

ПРОГНОЗИ

3 пъти повече интермодални превози в ЕС до 2030 г.

на стр. 2

РЕШЕНИЯ

В Ирландия изграждат единен център за управление на влаковете

на стр. 3

СЕДМИЦА

Български инфраструктурен проект - отличен от ЕК

на стр. 6

ЖЕЛЕЗНИЧАР

СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА



1 - 7 август 2019 г. Цена 60 ст. София, година XXVIII, брой 23

Гара Искър с нова визия след една година

Заедно с влаковете, другото място, където пътниците непосредствено се срещат с железопътното обслужване и хората, които го извършват, са гарите. Затова и в стратегията за развитие на НК „Железопътна инфраструктура“ до 2030 г. е предвидено освен обновяването на 50 на сто от националната железопътна мрежа и масово рехабилитиране на гарови комплекси, по-малки жп гари и спирки, така че те да станат по-удобни, уютни и приветливи. И да предлагат много по-разнообразни услуги, които да отговарят, както на повишения стандарт на съвременния българин, така и на изискванията на чуждестранните гости, пристигащи в страната ни.

Още една крачка към постигането на тази цел беше символичната копка, направена на 25 юли тази година, която постави началото на предстоящата реконструкция и модернизация на гара Искър. Проектът е част от мащабното обновяване на най-големия у нас жп възел – София. В него влизат и гарите Подуяне и Казичене, където ще се създаде по-безопасна и комфортна обстановка за преминаващите пътници и за железничарите, които работят там.

И трите гари са разположени на основната TEN-T мрежа на територията на страната ни и строителството им ще се осъществява със съфинанси-

ране от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), чрез оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. В гаровия комплекс Искър се инвестират 1 212 239 лв. без ДДС, а спечелилият обществената поръчка изпълнител е „Консорциум гара „Искър 2018“, в който влизат фирмите „Среги“ ООД и „Тит Инженеринг“ ЕООД.

Старт на строителните работи даде генералният директор на НКЖИ инж. Красимир Папукчийски, който по време на официалната церемония подчерта, че паралелно с изпълнението на линейните обекти, за компанията основен

приоритет остава и осъществяването на всички онези, които са свързани с обновяване и реконструкция на гари и гарови комплекси. Той се аргументира, че модернизацията, преустройството и ремонтът им е от голямо значение за цялостния имидж на железопътния транспорт в страната. „Както вече знаете, през месец май стартирахме още два гарови комплекса - „Подуяне“ и „Карнобат“. Предстои започването на модернизацията на други три, като най-големият от тях е, „Стара Загора“, но не по-малко важни са, „Нова Загора“ и, „Казичене“ – добави още инж. Папукчийски.

На стр. 4

Министър Росен Желязков:

Българската железница се движи в правилната посока



- Г-н Желязков, в навечерието сме на празника на железничаря, който по традиция се отбелязва всяка първа неделя на месец август. До края на годината предстои БДЖ да направи важна крачка – обявяването на нова процедурата за закупуването на подвижен състав, за която от няколко месеца се провежда и широк обществен разговор. Как държавата ще подкрепи този важен момент в развитието на българската железница и вашата оценка за визията, която националният жп превозвач има във връзка с проблема.

Поздравявам всички работещи в системата на железниците с професионалния им празник. Благодаря им за всеотдайната им работа, защото без тях не може да има функционираща железница.

Убеден съм, че българският железопътен транспорт се движи в правилната посока и очаквам съвсем скоро резултатите от това да се усетят не само от клиентите, но и от служителите. Защото паралелно с повишаване на качеството на предлаганата услуга се подобряват и условията на труд.

В последните няколко месеца се полагат необходимите

На стр. 5



Модернизация В Хърватска обновяват Средиземноморския жп коридор

Операторът на железопътната инфраструктура на Хърватска (HŽ Infrastruktura) разглежда 10 оферти на компании, кандидатстващи за участие в проекта за реконструкция на жп коридора от порт Риека до унгарската граница и за изграждането на втора линия по него. Проектът се оценява за 297 млн. евро. Европейският съюз реши да покрие до 85 на сто от всички разходи.

