експериментални състави IC 2 все още не са въведени в експлоатация, а преминават изпитания. В момента Deutsche Bahn и Bombardier предприемат мерки за подобряването на надеждността им. Дотогава германските железници ще продължат да оперират само с 27-те експреса от първата серия от този тип, които пътуват по жп мрежата на Федералната република от декември 2015 г. ■

**Ивайло ПАШОВ**

*Германския жп монополист предвижда да оперира със 7 и 13-вагонни състави ICE-4.*
Източник: **new.siemens.com**

*ICE-4 са най-новите влакове-стрели, поръчани от Deutsche Bahn*
Източник: **railcolornews.com**



# ПРОФЕСИОНАЛНА ГИМНАЗИЯ по ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ "НИКОЛА ЙОНКОВ ВАПЦАРОВ"

# ОБЯВЯВА

## ПРИЕМ ЗА УЧЕБНАТА 2019 - 2020 ГОДИНА ПО СЛЕДНИТЕ СПЕЦИАЛНОСТИ:

НОВА

### РЪКОВОДИТЕЛ ДВИЖЕНИЕ

ПРОФЕСИЯ

**ОРГАНИЗАТОР ПО ЕКСПЛОАТАЦИЯ В ЖП ИНФРАСТРУКТУРА**

Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността

Придобиване на правоспособност:

- Ръководител движение
- Постови стрелочник
- Прелезопазач
- Управление на МПС категория В

### ОСИГУРИТЕЛНИ И КОМУНИКАЦИОННИ СИСТЕМИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

ПРОФЕСИЯ

**ТЕХНИК ПО АВТОМАТИЗАЦИЯ**

Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността

Придобиване на правоспособност:

- Механик осигурителни инсталации
- Механик комуникационни системи
- Управление на МПС категория - В

### ЛОКОМОТИВИ И ВАГОНИ

ПРОФЕСИЯ

**ТЕХНИК ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТЕХНИКА**

Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
Дуална форма (обучение чрез работа).

Придобиване на правоспособност:

- Помощник локомотивен машинист
- Ревизор вагони
- Заварчик на ъглови шевове

### ЕЛЕКТРООБЗАВЕЖДАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТЕХНИКА

ПРОФЕСИЯ

**ЕЛЕКТРОТЕХНИК**

Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
Дуална форма (обучение чрез работа).

Придобиване на правоспособност:

- Механик контактни мрежи
- Машинист на подвижни работни площадки

Всички специалности са включени в Списък със защитените от държавата специалности от професии и специалности от професии, по които е налице очакван недостиг от специалисти на пазара на труда с Постановление на министерския съвет .

На всички ученици приети за обучение по защитена професия и в дуална форма (обучение чрез работа) се осигуряват допълнителни месечни стипендии.

Гимназията разполага със съвременна материално-техническа база, включваща кабинети по:
- общообразователна, общопрофесионална и специална подготовка
- компютърни кабинети
- учебен корпус със специализирани работилници

Общежитие - за учениците от другите населени места, предлагащо стаи за момичета и момчета, намиращо се в района на училището с всички необходими условия.
Общежитието е с обновена материална база и разполага със зала за фитнес и тенис на маса, компютърна зала с Интернет връзка, кабелна телевизия.

| | ПОДАВАНЕ НА ДОКУМЕНТИ | ОБЯВЯВАНЕ НА СПИСЪЦИТЕ С ПРИЕТИТЕ УЧЕНИЦИ | ЗАПИСВАНЕ НА ПРИЕТИТЕ УЧЕНИЦИ |
|---|---|---|---|
| I ЕТАП | 03.07 - 05.07.2019 | до 11.07.2019 | 12.07 - 16.07.2019 |
| II ЕТАП | 12.07 - 16.07.2019 | до 18.07.2019 | 19.07 - 22.07.2019 |
| III ЕТАП | 24.07 - 25.07.2019 | до 29.07.2019 | 30.07 - 31.07.2019 |

**ЗА ИНФОРМАЦИЯ:**

гр. Горна Оряховица, ул. "Антон Страшимиров" №44 тел: (0618)26-856, 26-528

**www.pgjpt-go.org** e-mail: **pgjpt_go@abv.bg**

# ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯТ ТРАНСПОРТ ОТНОВО ЩЕ СТАНЕ ОСНОВЕН

*От стр. 1*

час по-скоро трябва да стане факт, подчерта Росен Желязков.

