

## Зелени решения

### С ЕНЕРГИЯ ОТ ПРИРОДАТА

на стр. 3



## Кадри

### ЧОВЕКЪТ В ЦЕНТЪРА НА КОРПОРАТИВНАТА СТРАТЕГИЯ

на стр. 4



## ТОВАРЕН ЖП КОРИДОР „АЛПИ - ЗАПАДНИ БАЛКАНИ“ ЗАСИЛВА РЕГИОНАЛНОТО СЪТРУДНИЧЕСТВО

В първите дни на българската председателство на Съвета на Европа в София отново беше обсъдено превръщането на Паневропейския коридор №10 в товарен железопътен коридор „Алпи - Западни Балкани“. Припомняме, че десетте паневропейски транспортни коридора са определени още през 1994 г. Те обхващат по съответните направления всички шосейни и жп пътища, както и енергийната инфраструктура в Централна и Източна Европа. Но за да станат част от европейската транспортна мрежа са необходими значителни инвестиции, които страните-членки трябва да вложат в тях, за да бъдат модернизирани и изравнени по технологичните си стандарти.

Основното трасе на коридора тръгва от австрийския град Вилах, преминава през словенската столица Любляна, продължава през хърватската Загреб, през сръбската Белград – Ниш – Пирот – София – Свиленград заедно с разклоненията си към Грац в Австрия и Марибор в Словения. В Генералната асамблея в София, организирана от Асоциация Коридор Х Плус, в сградата на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ участваха представители на австрийските, словенските, хърватските и сръбските железници. На нея отново беше потвърдено, че стратегическата задача на държавите-участници в асоциацията е трансформирането на Паневропейски коридор № 10

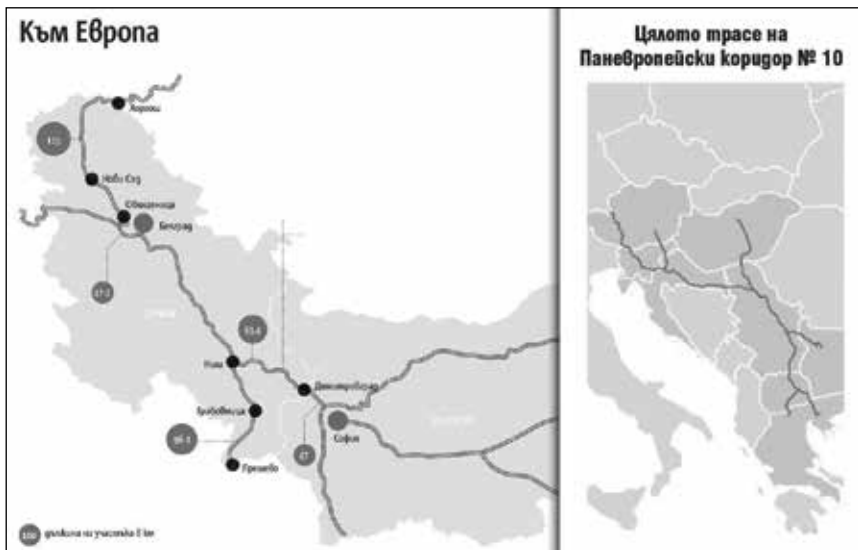


в товарен железопътен, създаден по условията на Регламент (ЕС) 913/2010. Сега се очаква окончателното му одобрение от Европейската комисия, за да започне интензивно да се работи за модернизирания му.

Предстоящата трансформация, в изключително товарно жп трасе, ще стимулира регионалното икономическо развитие като подобри връзките между страните от Западните Балкани – един от приоритетите на нашето председателство. Затова и по време на асамблеята зам.-генералният директор на НКЖИ инж. Златин Крумов коментира, че този товарен коридор не само ще заздравя културно-икономическите контакти, но и ще е най-кратката сухоземна релация, която свързва Европа с Азия. Същевременно ще обхване до максимална сте-

пен товарооборота в направления Север - Юг и Юг - Север и е най-кратката връзка между Турция и Западна Европа.

Значението на железопътния коридор много се увеличава след проведената през миналата година конференция в италианския град Триест за развитието и свързаността на страните от Западните Балкани с ЕС. В нея, заедно с премиера Бойко Борисов, участва и българският транспортен министър Ивайло Московски. Чрез паневропейската сухопътна връзка „Алпи - Западни Балкани“ се осъществява и директната свързаност с Товарен железопътен коридор №7 в София, а оттам и с българските черноморски пристанища Бургас и Варна. Създадена преди повече от 10 години, една от целите на Асоциация Коридор Х Плус е насърчаване на сътрудничеството между управителите на железопътната инфраструктура за развитието и модернизацията на Паневропейски транспортен коридор Х по направление му към границата с Турция. НКЖИ е съосновател на асоциацията, в която членуват още управителите на жп инфраструктурите на Австрия, Словения, Хърватия и Сърбия.



## ИНТЕРМОДАЛНОСТТА И ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ СРЕД ПРИОРИТЕТИТЕ

Развитието на интермодалните превози по време на председателството ни е сред важните приоритети на европейската транспортна политика, заяви министър Ивайло Московски, при представянето на приоритетите в сектор „Транспорт“ пред ресорната комисия на Европейския парламент. Той информира, че председателството вече е започнало работа по преразглеждане на Директивата за създаване на общи правила за комбиниран транспорт на стоки. Причината е, че повече от 25 години тя не е променяна и не отговаря на съвременните превозни и инфраструктурни реалности. Прехвърля-

нето на товари на дълги разстояния от тежкотоварните автомобили към железопътния, вътрешно-водния и морския транспорт, ще намали негативния ефект върху околната среда и пътната инфраструктура, допълни още министърът.

Бъдещите решения в областта на интермодалните превози ще бъдат дискутирани и по време на срещата на високо ниво на министрите на транспорта. Тя ще засегне темата „Мултимодален транспорт за Европа“ и ще се поведе на 19 и 20 март тази година в София. Потенциалът за стокообмен и мащабни инвестиции

На стр. 5





## Технологии

## В БАРСЕЛОНА ТЕСТВАТ ВЕРТИКАЛНИ ПЕРОННИ МЕТРОВРАТИ



ТМВ – компанията, оператор на метрополитена ще проведе изпитания на система от защитни перонни врати (VPSD), които се движат вертикално, а не хоризонтално, както останалите аналогични съоръжения. Тя ще бъде монтирана на една от крайните метростанции на линия 11 на подземната железница. Очаква се това да стане през втората половина на годината.

Новата технология е създадена в Южна Корея. Разработена е от Института по транспорт и Асоциацията на корейските фирми за сигнализационни системи и компанията Woori Tech Co. Трите организации и ТМВ сключиха договор за експериментална експлоатация на системата.

Всяка вертикална врата от VPSD се състои от три панела с обща височина 1800 мм. Новото преградно съоръжение има редица преимущества спрямо широко разпространените хоризонтални системи. При използването му вече няма да е необ-

ходимо мотрисите да спират на определени места на перона, така че вратите на вагоните да се позиционират точно срещу хоризонталните изходи. Отпада ограничението по трасетата на подземната железница да се използват състави с различно разстояние между вратите. Не бива да се пропуска и това, че технологията е по-надеждна и по-евтина от хоризонталната.

Изпитанията ще се осъществяват с използване на двавагонни мотриси от серия 500, чийто

капацитет е 300 пътника. Терминалът Кен Куяс не е подбран случайно. Това е първата станция на подземната железница в Испания, която бе оборудвана с перонно защитно съоръжение през 2008 г. Инициативата е свързана с подготовката за пълното автоматизиране на движението по трасето. От 2019 г. барселонската метро линия 11 се предвижда да бъде обслужвана изцяло от влакове без машинисти.

Подобни вертикални системи, които предпазват пътниците от падане върху релсите, вече са инсталирани в някои метрополитени в Азия като Сингапур и Япония. В Южна Корея националният Институт по транспорт провежда интензивни проучвания на системи - вертикални перонни заграждения повече от 6 години (от 2011 г. насам). Повод за това станаха многобройните повреди на стандартните (хоризонтални) перонни врати, според статистиката до 22 000 на година. Някои от тези откази доведоха и до смъртни случаи.

