СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар

RAILWAYMAN

23 – 29 ноември 2017 г. Цена 60 ст. София, година XXVI, брой 29

Пазари

ЖЕЛЕЗОПЪТНИ... ИГРИ НА ТРОНОВЕ на стр. 3

Форум

ПОВИШАВАНЕ НА ЕФЕКТИВНОСТТА И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА на стр. 4-5

ВИПУСК' 2017 СПАЗИ ТРАДИЦИЯТА

Абсолвентите посадиха вечнозелено дърво в двора на училището

Проф. Тодорова изпраща утрешните транспортни специалисти, уверена в качествата и професионалния им потенциал.

Отличникът на випуска Илиян Любомиров.

На 15 ноември 2017г. в зала „Юбилейна" на ВТУ „Тодор Каблешков" се проведе тържествената церемония по случай дипломирането на Випуск' 2017 ОКС „Бакалавър". Тази година дипломи получиха 201 випускници от трите факултета на училището. От тях 42-ма младежи завършиха своето образованието си с отличен успех. Дипломите им бяха дадени лично от ректора на ВТУ „Тодор Каблешков" проф. д-р инж.-икон. Даниела Тодорова. Като награда за положените усилия те получиха подарък поименно надписани ръчни часовници. В награждаването на първенците по специалности се включи и специалният гост на тържеството флотилен адмирал проф. д.в.н. Боян Медникаров, Доктор хонорис кауза на университета и началник на Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров", гр. Варна.

В обръщението си към завършващите ректорът проф. Даниела Тодорова заяви: „Днес вие отбелязвате края на един важен етап от вашия житейски път и приемате заслужена награда за усилията и упоритостта, които вложихте през годините на следването си. Дипломата, която получавате, е израз на стремленията и желанията ви, тя е заявка за осъществяване и постигане на мечтите ви. Нека този документ винаги ви напомня, че всяко добро начинание се увенчава с успех, когато е съпроводено с борбеност и със стремеж за развитие."

Първенецът на Випуск' 2017 Илиян Любомиров, от факултет „Комуникации и електрообзавеждане в транспорта", специалност „Комуникационна и осигурителна техника", поздрави колегите си в качеството на говорител на випуска и благодари на преподавателите, които през цялото време на следването всеотдайно са помагали на студентите по пътя към професионалното им израстване. След него поздравления към дипломантите поднесоха проф. Боян Медникаров, проф. Христо Христов – председател на Съвета на настоятелите на ВТУ „Т. Каблешков" и инж. Валери Василев – главен директор на Държавно предприятие "Транспортно строителство и възстановяване". Бяха прочетени поздравителни адреси, получени от министъра на образованието и науката и от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

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 абсолвенти да засажда по едно растение като символ на успешния им старт на професионалното поприще.

„На добър час, скъпи колеги!" пожелаха на младите специалисти преподавателският екип на училището.

Полетяха шапките на възторжените абсолвенти.

За последен път пред знамето.

И тази година традицията беше спазена.

Класиране

ЯСНИ СА ПРЕТЕНДЕНТИТЕ ЗА ДОСТАВКАТА НА HS2

Британската държавна компания High Speed Two (HS2), отговаряща за разработката и строителството на едноименната високоскоростна жп мрежа, определи 5 компании, които ще вземат участие в конкурса за доставка на влакове-стрели, които ще я обслужват. Това са Alstom Transport, Bombardier Transportation UK, Hitachi Rail Europe, Patentes Talgo и Siemens.

През пролетта на 2018 г. изброените фирми ще бъдат поканени да вземат участие в тендера за подвижен жп състав, способен да пътува със скорост до 360 км/ч.. Победителят ще спечели контракт, оценяван към момента на 2,75 млрд. паунда (3,6 млрд. долара), който предвижда разработката, производството, въвеждането в експлоатация и техническото обслужване на композициите. Сключването на договора е планирано за 2019 г.

Проектът HS2 предвижда до 2026 г. да бъде изградена скоростна железопътна магистрала между Лондон и Бирмингам. През следващата му фаза (до 2033 г.) е планирано строителството на жп отклонения в западно направление от Бирмингам – съответно до градовете Манчестър и Лийдс.

По маршрутите ще пътуват 54 експреса от два типа. Едните ще са предназначени за използване по линиите от системата HS2, но се предвижда да пътуват и извън пределите й, по класическата жп мрежа. Така те ще осъществяват връзка и с ключови британски градове като Йорк, Нюкасъл, Ливърпул, Глазгоу и Единбург. Другите ще отговарят на всички международни стандарти и при нужда ще имат възможност да се ползват и за превози през тунела под Ламанша до континентална Европа.

Изисква се първите състави от двата типа да се произведат още през 2020 г. След като преминат изпитания те ще започнат да оперират по новото трасе Лондон - Бирмингам.

От гореспоменатите жп производители само Bombardier (Канада) и Hitachi Rail Europe (европейското подразделения на японския гигант) разполагат с производствени площадки във Великобритания. В същото време компаниите Alstom и Siemens са произвеждали за британо-френско-белгийския жп оператор Eurostar, чийто високоскоростни влакове пътуват през тунела под Ламанша между Албиона и континентална Европа.

За обслужване на експресите се предвижда изграждане на депо в Бирмингам. В него ще бъде разположен и центъра за управление на жп системата HS2.

Прогнозите са, че реализацията на проекта ще доведе до създаване на 25 000 нови работни места във Обединеното кралство.

Регионален транспорт

ALSTOM С НОВА ПОРЪЧКА ЗА JAZZ ОТ ИТАЛИЯ

Италианският държавен жп превозвач Trenitalia поръча още 27 регионални електросъстава Jazz на френската компания Alstom. Контрактът възлиза на 170 млн. евро и предвижда доставка им да се осъществи между лятото на 2018 и на 2019 години.

