

# Железницар

RAILWAYMAN

8 - 14 ноември 2018 г. Цена 60 ст. София, година XXVII, брой 27

Опит

## БРИТАНСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ: ПРИВАТИЗАЦИЯТА И ...

на стр. 3



Отличение

## „130 ГОДИНИ ПЪТУВАМЕ ЗАЕДНО“

на стр. 5



## ДЕНЯТ НА БУДИТЕЛИТЕ – ДВОЕН ПРАЗНИК ЗА АБСОЛВЕНТИТЕ ВЪВ ВТУ



Системата на транспорта изпитва остра нужда от образовани и добре квалифицирани кадри, с желание за развитие в сектора. Това заяви заместник-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Велик Занчев на церемония за дипломирането на бакалаврите от Випуск 2018 във ВТУ „Тодор Каблешков“. Тази година за 166 випускници от трите факултета, които ще направят първите си стъпки в професията, най-тържествен момент в образователния процес беше свързан с големия български културен празник – Денят на будителите. На 1 ноември първенците на факултетите и на специалностите, завършили обучението си с най-висок успех, получиха дипломите си лично от ректора проф. д-р инж.-икон. Даниела Тодорова и зам. министър Велик

Занчев. Като награда за положените усилия им бяха подарени и специално изработени почетни статуетки „Отличник на ВТУ“. Поздравявайки новите транспортни кадри той отбеляза, че секторът се развива изключително динамично и кадровата обезпеченост в железниците, метрото, морския транспорт, авиацията и пътното строителство са ключов фактор за напредък. „Правим значителни инвестиции за развитие на транспорта, в т.ч. нова инфраструктура, нов подвижен състав, съвременни системи за управление и сигурност, но без човешкия фактор, напредъкът в този отрасъл е невъзможен“, добави още заместник-министърът пред дипломантите. Като най-ценен ресурс на младото поколение посочи неговия непрестанен стремеж за развитие и реформи. Пожела на всички завършващи

да се развиват като добри специалист и да работят в България.

В обръщението си ректорът проф. д-р инж.-икон. Даниела Тодорова поздрави присъстващите по случай Деня на народните будители и се обърна към абсолювентите с думите: „Днес вие отбелязвате края на един важен етап от вашия житейски път и приемате заслужена награда за вложените през годините на следването си усилия и упоритост. Дипломата, която получавате, е израз на стремленията и желанията ви, тя е заявка за реализиране на мечтите ви. Нека винаги ви напомня, че всяко добро начинание се увенчава с успех, когато е съпроводено с борбеност и хъс за развитие.“

Поздравления към дипломантите поднесоха и майор о.р. Иван Омайски

На стр. 4

## ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ - ГРЪБНАКЪТ НА ЕВРОПЕЙСКАТА МОБИЛНОСТ

Е темата на европейския  
железопътен фотоконкурс на CER

Общността на европейските железници и инфраструктурни компании (CER) организира Европейски железопътен фотографски конкурс, в който могат да участват и любители на железопътния транспорт в България. Целта му е да стимулира творческото мислене на пътуващите с влак и да разпространи човешкия и позитивен имидж на железниците в Европа. От изпратените фотографии ще бъдат отличени 12 снимки, подчертаващи темата на конкурса „Железниците - гръбнакът на европейската мобилност“, които ще бъдат представени на Европейските железопътни награди CER/UNIFE на 20 февруари 2019 г. в Брюксел.

Желаещите да участват могат да изпращат своите фотографии на официалната интернет страница на CER на електронен адрес: <http://www.cer.be/forms/railway-photography-contest>. На него участниците трябва да попълнят регистрационна форма за конкурса, а за всяка от снимките е необходимо да бъдат посочени дата и място на заснемане.

Крайният срок за изпращане на снимките е 30 ноември 2018 г.

Фотографиите на печелившите участници ще бъдат публикувани на официалната интернет страница на CER (<http://www.cer.be/>) с посочени върху тях имена и държавата, от която е авторът им. Отличените в съревнованието ще получат парични награди.

В миналогодишното издание на конкурса сред наградените са и снимките на български фотограф. Това е едно от доказателствата, че при активно участие шансовете на родните представители да бъдат избрани сред 12-те най-добри се увеличават.

Участниците в конкурса трябва да се съобразят със следните условия:

- В състезанието се приемат до пет фотографии, които са направени само в страните-членки на Европейския съюз и Албания, Босна и Херцеговина, Грузия, Македония, Молдова, Черна гора, Норвегия, Сърбия, Швейцария, Турция и Украйна;

- За участие ще бъдат приемани снимки с висока резолюция (с ширина поне 1600 пиксела). Препоръчителен е

На стр. 5

## Проекти

## ТУРЦИЯ МОДЕРНИЗИРА ЖП МАГИСТРАЛАТА ДО БЪЛГАРИЯ С ЕВРО ПАРИ



Турция ще модернизира 200-километровата магистрална железопътна линия, която свързва Истанбул с границата на България. Министерството на транспорта на югоизточната ни съседка възложи дейностите на консорциум, включващ местните строителни компании Gulermak Agir Sanayii ve Taah и Alsim Alarko Sanayi Tes ve Tic контракт. Той бе избран в хода на конкурс, в който участваха общо 6 претенденти за изпълнители. Победителят бе предпочетен защото предложи най-ниска цена за реконструкцията - 489,2 млн. евро.

Контрактът предвижда демониране на съществуващите жп релси между ис-

танбулската гара Черкезкой и терминала в граничния град Капъкуле, изграждане на ново баластно платно и двойна жп линия за влакове със скорост до 200 км/ч. Предстои също да се монтират и въведат в експлоатация контактна мрежа за променлив ток с напрежение 25 kV и честота 50 Hz и средства за сигнализация, включително европейската система за управление на жп движението ETCS ниво едно 1, плюс апаратура за свързка. Освен това договорът предвижда строителството на допълнителни служебни и технически здания и реконструкция на гарите Черкезкой и Капъкуле. Също и проектиране и строи-

телство на два автомобилни прохода под жп магистралата, 5 надземни и 2 подземни надлеза, 6 водопроводни тръби и 6 подпорни стени. По план строителните дейности трябва да започнат през първата половина на 2019 г., а срокът за завършването им засега не е обявен.

Линията Черкезкой - Капъкуле преминава през турския град Чорлу. Припомняме, че през юли т. г. заради свличане на баласта на линията край него катастрофира регионален влак. При инцидента загинаха 24 пътници, а други 361 бяха ранени.

Проектът се финансира частично от Европейския съюз (ЕС). Средства за него са заделени от предприемаческата помощ от 327 млн. евро, която съюзът отпусна на Турция за периода 2014 - 2020 г. като страна-кандидат за присъединяване към организацията. След завършването на модернизацията на жп коридора и наземните довършителни работи по проекта MarMaray Турция вече ще разполага с директна високоскоростна железопътна връзка между източната и западната си граница.