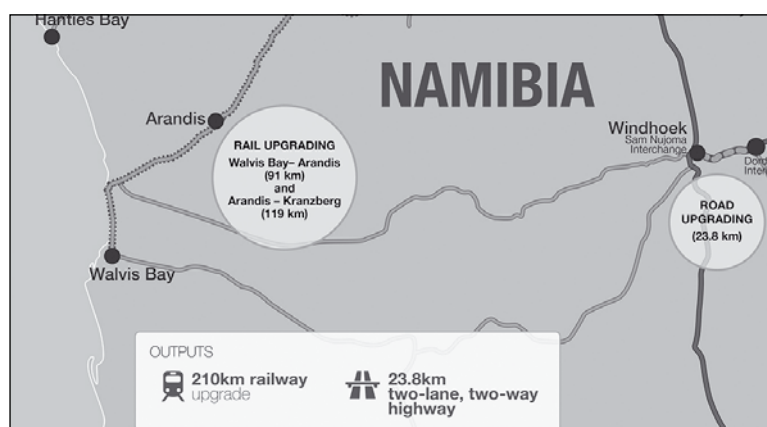


## Модернизация

## АФРИКАНСКАТА БАНКА ЗА РАЗВИТИЕ КРЕДИТИРА ЖП ЛИНИЯ В НАМИБИЯ

Африканската банка за развитие ще предостави кредит в размер на 2 млрд. южноафрикански ранда (153 млн. долара) на правителството на Намибия за модернизация на транспортната инфраструктура. Със средствата ще бъде реконструирана 210-километровата железопътната линия Уолфиш Бей – Кранцберг в западната част на страната и автомобилния път, свързващ намибийската столица Виндхук с международното летище, разположено край нея.

Модернизацията на жп трасето ще позволи товарните и пътническите влакове да се движат по него с по-високи скорости. То не е ремонтирано основно от 60-те години на XX век. Лошото му текущо състояние налага ограничения на скоростта в редица жп участъци,



а това води до увеличаване на транспортните разходи. След приключване на реконструкцията карго трансферите между атлантическия порт Уолфиш Бей и вътрешността на страната ще се ускорят значително. Очаква се това да доведе и до подобряване на търговските

връзки със страните от Общността за развитие на държавите от Южна Африка, които също оказват подкрепа за разширяване на контейнерния терминал на пристанището.

По план ремонтните и строителни дейности трябва да продължат 3 години. След приключването им, товарните състави ще могат да пътуват по трасето със скорости до 80 км/ч, а пътническите до 100 км/ч. Проектът се съфинансира от правителството на Намибия, което го определя за един от приоритетните и основа за осъществяването на редица други големи инициативи, одобрени от националната банка на страната.



## Рокада

## Холандски дизелови влакове станаха румънски



Последните дизелови влакове от Class 3400 (DM 90) бяха предадени на румънския жп оператор Ferotrans-TFI. Те се оказаха ненужни на холандския превозвач Keolis Netherlands, който ги замени с по-модерните електрички FLIRT (продукт на швейцарската компания Stadler). Последните са с по-лека конструкция и съвременен дизайн. Обслужват жп маршрутите Зволе – Кампен и Зволе – Ралте – Енсхеде, по които доскоро пътуваха композициите, продадени на северната ни съседка.

Ferotrans-TFI изкупи почти всички двавагонни състави Class 3400 от държавния пътнически жп оператор NS

и частния Keolis Netherlands. Цялата серия включва 53 единици, произведени от холандските компании Talbot и Duewag в периода 1996 г. – 1998 г. Те могат да развиват максимална скорост 140 км/ч и имат 123 пътнически места във втора класа и 12 в първа.

Румънският оператор планира да започне да използва бившите холандски влакове през лятото на тази година. Предвижда се да оперират по много маршрути, в т. ч. между Букурещ и Яш. Дотогава те ще преминат капитален ремонт в завода Electroputere в град Пашкани, за да получат сертификата за експлоатация в страната.

## Сделка

## Canadian National поръча 200 американски дизел-локомотиви

През следващите три години Canadian National (CN) – най-големият товарен жп оператор в Канада, ще закупи 200 дизелови локомотива Evolution от американския жп производител GE Transportation. Това се наложи заради повишения ръст на карго превозите. Чрез тях компанията разчита да увеличи ефективността на транспортните си операции. Стойността на контракта е 600 млн. долара.

Локомотивите Evolution ще отговарят на екологичните норми на Американската агенция за защита на околната среда (EPA) - нива 3 и 4. Това е нужно, тъй като предстои да превозват товарни състави и до САЩ. По изискване на канадците ще са оборудвани със система за управление на базата на създадената от

GE Transportation платформа GoLINC. Трябва да разполагат още с „умната“ апаратура TripOptimizer, която помага на машиниста да избира оптималния режим на движение, за да се намалява разхода на гориво. Предвидено е също да са оборудвани със системата LOCOTROL, чрез която могат да се управляват локомотиви, разположени по протежението на влака.

Производството на серията Evolution за CN ще започне през т. г. в завода на GE Manufacturing Solutions във Форт Уърт (САЩ, щата Тексас). По договор първите локомотиви трябва да се предадат на клиента до края на 2018 г., а останалите през идните две години. За GE Transportation това ще е най-голямата поръчка от 2014 г. насам.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ



# С ЕНЕРГИЯ ОТ ПРИРОДАТА

*Използването на възобновяеми източници на енергия в железопътния транспорт постепенно се превръща във все по-важен тренд. От началото на 2017 г. всички електрички в Холандия започнаха да се движат с ток, произвеждан само от вятърни електроцентрали. Шест месеца по-късно в Индия бе даден ход на мащабен проект за оборудване на влаковете на държавната железница със соларни панели, осигуряващи енергия за вътрешните им системи. А само преди няколко седмици (малко преди Коледа) в Австралия бе пуснат в движение и първият в света влак, задвижван изцяло от слънчевата енергия.*

Австралийският соларен състав е разработка на железопътния оператор Byron Bay Railroad Company (BBRC). Любопитното е, че не е някаква скъпа, високотехнологична разработка. Напротив – представлява модифициран пътнически дизелов влак от ретро серията Red stork („Червен щъркел“), превърнат в електрически. „Издирвахме подходящ състав из цялата страна и накрая се спряхме на настоящия – овехтял и полуразрушен двувагонен „пътник“ NSW 600/700, произведен още през далечната 1949 г. Целта бе чрез преоборудването му да докажем, че соларната енергия е напълно подходяща за пътническите жп превози.“ – споделя директорът на превозвача.

За инженерната трансформация от BBRC наемат специалисти от компанията ELMOFO – стартъп, произвеждащ електромобили. Те възстановяват стария „пътник“ и го превръщат в напълно функционален демонстратор на соларната технология. Той доказва, че може да оперира пълноценно, черпейки сили от енергийния източник.