При спазване на необходимите мерки за безопасност ремонтът няма да прекъсне нормалното функциониране на жп движението. Дори временно преустановяването му би било невъзможно тъй като Подуяне е със стратегическо разположение и се намира на оживено не само национално, но и международно жп направление. Тя, заедно със Сточна гара (строена през 1928 г. от същия архитект Панайот Калчев) са с емблематично значение за София. Втората обаче постепенно е концентрирала по-голяма част от товарните дейности, докато първата се е оформила предимно като пътническа. Статистиката показва, че през 2017 г. броят на пристигащите и заминаващи пътници през нея е достигнал 1,4 млн. души, а в момента направлението между София и Пловдив, което преминава през гара Подуяне, е едно от най-натоварените в страната.

Започващата реконструкция включва пълно обновяване на приемното здание. Монтирането на нови енергоефективни, високотехнологични модерни инсталации – електрическа, отоплителна, вентилационна, климатична, ВиК, охранителна, оповестителна и видеонаблюдение. Също проектиране и изпълнение, както и конструктивно укрепване и саниране на различни елементи от сградата. След приключване на ремонтните дейности железопътната гара ще предостави благоприятна, безопасна и достъпна среда за пътниците и персонала, заяви транспортният министър. Той се обърна към представителите на изпълнителя „Инфраструктурно строителство“ със забележката, че ремонтът ще се следи и от гражданите. „Гражданското общество вече е изключително взискателно при изпълнението на всички инфраструктурни обекти, особено когато е ангажиран обществен ресурс. Самият надзор ще се упражнява не само от страна на възложителя, но и на обществеността. Затова моето изискване към изпълнителя е да бъде стриктен, внимателен, коректен, за да може на финала да се гордее с реконструкцията на обекта“, заяви още Росен Желязков.

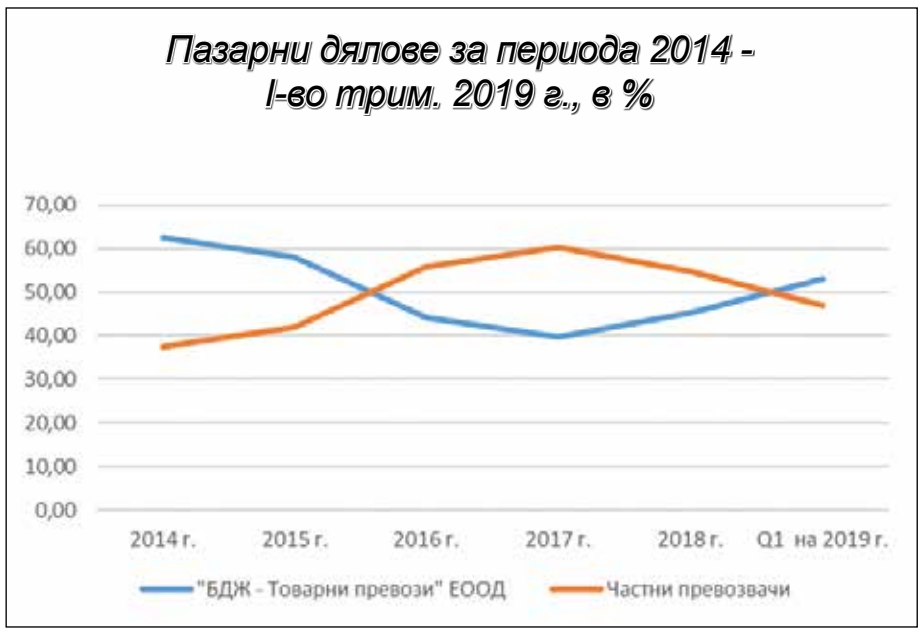
През тази година се предвижда модернизация на общо 14 гарови комплекса и 25 гари като Карнобат, Нова Загора и др. Част от тях са с национално финансиране, уточни инж. Красимир Папукчийски. Започва изграждането и на две нови гари – „Обеля” и „Костенец”, които трябва да се завършат през 2020 г. Първата ще има топла връзка с метрополитена и ще изпълнява функциите на тъй наречения метроподход. Намерението е „Обеля” да се превърне в транспортен хъб, където ще се комбинират връзките между железопътен, метро и автомобилен транспорт. От нея пътниците ще могат да се прехвърлят на влаковете от и за гара Волуяк по направленията София - Драгоман, София - Банкя и София – Радомир. Новата гара Костенец ще е ситуирана срещу съществуващата в момента.