След получаването на новите влакове Trenitalia ще увеличи флота си от регионални експреси Jazz до 118 единици. По-големият им брой ще позволи с тях да се извършват пътнически превози в общо 11 региони на страната. Първият състав от този тип бе официално предаден на италианските железници през март 2014 г.

Регионалните електрически композиции Jazz са най-новата модификация от моделната серия Coradia Meridian на Alstom. Те са специално разработени за жп превози в страните от Южна Европа. Отличават се с нископодовото си изпълнение, с по-просторните пътническите салони и модерното оборудване. На борда им са монтирани съвременни системи за видео наблюдение и информиране на пасажерите, както и указателни табели с брайлов шрифт за незрящи. Край пътническите седалки са поставени и електрически розетки за захранване на мобилни устройства. Любопитно е още, че 95 процента от компонентите им подлежат на рециклиране за вторично използване.

Различните версии на Jazz композициите разполагат с 4, с 5 и с 6 вагона. В тях има 202 и 290 постоянни и между 117 и 177 сгъваеми. седалки. Електричките от серията се движат със скорости до 160 км/ч.

Откриване

Финландски контейнерен влак до Китай

Финландските държавни железници (VR) откриха нов контейнерен жп маршрут до Поднебесната империя. Той започва от разположения между Хелзинки и границата с Русия град Коувола и завършва в китайския мегаполис Сиан (провинция Шънси, Централен Китай). Първият товарен състав, който пое по него на 10 ноември, превозва 41 контейнера с продукция на предприятия от скандинавската държава. В т.ч. дървесина, техническо оборудване, работни дрехи и компоненти за корабостроенето.

Прогнозите са, че композицията ще измине разстоянието от 9110 км за 17 денонощия. Тоест почти два пъти по-бързо отколкото, ако товарите пътуват с морски транспорт (30 денонощия). По пътя си тя преминава през териториите на Руската федерация и Казахстан.

До края на годината VR планира да изпрати до Китай още 5 контейнерни влака. Те ще пътуват през интервал от една седмица. Организаторите на маршрута се надяват, че ако новата комуникация докаже своята икономическа състоятелност, то в перспектива жп трансферите по направлението ще нарастнат.

Маршрутът е удобен и за по-бързото транспортиране на товари, предназначени за пазарите в Южна Корея, Япония и Австралия. Естествено те ще трябва да се прехвърлят на други влакове или морски транспорт, но комбинираният им превоз съществено може да съкрати времето на пътуване към тези дестинации.

Началната точка на маршрута не е избрана случайно. В град Коувола се намира най-големият железопътен логистичен център във Финляндия. Неотдавна Европейския съюз отпусна 1,7 млн. евро целева помощ за разширението на неговата товарна жп инфраструктура.

Превенция

Технология за мониторинг на локомотиви

Американската компания GE Transportation ще достави цифрова технология за диагностика на локомотивите на Ferromex - най-голямата жп компания за товарни и пътнически превози в Мексико. Тя ще се използва за 24-часов мониторинг на параметрите на 100 дизелови локомотива от серията Evolution, които се експлоатират от жп оператора.

Технологията на щатската фирма позволява своевременно да се откриват проблеми в работата на тяговия състав и превантивно да се установява нуждата от техническото му обслужване. По този начин могат да се спестят много средства за ремонт.

Страницата подготви: **Ивайло ПАШОВ**

ЖЕЛЕЗОПЪТНИ... ИГРИ НА ТРОНОВЕ

2017 г. се оказа година на знакови промени за световния железопътен бизнес. Той преживява интересни времена, сякаш е застигнат от известното китайското проклятие. Световната експанзия на производителите на подвижен състав от Поднебесната империя разклати изключително сериозно пазарните устои на европейските колоси в жп сегмента Siemens и Alstom. Дотолкова, че принуди досегашните конкуренти да обединят активите си в сферата на железопътното машиностроене. Ход, който постави в цайтнот друг от лидерите в сегмента – канадската корпорация Bombardier – и я принуди да търси животоспасяващи алтернативи. Други, като американския колос General Electric, пък са решили да напуснат полесражението и да се откажат от бизнеса…

За да оцелее на пазара канадският жп производител ще засилва все повече сътрудничеството си с CRRC

Канадският железопътен производител Bombardier Transportation проучва варианти за развитие на бизнеса си в областта на железопътното машиностроене, в т.ч. в партньорство с Китай. Новината бе оповестена от Майкъл Сабия, управител на пенсионния фонд на провинция Квебек (Caisse de depot et placement du Quebec), който е най-големия акционер в концерна Bombardier.

В беседа с журналисти той отбеляза, че една от опциите е сътрудничеството с най-големия производител на подвижен състав в света – китайският държавен холдинг China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC). Крупният акционер на Bombardier уточни, че гледа на своя железопътен бизнес като на дългосрочен актив и не възнамерява да го продава на китайците.

Преговорите на Bombardier с германския концерн Siemens за аналогично сътрудничество, които се водеха от пролетта на 2017 г., завършиха неуспешно за канадското дружество. В края на септември бе обявено, че жп подразделението на немския гигант - Siemens Mobility – ще се слее с френския жп производител Alstom. В резултат на това канадският гигант се оказа в положение на изолация и сега значително отстъпва на своите конкуренти — CRRC и алиансът Siemens - Alstom, които се очертава да доминират на пазара занапред.

Майкъл Сабия коментира, че не трябва да се гледа сериозно на тиражирания из медиите слух, че канадския концерн ще се присъедини към групата Siemens – Alstom. Като аргумент той изтъкна, че „ако в танца участват не двама, а трима партньори, то е много трудно те да не се настъпват взаимно по краката”.