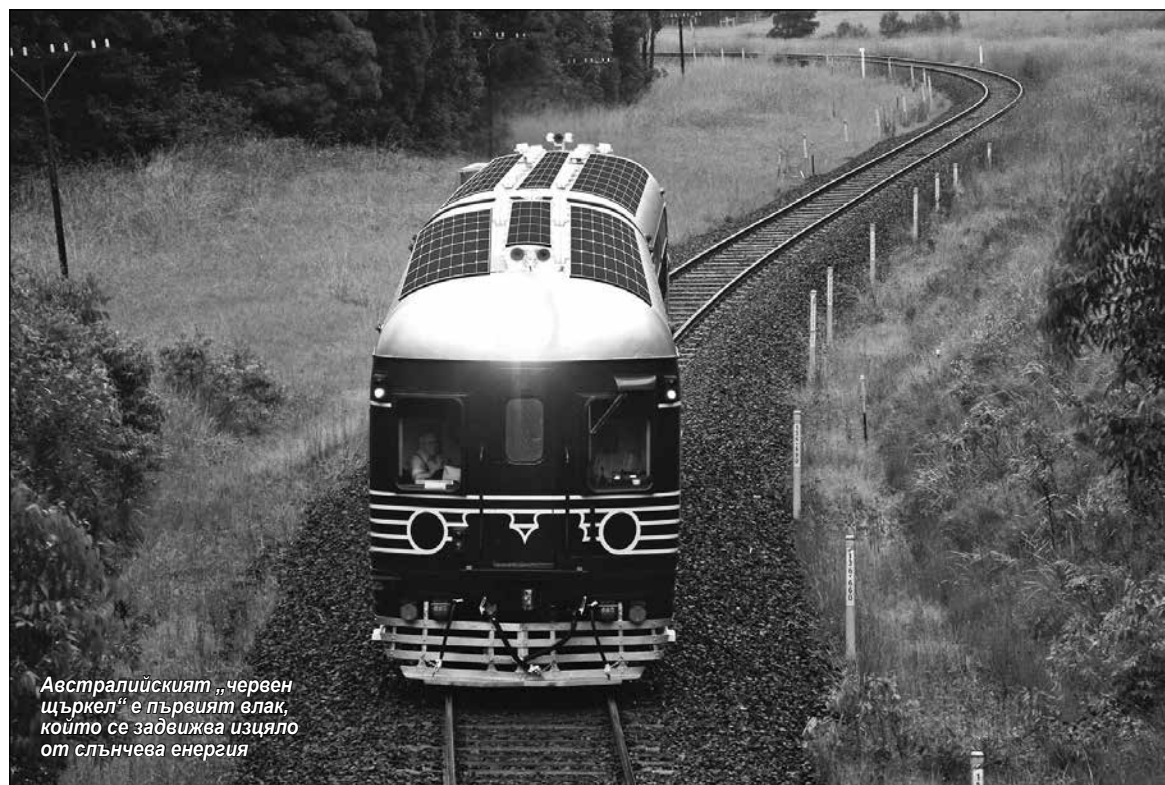
В началото влакът е възстановен от служителите на жп превозвача, след което преминава модернизация с помощта на инженерите от ELMOFO. В хода ѝ, единият от неговите два дизелови двигателя, е подменен с електрически, а другият е запазен като резервен (за непредвидени обстоятелства). Освен това му е

монтирана акумулаторна батерия с обем 77 KW, която според разработчиците може да осигурява целодневната му работа. Тя се захранва и презарежда от монтирани на покрива на вагоните фотоволтаични панели. Те имат извити форми, за да прилегнат към покрива и могат да генерират до 30 KW електроенергия.

Създателите на соларния влак твърдят, че той може да оперира дори при силна облачност и лошо време. В случай на необходимост – ако акумулаторите все пак се изтощат по някаква причина или влакът трябва да пътува през нощта, акумулаторната му батерия може да бъде дозаредена от специални енергийни станции по маршрута на движение. С такива, специалистите на ELMOFO, оборудват всички гари по трасето му.

Соларният „Red stork“ направи първото си пътуване на 16 декември м. г. От тогава той ежедневно извършва рейсове по 3-километрова железопътна линия на австралийския щат Нови Южен Уелс. Трасето свързва центъра на курортното градче Байрън бей с красиви отделени плажове и разположения в съседство 5-звезден хотелски комплекс Elements of Byron.

Пътешествието с двувагонния състав продължава десетина минути, а трансферите са на всеки час. Цената на билета в една посока е 3 австралийски долара за възрастен, 2 - за деца между



Австралийският „червен щъркел“ е първият влак, който се задвижва изцяло от слънчева енергия

5 и 13 години, а за най-малките е безплатен. В двата вагона има общо 100 седящи пътнически места, но е предвидено също пространство за правостоящи и за превоз на багаж (в т.ч. за велосипеди и сърфове).

До края на януари 2018 г. соларният влак ще пътува в тестови режим. След това ръководството на жп оператора BBRC ще вземе решение за по-нататъшното развитие на проекта. Очаква се въпросната композиция да продължи да обслужва вече посочения маршрут. До преди появата на иновативната електричка трасето бе изоставено и занемарено, но екипът на железницата го възстанови и реконструира, заедно с гарите по него. Компанията обаче има амбициите да пусне и аналогични електрички, задвижвани от енергията на Слънцето, по още няколко жп маршрута.

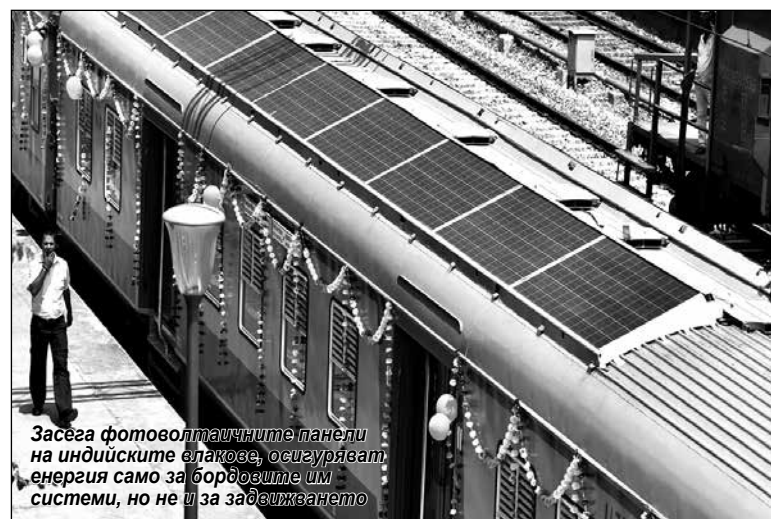
Трябва да отбележим, че австралийският проект засега е уникален по рода си. Влакове, използващи слънчева енергия са създавани и по-рано, но никой от тях не е бил изцяло задвижван от нея. Тя се използваше само за частично захранване на жп композициите и за осигуряване на електричество за бордовите системи.

Такъв е случаят с мащабния индийски проект за внедряване на възобновяеми енергийни източници в транспортната система на страната. През миналото лято държавните железници на Индия (Indian Railways, IR) започнаха да монтират гъвкави фотоволтаични панели по покривите на пътническите вагони на някои влакове. Инициативата предвижда такива клетки да бъдат поставени върху 250 композиции. Чрез същите се осигурява „зелено“ електричество за всичките им вътрешни системи (вентилация, климатизи, осветление и т. н.). Ала в същото време за движението продължава да се разчита на дизелови локомотиви.

Паралелно с това от железницата на Индия планират и дори вече частично са реализирали поставянето на соларни панели и върху покривите на 7000 индийски жп гари. Те ще задоволяват голяма част от потребностите от



Соларният влак е атракция за гостите на курорта Байрън бей и се радва на голямо внимание



Засега фотоволтаичните панели на индийските влакове, осигуряват енергия само за бордовите им системи, но не и за задвижването

ток на терминалите. Очаква се с тяхна помощ да бъдат осигурявани общо 1 гигават електроенергия годишно.

Предполага се, че развивайки проектите за зелена енергия, до 2025 г. Indian Railways ще са в състояние да задоволяват 25 процента от своите енергийни потребности, използвайки възобновяеми енергийни източници.

Друг пионер в използването на природната енергия в железниците е Холандия. От началото на 2017 г. всички електросъстави на държавния пътнически жп превозвач Nederlandse Spoorwegen (NS) започнаха да се движат с електричество, произвеждано само от вятърни електроцентрали. Това е резултат от екологично ориентирана политика на властите, прокарана преди няколко години. Тогава правителството на Страната на лалетата прие решение всички холандски електрички да преминат на захранване с енергия, произвеждана само

от ветрогенераторните паркове, за да се намалят емисиите въглероден диоксид, изхвърлян в атмосферата от транспорта.

През 2015 г. всички железопътни компании, начело с монополиста NS, подписаха договор с енергийния гигант Епесо, съгласно който целият електротранспорт трябва да премине на възобновяеми източници на енергия до 2018 г. Само година по-късно (2016 г.) тази цел вече бе изпълнена до 75 процента, а пълният преход се състоя с 12 месеца по-рано от крайния срок.

Специалистите очакват добрите примери на Австралия, Индия и Холандия да бъдат последвани и в други държави с развит железопътен транспорт. Според тях функционирането на железниците с природна енергия е тенденция, която ще става все по-актуална на фона на борбата за овладяване на климатичните промени в света.