„Инвестициите, които се правят през последните години в железопътната инфраструктура са реални и видими“, отбеляза пред журналисти министър Росен Желязков и коментира, че очакванията му са през следващите десет – петнайсет години железопътният транспорт отново да се превърне в основен у нас. Това е и общоевропейска тенденция за развитието на сектора, добави той. По думите му не само на Стария континент, но целият свят, инвестира в железницата, защото е по-евтин, по-удобен, по-целесъобразен и по-екологичен от останалите видове транспорт. Така че според него трябва да продължим да поддържаме инфраструктурата и усилено да я модернизираме. ■

# ЗАПАЗВАНЕ НА ЛИДЕРСКАТА ПОЗИЦИЯ В СЕКТОРА

***Е визията на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД за бъдещото му развитие***

През първото тримесечие на 2019 г. се наблюдава общо увеличаване на превозените товари с жп транспорт с 2,43 на сто в сравнение със същия период на 2018 г. Това преди всичко е в резултат на по-големите обеми, транспортирани от „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, „ПИМК Рейл“ АД и „Рейл Карго Кериър“ ЕООД. През същия период държавният превозвач, по този показател, отбелязва ръст с 32,49 на сто и увеличаване на извършената тонкилометрова работа с 44,64 на сто. Така че пазарният му дял чувствително се разширява и достига до 53 процента. Причините за трайната положителна тенденция са няколко. Вследствие на повишеното потребление на горива, превозите в сектора бележат скок, коментират специалисти в дружеството. Те посочват и увеличения внос и износ на скрап от и за Румъния. Същото се случва с твърдите минерални горива, транспортирани през пристанищата. Ръст има и износът на пясък за Турция. Все повече заявки постъпват за превоз в страната на строителни материали. Нараства и транзитният контейнерен транспорт.




Ценностите, върху които вече започва да се изгражда бизнесът на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД се променят. Те се основават на задълбочаващи се познания, свързани със спецификата на транспортната професия. Същото се отнася и за извършваните проучвания на превозните особености и нужди на клиентите, както и установяването на дългосрочни отношения с тях. Важен елемент в тези връзки е запазване на изграденото вече доверие. Не на последно място жп експертите поставят и ефективната оперативна работа, измерена с конкретни резултати.

В кратката си 10-годишна история дружеството отчита и негативни финансови показатели, дължащи се, както на външната среда, така и на неефективни дейности и процеси в началото. Между 2007 и 2009 г. то е управлявано чрез неустойчив бизнес модел, при който приходите и разходите се определят по административен и непрозрачен начин, твърдят финансистите в него. Това намалява ясната представа за бизнес състоянието му и възпрепятства вземането на обективни управленчески решения. От 2010 до 2013 г. следва период на реформи, през който се премахва предишният неустойчив модел и разходите спрямо приходите започват стриктно да се контролират. През 2011 г. компанията успява да обърне тенденцията за ежегодно свиване на обема си, увеличавайки превозените тонкилометри. Като резултат, през 2013 г. тя постепенно излиза на оперативна печалба (EBITDA). През 2014 г. реформите пак спират. Тогава при намаляващи обеми на работа приходите спадат, но разходите отново стават по-големи и пак се отбелязва оперативна загуба, а собственият капитал се свива с почти една трета, за да достигне 54 млн. лв. От 2015 г. до 2016 г. приходите от основна дейност продължават да намаляват, но ефектът от предприетите реформи намира отражение и финансовите показатели постепенно започват да се подобряват – вече EBITDA е положителна величина. През 2017 г. за първи път от 2012 г. се постига ръст от 49 хил. т превозени товари. Приходите се увеличават с 3 процента. Тази тенденция се наблюдава и през 2018 г., когато нарастването на първите, в сравнение с 2017 г. е 6 процента. Продължаващото редуциране на разходите и увеличените приходи водят до подобряване с 5 926 хил. лв. на отчетения финансов резултат за 2018 г. спрямо 2017 г.

Амбицията през 2019 г. е пазарният дял да продължава да се разширява като се предлагат услуги с по-високо качество. Планира се оптимизиране на дейности и процеси, освобождаване от ненужни активи, елиминиране на организационната инерция, подобряване на условията на труд в депата и вагоноремонтните цехове. Конкретно се визира работата в складовото стопанство и финализиране на процеса за монтирането на електромери в локомотивите. Само от това перо разходите за електроенергия ще намалеят с 1,5 млн. лв. Приетият бюджет на дружеството за тази година е насочен към устойчиво развитие, чрез трайно подобряване на финансовото му състояние. Във връзка с него са набелязани 12 мерки, които ще помогнат да се постигне главната цел – запазване на лидерската позиция в сектора. ■

*страницата подготви*
**Мая Димитрова**

# 8 ВЪЗМОЖНИ ПРИЧИНИ ДА ВИ ТРЕПЕРЯТ РЪЦЕТЕ

Треперенето на ръцете може да се случи по много причини – от притеснение и нервно напрежение до увреждане в мозъка. Появата му може да е внезапна, моментна, а може и да продължи дълго, да се появява в определени моменти, да се засилва или променя с времето. Ето защо е от голямо значение да обръщаме внимание на всяка промяна в здравословното си състояние и да не неглижираме подобни маловажни на пръв поглед сигнали, защото могат да се окажат сериозен проблем.