Bombardier е принуден да търси варианти за стабилизиране, защото и през третото тримесечие на годината отново е на загуба. Нейният размер вече достига 100 млрд. евро. Надежда за излизане от трудната ситуация засега дава авиационният сегмент на компанията. През октомври т.г. тя сключи сделка с Airbus за съвместно производство на пътническите самолети C Series, които са разработени от инженерите на канадския концерн за полети до дестинации на средна далечина. Като част от договора Bombardier отстъпи на новия си европейския партньор контрола върху своя авиационен бизнес. Това изглежда е цената, която е на оцеляването й в момента…

Канадската корпорация вече има редица общи предприятия с гиганта CRRC в Китай. Сред тях са и такива за производство на високоскоростни влакове. Ето защо евентуалното задълбочаване на партньорството изглежда напълно закономерно и… наложително.

На фона на тези стратегически пазарни ходове от Америка дойде и вестта, че концерна General Electric възнамерява да се откаже от железопътния си бизнес. Новият му изпълнителен директор Джон Фланъри хвърли пазарна бомба, като в средата на ноември обяви, че през следващите две, гигантът планира да продаде дъщерната си компания GE Transportation, която е специализирана в производството на локомотиви и железопътни системи.

В ход е конференция на инвеститорите на корпорацията, състояла се на 13 ноември. Фланъри съобщи, че новата стратегия за развитие на корпорацията предвижда съкращаване на бизнес портфейла. По думите му, занапред GE планира да се съсредоточи и развива в три основни направления – енергетиката, авиацията и здравеопазването. В тази връзка американският концерн ще продаде по-малко рентабилните си бизнес подразделения. В това число влизат гореспоменатата компания GE Transportation и дружествата Industrial Solutions (произвежда електрооборудване) и Lighting (светотехнически системи).

Влошеното икономическо състояние налага на Bombardier да търси партньори, с които да развива по-успешно бизнеса си

Новата пазарна стратегия е призвана да изведе GE от кризата, в която корпорацията изпадна. Заради нея през тази година акциите й загубиха 1/3 от стойността си, което доведе и до смяна на ръководството. Новият мениджмънт, оглавяван от Фланъри е твърдо решен да я изведе от трудното положение и вижда като най-печеливш и адекватен ход частичната капитализация на групата. Чрез продажбата на по-слабо печелившите клонове се очакват над 100 млрд. долара свежи средства, с които гигантът да се “върне в играта”.

Още през октомври от управителния борд на GE обявиха, че обмислят възможността през идните 2 години да продадат активи за около 20 млрд. долара. По-късно намеренията за тези планове придобиха още по-големи мащаби. В речта си пред акционерите Фланъри вече говореше за пазарната реализация на повече от 10 бизнес-единици на групата и 5 пъти по-големи предполагаеми приходи.

За GE Industrial Solutions купувач вече е намерен. Преди няколко седмици швейцарския концерн ABB съобщи, че ще придобие енергийното подразделение. Финализирането на сделката трябва да се осъществи през първата половина на 2018 г. Дотогава американските регулиращи органи се очаква да издадат необходимото разрешение.

Кой ще прояви апетити към GE Transportation засега не е ясно. Но, такива няма да липсват. Компанията е основният доставчик на дизелови локомотиви за жп операторите в Северна Америка и крупен играч на международния пазар, разполагащ с производствени предприятия в много страни по света (сред последно отворените е завод за производство на локомотиви Evolution в Казахстан). Освен това, тя предлага разнообразни решения за управление на тяговия състав, диагностика и техническо обслужване. Въпреки това през последните години производствените обеми на подразделението се свиват. През 2015 г. в неговите заводи са сглобени 985 локомотива, през 2016 г. – 749, като тенденцията на спад се запазва и през тази година.

През ноември концернът General Electric обяви, че ще се откаже от железопътния си бизнес

GE Transportation е ключов доставчик на дизелови локомотиви в Северна Америка и крупен играч на международния пазар

През последните години при GE Transportation се наблюдава спад в производството на локомотиви

Частичната разпродажба на GE Transportation на практика започна още преди две години. Тогава General Electric продаде енергийния си бизнес на френския концерн Alstom. В рамките на същата сделка на французите бе разрешено да придобият и клон на GE Transportation, произвеждащ системи за железопътна автоматика.

Любопитно е да отбележим, че освен локомотиви и жп системи GE Transportation предлага и оборудване за морския транспорт, нефтогазовата и рудодобивната промишленост. То се изготвя от дъщерни предприятия на компанията.

Какво още ще произтече от железопътните “игри на тронове” тепърва предстои да разберем. За ясно забележимите процеси на консолидация и трансформация на големите железопътни производители има няколко причини. Основна обаче е… Китай. Пазарните рокади започнаха след като двата най-големи китайски жп концерна се обединиха и през 2015 г. създадоха гиганта CRRC. А без обединение борбата с него е предрешена.

Ивайло ПАШОВ

ПОВИШАВАНЕ НА ЕФЕКТИВНОСТТА

Сред стратегическите цели на Интегрираната транспортна стратегия до 2030 г.

Тази година железопътният форум, организиран по традиция от Научно-техническия съюз по транспорта (НТС), бе подчинен на темата „Приоритети за европейско развитие на българските железници. Етапи на изграждане и експлоатация на железопътния транспорт и жп инфраструктура“. Съорганизатори бяха Националното сдружение - общество на инженерите по железния път и Федерацията на научно-техническите съюзи (ФТНС) в България. Форумът се проведе под патронажа на министъра на транспорта. информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски. Конференцията с международно участие беше открита от инж. Ясен Ишев, председател на УС на НТС по транспорта. Приветствия към участниците направиха зам.-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Велик Занчев и инж. Марин Антонов, главен секретар на ФНТС.