## Производство

## В ЮАР ОТКРИХА НАЙ-ГОЛЕМИЯ АФРИКАНСКИ ЗАВОД ЗА ЕЛЕКТРИЧКИ

Компанията Gibela — съвместно предприятие на френския концерн Alstom (61 % акции) и южноафриканските жп производители Ubumbano Rail (30 %) и New Africa Rail (9 %) откриха най-големия и модерен завод за производство на електросъстави в Африка. Той е разположен източно от Йоханесбург и през близките 10 години поточните му линии ще са изцяло натоварени. От тях е планирано да излязат

580 шестивагонни крайградски електрички X'Trapolis Mega, предназначени за PRASA - националният пътнически оператор на Южноафриканската република.

Контрактът за електросъставите беше сключен между Gibela и PRASA през 2013 г. Предвижда доставката на 600 X'Trapolis Mega и тяхното техническо обслужване за период от 19 години. Първите 20 влака от серията вече са сглобени в

завода на Alstom в Бразилия. Останалите ще се произведат в новия завод край Йоханесбург.

Предприятието се простира върху площ от 53 000 кв. м. За неговото построяване са били нужни 22 месеца и 2,5 млн. човекочаса труд, а общата стойност на проекта достигна 61 млн. евро. За да се реализира идеята за икономично производство цеховете, с обща площ от 33 000 кв. м., са проектирани на модулнен принцип. Максималната производителност на завода е 62 състава годишно до края на 2020 г. Очаква се първият южноафрикански влак да излезе от тях до края на 2018 г.

Според условията на контракта нивото на локализация на производството трябва да е не по-малко от 65 процента. В тази връзка компанията Gibela сътрудничи със 71 южноафрикански доставчици на материали, детайли и услуги. На територията на предприятието е разположен учебният център за подготовка на специалисти и доставчици на южноафриканския концерн, офис комплекс и път с дължина 1,2 км за динамични изпитания на новия подвижен състав.



## Обслужване

## Mercitalia пусна скоростни товарни превози



От 7 ноември товарният оператор Mercitalia — дъщерно дружество на държавните железници FS Group, започна да изпълнява ношни скоростни товарни превози. Като начало те се извършват между жп терминалите в Казерте (до Неапол) и Болоня с модернизиран 12 вагонен високоскоростен електросъстав ETR 500. Той е преоборудван, за да може да транспортира карго контейнери с размери 70×80×180 см с ролки. Влакът изминава маршрут дълъг около 600 км за 3 часа и 30 минути със средна скорост 180 км/ч.

От Mercitalia заявяват, че експресните товарни жп превози ще са по-екологична и икономически оправдана алтернатива на автомобилните карго превози. В подкрепа на това компанията посочва, че вместимостта на товар-

ния ETR 500 е еквивалентна на тази на 18 автовлага с прицепи. Специалистите й изчисляват, че за година с товарните влакове-стрели по споменатата дестинация могат да бъдат транспортирани товари, еквивалентни на качените върху 9000 автовлага от същия модел, които пътуват по главната италианска автомагистрала A1 (пресича страната от север на юг). И ако бизнесът предпочете за превоза им железниците, вместо тиротовете, ще спести пари и ще помогне за опазването на околната среда.

В дългосрочна перспектива Mercitalia планира да удължи маршрута до гарите в градовете, свързани с италианската скоростна жп мрежа: Торино, Новара, Милано, Бреша, Верона, Падуа, Рим и Бари.

Италианските железници възнамеряват да разширят инвестициите си в системата на високоскоростните товарни превози през близките 10 години. Те очакват през 2026 г. да получават ежегодни приходи от новата услуга в размер на 2,1 млн. евро.

## Тест

## Изпитват първия индийски високоскоростен влак Train-18

В Индия започнаха изпитания на прототипа на първия високоскоростен влак, разработен в страната. Съставът, наречен Train 18 е произведен в жп завода Integral Coach Factory (ICF) в Ченай в рамките на инициативата на „Make in India“ („Направи в Индия“). В хода на тестовете той ще извършва пътнически превози между столицата Делхи и град Бопал (Централна Индия).

Ако резултатите са успешни, от януари догодина, композициите от типа ще започнат да се произвеждат серийно и да заменят индийските експреси с локомотивна тяга Shatabdi, които оперират по маршрутите със средна дължина. Те ще са с 60 на сто по-евтини от чуждестранните аналози.

Train 18 е проектиран за експлоатационна скорост

160 км/ч и е формиран от 4 секции по 4 вагона (2 моторни и 2 прицепни). Всеки моторен вагон е снабден с два трифазни електродвигателя с мощност по 250 kW, получаващи захранване от трансформатор за променлив ток с напрежение 25 kV и честота 50 Hz, разположен в съседния прицепен вагон. Общата тягова мощност на опитната композиция е 8 kW.

Прототипният влак включва 14 вагони икономична (втора) класа с по 74 седящи места и два първокласни вагона с по 56 места всеки.

Проектирането, тестовете и производството на Train 18 се осъществяват по програмата за модернизация на жп транспорта на индийските транспортни власти. Тя предвижда в сектора да бъдат инвестирани 126 млрд. долара.



# БРИТАНСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ: МЕЖДУ ПРИВАТИЗАЦИЯТА И НАЦИОНАЛИЗАЦИЯТА

(Продължение от бр.26)

Между 1997 г. и 2000 г. на Острова се случват няколко големи железопътни инциденти. Най-значителният е Хатфийлдската катастрофа (2000 г.), при която пътнически влак излиза от релсите и загиват четири човека. Разследването посочва като причина за нея деформация на релсите вследствие на голямо натоварване на пътя. И отговорността пада върху отговарящата за жп инфраструктурата частна компания Railtrack.

Следователите установяват, че тя няма специалисти, способни да оценяват състоянието на линиите. Това се дължи на обстоятелството, че почти всички дейности по ремонта и обслужването на релсовата мрежа компанията поверява на подизпълнители. А за капацитета на последните красноречиво говори катастрофата.

Естествено, разкритията водят до буря от критики, които се стоварват не само върху инфраструктурната компания, но и върху реформираната жп система. Някои британски журналисти правят извода, че проблемите са следствие от приватизацията в сектора. Но статистиката показва, че общият брой произшествия са намалели между 2,5 и 2,8 пъти след раздържавяването.

Railtrack успява да понесе имиджовия удар, но инвестициите за ремонт и подобрения, които след трагедията изисква правителството, водят компанията до фалит. За това допринася и наказателното спиране на държавната субсидия след влаковите произшествия. Активите на инфраструктурната компания обаче не достигат до кредиторите и не се разпродават свободно, а са изкупени от властите. През 2002 г. те са предадени на новосъздадената квазидържавна инфраструктурна жп корпорация Network Rail, която няма акционери и работи без печалба. Тя поема функциите на неуспешното частно дружество.