Преди всичко трябва да се отбележи, че мозъкът е този, който контролира движенията на крайниците. Ако треперенето на ръцете ви се стори странно, не се колебайте да се консултирате с невролог.

Възможните причини за поява на тремор в ръцете са много. Ето някои от най-често срещаните.

***Кофеин***

Ако обичате да пиете по няколко кафета на ден, кофеинът в тях може да се окаже една възможна причина за появата на треперене в ръцете. Кофеинът действа превъзбуждащо и стимулиращо на нервната система. Възможно е да се появят и още странични ефекти като главоболие, безсъние, тревожност, ускорен пулс.

***Повишена функция на щитовидната жлеза***

Хипертиреоидизмът е също една вероятна причина за тремор в ръцете. Щитовидната жлеза контролира много функции в тялото, сред които сърдечносъдова, храносмилателна, метаболитна, нервна. Ако причината се крие в подобен род хормонален дисбаланс, треперенето на ръцете вероятно би било придружено и от ускорен сърдечен ритъм.

***Страничен ефект от медикаменти***

Някои лекарства могат да предизвикат временен тремор в ръцете. Такива са антидепресанти, медикаменти за контрол на кръвното налягане, лекарства за астма, неподходящи дози в хормоналното лечение на страдащи от заболявания на щитовидната жлеза и други.

***Алкохол***

Злоупотребата с алкохола или твърде честата му консумация, дори в малки количества, може да предизвика треперене на ръцете. Същото важи и при тютюнопушене.

***Есенциален тремор***

Различни нарушения и невродегенеративни заболявания на нервната система могат да са в основата на появил се есенциален тремор с неизяснен произход, който се влошава във времето. Неволното и ритмично поклащане на ръцете може да е симптом на болестта на Паркинсон или мускулна дистрофия.

***Социално тревожно разстройство***

Освен психически прояви, това разстройство има и физически измерения. Силният стрес при социалното тревожно разстройство може да предизвика треперене на ръцете, обилно изпотяване, заекване, поява на тикове.

***Липса на сън***

Безсънието или нарушенията в съня могат да доведат до треперене на ръцете, тъй като мозъкът е възпрепятстван от нужната за него почивка. Упражненията, медитацията, дълбокото дишане и достатъчният сън ще помогнат да се справите с този проблем.

***Болест на Паркинсон***

За съжаление, една от най-страшните причини за неотминаващ, а напротив – влошаващ се тремор на ръцете, а впоследствие и на краката и главата, е болестта на Паркинсон. Това невродегенеративно заболяване е нелечимо, но съществуват медикаменти, забавящи развитието му и отлагащи го във времето. ■

# ЯГОДИТЕ

Ягодата е един наистина уникален плод. Не само, че е много красива, свежа и ароматна, а и е нещо като символ на романтиката и любовта. И не само, че е много вкусна и сочна, а и е достатъчно хранителна и полезна. Ягодата е царицата на пролетните плодове. Едно от първите наистина невероятни ухания, които ни омагьосват след студените зимни месеци.

Днес ягодите се култивират навсякъде и са едни от най-обичаните плодове. А това съвсем не е случайно, тъй като тяхната история е дълга. Семена от ягоди са намерени още в обиталищата на хората от каменната ера. Първият ягодов пай пък бил приготвен от американските индианци и наподобявал хляб от смачкани ягоди и смляна царевица. Древните римляни са ги боготворели не само поради лечебните им свойства. За тях този плод е бил символ на богинята Венера заради цвета и сърцевидната си форма. Първата илюстрация на ягодата като растение датира от 1454 г. и е открита в едно ботаническо съчинение, наречено „Хербарий".

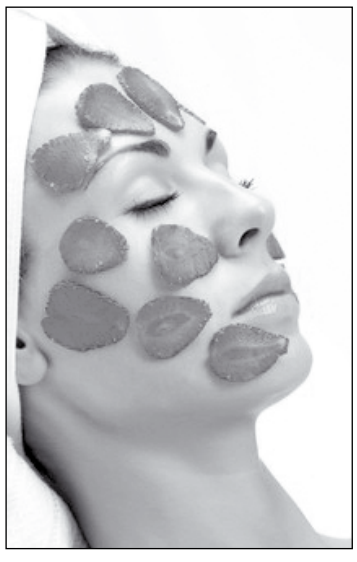
Това изящно червено „сърце" принадлежи към семейство Розоцветни и е единственият плод в света със семена, намиращи се от външната страна на обвивката (броят им върху един плод е приблизително 200). Ягодата изключително лесно се адаптира към различни климатични условия. Първите, „престрашили се" да я отглеждат били французите още през 14 в. Те „произвеждали" сравнително дребните диви ягоди, докато през 17 в. не започнало масовото отглеждане на американската едроплодна ягода.