Разделен на два модула - „Подвижен железопътен състав“, с модератор проф. д-р инж. Иван Миленов и „Железопътна инфраструктура”, с модератор проф. д-р инж. Милчо Лепоев, изнесените доклади и презентации, особено в първата част, предизвикаха оживена дискусия.

На интегрираната транспортна стратегия до 2030 г. подробно се спря зам.-министър Велик Занчев. Той представи пред участниците в конференцията основните й акценти до 2030 г. с фокус железопътния транспорт. И подчерта, че с разработването на стратегията страната ни е готова да отговори на съвременните предизвикателства в транспортния сектор и да продължи да провежда една последователна, балансирана и устойчива политика. Става дума за широкообхватен документ, очертаващ дългосрочните тенденциите за развитие в сектор „Транспорт“. Той е разработен като са спазени принципите на последователност, приемственост и синергия с националните и европейски стратегически документи. „Необходимостта от стратегия, която стартира в средата на януари миналата година, е безусловна и задължителна за изпълнението на предварителните изисквания на Европейската комисия за Европейските структурни и инвестиционни фондове в периода 2014 - 2020 г. в транспортния сектор. В съответствие е и със Споразумението за партньорство“, добави още Велик Занчев. Той обясни, че стратегическите цели на политика в отрасъла до 2030 г. са три. Първата е повишаване на ефективността и конкурентоспособността в него. Втората е подобряване на вътрешната и външна транспортна свързаност и достъпност, а третата задача е свързана с ограничаване на отрицателните ефекти в развитието на отрасъла. Този важен документ отговаря на всички изисквания на ЕК. Очертава приноса на страната ни към Единното европейско транспортно пространство като включва планирани инвестиции в основната и широкообхватната тансевропейска транспортна мрежа (TEN-T). В отделни раздели присъства подробна информация за развитието на видовете транспорт – железопътен, автомобилен, вътрешноводен, морски и въздушен, както и мултимодалните връзки между тях. Съдържа реалистичен списък с проекти за финансиране по линия на Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие. Изготвена е и стратегическа екологична оценка, придружена със становището на министъра на околната среда и водите. Включва мерки за осигуряване на административния капацитет на бенефициентите на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г.

Занчев информира, че в рамките на стратегията вече са изпълнени определени дейности като събиране например на подробни данни, необходими за нея. Създаден е и Национален транспортен модел с адрес пътническия и товарния транспорт, който е приложим в рамките на страната, за отделните му видове, за международния и за транзитния трафик. Разработени са мерки, на които им е извършена оценка. Идентифицирани са съпровождащи проекти и сценарии за развитие.

Сред най-важните стратегически цели са повишаване на ефективността и конкурентоспособността на отрасъла, подобряване на вътрешната и външна транспортна свързаност и достъпност и ограничаване на отрицателните ефекти при развитието. Посочени са и стратегическите приоритети в този процес. Това са: ефективно поддържане и модернизация на транспортната инфраструктура; подобряване на управлението на транспортната система; развитие на интермодален транспорт; осигуряване на по-добри условия за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар; намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност; подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство; осигуряване на качествен и достъпен превоз във всички райони на страната; ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората; повишаване на сигурността и безопасността на транспортната

И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА

система.

Към всеки от стратегическите приоритети са определени конкретни цели за тяхното изпълнение. А отделната цел включва и подробни мерки. В областта на железопътния транспорт се предвижда ефективно усвояване на средствата от европейските фондове, както и използване на други източници на финансиране. Част от тях ще се вложат в ускорено изграждане на ERTMS/ETCS ниво 1 и ниво 2 в националната жп система. Другото основно перо, към което ще се насочват средствата е за внедряване на интелигентни транспортни системи, което включва проектиране, разработване и въвеждането им в експлоатация. То обхваща нова диспечерска система за управление на движението на влаковете и енергоразпределението, единна система за управление на жп мрежата, информационна система за управление на влаковата работа, система за резервация на места, продажба на билети и информационно обслужване на пътниците.

Специално внимание се отделя на изграждането и развитието на интермодалните терминали, при които предимно ще се прилага публично-частното партньорство и отдаването им на концесия. Задължително изискване е и осигуряването на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до пазара. Това предполага проучване и осигуряване на възможности за предоставяне на обществени услуги за жп превози на пътници на регионално ниво, уточни зам.-министър Велик Занчев. И обърна внимание, че една от неотложните задачи, включена в стратегията е подобряване на структурата на подвижния състав. Вече е разработена концепция за закупуването на и възстановяване на съществуващия в състояние, отговарящо на изискванията за оперативната съвместимост.

В областта на инфраструктурата важен момент е модернизацията и изграждането на липсващи железопътни отсечки по TEN-T мрежата. Освен подобряването на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища се акцентира и върху премахването на „тесните места“ по TEN-T мрежата. Така също и на постигането на оперативна съвместимост. Визира се подобряване на системата за електрозахранване на жп участъци, в които ще се извършва ремонт на тяговите подстанции или на контактната мрежа, както и достигане на стандартите за железен път, контактна мрежа, сигнализация и телекомуникация, според изискванията на съответните ТСОС.

В стратегията е отделено специално място на реконструкцията и модернизацията на участъците от мрежите с недостатъчен капацитет. Също и подобряване на качеството и характеристиките на жп мрежата и търсенето на механизми за изпълняване на минимални стандарти за подобряване на качеството на жп услугите.

На регионално ниво се предвижда разширяване на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори. Това предполага задълбочено проучване на възможностите за стимулиране на превозите на единични вагони и осигуряването на достъпен транспорт за лица с намалена подвижност, обабщи зам.-министърът. Той се спря подробно на въвеждането и предстоящото прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта. Или това ще рече ефективен контрол за спазване на стандартите за безопасност и сигурност, повишаване на административния капацитет за въвеждането и спазването на изискванията, укрепване на независимостта и постигане на по-висок административния капацитет на разследващите органи в системата на жп транспорта.