Вероятно причината за краха на Railtrack е в това, че тя не става пълноценна частна компания, а работи в условия на много ограничения. Британското законодателство допуска държавна намеса винаги, когато се проявява стремеж към

получаване на свръхпечалба от инвестициите или се прави отказ от проекти без достатъчно обосновани причини. На практика властите принуждават Railtrack да участва в инфраструктурни начинания, смятани за привлекателни от акционерите и не позволяват да се отказва от губещите жп маршрути. Нейните възможности за маневри при вземане на инвестиционните решения също са малки.

На Railtrack не е позволено да оперира по стопанисваната от нея жп мрежа, но получава монополни права върху услугата по предоставяне на релсовите пътища на жп превозвачите. За това и се дават субсидии, които намаляват стойността на услугата, но унищожават стимулите за строителство на алтернативни частни линии, въпреки че биха могли да се конкурират с мрежата на монополиста.

В резултат Railtrack така и не става печеливша. Макар загубите ѝ (около 1,2 млрд. паунда годишно) да намаляват спрямо периодите, в които жп инфраструктурата е държавна собственост (тогава те са 1,5 – 2 млрд. паунда), тя не успява да намери достатъчно средства за поддръжка на мрежата. Нито да излезе от това положение, като закупи линии или ги продаде на други оператори.

Далеч по-успешна, според жп експертите и икономистите, е приватизацията при пътническите превози. Сред частните (франчайзинг) пътнически оператори се наблюдава сериозна конкуренция, а това повишава качеството на услугите. Общата държавна субсидия за тях се оказва значително по-малка от по-рано отпусканата на държавния монополист British Rail. През 2003 г. дотацията за 7-те водещи пътнически жп превозвачи в страната съставлява само една трета от средствата, предоставяни на бившата държавна железница през последната година от нейното функциониране. От това се налага извода, че в първия си етап приватизационните реформи в английските железници като цяло са успешни. Но основната цел – излизането на печалба на пътническите жп превози – не е постигната. Експертите определят



Пътнически влак на британския жп превозвач Virgin Trains East Coast.

като причина за неуспехите прекалено високата степен на държавно регулиране на отрасъла, непоследователност и половинчатост на реформите в него. В обществото обаче се налага мнението, че крахът на Railtrack не е свързан с неспособността на пазарните сили да управляват железните пътища. Любопитен нюанс е фактът, че след приватизацията частната инфраструктурна компания получава годишна държавна субсидия от 1,2 млрд. паунда, а наследникът ѝ - Network Rail - над 4 млрд.

Отказът от държавната форма на собственост води до подобряване на експлоатационните и икономическите показатели. Главният успех на приватизацията става бурния ръст на инвестициите, както в подвижния състав, така и в инфраструктурата.

Едновременно високата степен на държавен контрол за отрасъла не позволява на британските железници да се развиват ефективно, и това е най-яркият контраст с американските железници, които след Акта Стагърс започват бурно и ефективно да се развиват, именно благодарение на отказа от държавния контрол върху отрасъла. По този начин реформата на британските железници демонстрира, че приватизацията е необходимо условие, но не е достатъчно за постигане на успешните резултати. Не малко значение играе и икономическата свобода, т.е. отсъствието на държавна намеса в работата на отрасъла.

Полемиката дали частният (приватизационният) или държавният модел на управление на жп транспорта е по-удачен за Обединеното кралство продължава да е актуална и днес. Причината са увеличаващите се обществени критики, на които са подложени британските железници през последните години. Пътниците се оплакват от високите цени на билетите, закъсненията и препълнените влакове. От лошото качество на обслужването и жп услугите.

Резултатите от социологическите проучвания сочат, че 64 на сто от британците подкрепят ренационализацията. Мно-



25 години след приватизацията на британските железници на Острова отново се говори за национализацията им.

го от тях виждат изход в ново одържавяване на системата на пътническия жп транспорт, въпреки че такива причини довеждат и до приватизацията ѝ преди 25 години. Повечето жители на Острова смятат, че единен държавен превозвач ще може да въведе ред и да внесе стабилност в сегмента.

Нова национализация подкрепят и редица британски политици. Лидерът на опозиционната Лейбъристка партия Джон Макдонъл заяви в интервю за BBC, че ако партията поеме властта, цялата железопътна система на Великобритания отново ще бъде върната под държавното управление. Представителите на лейбъристите смятат, че сега голяма част от системата така или иначе се намира под прекия държавен контрол, а това, което се осъществява от частните компании е силно регулирано и не им дава възможност адекватно да реагират на потребността на пазара. Национализацията ще позволи да се вземе цялата власт в едни ръце и да се разпорежда с нея по-рационално, в рамките на единна стратегия.

Заради силните ограничения при пътническия транспорт има много случаи на откази от концесиите. Последният е от май т. г., когато заради натрупаните многомилionни загуби жп операторът Virgin Trains East Coast реши да се откаже от правото да осъществява превози в района на източното крайбрежие на Англия. Това наложи до 2020

г. тази територия временно да се обслужва от Network Rail. До тогава се предвижда да бъде организиран нов конкурс за концесията за частните жп превозвачи.

Правителството и профсъюзите като цяло са доволни от резултатите от приватизацията, но и признават, че британската система за пътнически жп транспорт е средно с 30 на сто по-малко ефективна от системите във Франция, Холандия, Швеция и Швейцария. Затова Властите обявиха, че започват щателна ревизия на дейността в железопътния отрасъл. Целта е да бъдат подготвени препоръки за повишаване жизнеспособността на железопътния отрасъл, внедряване на по-ясни икономически механизми и подобряване на настоящия модел на франчайзинга. На тяхна основа се предвижда реформиране на пътническите жп превози, към което да се пристъпи от 2020 г.

Заявяват се намерения за увеличаване на пропускателната способност на лондонските гари и на линиите в британските региони, както и за въвеждане на общи транспортни електронни билети. Също и за реформиране на системата за ценообразуване и внедряване на иновации. По този начин поне през близките няколко години национализация няма да има. А възможно е при успешно реализиране на планираните мерки потребността от нея и изобщо да отпадне...