Ивайло ПАШОВ



От началото на 2017 г. холандските електрички пътуват изцяло благодарение на вятърната енергия



Индийските железници ще монтират соларни панели на 7000 жп гари, те сами ще задоволяват голяма част от енергийните си нужди





# ЧОВЕКЪТ В ЦЕНТЪРА НА

*Най-важното ни послание остава промяна в отношението към него, казва Десислава Стоянова, директор „Човешки ресурси“ в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД*

Макар че от броени месеци работи в БДЖ, Десислава Стоянова твърдо защитава позицията - човекът да остава непрекъснато във фокуса на фирмената и корпоративна политика. Такова е било виждането ѝ винаги и на останалите места, където преди това е работила като мениджър „Човешки ресурси“. Близко 7 години е част от Българска Железопътна Компания като ръководител направление „Човешки ресурси“. Работила е за частните компании Ви-Веста Холдинг, Efbet, Kron Securiy, Ltd. Има магистратура за икономист счетоводител по специалността „Счетоводство и контрол“ на Стопанската академия в Свищов. Дипломант магистър е по трудова и организационна психология от СУ „Св. Климент Охридски“. Завършва управление на човешките ресурси в института за следдипломна квалификация на УНСС. Експерт е по европейско техническо законодателство и пълномощник на Системата за управление на качеството БДС EN ISO 9000 от Висшата международна школа на Техническия университет в София.

Едни от най-често преписваните ѝ качества са комуникативност, отговорност, диалогичност. В рисковата ситуация винаги проявява самостоятелност и критично мислене. Това само е незначителна част от положителните характеристики, с които околните най-често я обрисуват.

**- Г-жо Стоянова, не е тайна, че текуществото е един от големите проблеми, с които мениджмънтът на дружеството трябва ефективно да се справя. С какви средства ще се привличат хората, за да остават?**

- БДЖ е дружество със 130-годишна история. За съжаление в жизнения цикъл на една организация за толкова голям период от време неминуемо има лоши и добри моменти. Такъв труден момент беше липсата на инвестиции повече от 10 години, което се дължеше на лошото финансово състояние на дружеството, поради натрупани стари задължения между 2002 г. и 2009 г. в размер на 850 млн. лв. За радост в момента нещата стоят по друг начин. Благодарение на финансовата политика, която се води, дългът е намален повече от половината, до около 390 млн. лв. Получената през миналата година положителна оценка от Европейската комисия, с нотификацията на исканата от нас държавна помощ е потвърждение, че убедително сме защитили в Брюксел жизнеспособността на дружеството. Така че вече имаме възможност да направим това за нашия персонал, което винаги сме искали. Приоритетите ни са подредени в проекти, които ще изпълняваме през следващите три години. Нов важен момент е разписаната в тях роля на специалиста

по управление на човешките ресурси за осъществяването на корпоративната стратегия. Наблюдението ми е, че доскоро тя е била ограничена. Основните причини са две. Първата е свързана с недостатъчното разбиране на ролята на специалиста по човешки ресурси от страна на мениджмънта на организацията, как колежата HR - ръководител може да подпомогне този процес. Основно акцентът е паднал върху анализа на финансовите и материални ресурси. Мимоходом са се подминавали теми като организационна култура, знания, умения, ноу-хау, нагласа, привързаност, удовлетворение, мотивация на служителите.

**- Искате да кажете, че се е обръщало повече внимание на икономическите резултати докато психологията на човешкия фактор е оставала на втори план.**

- Така е, но и втората причина, за която вече споменах, произлиза от недостатъчно активно отношение, на включване на част от колегите в процеса на формулиране на бизнес стратегията. Ако те знаят се очаква тяхното по-убедително и мотивирано анализиране на силните и слаби страни на човешките ресурси във фирмата и разбира се доминиращата корпоративна култура. Защото когато една бизнес стратегия не

отчита по-горе изброените факти може да не успее да определи правилно конкурентното предимство и това да стане причина да не се осъществи успешно. Сега фокусирането върху хората е ясен знак за промененото настоящо разбиране на висшия мениджмънт в БДЖ. Новият подход на ръководството е поставянето на човека в центъра на корпоративната стратегия. С други думи това е нов начин на мислене и действия за достигане на целите.

Ключът към успеха е компетентността на средния мениджмънт. Понякога средният мениджмънт може да промени драстично посоката на изпълнение на управленските решения. Като пример бих посочила целенасочената работа за повишаване на индивидуалната компетентност на управление чрез промяна в методите на оценка на знанията и уменията на служителите. Ще доразвием компетентностния модел и ще се опитаме да го вметим в системата, ценностите, мотивите, механизмите и процесите в работата. Ще правим правилните промени за хората, така че те да се чувстват мотивирани, удовлетворени и заедно да постигаме възможно най-добър резултат.

**- На практика какъв механизъм ще използвате?**

- На първо място ще обърнем внимание на средния ме-

ниджмънт за повишаване на капацитета и компетентностите, защото там е най-тежко. Той е „скоростната кутия“ в една организация. Връзката между топ мениджмънта и изпълнителския състав, запазване на посоката на взетите решения и времето за тяхното изпълнение са изключително важни за успеха.

Тясното сътрудничество с изградения вече модел на атестация в нашия Център за атестация и възможност за неговото доразвиване. Служителите се оценяват по няколко компетенции – техническо мислене, управление на промяната, ориентираност към резултатите, мотивация и доверие. Освен образование, квалификация и правоспособност, откриването на чертите, които определят изпълнението за всяка позиция или дейност е съществен и важен фактор за трудовото представяне. Да се откриват отличителните компетенции, да се обучават там, където липсват и да се прилагат навреме е посоката, в която ще продължим да работим.

В подкрепа на казаното е, че при едно и също образование, трудов стаж и професионален опит, една и съща професионална квалификация в една организация, някои служители се справят по-добре от други. В областта на обучението и развитието за тази година сме планирали бюджет от 190 хиляди

лева за повишаване, усъвършенстване и разширяване на професионалната квалификация. Съвместно работим с Центъра за професионално обучение. Най-новият общ проект е да възстановим паралелка за обучение на млади кадри в град Мездра, които след това ще влязат в системата на железниците. В него се включиха също Регионалното управление по образование във Враца, общинският съвет в Мездра, професионалните гимназии в града. В края на миналата седмица подписахме партньорско споразумение с професионална гимназия по механизация и селско стопанство в града за прием по държавна поръчка след завършване на седми клас. Там ще се обучават ученици за професиите „техник по жп техника“ – специалност локомотиви и вагони“ и за „електротехник“ – специалност електрообзавеждане на жп техника в дуална форма на обучение.

**- При тях ли се чувства най-силен недостиг на специалисти?**

Да, но и при някои други. Дружеството изпитва остра нужда от млад, квалифициран персонал. Това са длъжности като локомотивен машинист, помощник локомотивен машинист, включително маневристи, маневрени и постови стрелочници, а при превозните бригади - кондуктор и началник на влака.

## АБОНАМЕНТ 2018

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

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

### ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

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

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

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

*Железничар*

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

IBAN: BG07BPBI79241064295803  
 BIC: BPBIBGSF  
 Банка: Юробанк България АД

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

За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент  
**24 лв.**



# КОРПОРАТИВНАТА СТРАТЕГИЯ

Много важно за привличането на хората в железниците е подобряване на условията на труд в депата, за което през 2018 година сме планирали бюджет от 1 милион лева. Участваме и в националната инициатива „Дни на кариерата“, организирани от специализирани сайтове за подбор на кадри. И през тази година на по-късен етап възнамеряваме да се включим, когато се провеждат такива дни в София, Пловдив и Велико Търново. Подновихме сътрудничеството с висшите учебни заведения като ВТУ „Тодор Каблешков“ и професионалните гимназии в цялата страна. Сега предстои подписването на партньорско споразумение с Техническият университет в София.

В края на миналата година участвахме в „кръгла маса“ за професионално образование, чийто домакин беше гимназията по железопътен транспорт „Никола Вапцаров“ в Горна Оряховица. На нея присъстваха и други представители на професионални гимназии, организации и ведомства, ръководители на частни жп превозвачи, на отдели и дирекции по човешки ресурси, на медии.