В стратегията са включени всички инфраструктурни проекти, чието изпълнение в с дългосрочно измерение. Изготвени са и сценарии за развитие на транспортната система до 2030 г. – референтен сценарий и сценарии А, В и С. „След прилагането на мултикритериален анализ, въз основа на определена система от показатели за оценка на инфраструктурните проекти и мерки е избран сценарий В като най-ефективен, икономичен и екологосъобразен. Проектите в него са разделени на три групи. Едните са предвидени за изпълнение по линия на ОПТТИ 2014 – 2020 г. и Механизма за свързване на Европа. Другите са планирани за реализация до 2022 г., чрез национално финансиране или държавни заеми от международни финансови институции. И третите са определени като индикативни проекти за осъществяване след 2022 г. до 2030 г.” – обясни Велик Занчев. И добави, че всичко това ще доведе до развитието на устойчив транспортен сектор в средносрочен и дългосрочен план.

На картата са представени инфраструктурните проекти в областта на транспорта, включени в избрания сценарий В. Те ще бъдат пуснати в експлоатация до 2022 г. Ще се финансират по линия на Оперативна програма транспорт и транспортна инфраструктура 2014 – 2020 г. и по Механизма за свързване на Европа. До тогава в областта на железопътния транспорт трябва да бъдат завършени:

• Рехабилитацията на жп участък Пловдив – Бургас – Фаза 2

• Модернизацията на жп линията София – Пловдив и по-конкретно Елин Пелин – Костенец.

• Модернизация на жп линията София – Елин Пелин.

• Модернизация на отсечката Костенец – Септември.

• Развитие на възел София в направление Волуяк.

• Развитие на жп възел Пловдив.

По време на „Железопътен форум – 2017” инж. Ивайло Георгиев, експерт в „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД представи пред участниците Програмата за доставка на нов подвижен жп състав за пътническото движение у нас. Присъстващите бяха запознати с основните моменти в нея. Интерес предизвика и подробната информация за новите метровлакове, които се доставят по системата „Trainguard MT”, за изграждащия се в момента трети лъч на столичната подземна железница.

Във втория панел на конференцията бяха дискутирани проектите, които изпълнява Национална компания „Железопътна инфраструктура“ по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 - 2020“ и Механизма за свързване на Европа.

ОБЩИЯТ БАЛАНСИРАН ПОДХОД И КОНСЕНСУС ПО ТРАНСПОРТНИТЕ ТЕМИ

Високо оценени от Матю Болдуин

„Благодарим на Европейската комисия за подкрепата на инициативата на Министерството на транспорт, информационните технологии и съобщенията за организирането на министерска среща на високо равнище, която да се проведе по време на Българското председателство на Съвета на ЕС.” Това заяви заместник-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ангел Попов по време на срещата със заместник-генералния директор на Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ в ЕК Матю Болдуин. Той и представители на ЕК бяха на посещение в България за да обсъдят с експерти на МТИТС организацията на конференцията „Европейският интермодален транспорт за по-добра свързаност на Европа“, която ще се проведе на 19 – 20 март следващата година.

Предвиждаме по време на събитието да съберем на едно място ключови заинтересовани страни от транспортния сектор на европейско и национално ниво, както и представители на Западните Балкани, каза още заместник-министър Ангел Попов. Той изрази удовлетвореност, че в него ще участва и европейският комисар по транспорта Виолета Булц.

Заместник-генералният директор Матю Болдуин поздрави българската страна за активната подготовка на председателството и изрази съгласие и подкрепа за програмата в транспортния сектор. По думите му, намирането на общ балансиран подход и консенсус по транспортните теми е от изключителна важност за постигането на намаляване на административната тежест и изработване на общи правила.

По време на срещата бяха дебатирани и законодателните досиета в сектор транспорт, които се очаква да бъдат разгледани по време на Българското председателство на Съвета на Европейския съюз. Акцент беше поставен върху предложенията от автомобилния пакет.

АНДРЕЕВДЕН

На 30-и ноември православните християни отбелязват деня на свети Андрей, брат на свети апостол Петър. Той е наричан още Първозвани, понеже пръв сред дванайсетте апостоли е повикан да тръгне след Исус Христос. Когато апостолите тръгват по света да проповядват словото Божие, Андрей се отправя през Гърция, по нашите брегове на Черно море и стига до Грузия и Скития, като спечелва нови последователи на християнството. Умира в гръцкия град Патра, разпънат на кръст, с формата на буквата Х, наречен по-късно в иконографията „Андреев".

Св. Андрей се счита за апостол на православните християни, защото ръкополага първия епископ в Константинопол - апостол Стахий. През IV в. мощите на свети Андрей са поставени в цариградската църква „Св. Апостоли". През XIII в. обаче кръстоносците ги пренасят в италианския град Амалфи, където почиват и до днес.

Както повечето църковни празници, и Андреевден е свързан с последователността на сезоните – в народните обичаи той символизира началото на зимата. Затова е странно вярването, че от този момент нататък денят започва да расте – макар и колкото зърно. На места у нас дори наричат 30 ноември Едринден или Едрей.

Здрава плетеница от християнски ритуали, езически обреди и народни суеверия оформя традициите, свързани с Андреевден. Те се въртят все около надеждата за по-лека зима, за запазване на реколтата и щедра предстояща година. Зърнените храни като символ на плодородието са главно действащо лице на обредната трапеза. Вечерта преди празника се приготвят ястия от боб, леща, жито, булгур, царевица или всичко, което се сее на полето. Всички в къщата трябва да опитат от тях, дава се дори и на домашните животни. На сутринта част от сварените зърна се хвърлят в комина, за да станат високи посевите.