Ягодите са най-полезни, когато се консумират сурови. Необходими са само шест-седем ягоди дневно, за да си набавите препоръчителната доза от витамин С. Известно е още, че ягодите са изключително освежаващи и „безвредни" дори при спазване на диета. Богати са както на минерални вещества, така и на витамин С, каротин, витамин Е, както и витамините В1, В2, В3, В5, В9 и К. Ежедневният им прием доказано укрепва имунната система и успешно се бори с грипните вируси. Ягодите са средство за понижаване на кръвното налягане, борят се с пролетната умора и ревматизма, подобряват обмяната на веществата и улесняват храносмилането. Консумацията им помага да се избегне възникването на заболявания, свързани с зрението – сухота в очите, конюнктивити и други инфекции. Вкусните плодчета имат благоприятно действие върху кожата и косата – ексфолират кожата и придават блясък на косъма.

Ами…какво по-хубаво от това, освен да се радваме на великолепен вкус и да знаем, че той работи в полза на здравето ни! А и сякаш наистина няма по-романтичен и страстно изглеждащ плод. И в това няма нищо случайно – съществува суеверие, според което, ако разделите двойка слепени ягоди с любимия човек, ще останете заедно завинаги. Колко хубаво, нали! Със своя примамлив външен вид и отлични вкусови качества, ягодите си осигуряват място в списъка на любимите храни на мнозина. ■

# Ягодите в козметиката

***Ако кожата ви е повяхнала и уморена***, разрежете 3-4 ягоди и натрийте с тях кожата. Това средство е било познато и на императрица Елизабет Австрийска.



Маска от намачкани ягоди се прилага ***при лунички, петна и младежки пъпки***.

Маска от ягоди се прилага при мазна и с разширени пори кожа: Върху лицето се нанася слой от ягодов сок, смесен с разбит яйчен белтък в съотношение 1 белтък на 1 ч. л. сок.

***При мазна кожа:*** Смачкайте 5 ягоди и прибавете към тях 30 мл ябълков оцет. Оставете сместа да престой около 1 час. Прецедете и намажете лицето с получилата се течност. Оставете я да действа една нощ, на сутринта я измийте.

***За свеж вид на кожата:*** Няколко ягоди се смачкват на каша и 1- 2 л. от нея се смесват с 1 ч. л. мед. Сместта се разбърква добре и се поставя върху лицето. След 20 мин. то се почиства с прясно мляко. ■

# Десерт с ягоди

**Необходими продукти:**

*3 ч.ч. нарязани ягоди*
*2 пакетчета крема сирене, размекнато*
*1/2 ч.ч. захар*
*1 ч.ч. сметана от спрей*

**Начин на приготвяне:**

Разбийте крема сиренето и захарта с помощта на миксер, докато сместа стане пухкава. Изсипете вътре ягодите и сметената. Разпределете сместа в чашки и замразете поне за 8 часа. Извадете от хладилника 30 мин., преди да сервирате.

Украсете с листа мента или цели ягоди.

# КАКЪВ ХАРАКТЕР ПРИТЕЖАВАМЕ СПОРЕД ТОВА КАК ОБЗАВЕЖДАМЕ И ПОДДЪРЖАМЕ ЖИЛИЩЕТО

Личността на човек прозира не само през думите и действията му, но и чрез нещата, които харесва. Един неподозирано голям показател за това колко уравновесени или нервни сте, за това дали сте сприхав човек или балансиран събеседник, от когото всеки иска съвет, е домът ви.

Мястото, където човек живее, носи неговия дух. Може да звучи учудващо, но това дали жилището ви е подредено, мръсно, разхвърляно или обзаведено с определени цветове, може да разкрие повече за личността и характера ви, отколкото предполагате.

Ето какво говорят отделните части на вашия дом за вашето „аз“:

**Вратата казва**

Според експертите, ярките цветове на входната врата, които човек избира, подсказват за липса на страх. Хората, които имат например червена външна врата, са хора, които не се страхуват да се конфронтират, да заявят себе си, да се сблъскат с чуждото несъгласие.

Онези със синя врата например обикновено са спокойни. Зеленото пък е знак за човек, който обича традициите и е консервативен последовател на семейните ценности.