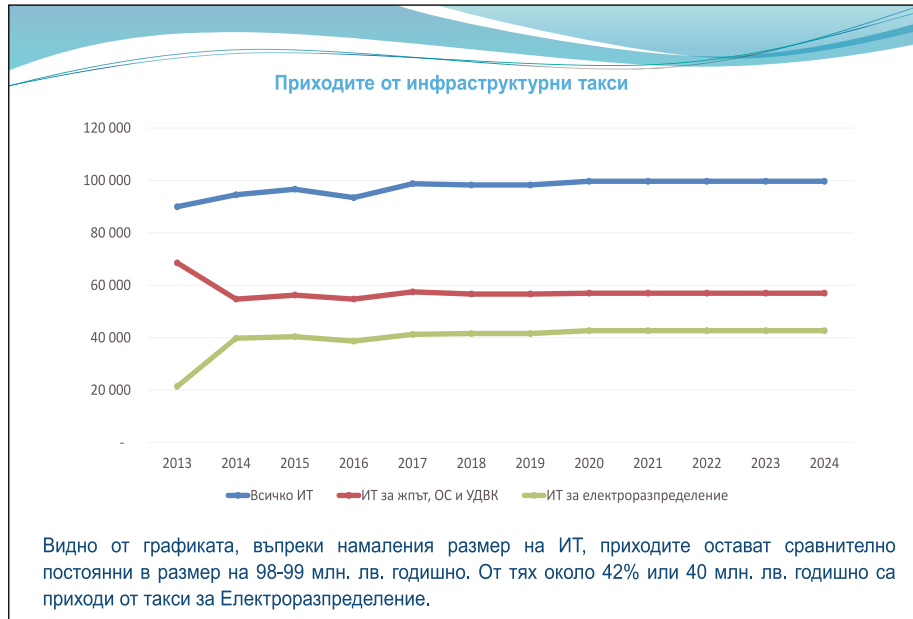
Ивайло ПАШОВ



След раздържавяването на жп сектора на Острова пътникопотокът стабилно се увеличава и вече е над два пъти по-голям от преди 1993 г.

# ПОЛОЖИТЕЛНИТЕ ТЕНДЕНЦИИ В СЕКТОРА ПРОДЪЛЖАВАТ

Мултимодалната логистична платформа се сочи за пример на успешно публично-частно партньорство



(Продължава от бр. 26)

Един от приоритетите на правителствената транспортна политика е развитието на интермодалните терминали, които подобряват логистиката не само в страната, но и в международно отношение. Интегрираната стратегия до 2030 г. също акцентира върху този въпрос, както и обръща специално внимание на по-добрата терминална свързаност с националната транспортна мрежа. След терминала в Пловдив, който вече е даден на концесия, се изпълнява проекта за подготовка и строителство на интермодален терминал във Варна, финансиран от бюджета на ДП „Пристаннищна инфраструктура“. Освен това е одобрена и мултимодална логистична платформа София – Запад, за която една част от средствата са осигурени от Механизма за свързана Европа. Проектът се сочи като много успешен пример за публично-частно партньорство, по който бенифициенти са фирмите „Транс Експрес“, „Транс лого карго“ и НКЖИ. Той ще струва общо около 10 млрд. евро, от които механизъмът поема 20 на сто.

Сред най-спешните задачи в следващите няколко години остават: приключването с модернизацията по направление София – Бургас, където акцентът пада върху финансирането на жп отсеките София – Волюяк, София – Елин Пелин и Костенец – Септември. Паралелно е одобрен и проектът за развитието на жп възел Пловдив, информира Тонка Янчева.

Инж. Нисим Примо, експерт в НКЖИ се спря в презентацията си на целите и приоритетите на държавната инфраструктурна компания, която представляваше по време на конференцията. Става дума за постигането на конкурентен жп

транспорт чрез: развитието на бизнес ориентирани трасета, повишаване на скоростите до 160 км/ч и въвеждане на ТСОС с модернизацията и рехабилитацията на участъци от основната и разширена ТЕН-Т мрежа. Важна цел е и изграждането на нови участъци, генериращи приходи и обслужващи бизнеса и населението. Необходимо е също да се достигнат проектните скорости в участъците с ограничен капацитет.

За да се намали броят на инцидентите по всички обновени направления се премахват пресичанията на едно ниво и прелезите се оборудват с допълнителни предпазни технически устройства. Във връзка с другата актуална тема – подобряване на екологията, чрез електрификацията и модернизацията на контактна мрежа и прехвърлянето на трафик от автомобилния към железопътния транспорт се намаляват газовите емисии.

„Въвеждането пък на интелигентни транспортни системи за управление на движението на влаковете, SCADA и ERTMS води до съкращаване на разходите за експлоатация и поддръжка, както и до увеличаване на капацитета и осигуряване на достъпна среда за хора в неравностойно положение“ - заяви Нисим Примо. Всичко това е обхванато в „Стратегия за експлоатация, поддръжка и развитие на железопътната инфраструктура в Република България 2019 - 2025“, която се разработва в НКЖИ. В същото време се формулират, на европейско ниво, нови моменти при финансирането на инфраструктурата на ЕС. По думите на инж. Примо, общата сума за предстоящия програмен период, който обхваща 2014 – 2027 г. е 330 млрд. евро. Само по Механизма за свързана Европа в този период се

предвиждат 42,3 млрд. евро. От тях за сектор транспорт са планирани 30,6 милиарда евро. 11,3 милиарда са заделени от Кохезионния фонд за транспортни проекти в кохезионните страни, 12,8 милиарда евро - за общия транспортен пакет и 6,5 милиарда - за военна мобилност. В крайна сметка основната цел на механизма е да се постигне развитие и модернизация на трансевропейските мрежи в сферата на транспорта, енергетиката и цифровите технологии, както и улесняването на трансграничното сътрудничество в областта на възобновяемите енергийни източници.

Заедно с останалите инструменти блендингът е още един подходящ начин за финансиране, който по същество представлява предоставяне на безвъзмездни средства за изпълнение на проекти с висока добавена стойност, в съответствие с целите на Еросъюза. „Той може да се използва в комбинация със заеми от Европейската инвестиционна банка и чрез финансови инструменти, одобрени от ЕС с участие на национални търговски банки или с привличане на частни капитали. Подходящ е за финансиране на инфраструктурни проекти, когато са на границата на финансовата жизнеспособност“ - поясни Нисим Примо. И добави, че компанията, която представлява има два основни източника за получаване на средства - приходите от инфраструктурни такси и договорът с държавата, чрез който се осигурява целева субсидия и капиталов трансфер. Но въпреки намалените такси, приходите от тях остават сравнително постоянни - между 98 и 99 млн. лв. годишно. Около 42 процента или 40 млн. лв. на година са приходите от електроразпределението. От капиталовия трансфер и субсидията - съответно 105 млн. лв. и 135 млн. лв. За 2018 г. той е повишен до 115 млн. лв., като в прогнозната период ще достигне евентуално 120 млн. лв. годишно, от които 35 млн. лв. са дължими суми по заема за довършване на проектите по Оперативна програма транспорт (ОПТ) 2007 – 2013 г.