Заявки за участие са подали компании и консорциуми от Китай, Турция и много европейски държави. Инициативата предвижда удължаване на жп линията Крижевци — Копривница (с дължина 42,6 км) до границата с Унгария. От HŽ Infrastruktura отбелязват, че начинанието е най-мощното от този род за железниците на Хър-

ватска в най-новата история на страната.

В момента се извършва реконструкция и изграждане на втори релсов път по участъка Дуго Село — Крижевци. Стойността на тези дейности е 197 млн. евро. Тендерът за построяването на паралелна линия по трасето Хърватски Лесковац — Карловац ще започне в края на т. г. Планираните дейности се оценяват за 315 млн. евро.

Всички проекти ще се реализират в хърватския участък от Средиземноморския жп коридор - от границата с Унгария, през Загреб до порт Риека. Тяхното успешно завършване ще създаде условия за бъдещото увеличаване на обемите обработвани товари в пристанище Риека и за повишаване на конкурентоспособността му. ■



Сделки

Siemens ще достави 20 многосистемни електролокомотива на SBB

Германската лизингова компания SüdLeasing поръча на железопътния производител Siemens Mobility 20 многосистемни електрически локомотиви Vectron MS. Те ще бъдат отдадени под аренда на товарното подразделение на швейцарските железници SBB Cargo International. В контракта на дружеството с германския концерн е залегнала и опция за закупуване на още до 20 единици тягов състав от същия тип.

Предвижда се новите Vectron MS да бъдат експлоатирани по железопътния коридор Рейн — Алпи. Локомотивите имат мощност 6400 kW. Оборудвани са с европейската система за управление на влаково-

то движение ETCS. Това им позволява да оперират на териториите на Германия, Австрия, Швейцария, Италия и Холандия.

Електролокомотивите ще бъдат произведени в жп завода на Siemens в Мюнхен. Според договора трябва да се доставят от края на 2019 г. до средата на 2020 г. Това ще позволи да бъдат своевременно подготвени за използване в базовия тунел „Ценери“ (15,4 км), който ще се отвори за жп движение през декември 2020 г. Той допълва „Готард“ базов - най-дългото тунелно жп съоръжение в света (57 км) и повишава пропускателната способност на железопътния коридор, пресичащ Алпите от север на юг. ■



Прогнози

3 ПЪТИ ПОВЕЧЕ ИНТЕРМОДАЛНИ ПРЕВОЗИ В ЕС ДО 2030 Г.

Комитетът по транспорт и туризъм на Европейския парламент (TRAN) представи перспективните оценки за развитието на комбинираните превози на европейския транспортен пазар. Това стана на едно от първите заседания след неговото създаване през юли тази година.

В доклада се посочва необходимостта от по-интензивно развитие на сегмента за превоз на товари с жп транспорт. Тя е продиктувана от климатичните промени и изискването към жп компаниите за намаляване на вредните емисии в атмосферата. В момента транспортът е смятан за единствения сектор от икономиката в страните от ЕС, където от 90-те години на XX век не са ограничавани отделните водородни емисии.

Според прогнозите на експертите на TRAN до 2030 г. се очаква удвояване на пазарния дял на обемите товари, превозвани с железопътен транспорт в страните от Евросъюза. За постигането на



амбициозната цел е нужно делът на интермодалните карго превози да скочи трикратно спрямо текущите нива.