**- Как бихте резюмирали целта и проблемите, най-често поставяни на тази „кръгла маса“?**

- Целта беше да обединим усилията си, за да се случат нещата така, както искаме да ги видим след няколко години. Защото отливът на кадри от железниците е неоспорим факт, който трябва да се преодолее. Годишно на-

пускат около 1000 души, което е драстична цифра. Някои от експлоатационните професии са много непривлекателни. А и с ниските възнаграждения трудно може да привлечем млади хора. Осмислянето на нов комуникативен модел между всички нас е много важно. Защото освен избора на професия за младите хора от голямо значение е и наименованието. Това също се коментираше на срещата. Трябва вече да има нов прочит и поглед на тези професии. Защото едно е да постъпиш на работа като работник, съвсем друго е например да кажеш оператор. Всичко се променя, а националният класификатор за професии и длъжности е отворена система. Така че от самите нас зависи какви промени да направим. Важно е да има развитие и въвеждане на дуалната система на обучение като механизъм - да учиш, да работиш и в същото време да трупаш трудов стаж. Срещата беше полезна и за двете страни. Тя даде тласък и се превърна в старт за осъществяването на инициативи в Северозападна България, където безработицата е най-голяма.

**- Социалните стимули също играят важна роля за приобщаване към вътрешнофирмени живот и чувството за отговорност, принадлежност и всеотдайност към него. Къде в системата на железниците те най-ярко се изразяват?**

- Продължаваме процеса за подобряване в цялата страна на битовите условия в саите за

почивка на превозния персонал. От миналата година започна процедура за ново униформно облекло. Приключи етапът за избор на идеен проект, в момента сме на етап ушиване на мостри с подробно техническо описание. Имайки предвид размера на финансовата сума, заложена в бюджета от 1,5 млн. лв., и спецификата на този вид обществена поръчка се надяваме в края на тази година нашите служители да получат новите си униформени облекла. Планирали сме 1 млн. лева за работни и униформени обувки, в момента тече процедура за избор на изпълнител за доставка на работни и специални дрехи, с планирани средства над 500 хил. лв. Така изцяло ще бъде подменена визията на нашите служители.

Бих искала да отбележа, че най-важна е политиката ни по доходите през 2018 г., която директно ще бъде почувствана с увеличението на месечните трудови възнаграждения. От 1 януари повишаването за локомотивния персонал е с 12,5 процента, а за всички длъжности, на които основната заплата е обвързана с коефициента на минималната работна заплата за страната е с 10,87 процента. Важното е, че имаме намерение да работим по нов механизъм за образуването на трудовите възнаграждения, базиран на обективни показатели, с цел обвързване с правилата за оценяване на трудовото представяне на служителите по време на атестацията им. Ще бъдат разработени количест-

вени и качествени показатели, които ще са пряко обвързани с представянето на служителите.

В момента преговаряме и със синдикатите за новия колективен трудов договор. Това, което със сигурност ще се случи е, че ще договорим по-благоприятни условия, свързани с допълнителните и други трудови възнаграждения и придобивки.

Разширяваме социалната си програма с тестването на продукта „Мулти спорт“. Предоставяме през февруари на всеки, който желае едномесечна безплатна спортна карта. С нея имат възможност да се посетят над 600 спортни обекти в цялата страна с повече от 400 вида спортни активности, включени в пакета. Най-различни са дисциплините – футбол, аеробика, плуване, гимнастика, йога, кьнки, карате, пилатес, спортно катерене, зумба, тенис и още много други. За пръв път всеки, според предпочитанията му ще може да спортува. Но най-положителното е, че се дава шатс всеки ден, през целия месец да се спортуват различни дисциплини, за 30 дни – 30 посещения без ограничение. Това е чудесна възможност за пълноценно и здравословно използване на няколко часа от свободното време, както и за обогатяване на физическото състояние на човек. Така се завързват и много нови социални контакти. Вече започна административно да се събират заявленията с интересите на служителите. Целта е възможно повече хора да разберат за това и да се включат.

**- Ще бъде ли подновена стипендиантската програма, която преди време БДЖ предлагаше?**

- В процес сме на разработването на стипендиантската програма. Проектите са два – единият е насочен към средните професионални учебни заведения, а другият към висшите. Предвиждаме да ги финализираме до края на месец март тази година. Процесът е двустранен, между нас и училищата и има силно мотивиращ фактор за привличане на млади кадри в железницата. На дневен ред стои и оптимизиране на организационно-управленската структура на дружеството чрез реинженеринг на бизнес процесите. То включва опростяването и съкращаване на сроковете, в които решенията се изпълняват. Нещата ще се случват адекватно и по-бързо във времето, ако променим отношението към хората. Защото те са най-ценният капитал в една компания. Сега целта е да отворим вратите за обновяване със свежи попълнения. С изнасянето на презентации за перспективите, за възможностите за професионална реализация, младите хора все по-лесно ще се припознават в различните длъжности на жп транспорта. С осъществяването на инвестиционната ни програма и пускането в експлоатация на 41 нови мотриси ще се подобрят значително условията на работното място и за локомотивните машинисти, както и комфортът на пътуването за пътниците.

*Интервюто проведе:*  
**Мая Димитрова**

## ИНТЕРМОДАЛНОСТТА И ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ СРЕД ПРИОРИТЕТИТЕ

От стр. 1

между Европа и Азия налагат интензивното развитие на транспортните връзки по река Дунав, Черно море, както и разширяването на трансевропейската транспортна мрежа към държавите от Западните Балкани, заяви министър Московски. Той изтъкна необходимостта от позадълбочено партньорство със страните от този регион, за да бъдат интегрирани транспортните системи, към мрежата на Европейския съюз. Па думите му финансиране може да се търси от Механизма за свързване на Европа, други евро източници и фондове.

Министър Московски обяви, че ще бъде обсъждана и правната рамка за правата на пътниците в железопътния транспорт, което е

съществен елемент за подобряване на качеството на услугите в него. Останалите събития в календара на Българското председателство ще са посветени на теми като финансирането на железниците и тяхното бъдещо развитие, въздушната свързаност, европейската морска политика. Съветът по транспорт в рамките на председателството ни ще се състои на 7 юни 2018 г. в Люксембург.

Пред Комисията по вътрешен пазар и защита на потребителите министърът коментира в Европейския парламент, че България поема Председателството на Съвета на Европейския съюз в период с много интензивен цифров дневен ред. „Основна задача ще бъде успешното завършване на преговорите за реформата на

регулаторната рамка за електронните съобщения“, каза още той. И добави, че новата нормативна уредба, е от голямо значение за европейската индустрия. Тя ще очертае насоките на развитие на конкуренцията, ще заложи стимулите за инвестиции в мрежите от пето поколение и фиксирания оптични мрежи с много висок капацитет. Министър Московски увери, че потребителите също ще усетят реалните ползи от новите правила за иновативни услуги. България работи усилено по регламента за свободното движение на данни, които са събрани от обществения сектор, обърна внимание той. Добави също, че свободният поток на нелични данни е предпоставка за функционираща цифрова икономика и за нови работни места.

Сред приоритетите на българското председателство е и популяризирането на цифровите политики на ЕС сред страните от Западните Балкани, подчерта в изказването си Ивайло Московски. Той добави, че акцент в това отношение е покритието с широколентов достъп за всички, насърчаването на високоскоростната трансгранична свързаност и въвеждането на правилата на ЕС за постепенното намаляване на надценките за роуминг услуги в тези държави. С тях на двустранна основа вече са предприети редица инициативи в тази насока.