С Андреевден е свързано и друго едно народно вярване, отново израз на надеждите за кратка зима и пълни хамбари. Според преданието мечка изяла вола, с който свети Андрей обработвал нивата си. Разгневен обаче той уловил звяра и го впрегнал в ралото. Оттогава се вярва, че свети Андрей е повелител на дивите животни и се явява пред хората, яхнал мечка, за да прогони зимата и дългите нощи. В тази връзка, когато се хвърлят зърната в комина, се изричат и думите „на ти, мецо, варен кукуруз, че да не ядеш суровия". У нас наричат Андреевден още Мечкинден.

На този ден празнуват всички с имена ***Андрей, Андреяна, Андрея, Андриян, Андро, Храбър, Храбрин, Силен, Дешка, Първан***.

КАК ДА СЕ ОБЛИЧАМЕ В СТУДЕНОТО ВРЕМЕ

Когато навън температурите паднат и задуха студеният вятър, човек се нуждае не просто от дебели дрехи. За да запазим повече от телесната си топлина и да намалим изпотяването, добре е да спазваме няколко основни правила за това как да се обличаме през зимните месеци.

1. По-добре повече дрехи, а не една дебела

Това е универсално правило, но е особено полезно, ако навън е ветровито. По-добре облечете няколко фланелки под пуловера, отколкото една дебела дреха и връхната върху нея.

Човешкото тяло има нужда от три пласта дрехи – най-долната (която трябва да е от естествена материя, за да попива изпотяването), средната (чиято основна функция е да изолира тялото от външния въздух и горна (която да пази от студа и вятъра).

По този начин се постигат едновременно три неща: запазвате отделяната от тялото топлина, попивате потта, отделяна от тялото и избягвате изстудяването и треперенето.

2. Термални материи

Специалистите препоръчват да се използват, защото те са разработени с точно определена цел – да задържат телесната топлина "вътре" в облеклото.

Други материи пък са подходящи (също както и памучните) за най-долното облекло – те абсорбират отделяната пот и поддържат тялото сухо.

3. Горната дреха трябва да изолира от студа

Тя трябва буквално да е бариера за студа, вятъра и влагата от дъжда или снега. Вече има достатъчно такива облекла, произвеждани от материи, които едновременно не пропускат студа и влагата, а в същото време "дишат".

4. Главата, краката и ръцете също трябва да са предпазени от вятъра и студа

• Ако ходите без шапка, това означава, че ще губите 60% от телесната си топлина. Особено при вятър, а и при много ниски температури, жертвайте част от естетиката и сложете шапка, покриваща и ушите – те са особено чувствителен орган.

• Ръкавиците е най-добре да са с пръсти, също да не пропускат студ и влага, като не прилепват плътно за ръката – ако между тях и кожата има въздух, ще ви е много по-топло.

• Чорапите също трябва да имат свойството да попиват отделяната пот – така краката ви ще остават сухи и топли. Разбира се, че и обувките са много важни. Освен да не пропускат влага и студ, те спокойно могат да са един номер по-големи – същото правило като при ръкавиците.

Що е то рожков?

Рожков представлява растение от семейството на бобовите култури. За разлика от повечето от тях то е сладко. Шушулките му, изсушени и смлени, са отличен заместител на познатото ни какао.

Вечнозеленото растение рожков се среща масово из средиземноморските региони. То е характерна култура за Португалия, Испания, Сардиния и Сицилия. У нас също е разпространено, но за жалост не може да се използва за хранителни цели.

Тези дървета влизат в плододаване чак след шестата си година, а след дванайстата могат да дават до 50 кг плод на година. Удивителното е, че може да продължи да ражда 100 години.

Свойствата на рожков да се използва като подсладител са известни много преди тези на захарната тръстика. В шушулките му се откриват големи количества захари. Те се използват изсушени и стрити. Полученият прах може да се използва по много начини – вместо какао в млякото и сладкишите, в сместа за бисквитите, за направата на домашен шоколад. От рожков се прави даже и сок, а семената се използват в козметиката.

Все повече хора предпочитат рожков пред какаото. Това е така, тъй като в какаото се съдържа много кофеин и е доста калорично. За разлика от него, рожков е около 60 % по-нискокалоричен. В какаото има много магнезий, докато в рожкова има много калций. Той съдържа около три пъти повече калций от какаото, а само 60% от калориите му. Рожковът съдържа още витамин B1, витамин A, витамин B2, калций, магнезий, калий и микроелементите желязо, мед, никел, манган и хром.

В кулинарията най-ценен е изключително сладкият вкус на продуктите от рожков. Те могат да се влагат при приготвянето на различни тестени изделия като заместители на захарта и какаото.

Един от най-често използваните продукти от сладките шушулки е брашното от рожков. Доказано е, че в него се съдържат до три пъти повече полезни вещества от тези в млякото. То се използва като естествен и безвреден сгъстител и консервант, познат като E410.

Реално, във всяка рецепта, в която се влага какао, то може да бъде заменено с брашно от рожков. В него не се съдържа глутен и има малко калории. Рожковото брашно служи за приготвяне на сладкиши, десерти и напитки.

Освен в кулинарията, шушулките на рожкова се използват и в медицината. Отварата от сварени шушулки рожков лекува кашлица. Известно е също, че той помага при гадене, повръщане и стомашно разстройство.

Шоколадов мус с рожков

Необходими продукти:

1 авокадо
¼ ч. ч. кокосова сметана
1 замразен банан
2 с. л. кленов сироп
2 с. л. брашно от рожков
щипка ванилия
печени лешници (за украса)

Начин на приготвяне:

Смесете всички съставки в блендер до образуването на хомогенна смес. Украсете с лешници и сервирайте веднага или добре охладен.