**Вашите шкафове казват**

Детайлно ориентираните хора, които обичат всичко в работата им да е подредено, обикновено имат разхвърляни шкафове и чекмеджета вкъщи. Обратно – онези, които се вглъбяват излишно в подреждане по цветове на дрехите и вещите в шкафовете си имат злощастието да водят тотално объркан и неподреден живот.

**Под леглото**

Зоната под леглото се счита за показател за тревожност. Всеки крие своите малки тайни. Така е и с прахоляка под леглото или бъркотията в гардероба. Тези личности обичат да демонстрират контрол над околната среда, близките, колегите си, но крият дълбока тревожност вътре.

**Вашите възглавници казват**

Големите ивици и шарки по декоративните ви възглавници подсказват за липса на увереност в това какво хората ще кажат за вас. Полка точките пък говорят за забавна личност, която има творчески наклонности. Геометричните елементи означават, че можете да спазвате срокове и имате техническа мисъл.

**Вашият душ казва**

Душът говори за това дали сме самотни или не. Дори двойки, които живеят заедно, но имат емоционални проблеми, могат да се чувстват самотни, въпреки че са във връзка. Ако обичате да стоите дълго време под душа, да размишлявате, да водите мислени разговори, определено това е белег за самота. Душът е своеобразен заместител на емоционална топлина.

**Вашето кафе казва**

Дали сте човек, който отлага. Вероятно сте точно такъв, ако предпочитате инстантното кафе. Проучванията установяват, че хората, които в шкафа си за кафе винаги имат инстантно такова, са склонни да протакат, да не създават трайни връзки, да са лекомислени и повърхностни.

Обратно – онези, които притежават хубава кафемашина, която прави прекрасно кафе, но изисква повече време, са личности, които обичат установените правила в живота. На тях може да се разчита. Създават дълги стабилни връзки. Спонтанни са и притежават вродена мъдрост.

**Леглото ви казва**

Колко често се упражнявате и как се чувствате в работата си. Ако смятате, че оправянето на леглото е загуба на време и го оставяте с разбъркани чаршафи, то вие вероятно мразите работата си. Освен това си признайте, че мразите и фитнеса!

Проучване по темата е установило, че над 68 хиляди души, които оправяли леглата си всяка сутрин, били по-щастливи от работата си и харесвали упражненията в залата. Психолозите смятат, че това може да се дължи на факта, че щастливите хора се стремят към подреден живот.

**Картините на стената ви казват**

Дали сте невротични. Психолозите смятат, че вдъхновяващите цитати и плакати, призоваващи към успех и просперитет, обикновено са признак на невротизъм, безпокойство, повишен стрес в организма. Тези хора се опитват да използват своя дом като начин да успокоят тревогите си и недоволството от неуспехите си. Те постоянно се сравняват с успели хора, което повишава още повече тяхната нервност.

**Вашият стол казва**

Как преговаряте. Изследванията сочат, че хората, които се договарят по-енергично седят в твърд стол. Меките столове, особено в работата, са признак на мекушавост и липса на усет за водене на преговори и постигане на успехи. ■

# 5 ПРАВИЛА КАК ДА НАКАЗВАМЕ ДЕЦАТА

Как да превърнем наказанието в полезен урок, от който детето да си извлече ползи, а не да се обиди за цял живот? Тези 5 правила ще ви помогнат да определите кои са важните действия.

**1. Наказанието трябва да бъде справедливо**

Което означава, че наказанието не трябва да зависи от настроението на мама и на татко. И не трябва да има значение дали сутринта ви се е озъбил шефа или не сте спечелили от тото. Ако става дума за двойка в училище, то тогава е справедливо. Наказанието не трябва да бъде във властта на вашите емоции, а преди всичко да отговаря на постъпката, която е направило детето.

**2. Наказанието не трябва да оскърбява**

Позитивното наказание винаги трябва да съдържа у себе си уважение към детето. Чудесна фраза по адрес на хлапето е тази: „Много те моля, отиди сега в стаята си.“ Не е излишно да кажете също и какво вие чувствате в момента, например: „Стана ми много неприятно от твоята постъпка, но те обичам и искам да станеш по-добър и да се замислиш над поведението си.“