### ОБРАТНА ВРЪЗКА



*Здравейте,  
Казвам се Станимир Станков и живея в Провадия. Работя в общината на града. Винаги съм бил и продължавам да съм съпричастен към всичко свързано с железницата ни - на национално и на местно ниво.*

*През последните години два пъти бях командирован и участвах в провеждащите се през месец септември в Горна Оряховица срещи, за обсъждане и приемане на предложения на общинските кметове от страната, свързани с подобряване на новите разписания на влаковете.*

*Искам сърдечно да ви благодаря, освен от мое име и от името на гражданите на община Провадия, затова че с тазгодишния жп график за движение, влязъл в сила миналия декември, много от бързите влакове, освен на гара Провадия, вече спират и на нашата спирка Добрина. Това облекчи много хората, които живеят в южната част на града ни, защото гара Провадия е доста отдалечена от голяма част от кварталите му.*

*Пътувам често с влак и виждам как вече редовно хората, след като научиха тази прекрасна новина, започнаха да слизат и да се качват на спирка Добрина не само на пътническите, но и на бързите влакове. Занапред очаквам още повече пътници от и за нея.*

*Моля ви да запазите тази възможност през цялата година! Сигурен съм, че транспортната придобивка в нашия град ще привлече и ще продължи да привлича нови хора, които ще предпочитат да пътуват с влак. Лично чувам много благодарности и добри думи от съгражданите си, за спиращите бързи влакове на Добрина в Провадия. Подобни решения допринасят за популяризирането на нашата железница и за избора на хората да се ползват по-често от услугите ѝ.*

*Като редовен пътник искам и да Ви благодаря и за хубавите вагони, които все по-често виждам в съставите на влаковете ни, за водата в тоалетната, за сапуните и за парното, което създава комфорт при пътуване. Дано ги опазим за дълго!*

*Сърдечно Ви Благодаря! Ваш редовен пътник и фен, с желания за успехи!*

**Станимир Станков - гр. Провадия**



# ТРИФОНОВДЕН



На 1-и февруари Българската православна църква чества празника на св. мъченик Трифон. Св. мъченик Трифон е роден около 225 г. в Комсада. Още като юноша се прочул с чудесата си из цяла Фригия. Намерил мъченическата си смърт по времето на император Траян заедно с много други

християни.

В народните вярвания св. Трифон е патрон на лозята и лозарите. В една от многото легенди за него светецът е описан като лозар, който сам отрязал носа си с косера, докато зарязвал лозето. Затова денят наричат още Зарезановден или Трифон Зарезан, а

ритуалите, които се изпълняват, са свързани с берекета на лозята.

По стар обичай мъжете отиват на лозята още при изгрев слънце. Всеки си избира по един корен от гроздето, поръсва го със светена вода от църквата и го полива с вино. Отрязва първите пръчки, над които изрича благословия. От тях свива венчета, които поставя на калпака си, окичва портата на дома и иконата, слага в бъклицата с вино. След зарязването участниците в ритуала правят обща трапеза, на която нареждат обредни храни – пита, варена кокошка, пастърма, баница, ракия и бъклица с вино. Под съпровода на гайди и други инструменти играят хора и пеят песни.

Докато лозарите празнуват, жените не подхващат работа, защото денят е за тях „халталия“ (лош). Не се докосват до остри предмети – нож, ножица, игла, куки, брадви и секира, а за да се предпазят от злополука, първо удрят нож в огнена главня, или отрязват три пръчки с ножица, които хвърлят във вода.

Трифоновден се почита и като празник на мишките – „Мишкини празници“. За да прогонят животинките от домовете си, жените режат опашките на малките вредители, удрят ги три пъти на прага и три пъти на дръвника.

В други краища пък празнуват Трифоновден в чест на зайците. Наричат го „Сечко-Дечко“. Жените месят малка питка, която изпичат в огнището, след като хвърлят в него заешки гребки. Питката раздават сред близки и съседи, за да умилостивят зайците.

На този ден празнуват: **Трифон, Трифонка, Трифчо, Трифо, Трифуна и др.**

## Храните, които ни пазят от настинки през зимата

Още от времето на Хипократ се знае, че храната е лекарство. Какво по-хубаво от това вместо към лекарства да посягаме към храна, която ще ни предпази от настинки през зимата?

Разбира се, храненето трябва да е разнообразно, но винаги да включва храни, съобразени с особеностите на студения сезон. Ако искаме ние и децата ни да сме здрави и в добро настроение.

**Тлъста риба.** В студените дни малко повече мазнини в храната са добре дошли като източник на енергия и топлина, а мастноразтворимите витамини (А, Е, Д) правят лигавиците устойчиви на вируси. Богати на полезни ненаситени мазнини са сьомга, скумрия, сардина, риба тон, сафрид, херинга, моруна и др.

Мазнините в рибата са доказано профилактично и лечебно средство при сърдечно-съдови, неврологични, онкологични заболявания. Да не забравя-

ме, че през зимата слънцето е оскъдно, не се синтезира витамин Д, който освен с рехита, се свързва и с честото боледуване.

А и Е витамини са отговорни за здравето на кожа и лигавици, оттам и за локалния имунитет. Микроелементите в рибата селен, манган, фосфор, йод и цинк подобряват метаболизма и имунитета.

Тези, които не обичат риба, имат алтернативен източник за набавяне на полезни мазнини – **авокадото**. То е съставено от 30% мазнини, предимно Омега 9 и по-малко Омега 6 и Омега 3. Съдържа витамини като в рибата, микроелементи калций, магнезий, калий, желязо, мед, фосфор.

И като говорим за полезните мазнини, да не забравяме и другите неживотински източници – **суровите ядки, зехтина, маслото от орехи, от гроздови семки.**

**Цитрусовите плодове** са основен източник на витамин С през зимата. Той укрепва имунитета и участва в различни биохимични процеси в клетката. Силен антиоксидант – предпазва от разрушителното действие на свободните радикали, вируси, бактерии, токсини. Фибрите в плодовете прочистват храносмилателната система и изхвърлят холестерола. Затова пийте фрешове, не не забравяйте да похапвате и цели плодове.

**Морковите** са незаменими през зимата. Те съдържат бета каротин, от който се синтезира витамин А, нужен за доброто зрение и здравината на кожата и лигавиците. През здравата лигавица вирусите трудно проникват. Съдържат също витамини от В групата, С, РР, ензими, минерали – калий, натрий, калций, магнезий, фосфор, желязо, манган и мед. Всекидневната употреба на сок от моркови засилва защитните сили на организма, помага при анемии и болести на кожата.

Подобна по състав е и **тиквата**. Полезна е във всякакъв вид – варена, печена, в сладкиши. С нея най-добре се прочиства организъмът – целулозата извлича токсините от червата и вредните мазнини.

И когато се говори за вируси през зимата, няма как да не се спомене „природният антибиотик“ – **чесънът**. Официалната медицина е доказала неговите качества като имуностимулатор и бактерицидният му свойства. Потиска развитието и на вирусите, гъбичките, дори и на раковите клетки.

Салата или ястие с чесън плюс чаша червено вино са идеалната профилактика на грипа за родителите, за децата също, но без алкохол. Другите видове **лук - праз и кромид**, имат подобни свойства, ако се консумират сурови, още по-добре.

## Хрянът



Хрянът е многогодишно растение от семейството на кръстоцветните. Независимо, че е широко разпространен у нас не само като култивиран зеленчук, а и като бурен, хрянът се употребява сравнително малко. За него се сещаме когато дойде време да слагаме кисело зеле за зимата или сме решили да приготвим телешко варено. А в хряна се съдържат много ценни съставки – калий, калций и витамин С в големи количества.

Хрянът е лютива подправка. Основният му ефект се дължи на гликозида синегрин. Попадайки в храносмилателната система синегринът претърпява биохимични промени, при които се отделя вещество, възбуждащо апетита. Ако е в големи количества, то дразни лигавицата на стомаха и червата. Лекарите препоръчват тази подправка да се консумира в количество, което се събира на върха на чаена лъжичка. Това е дозата за 1 порция.

Още в най-дълбока древност хрянът е бил използван при лечение на стомашно-чревни заболявания и при простуда. Корените му имат и свойството да се борят с

бактериите в организма.

При всички случаи когато хрян се използва с лечебна цел, разумно е да се направи консултация с лекар.

Хрянът може да се съхранява заровен в пясък или настърган на едро и смесен с оцет, сол, мед и малко олио. От тази каша се взима количество „на върха ножа“ или малко повече, за да се подправи една порция. Лютивината му може да се смекчи с малко настъргана ябълка.

При варене ароматът на хряна се губи. Ето защо се препоръчва подправката да се поставя в ястията накрая. За да се намали парливият й вкус, може да се смеси със сметана, пюре от ябълки или майонеза.

Хрянът е чудесна подправка към месни супи и кебапи, прибавя се и към сосове за риба. С него се подправя майонеза за гарниране на варена риба, телешко варено, варени свински крачета, печено месо за студено сервиране.

Този зеленчук може да се използва при консервиране на всякакви зеленчуци, като тогава се слага не само коренът, но и листата.