Интересен е и анализът, направен в презентацията, за скоростта на движение, според графика на влаковете 2017/2018 г. Делът на жп линиите, за които са наложени ограничения в скоростта от различно естество е 52,3 процента, а за жп линиите, при които то се извършва с проектната скорост е 47,7 процента. В абсолютни стойности това съответно е 1949 км срещу 1776 км. Участъците с максимална скорост под 60 км/ч обхващат 14,2 процента или 529 км от експлоатационната дъл-

жина на главните линии. Отсеките с максимална скорост 61 до 80 км/ч са 37,7 процента или 1404 км от експлоатационната дължина. Тези с максимална скорост 81 до 100 км/ч представляват 20,5 процента или 764 км, а със 100 км/ч са 27,6 процента, което в абсолютна стойност е 1028 км от експлоатационната дължина. До 30 юни т. г. средната скорост на движение по главните жп линии на мрежата, според състоянието на железопътната инфраструктура, е било 91,4 км/ч.

Обобщените изводи, които са направени въз основа на тези факти са, че интеграцията на националната железопътната мрежа с европейската не е достатъчна. Затова, където е необходимо, трябва да се въведат изискванията на ТСОС и да се модернизират осигурителните системи, за да е пълноценно централизираното управление. Оказват се недостатъчни и връзките на морските, вътрешно-водни пристанища и летища с националната железопътна мрежа. Така че им е необходимо развитие чрез изграждане на нови и модернизиране на старите жп линии с разположени по тях терминали, индустриални клонове, летища и други обекти, които ще генерират допълнителен трафик. Недостатъчно добре са изградени и жп връзките със съседните страни. Освен това структурата на националната железопътна мрежа е била подходяща при други икономически и демографски реалности. По време на презентацията стана ясно, че тя е прекалено дълга за днешните потребности на обществото и в настоящия ѝ обхват изисква значителни средства за поддръжка, което в съчетание с по-слабата натовареност на отделни места, поставя под въпрос икономическата ефективност на влаганите разходи за експлоатация и поддръжка. Затова трябва да се оптимизира дължината на активно поддържаната жп инфраструктура, като се консервират нерентабилни и безперспективни участъци в рамките на 5 до 10 години, обобща инж. Примо.

От друга страна намаляването на времето за отстраняване на последиците от аварии и инциденти не може да се извършва със съществуващата механизация. Затова е наложително да се инвестира в закупуване на механизация за поддръжка. Тъй като ръстът при товарните направления е значителен те ще трябва приоритетно да се дъздават. Така с предимство ще се планират и новите товарни направления.

Страниците подготви  
Мая Димитрова

## ДЕНЯТ НА БУДИТЕЛИТЕ – ДВОЕН ПРАЗНИК ЗА АБСОЛВЕНТИТЕ ВЪВ ВТУ

От стр. 1

- заместник главен директор на ДП „Транспортно строителство и възстановяване“, инж. Бисер Минчев – главен ревизор на НКЖИ и проф. д-н. Христо Христов – председател на Съвета на настоятелите на ВТУ „Т. Каблешков“. С благодарствено слово от името на завършващите се обърна към преподавателите говорителят на випуска Александрина Гечева, първенец на специалност „Счетоводство и анализ на транспорта“.

По стара академична традиция absolventите хвърлиха шапките си високо нагоре, накъдето са устремени техните мечти и надежди. В края на тържеството първенците на випуска и отличниците по факултети, заедно с Ректорското ръководство, посадиха вечнозелено дърво в двора на училището, с което продължиха традицията всеки випуск absolventи да оставя трайна следа след себе си - по едно растение като символ на успешния им старт в професионалното поприще.



# „130 ГОДИНИ ПЪТУВАМЕ ЗАЕДНО“



Пейзаж от влака Пловдив – София © Катрин Моллова



Пейзаж от теснолинейката Септември – Добричице. © Лора Захариева



© Александър Ангелов



Централна гара София. © Емил Кънчев



ЖП гара Бургас © Калин Стоев



Първа жп линия между Момина клисура и Костенец. © Денислав Михайлов

## ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ - ГРЪБНАКЪТ НА ЕВРОПЕЙСКАТА МОБИЛНОСТ

От стр. 1

хоризонтален jpeg формат;

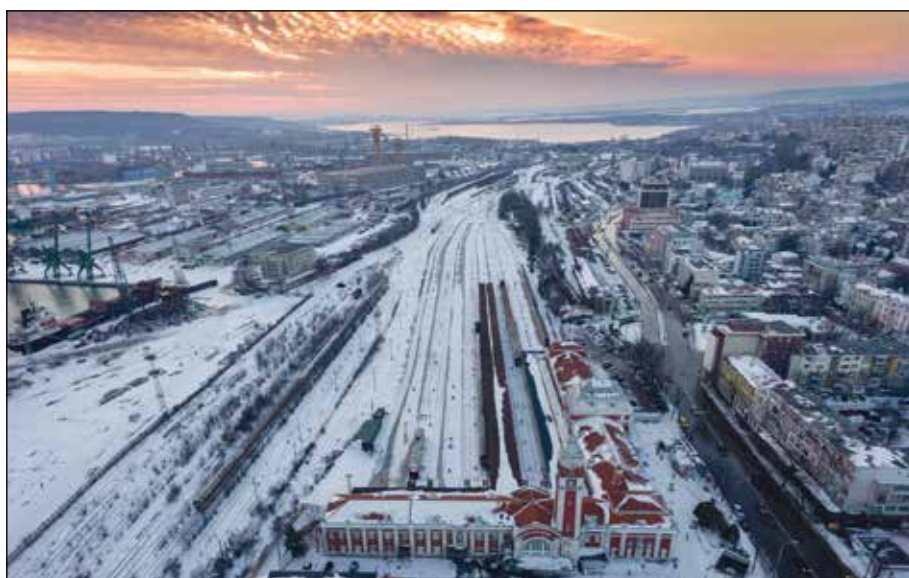
- Допуснатите снимки не трябва да изобразяват конкретно разпознаваеми влакове и търговски компании;

- Необходимо изискване към участниците, е да притежават всички права върху представените фотографии, като гарантират, че те са техен оригинален труд, който не нарушава нечие авторско право;

- При снимки, на които присъства разпознаваемо човешко лице, се изисква специалното писмено разрешение на заснетия. Получаването на разрешение е задължение за участника в конкурса, а то се представя в случай, че снимката бъде наградена.

Припомняме, че CER е създадена през 1988 г. и представлява интересите на членовете си пред Европейския парламент, Европейската комисия и Съвета на министрите на ЕС, както и пред други институции, формиращи европейската политика за железопътния транспорт. Основните цели на организацията са защита на интересите на жп компаниите-членки и приоритетното развитие на жп транспорта в Европа, като един от най-сигурните и екологични видове транспорт.

Към настоящият момент в Общността членуват над 80 компании оператори и инфраструктурни управители от страните-членки на ЕС. „Холдинг БДЖ“ ЕАД е пълноправен член на CER и активно участва в дейността на Общността.