СНИМАНЕТО В ТЕЗИ 5 ДЪРЖАВИ МОЖЕ ДА ВИ НАВЛЕЧЕ СЕРИОЗНИ ПРОБЛЕМИ

В днешно време почти не съществува човек, който да не прави снимки. Съвременните технологии позволяват всеки от нас да се почувства фотограф и да прави великолепни карди навсякъде по света.

Но дали е позволено?

По време на екскурзия в чужбина искаме да запечатаме всеки един момент. В някои държави обаче съществуват неясни правила и странни ограничения, които могат да ви навлекат неприятности.

Нидерландия

Ако решите да посетите квартала „Червената светлина“ в Амстердам, със сигурност ще се изненадате от неговите публични домове, кафенета и живописни канали. В никакъв случай обаче не снимайте проститутките, стоящи на прозорците. Местните собственици няма да одобрят това и в най-лошия случай ще си изядете боя.

Южна Корея

Нямате право да снимате жени без тяхното изрично съгласие, дори когато се намират на обществени места. Подобна постъпка се смята за акт на сексуална агресия. Глобата е сурова - от 10 милиона южнокорейски вона (8 800 долара) и до 5 години лишаване от свобода.

Северна Корея

Ако все пак успеете някак си да посетите тази страна, ви очакват строги ограничения на движението и поведението. В Северна Корея нямате право да напускате хотела без водач, нито да правите снимки без разрешението му. Ако не успеете да се съобразите, ще бъдете наказани със затвор.

Обединени арабски емирства

Смятате, че сте по-хитри от останалите и сте решили да заснемете забранено място? Имайте предвид, че това може да доведе от 1 до 3 месеца лишаване от свобода, както и глоба от 1360 долара. На много места е забранено използването на камери поради местни суеверия. Също така не можете да снимате правителствени сгради, определени мостове и дворци на шейховете. Забраната, свързана с двореца, всъщност е записана в законодателството на страната.

Алжир

Алжир (особено южната част) е доста консервативна държава. Можете да фотографирате мъже, единствено при условие, че сте получили съгласието им. При жените трябва да потърсите съгласието на техните съпрузи или бащи. Строго забранено е да се правят снимки на мостове, язовири и военни обекти.

КАКВО МОЖЕМ ДА НАУЧИМ ОТ ШВЕДИТЕ

Помните как преди време датската (и норвежка) дума hygge придоби особена популярност. Това до голяма степен се дължеше на нейната многозначност, свързана с характерното за скандинавците усещане за домашен уют и добър живот.

Въпреки че разбиранията на скандинавците често се различават значително от онова, което минава за добруване и щастие на Балканите и изобщо в европейския Юг, има много, което да научим от тях.

Ето, например, няколко отлични примера от Швеция.

Lagom

Тази дума означава нещо като „точното количество”. Тя отразява ясно характера на скандинавеца – той не се смее твърде гръмко по време на разговор, опитва се да не досажда с твърде много приказки, когато се запознава с непознати и стои на почтително разстояние от останалите, докато чака автобуса или влака в метрото. Тя е свързана и с усещането за мярка в живота на северняците изобщо – те се опитват да изискват от себе си и обстоятелствата само толкова, колкото им е нужно за постигане на душевен комфорт.

Fika

Тази дума се отнася до момента в деня, в който задължително трябва да си починеш за кратко. Особено ако денят е работен. В 10:00 ч. шведите казват, че е време за fika – затова си сипват голяма чаша кафе или чай, след което вземат нещо малко за хапване и правят само това в продължение на няколко минути. Този своеобразен ритуал балансира добруването им в иначе напрегнатия работен ритъм.

Nummerlapp

Шведите обичат всичко да е подредено и много стриктно. Затова и предпочитат издаването на номерца, особено на местата, където най-често се трупат опашки от хора пред каси и гишета. Така всичко е честно, никой не се опитва да се прерди и много хора дори могат да пресметнат колко време е нужно, за да стигнат до техния номер, като така могат да комбинират опашката с бързо отскачане до близкия супермаркет. За момента тук подобни системи действат единствено в банките, а може би трябва да се случват и на други места.

Каране на колело

Винаги и навсякъде. Швеция е сред десетте страни в света с най-голям процент колоездачи сред населението си. Нищо не може да спре шведите – те ползват колелото, за да стигнат до работа, за да вземат детето от училище, за да отидат на концерт и дори за да отидат до близкия магазин… през зимата! Точно така, студът не плаши северните велосипедисти. Разбира се, това означава и добре почистени велоалеи, и особена грижа за градската инфраструктура като цяло. Нещо, над което в България трябва доста да се постараем.

Повече време с ред природата

Шведите имат особено отношение към времето, прекарвано извън комфортните им къщи. С други думи, часовете, в които те са навън, са поне толкова важни, колкото постигането на максимален комфорт в тяхната собствена обител. Това вероятно се дължи на факта, че през част от годината излизането сред природата се превръща в твърде авантюристично действие, затова всеки малко по-топъл ден трябва да бъде използван максимално добре.

Тест

Какъв цвят е името ви и какво говори то за вас?

Според една мистична теория нумерологичното изражение на нашето име носи собствена, цветна аура. Ако вярвате в такива теории, бихте могли да определите цвета на името си, само като направите едно просто изчисление.

Съберете числата на отделните букви от първото си име, като следвате таблицата, и после редуцирайте резултата до едноцифрено число.

ЧЕРВЕН	1	А Ж С
ОРАНЖЕВ	2	Б К Т
ЖЪЛТ	3	Л У Ц
ЗЕЛЕН	4	Д М В
СИН	5	Е Н Щ
ИНДИГО	6	О Ф Ш
ЛИЛАВ	7	Г Й П Ь
РОЗОВ	8	З Х Ъ Ю
ЗЛАТИСТ	9	И Р Ч Я

Пример:

Даниела = 4 +1+5+9+5+3+1 = 28 = 2+8 = 10 = 1+0 = 1

Червено: Много нежни и добронамерени личности, готови на всичко за своите близки. Тези хора не са способни да наранят и муха, защото притежават огромно сърце. Безспорно това са и най-верните приятели и всеки, който ги познава, знае това.