## Сос от хрян

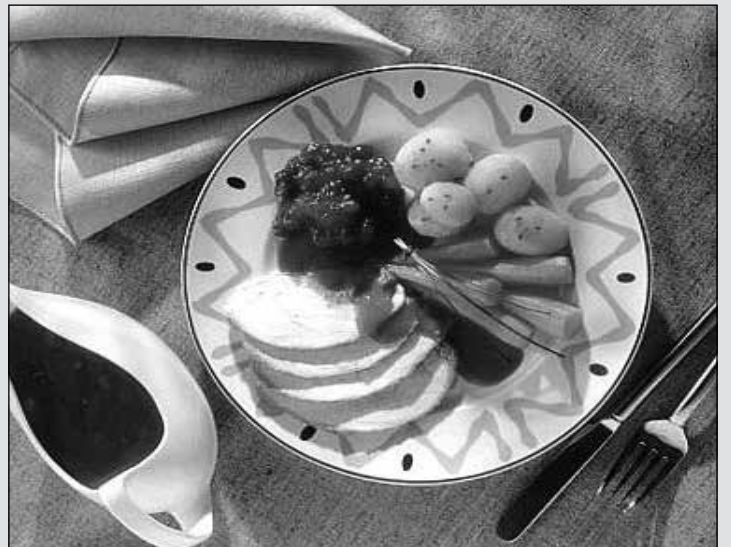
**Необходими продукти:**

1-2 корена хрян  
1 лъжица счукан сухар  
1 лъжичка захар  
2-3 лъжици оцет  
сол  
вода или бульон

**Начин на приготвяне:**  
Настъргвате на дребно

хряна, който е предварително остърган и измит. Прибавяте счукания сухар, захарта, оцета, солта, наливате гореща вода или бульон, толкова, че да се получи умерена гъстота на соса, и след това разбивате добре.

Сосът се поднася с печено, пържено или варено месо.





# НАЙ-ИНТЕРЕСНИТЕ ПОДПРАВКИ ПО СВЕТА



Всички ние използваме подправки и добавки, за да овкусим храната, която консумираме. Сред най-предпочитаните и разпространени добавки са оцет, зехтин, сол и пипер. По света обаче има доста по-интересни и странни подправки и добавки.

Ето и кои са някои от тях:

**Бананов кетчуп (Филипините)**

Този странно звучащ кетчуп, направен от банани, захар, оцет и подправки, датира от Втората световна война, когато е имало недостиг на домати. И до днес филипинците използват този кетчуп, за да овкусят омлета или бургера си.

**Мармайт (Холандия)**

Това е кафява паста, приготвена от отпадъчните продукти от пивоварната индустрия. Добавя се екстракт от мая и малко лимон. Най-често се поднася намазана върху филийка.

**Жеотгал (Корея)**

Жеотгал се прави от ферментирала риба, хайвер или рибни черва. Той често се използва като сос или подправка и е особено популярен за овкусяването на супи.

**Рибен сос (Тайланд)**

Рибният сос се прави от ферментирани аншоа, сол и вода. Тази кафява течност е ключов компонент в тай-

ландската кухня и се използва вместо кърп.

**Сос Уорчестър (Великобритания)**

Сосът е направен от викторианските химици Леа и Перинс, които смесват оцет, меласа, захар, сол, аншоа, екстракт от тамаринд (индийска фурма), лук и чесън. Първоначално е бил обявен за негоден, но днес е неизменна част от британската кулинария.

**Ферментирала извара (Япония)**

Кубчетата ферментирала извара са силно ароматизирани и се поднасят към почти всяко ястия с ориз. Тази извара ферментира за минимум шест месеца.

**Силно подправена туршия (Индия)**

Един от индийските странни деликатеси е силно подправена туршия с ярка жълта смес от мариновани зеленчуци и подправки. Никой не знае точно от къде идва, въпреки че се смята, че може да са били вдъхновени от кисели краставички, изядени от британците в колониална Индия.

## Тайната на това да сме привлекателни е в очите

По време на разговор се фокусираме върху очите на другите. В същото време често използваме очите си, за да комуникираме и да изразяваме нашите чувства и интерес.

Може би знаете, че големите зеници изразяват желание и страст. Когато хората са възбудени, зениците им – черният кръг в средата на ириса на окото, се разширяват. Това е израз на привличане, особено за мъжете, но също така и за жените.

Бялата част на окото, склерата, също се включва в преценките на привлекателността и здравето.

Има обаче и трети елемент на окото, който изразява привлекателността. Това е лимбалният пръс-



тен. Може би сте забелязали, че ирисът е по-светъл край зеницата и потъмнява в края. Тъмният кръг между ириса и склерата се нарича лимбален пръстен. Ако сте с тъмни очи ще е трудно да го забележите. Но тези със зелени, сиви или сини очи ще го видят лесно.

Ефектът на лимбалните пръстени за привличането зависи от

пола на наблюдателя и зрителя. Жените мислят, че партньорите им с тъмни пръстени са по-здрави, а мъжете почти не могат да направят разлика.

Изследванията също така показват, че жените предпочитат мъже с по-тъмни лимбални пръстени за случайни връзки, а не за дългосрочни взаимоотношения.

## Лекове за махмурлук от цял свят

Празници, обилни трапези и повече алкохолни напитки. За това време в годината казваме, че „отпускаме душата си“. Въпреки че не сме спазвали строг хранителен режим през годината, тези наши думи сякаш са оправдание за празничното препиване и преяждане. Всичко завършва с махмурлук. Някои се доверяват на зелевия сок, други пият айрян, трети не могат без шкембе чорба.

Вижте няколко изпитани трика за справяне с махмурлук от целия свят:

**Австралия**

Австралийците имат своя рецепта за справяне с махмурлука и тя е да приемат добавки богати на витамин С и витамини от групата В. Тези важни антиоксиданти се съдържат в почти всички разтворими таблетки и помагат на тялото да се възстанови.



**Германия**

Ако сте любители на Маринованата риба, това може да бъде вашето спасение от махмурлука. Германците определено знаят как да се вдигнат бързо на крака. Увиват парченца Маринована херинга около малки кисели краставички с малко парче лук. Тъй като краставичките са вид ферментирала храна, те ще ви помогнат да възстановите нивата на електролитите, които намаляват с консумацията на алкохол.

**Австрия**

Ако по време на празници ви предстои пътуване до Австрия, то там ще може да облекчите махмурлука си със супа гулаш. Голяма купичка топла супа, с телешко месо и много зеленчуци. След това може да се отдадете на релакс.

**Китай**

Зеленият чай е лек в китайската култура повече от 4000 години. Напитката има ползи и

### Тест

## Здрав ли ще бъде вашият брак?



Според психолозите, още в предбрачния период се появяват някои сигнали, които са показател за възможни проблеми в по-нататъшните съпружески отношения. Колкото и да е удивително на пръв поглед, върху съдбата на брака могат да повлияят:

- първото впечатление един за друг,
- мястото на първата среща,
- продължителността на ухажването,
- обмислянето на предложението за брак.

Предлагаме ви тест, който може да ви помогне да определите наличието на успешни отношения в семейството или необходимостта от полагането на много усилия за изглаждането на всички спорни въпроси. Отговорете с **ДА** или **НЕ**:

1. Имате ли еднакви представи за живота и съвпадат ли вашите идеали?
2. Доволен ли е вашият избранник (избраница) от своята професия?
3. Еднакво общителни ли сте?
4. Разведен ли е единият от вас?
5. Можете ли да разчитате във всичко на своя партньор?
6. Срещате ли се вече половин година?
7. Често ли говорите с недомлъвки?
8. Еднакво ли гледате на въпросите за възпитанието на децата?
9. Възражават ли родителите срещу вашия брак?

10. Имате ли приблизително еднакво образование?
11. И двамата ли сте здрави?
12. Вашият партньор има ли добро възпитание?
13. Успешен ли е бракът на родителите ви?
14. Вашият избранник проявява ли неоснователна ревност?
15. Партньорът ви остава ли спокоен/спокойна, ако вие сте избухнали?
16. Съвпада ли мнението ви по въпросите за интимния живот?
17. Убедени ли сте, че партньорът/партньорката ви няма твърде много вредни навици?
18. Еднакво добросъвестни ли сте?
19. Еднакво силно ли желаете да имате деца?