ЖП гара Варна. © Ивайло Станков



## Св. Мина

Той изповядвал християнската вяра и служил във войската, разположена в Котуанската област, под началството на военачалника Фирмилиан. По това време властта в Рим издала указ да се предават на мъчения и да се убиват всички християни, които не се покланят на идолите.

Всяка година на 11-и ноември православната църква почита паметта на св. мчци Мина, Виктор и Викентий. От тримата най-популярен и почитан е св. Мина, който е известен чудотворец и се счита за покровител на семейството.

Св. Мина е бил египтянин.

През 296 г. св. Мина е заловен и жестоко измъчван. Накрая отсичат главата му, запалват огън и хвърлят в него многострадалното му тяло. Когато огънят изгаснал, вярващите дошли на това място и събрали останалите мощи на светеца, обвили ги с чисти повивки и ги помазали с благовония.

Вярващите пренесли тези свети останки в град Александрия и ги погребали в почести. Впоследствие на това място била построена църква в името на светия мъченик и по молитвите към светеца в нея станали множество чудеса.

В народните представи св. Мина е господар на вълците, които трябва да пуска и да прибира. Неговият празник бележи средата на т. нар. "Вълчи празници" – от Архангеловден до Коледни Заговезни, времето в което вълците бесуват.

На този ден празнуват хората с имена: **Минчо, Мина, Минка, Виктор, Виктория и Викентий.**

## Картофи запечени на фурна с чесън

### Необходими продукти:

2 кг картофи  
2 глави червен лук  
2 скилидки чесън  
1 с. л. ситно нарязана мащерка  
60 мл зехтин  
черен пипер  
сол

ма тава и разбъркайте заедно с подправките и зехтина.

Загрейте предварително фурната на 220 градуса и сложете картофите да се пекат за около 1 час.

Периодично ги разбъркайте. Поднесете като гарнитура към меса, риба и т.н.

### Начин на приготвяне:

Измийте добре картофите и почистете, ако имат недостатъци. Без да ги белите ги нарежете на четвъртинки.

Всяка глава лук нарежете на 6 части, а чесъна накълцайте. Смесете всичко в голя-



## Печен чесън със зехтин

### Необходими продукти:

4 глави чесън  
2 с. л. зехтин  
сол

### Начин на приготвяне:

Почиставаме външните обелки на главите чесън. Отрязваме с остър нож върха на главата, така че да се отреже малко от месестата част.

Слагаме алуминиево фолио върху тавичка за печене. Наредваме главите чесън, посоляваме ги и поливаме със зехтин. Печем за около 20 мин. или до златисто на 180 градуса.



## Разядка с орехи и чесън

### Необходими продукти:

2 ч. ч. счукани орехи  
2 глави чесън  
2 с. л. олио  
1 филия хляб  
сол

се сипва на тънка струйка при непрестанно бъркане, докато се получи гладка смес. Добавя се сол на вкус.

### Начин на приготвяне:

Чесънят се обелва и се счуква, като се добавят постепенно орехите и накиснатият и отцеден хляб. Олиото



## ЧЕСЪНЪТ: ПОЛЗИ ЗА ЗДРАВЕТО

Чесънят е подправка, често използвана за овкусяване на ястия. Все по-често той се използва за медицински цели - за да предпазва от много заболявания или, според някои, дори да ги лекува. Преди да използвате обаче чесънът за лечение, е препоръчително да се консултирате с лекар. Никога не заместявайте другите форми на предписано лечение с него!

Какви все пак са ползите от този така обичан от някои и така мразен от други зеленчук за здравето ни, според данните от най-новите изследвания:

### Чесънят ограничава производството на холестерол

Той може да играе ключова роля в понижаването на нивото на холестерола. Според изследване, проведено в Института Линус Паулинг той доказано понижава формирането на холестерол от чернодробните клетки. Това може да има позитивно влияние върху здравето, тъй като високият холестерол се свързва с втвърдяването на

артериите и развитието на сърдечни заболявания.

### Чесънят предпазва от рак на стомаха и дебелото черво

Според данни същия институт, високият прием на чесън защитава от рак на дебелото черво или стомаха. Този ефект не е потвърден за други видове рак. Може да повишите приема си на чесън като го консумирате в суров вид – пресен, на скилиди, както и под формата на хранителна добавка - таблетки или капсули.

### Чесънят понижава кръвното налягане

Ако имате високо кръвно, употребата на чесън може да ви помогне да го намалите в здравословните граници. Този ефект обаче се наблюдава и



при хора с нормално или ниско кръвно налягане (хипотония).

### Чесънят лекува някои гъбични инфекции по кожата

Консумирането му може да е форма на лечение за някои гъбични инфекции по кожата. Според резултатите от някои изследвания прилагането на гел от чесън върху кожата има позитивно въздействие върху облекчаването на тези инфекции. Тъй като е трудно всеки сам да прецени нужно ли е ползването на такъв гел, е най-добре предварително да се консултирате с вашия лекар или специалист.

## Грешки при лечението на настинката

Много хора лекуват хремата и леко повишената температура в резултат на настинка с горещ чай. Или просто чакат те да преминат от само себе си, като забравят, че неправилното или небрежно лечение може да задълбочи заболяването. Прекарваме болестта "на крак", а би трябвало да лежим в леглото. Продължаваме да ходим на работа, да се занимаваме с домакинството.

Ако настинката се лекува правилно и навреме, тя може да премине за 2-3 дни. Но ако сте твърде немарливи към своето здраве и все още неоздравели сте отишли отново на работа, вероятността да настъпят усложнения на заболяването силно нараства.

### Не бъдете небрежни при употребата на лекарства

Често, за да заглушим болестта, сме готови да взимаме

всичко, което ни е под ръка. Статистиката показва, че ако човек приема едновременно два медикамента, рискът от тяхно непредсказуемо взаимодействие нараства с 10%, а при три – с цели 50%. Така че колкото по-малко видове лекарства приемате, толкова по-безопасно е лечението. Много от най-популярните препарати премахват само симптомите на простудата, т.е. намаляват температурата и болката, но не отстраняват причината за заболяването.

### Четете инструкциите

Лекарствата действат по различен начин на отделните хора. Ако след приемането на определен препарат, се появи сърбеж или обрив и не прекратите неговото приемане, се създават предпоставки след 2-3 месеца да получите шокова реакция.

Например хората, стра-

дащи от астма, не трябва да приемат аспирин и аналгин, защото те могат да предизвикат спазми на бронхите. Парацетамолът пък е противопоказан за хората с увреждания в черния дроб (хепатит, холецистит). В инструкциите към всички препарати следва да са посочени и сроковете на безрецептурно приемане, които в никакъв случай не бива да се превишават.