Оранжево: Невероятно равновесие между ум и тяло – тези хора притежават изключителен чар и същевременно са невероятно умни и находчиви. Винаги привличат вниманието върху себе си. Изобщо, те са от онези типажи, които като видиш, казваш „Уау!“

Жълто: Весели и много жизнерадостни хора. Способни са да заредят всеки с позитивна емоция. В същото време са много самоуверени и интуитивни. Рядко се провалят в начинанията си.

Зелено: Съвършен баланс между духовно и физическо. Умеят да бъдат и прагматични, и позитивни. Тези хора са много последователни в действията си и безспорно са родени за лидери.

Синьо: Неповторими оптимисти! Това са от онези личности, които незнайно откъде винаги намират сили в себе си, за да преодолеят трудностите и да продължат напред без травми и лоши спомени.

Индиго: Притежават невероятно желание и воля за живот. Понякога се отчайват, но успеят ли да намерят смисъл, те са готови на всичко, за да направят и невъзможното.

Лилаво: Тези хора се отличават с една необичайна улегналост и мъдрост. Те са здраво стъпили на земята и знаят отлично кое каква цена си заслужава. Не си падат по рисковете и необмислените постъпки, затова и някои ги смятат за скучни. Истината обаче е, че те са страшно логични и обичат да трупат успехи, докато другите още си играят на проба-грешка.

Розово: Не се заблуждавайте по цвета, че това са романтици, летящи в облаците. Напротив! Личностите, носещи имена с розова аура, притежават много силна воля и дух. Проблемът им е, че понякога са склонни да бъдат егоисти, но като цяло са добродушни и състрадателни.

Златисто: От тях строи любов, радост и разбиране. Склонни са да се опитват да решат проблемите на всички около себе си, дори това да означава да загърбят своите собствени тревоги.

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: Рамбрикс ЕООД ISSN 0861-0851

ИЗВИНЕНИЕ ЗА... 20-СЕКУНДНА НЕТОЧНОСТ

Японска железопътна компания помоли пътниците за прошка, че неин влак е потеглил от перона секунди по-рано от предвиденото

Железопътен оператор в Япония поднесе извинения на пътниците си, след като един от междуградските му състави потегли с 20 секунди по-рано от предвиденото по разписанието. В разпространеното до медиите изявление се посочва, че ръководството на Tsukuba Expres „искрено се извинява за сериозните неудобства, които пасажерите може да са претърпели от тази неточност".

Удивителният случай е от преди няколко дни (14 ноември). Влакът на жп оператора, обслужващ линията между столицата Токио и град Цукуба, просто подранил при потеглянето от една от гарите по маршрута. Никой от пасажерите му обаче по никакъв начин не се е обръщал към Tsukuba Express, за да се жалва за случилото се. Въпреки това ден по-късно от железопътната компания разпространиха официално изявление до медиите, с което му дадоха гласност и потърсиха прошка.

В позицията се посочва, че по разписание междуградската електричка е трябвало да потегли от гара Минами-Нагареяма точно в 09:44:40 ч. местно време, вместо в 09:44:20 ч. както се получило. Според компанията грешката е станала, защото машинистът „не е проверил достатъчно внимателно времето за тръгване в разписанието и в резултат е извършил операцията по потегляне по-рано".

По-ранното потегляне на електричката е резултат от невниманието на машиниста

Междуградски състав на жп компанията Tsukuba Express, пътуващ по маршрута Токио – Цукуба

Tsukuba Express осъществява пътнически жп превози между гара Акихабара в източната част на Токио и град Цукуба в префектура Ибараки, която е една от централните на най-големия японски остров Хоншу. Нейните скоростни междуградски състави изминават разстоянието за 45 минути, а годишно превозват близо 130 млн. души.

В съобщението на компанията се подчертава, че макар електрическите й състави по маршрута да пътуват на всеки четири минути, дори незначителна неточност в разписанието може да доведе до по-късни големи закъснения за пасажерите. Например, при прекачването им на други влакове от следващите жп терминали по трасето.

Япония е всеизвестна като страната с най-надежден и развит железопътен транспорт в света. Отдавна в нея е изключително необичайно жп композиция да потегли в различно от посоченото време. Ето защо много от пътниците идват на жп гарите буквално няколко секунди преди пристигането на композициите, напълно уверени, че ще успеят да се качат на тях. При такова положение 20-те секунди отклонение от графика действително могат да имат голямо значение и оправдават изненадващия за жителите на държавите с по-слабо развити железници жест на Tsukuba Express.

Официалното извинение провокира японски жп фенове гордо да се снимат пред офисите и влаковете на превозвача

В Страната на Изгряващото слънце е изключително необичайно влак да подрани или закъснее

Официалното извинение на японската жп компания предизвика вълна от положителни реакции и адмирации в социалните мрежи по цял свят. Повечето потребители на Facebook и Twiter реагираха с искрено учудване на самурайската проява на жп компанията и я поздравиха. Други пък споделиха новината в съобщения до жп превозвачите, които работят в собствените им страни, за да вземат пример. Не липсваха и шеговити коментари, че за щастие японските традиции вече са се променили, иначе отговорните за „инцидента" най-вероятно щяха да си направят ритуално сепуко…

Едно е ясно: японските железници и култура ще продължават да ни удивляват и респектират.

Ивайло ПАШОВ

Заради феноменалната точност на железниците много от японците идват на жп гарите буквално секунди преди пристигането на съставите

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