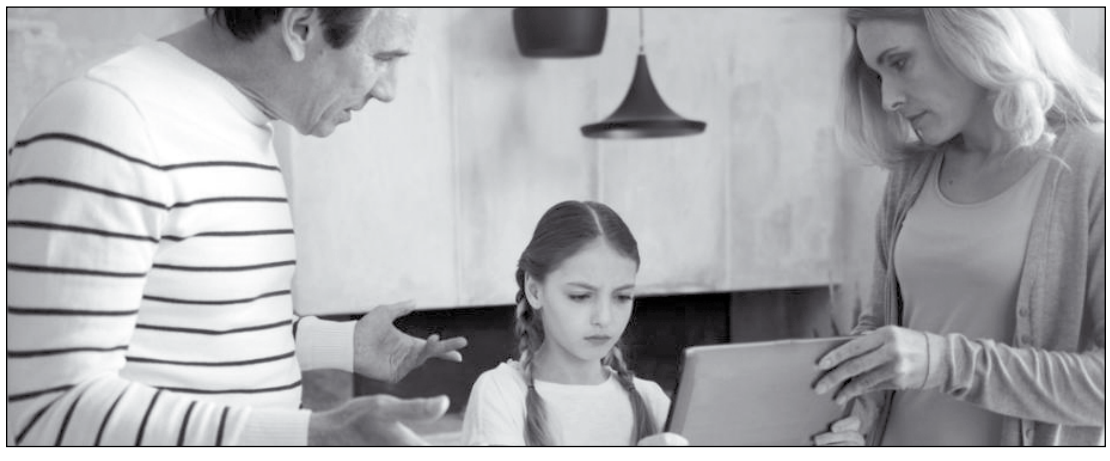
Ако по време на разправия унижавате детето, то ще престане да разбира за какво точно го наказват. Ще се обиди и това няма да му позволи да поправи това, за което го наказвате.

**3. Наказанието не трябва да съдържа негативни прогнози**

Вероятно сте чували или сами сте казвали подобни фрази: „Ако така се държи на 3 години, какъв ли ще стане, когато порасне“ или „Ако сега носиш двойки, как изобщо ще влезеш в университет“. Като му създавате такъв образ, вие на практика наказвате детето не за това, което е направило сега, а за прогнозата, която имате в главата си. А наказанието трябва да бъде справедливо.

**4. Наказанието трябва да има цел**

Преди да наказвате детето,



изяснете си какво искате да постигнете с това. Ако си зададете този въпрос, то автоматично ще направите анализ какви ваши постъпки и действия биха могли да доведат до желаната цел. Честото наказване е просто емоционален порив, който не носи след себе си никакви действия за изкореняването на проблеми. А задачата на родителите е да помогнат на детето да стане по-добро и да поправи неправилните си постъпки.

**5. Наказанието трябва да бъде без емоционално и физическо насилие**

Ако има предприети санкции по отношение на детето (например, няма да отиде на някакво мероприятие, отлагате купуването на обещана играчка или ограничавате достъпа до електронни устройства), то не трябва да добавяте към това и емоционална окраска, като му казвате няколко дни поред колко лошо е постъпило. Постоянните натяквания, прибавени към ограниченията във вид на наказание, ще доведат до същата обида, която не позволява на детето да си направи правилните изводи.

А човек, върху когото е употребявано физическо насилие в детството му, едва ли ще порасне благодарен за това на мама и татко. Напълно е вероятно по този начин да пострада и неговата самооценка. Защото, когато детето е било, то разбира, че е беззащитно в този свят, където винаги има някой по-голям и по-силен, който лесно може да го нарани. ■

ЖЕЛЕЗНИЧАР

София 1080, ул. „Иван Вазов“ 3

„Холдинг БДЖ“ ЕАД
www.bdz.bg

Главен редактор Мая ДИМИТРОВА

Предпечат и дизайн Фидел Ангелов

Материали се приемат на електронен носител
E-mail: maya02@abv.bg

Печат: «ИФО ДИЗАЙН» ЕООД ISSN 0861-0851

# ГОГОЛЬTRAIN: ВЛАКЪТ НА СЪВРЕМЕННИТЕ ИЗКУСТВА

## *В Украйна пътува специална фестивална арт композиция*

Необичаен пътнически влак, посветен на съвременните изкуства, пътува в Украйна в края на миналия и в началото на този месец. Специалната композиция, наречена ГогольTrain (на името на известния украински писател), отведе стотици музиканти, актьори, художници, режисьори, татуисти и креативни млади творци от Киев до Мариопол. Там те си дадоха среща с други техни колеги на ежегодния международен фестивал на съвременното изкуство ГогольFest.