### Вземайте антибиотици, само ако е наистина нужно

Различните изследвания показват, че в 20-50% от случаите назначаването на антибиотици при остри респираторни заболявания не е оправдано. Безмисленото и безконтролно използване на този тип медикаменти е опасно с това, че основните щамове на възбудителите стават по-устойчиви към тях и когато антибиотикът действително е необходим,

той вече не действа.

Антибиотиците са задължително необходими при ангина или възпаление на белите дробове, но те трябва винаги да бъдат предписани от лекар.

### Не всяко домашно лечение е полезно

Често при настинка се препоръчва гаргара с лайка или невен, които наистина са доста ефективни. Но при наличие на алергия към цветния прашец, тези средства само засилват болката в гърлото. Важно е да имате правилно поставена диагноза. Може да си мислите, че имате "просто" кашлица и да я лекувате по начин, който е противопоказан, например ако сте развили пневмония.

**Внимание!** Ако лекувате настинката с домашни средства и след 2-3 дни не почувствате подобрение, задължително потърсете лекарска помощ.



# 12 прости фрази, които карат хората да ви харесват



## 1. „Ситуацията е следната.“

Познавате ли хора, които постоянно пазят в тайна информация и отказват да споделят детайли относно вашата работата, все едно те са някаква оскъдна стока?

Да разбирате последен за неща, които могат да повлияят директно на вашето бъдеще, може да бъде изключително досадно и изнервящо. Хората, които в подобна ситуация споделят най-важната информация (не слухове и клюки) се превръщат в най-харесваните

колеги в офиса.

## 2. „Разкажи ми повече.“

Повечето хора обичат да говорят за себе си. Почти всеки обича да чува, че това, което казва, е добре дошло и че неговият принос към дискусиата се цени. За това е добре да бъдете активни слушатели и да покажете на хората, че се интересувате от техните гледни точки, като изрично ги помолите да споделят повече по разискваната тема.

## 3. „Какво мислиш?“

Хората искат да вярват, че техните мнения имат значение

и че могат да повлияят на света около тях. Така че, ако станете известни като човек, който действително се интересува от това, което другите имат да кажат, бързо ще се превърнете в най-харизматичната личност, която те познават.

## 4. „Какво мога да направя, за да помогна?“

Проницателните хора осъзнават, че никой не постига невероятни неща без чужда помощ. По тази причина сме естествено предразположени да бъдем благодарни на хората, които в действителност са

готови да ни помогнат, докато преследваме нашите цели. Ако имате нужните информация, умения или знания, за да помогнете на някой друг да постигне своите цели, той ще оцени предложената помощ.

## 5. „Моля/благодаря.“

Не ви струва абсолютно нищо да бъдете учтив, но това може да ви донесе големи дивиденди. За да очаквате уважение, трябва да давате уважение.

## 6. „Пак заповядай.“

Когато казвате „пак заповядай“, вместо „няма проблем“ или друга пренебрежителна фраза, вие признавате, че сте направили нещо, което заслужава благодарността на някой друг. Това може да предизвика единствено и само положителна реакция в останалите.

## 7. „Ще разбера и ще ти кажа.“

Тази фраза показва, че не просто сте готови да помогнете, а че ще направите всичко необходимо, за да бъдете полезни на другия човек.

## 8. „Зад теб съм.“

Всички искаме да чувстваме, че не сме сами, особено в най-трудните за нас моменти. Солидарността създава афинитет.

## 9. „Бих искал да те запозная с...“

Свържете хората един с друг, като се превърнете в медиатор. Когато гарантирате за даден човек, вие автоматично предизвиквате неговата благодарност. Ако новосъздадената

връзка се окаже положителна и ползотворна, хората ще запомнят, че вие сте били причината тя да се осъществи.

## 10. „Вярвам, че можеш.“

Всички сме изправени пред моменти на дълбоко колебание и съмнение в собствените си възможности. Понякога всичко, от което човек се нуждае, за да преодолее тези чувства, е да чуе, че има някой друг, който не се съмнява в неговата способност да се справи със ситуацията. Хората винаги ще помнят, че вие сте били сред тези, които са повярвали в тях.

## 11. „Мисля, че можеш да се справиш много по-добре.“

По своята същност тази фраза е критика, но същевременно с това тя показва вяра в способностите на другия човек. Разбира се, по този начин вие казвате на някого, че смятате, че не се е справил много добре с дадена задача, но също така показвате, че му имате доверие и че знаете до къде се простират неговите възможности.

## 12. „Ще бъда искрен с теб.“

Тази проста фраза предполага, че другият човек няма да чуе от вас това, което иска, но ще получи искрена оценка и няма да си изгуби времето с лъжи и фалшиви обещания. Тя може да породии положителни реакции, защото въпреки негативната конотация, показва, че имате намерение да се отнасяте към този човек с нужното уважение.

# 6 японски тайни за дълголетие

Японците са известни със своето дълголетие и с красивия начин, по който остаряват, особено японките. Тайната им се крие в следването на вековни традиции, свързани с начина им на живот, храната и различни практики, които се грижат за тялото и духа.

Техните принципи за здравословен начин на живот са лесни за спазване, дори от нас европейците, които сме свикнали да си угаждаме с любими и не толкова полезни храни, които забравяме да релаксираме, медитираме, забравяме за своята полезна чаша зелен чай.

## Без хляб, само ориз

Японците традиционно не ядат хляб. Вместо това те сервират ориз на всяко хранене, който е приготвен на пара. Ако спазвате здравословен режим на хранене и искате да изключите от менюто си бялото брашно и хляба като цяло, добавете ориз. Особено полезни са жасминовият, кафявият, черният и червеният. Също така, десертите на японците не съдържат захар, а най-често се

подслаждат със стевия.

## Хапват морски водорасли

Освен под формата на суши, японците са намерили и други начини да консумират тази суперхрана, забавяща процесите на стареене. Със своя широк спектър от минерали, витамини от групата В, противовъзпалителни агенти, морските водорасли често се добавят и към супите. На азиатските пазари се предлага голямо разнообразие от тях, а хубавото е, че вече и у нас може да се намери тази суперхрана. В допълнение, японките прилагат върху кожата си и кремове, съдържащи морски водорасли, за да забавят появата на бръчки.

## Менюто им е разнообразно и включва суперхрани

Традиционната домашно приготвена храна в Япония, включва риба, ориз или юфка с ниско съдържание на мазнини, направена от съставки като елда или боб мунг, зеленчуци, като броколи, зеле. В допълнение, японците обичат да хапват и традиционната за тях супа мисо, която ги снабдява с

естествени пробиотици за добра чревна флора. Богатото на риба меню им осигурява здравословни мастни киселини като омега-3. Храненето завършва с плодове, а не със сладкиши, както ние сме свикнали и разбира се, чаша зелен чай.