**Резултати:**

За отговор “ДА” на въпроси 1, 2, 3, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20 и за отговор “НЕ” на въпроси 4, 7, 9, 15 получавате по 1 точка.

**Ако сте събрали 17-20 точки, вашият предбрачен период се отразява добре на вашите бъдещи отношения в семейството.**

**Ако сте събрали по-малко от 17 точки, се налага да поразботите още върху себе си и особеностите на своя характер, за да избегнете възможните проблеми в бъдеще. Може би си заслужава да помислите и върху другата възможност – някъде да има подходящ за вас партньор.**

за възстановяване на организма след прием на алкохол. Така че пригответе си около 700 мл хубав зелен чай и приемайте това количество по малко през целия ден.

**Англия**

Англичаните рядко пропускат своята любима английска закуска. Тя се оказва тяхното спасение и след парти полето с повече алкохол. Английската закуска включва боб, пържен бекон, задушени гъби, яйца, препечени филийки. Но могат да я заменят и с бургер с бекон. Мазнини, мазнини и много въглехидрати.

**Франция**

Французите имат няколко трика, когато става дума за прощаване на тялото от консумацията на алкохол. Някои от опции-

те им за справяне с махмурлука включват френска лучена супа или касуле – ястие приготвено в глинено гърне, което се състои от боб, няколко различни вида меса, наденица, чесън, лук, подправки.

**Холандия**

В Холандия подобно на Германия се доверяват на киселите краставички и Маринованата риба, но те са част от големи бургери с повече сос.

**Мексико**

Добре дошли в Мексико! Ако сте прекалили с текилата, вашият лек се крие в мексиканската салата „Vuelva la vida“, буквално „връщане към живота“. Тя се приготвя със скариди, лук, домати, сок от лайм, като може да добавите и люта чушка.



# ЯПОНСКИ ВЛАК... ЛАЕ И СУМТИ!

*Иновативната мярка е, за да се предотвратят честите инциденти с елени по жп мрежата*

**В** Япония започна тестова експлоатация на пътнически влак, който издава... кучешки лай и еленско пръхтене докато пътува. Животинските звуци са на аудиозапис и се излъчват чрез високоговорители, насочени по посоката на движението. Чрез тях се цели да бъдат предотвратени трагичните инциденти с множеството сърни и елени, които доближават жп линиите и биват блъскани.

Иновацията е разработена от научен екип на японския Институт за технически изследвания на железниците (RTRI), базиран в Токио. Учените са създали аудиозапис, който съдържа 3-секундно сумтене на елени, последвано от 20-секунден лай на кучета. Те обясняват, че елените предупреждават своите събратя за опасност чрез многократно издаване на определени звуци и чрез пръхтене. Добавеното продължително лаене на ловни кучета е достатъчно, за да подплаши обитателите на гората и да ги принуди панически да напуснат района на железопътните линии. За да засилят ефекта те са обединили звуците в един запис.

От RTRI съобщават, че при първоначално проведените вечерни и нощни тестове, когато горските животни са най-активни, случаите на инциденти са намалели с 45 процента. Благодарение на това се ограничават и повредите по влаковете в резултат от катастрофите по железопът-

ните линии. Предстои „лаещият“ влак да пътува експериментално още няколко месеца. Ако и през този период ефективността на системата се потвърди, тя ще бъде приложена под формата на статични станции с високоговорители в районите, където често се наблюдават струпвания на елени. От института уточняват, че няма да бъде монтирана край населени места, за да не се нарушава спокойствието на техните жители.

Сблъсъците с елени са сериозен проблем на японските жп компании. Красивите горски животни биват привлечени от железопътните релси, защото обичайната им храна е бедна на желязо, а те се нуждаят от полезната добавка. Това ги кара редовно да облизват релсите, където се образуват железни стърготини от триенето с влаковите колела. Железниците и транспортните власти на страната опитват да пропъждат еленските стада, като разпръскват фекалии от лъвовете по протежението на жп участъците с висока концентрация на подобни инциденти. Ала ефектът от мярката е кратковременен - неприятната миризма от торта бързо се разсейва.

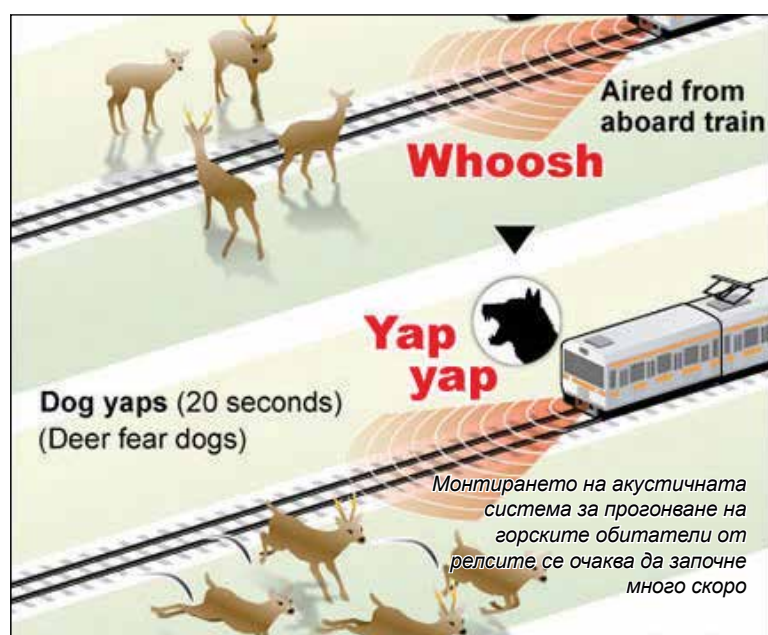
През 2016 г. транспортното министерство на Страната на Изгряващото слънце е регистрирало рекордните 613 произшествия с ударени от влакови композиции елени и други диви животни. През миналата година



тези инциденти са се увеличили още. Всеки от тях е довел до закъснение от жп разписанието поне с около 30 минути.

Японските железници ще разчитат и на друг метод за намаляване на тези случаи с обитателите на гората. Той използва ултразвукови сигнали. Системата, която ги генерира се предвижда да бъде активирана и да гони животните, когато жп съставите преминават. В останалото време няма да функционира. При проведените опити тя е демонстрирала много добра ефективност. Идеята за създаването ѝ е на железопътния служител Юки Хикита. През декември м.г. същият дори бе награден за нея.

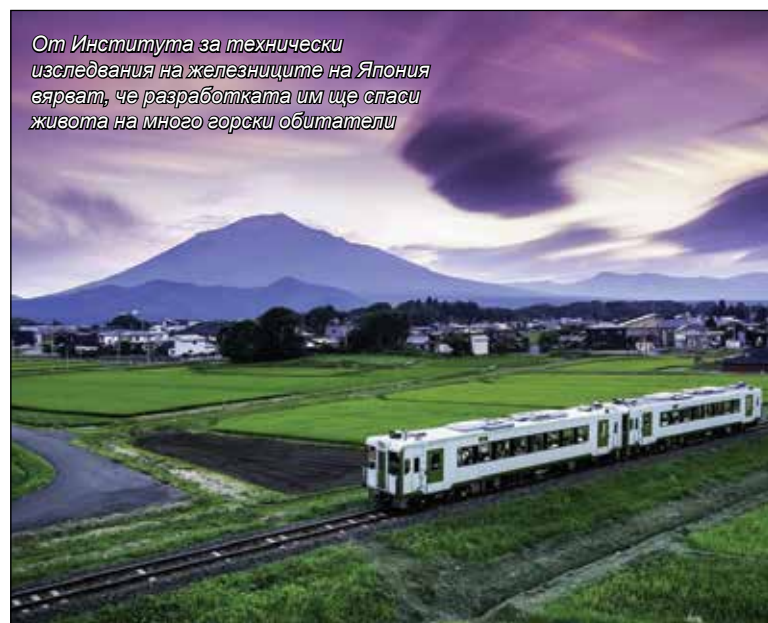
**Ивайло ПАШОВ**



*Инцидентите с елени и сърни всяка година причиняват големи закъснения и на железопътния транспорт в Япония*



*Елените ближат жп релсите, за да си набавят желязото, което липсва в обичайната им храна*



*От Института за технически изследвания на железниците на Япония вярват, че разработката им ще спаси живота на много горски обитатели*

## 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