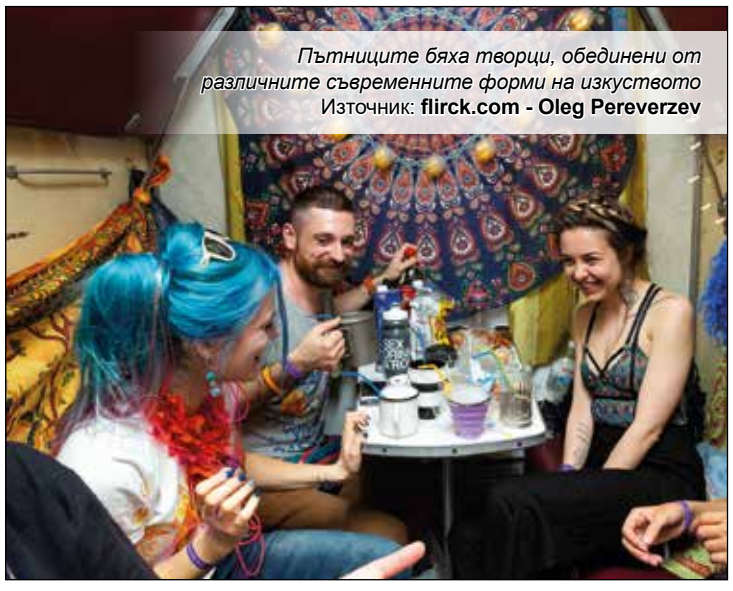
Съвместната инициатива беше осъществена от организаторите на фестивала и украинските железници („Укрзализныця"). Последните осигуриха превоза на арт дейците до феста и тематичния състав. Той беше съставен от 5 безкупейни и 3 купейни вагона, вагон-ресторант и вагон-сцена. По информация на компанията, вагоните за състава са осигурени от 10 различни области на страната. Екипът на ГогольFest пое ангажимента да декорира влака – отвън, като го изрисува с графити, а отвътре - с разнообразен художествен интериор.

Първите арт пътници се качиха още в украинския град Виница. Именно оттам започна и неговото пътуване на 25 април, ден преди началото на фестивала. Само час и нещо по-късно той пристига на централната гара в Киев и прие на борда си основната група пасажери, поели към културния форум. Формално, именно от украинската столица бе даден и официалния старт на пътешествието му до пристанищния град Мариопол. Ала по маршрута дотам, композицията направи престои и на гарите в Днипро и Волновакха (Югоизточна Украйна), откъдето взе още участници и гости на ГогольFest.

По време на 17-часовия трансфер творците имаха възможност да се изявяват на воля. Запознаваха се със съмишленици и обменяха идеи. Изнасяха концерти и театрални постановки на вагона-сцена на спирките по маршрута. Татуистите демонстрираха майсторство в импровизирано тату-студио в купето на начал-ник-влака. Забавляваха се, пеейки песни под съпровода на китари във вагоните и в бар-ресторанта...

*Украинският ГогольTrain превози над 300 творци до тазгодишния фестивал на съвременното изкуство ГогольFest в Мариупол*
Източник: **flirck.com - Oleg Pereverzev**

*Вагоните на състава ще останат изрисувани с графити и след като бъдат върнати по обичайните си маршрути, за да рекламират модерното изкуство*
Източник: **flirck.com - Oleg Pereverzev**



*Пътниците бяха творци, обединени от различните съвременните форми на изкуството*
Източник: **flirck.com - Oleg Pereverzev**

„Беше невероятно преживяване. По време на пътуването успях да участвам в концерт, да се включа в рисуването на три картини (под надзора на художници) и да присъствам на техно-вечеринка. Прекрасни запознанства, отлични коктейли, нон-стоп музика. За първи път в живота си разгърнах оборудването и инструментите си върху вагон-платформа" – споделя един от пасажерите на ГогольTrain", музикантът Антон Шител.

Уморените, но заредени с енергия от воаяжа представители на украинските арт среди, пристигнаха в Мариопол на 26 април. На жп терминала слязоха над 300 души, които побързаха да се настанят и включат във фестивала. Част от тях, за да се изявят в него, други просто да се докоснат до невероятната му атмосфера, изпълнена с театрални и балетни спектакли, кинопрожекции, художествени инсталации и демонстрации. И разбира се, с безкрайно забавление.

Тазгодишният ГогольFest продължи 6 дни. Програмата му завърши на 1 май, като включваше изяви в направленията: театър, музика, кино, литература и визуално изкуство. Поголямата част от участниците, дошли с арт-композицията, впоследствие пак си тръгнаха с нея.

Украинските власти заявиха, че това е най-мащабната културна изява, осъществявана в партньорство с железниците. Тя е част от концепцията на правителството за разкриването на нови икономически възможности в регионите. Сред тях са и подобни атракционни пътувания и арт фестивали, които са привлекателни за туристите.

**Ивайло ПАШОВ**

*Много от пасажерите имаха изяви в фестивала ГогольFest*
Източник: **flirck.com - Oleg Pereverzev**

*Очаквано необичайната визия на състава привличаше вниманието*
Източник: **flirck.com - Oleg Pereverzev**

**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