## Консумират малки порции

Японската култура на хранене поставя акцент върху представянето и въпреки малките порции, предлага ястие, което е радост за окото и сладост за небцето. Друга тайна на японците, на която се дължи тяхното дълголетие е това, че те следват принципа на бавното хранене.

Всяко ястие има собствена чиния, а храната е подредена, за да покаже естествената си красота. Контролът на порциите позволява да не натоварваме излишно храносмилателната система преяждайки, намалява риска от покачване на телесното тегло. Вероятно сте чували, че човек трябва да стане от масата леко гладен. Е, пробвайте да приключите храненето, когато сте на 80% сити.

## Тайната е в приготвянето

## на храната

Японците приготвят храната си по изключително здравословен начин, като готвене на пара, приготвяне в уок тиган с малко и полезни мазнини, задушаване, печене, като суровите съставки не се излагат прекалено дълго време на високи температури.

## Пият зелен чай

Японците приемат около

700 мл зелен чай на ден. Това количество е разпределено като консумация през целия ден. Сред любимите им са сенча и матча. Невероятният зелен чай облекчава стреса, подобрява храносмилането, метаболизма, има редица ползи за здравето на сърцето, кожата, тъй като е богат на незаменими антиоксиданти.



# ВЪЗМЕЗДЕНА БЕЗСЪВЕСТНОСТ

*Китаец получи забрана да пътува с железниците заради неморално поведение и мнима инвалидност*



Една китайски гражданин бе забранено да пътува с влаковете на държавните железници на страната заради морално непрестойно поведение и лъжа. Мъжът заел чуждо място и отказал да го отстъпи, като за по-силна аргументация се престорил, че е инвалид.

Историята описа печатното издание South China Morning Post. Наказанието за действията си китаец се качил във вагон икономична класа на един от скоростните влакове на китайските железници с редовно закупен билет, но седнал на чуждо място, вместо на своето. В превозния му документ бил указан номерът на вътрешна седалка. Мъжът обаче предпочел да се настани на по-привлекателното кресло до прозореца. Скоро се появила пътничка с билет за окупирания от него място, но той отказал да го освободи. По време за завързали се спор

натрапникът заявил, че тя има възможност да избере всяко от другите три свободни седалки от „карито“, да стои права или да прекара пътуването във вагон-ресторанта.

Тогава дамата предпочела да се обърне за помощ към кондукторите на експреса. Но и те не успели да убедят наглия мъж да се премести. Дори, за повече тежест за отказа си, той заявил на жп служителите, че не е в състояние да стане и ще му е нужна инвалидна количка след като пристигнат в Пекин, крайната точка от пътуването. Така да последния момент останал на мястото си, а оцетената пътничка била настанена в по-комфортната бизнес класа.

Неприятната случка привлякла вниманието на останалите пасажери. Някой от тях я заснели с мобилните си телефони. Впоследствие клиповете били качени в со-

циалните мрежи и интернет потребителите бързо установили самоличността на наглеца. Благодарение на хакери, в мрежата била разпространена дори снимка на неговия паспорт и други персонални данни, в т.ч. номерът на личния му телефон. В резултат Facebook профилът му бил засипан с остри критики. Моралният съд на обществото изиграл своята роля. Скоро след като се „прославил“ в глобалната мрежа, съгрешилият китаец публикувал видео обръщение с разкаяние за действията си и извинение към пътничката и железниците. В него емоционално разстроеният мъж обещава да поправи поведението си и да не повтаря подобни грешки в бъдеще.

Железопътната компания China Railway Jinan Group (дъщерна на държавните железници China Railway Corporation), в чийто влак-стрела се разиграло грозното „театро“, наложила глоба от 200 юана (29 долара) на безсъвестния пътник. Но по-лошото за него било, че за неопределен период от време, превозвачът го лишил от правото да купува билети за китайските железници. Освен това, записали правонарушението му в базата данни на т. нар. система за социален кредит на китайските граждани.

Тя е вид схема за контрол над жителите на страната, чрез която всеки китаец е наблюдаван и оценяван по определени критерии. Предвижда за гражданите, извършили закононарушения (от тероризъм до неплащане на глоби и най-дребни

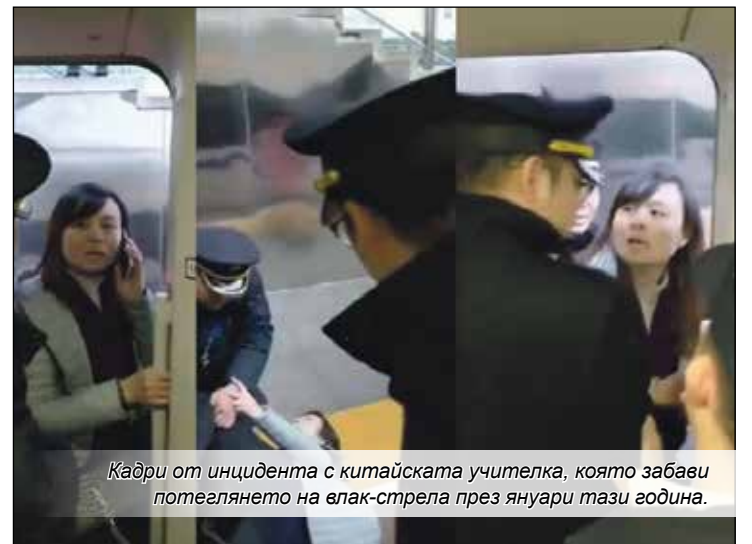
морални простъпки) да се налагат рестрикции, като забрана за използването на авиационния и железопътния транспорт за определено време (или безсрочно). Официално е в сила от 1 май т. г., но неофициално се прилага поне от 5 години. Първият такъв „черен“ списък е публикуван от управлението за гражданската авиация на Китай през юни тази година. В него попадат 86 китайци, които са лишени от правото да се качват на самолет за едногодишен период от време. Твърди се обаче, че реално в листата на „дискриминираните“ вече са поне 7,5 млн. китайци...

Инцидентът не е първия подобен, получил широк обществен резонанс в Поднебесната империя. През януари китайска учителка застана на една от вратите на скоростен влак, за да възпрепятства затварянето ѝ. Целта ѝ била да попречи на композицията да отпътува, за да може закъсняващият ѝ съпруг да успее да се качи. След дълги уговорки и спорове с железничарите се наложило тя да бъде принудително отстранена. Чак тогава експресът отпътувал. Заради простъпката си преподавателката е глобена, а по-късно и уволнена от работа.

**Ивайло ПАШОВ**



*Наглото поведение на китайския пътник е документирано на много клипове из Интернет.*



*Кадри от инцидента с китайската учителка, която забави потеглянето на влак-стрела през януари тази година.*



*Китайците трябва да внимават поведението им да не ги отведе в „черния“ списък на системата за социален кредит на властите.*

## 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