По данни на Международния съюз по смесени железопътно-автомобилни превози (UIRR), интермодалните трансфери в Европа са започнали да се развиват през 50-те години на миналия век. Тогава броят на товарните камиони е достигнал недопустимо високо ниво, особено в региона на

Алпите и държавите от общността, които са потърсили алтернатива. По-нататъшното развитие на комбинирания карго транспорт е допринесло за световната икономическа криза, започнала през 1973 г. Първата директива на Европейската икономическа общност (ЕИО) за комбинираните превози е приета през 1975 г. В нея се посочва, че ролята на автомобилите в тях трябва да бъде сведено до минимум. ■

Тенденции

FLIXMOBILITY АТАКУВА ПАЗАРИТЕ В САЩ, ЮЖНА АМЕРИКА И АЗИЯ



Германският транспортен оператор FlixBus (компанията-майка на железопътния привозвач FlixBus и на автобусния FlixBus) започва търговска инвазия към транспортните пазари на САЩ, Южна Америка и Азия. За тази цел дружеството е успяло да привлече 500 млн. евро инвестиции. Средствата са осигурени от частните инвестиционни фирми TCV и Permira. С тях общата стойност на германската компания вече се оценява за повече от 2 млрд. евро.

Плановите са, още през следващата година, автобусният оператор FlixBus да започне да развива дейност първо в САЩ, а впоследствие и в Южна Америка и Азия. Освен това FlixBus възнамерява да създаде собствен сервис за споделено пътуване под бранда FlixBus. Чрез него ще може да се конкурира с BlaBlaCar - най-големият международен онлайн-сервис за споделени пътувания. Замисълът е райдшеринг услугите да се предлагат отначало в по-слабо обслужваните в момента маршрути и да се започне от

случае непосредствено преди началото на поредния етап от либерализацията на пазара за железопътни превози в Европа.

„Още в началото се определихме като нетипична транспортна компания - провайдер на мобилност. Предлагаме разумни, достъпни и екологични пътувания с автобуси, влакове, а скоро и с автомобили. Така даваме възможност на клиентите ни да спестяват и допринасят за опазването на природата“ – заяви Йохан Енгерт, един от основателите на FlixBus, докато представяше новата търговска политика.

Припомняме, че от 2013 г., чрез дъщерните си компании FlixBus предлага автобусни и железопътни превози на дълги разстояния в Европа. През миналата година с FlixBus и FlixBus са транспортирани над 45 млн. души. Ежедневно те осъществяват по 350 000 пътувания до повече от 2 000 населени места. Компанията-майка има персонал от 1 300 служители и 19 офиса в 17 страни. ■





Промени

За пръв път от 40 години кубинските железници с нови вагони



Кубинските железници пуснаха в експлоатация пътнически влак, композиран с първите за последните 40 години нови вагони. Те са произведени от китайската компания CRRC Tangshan, а доставката им започна през май тази година. Композицията (локомотив + 14 вагона) пътува 15 часа по линията Хавана - Гуантанамо по маршрут дълъг 915 километра.

Влаковете на Куба са в много лошо състояние и се нуждаят от обновяване. Страната не е получавала нов подвижен състав от 1975 г. Неотдавна сключеният контракт с CRRC Tangshan за доставка на 240 нови пътнически вагона ще помогне на кубинските железници постепенно да започнат да се възраждат. Досега в Хавана са получени 56 от тях, а до края на годината предстои да пристигнат още 24 вагона. През 2020 г. и 2021 г. китайският концерн ще достави годишно още по 80 броя.

Кубинската поръчка включва 20 вагона-електростанции с отделения за багаж, 26 вагон-ресторанта с по 56 места, 70 климатизирани първокласни и 130 стандартни второкласни вагона (с по 72 места всеки).

Всички са дълги 26,1 м и са проектирани за движение със скорост до 120 км/ч. Увеличаването на вагонния парк позволи на железниците на Острова на свободата да пуснат повече пътнически състави по дългите жп маршрути Хавана - Олгин, Хавана - Сантяго, Хавана - Баямо/Мансанильо.

Следващата стъпка в модернизацията ще бъде ремонтът на 4 200 километра линии и десетки запустени жп гари из целия остров. Куба се надява, че железопътната система ще бъде изцяло обновена и функционираща до 2030 г.



Сътрудничество

BOMBARDIER ДОСТАВЯ ОЩЕ 12 КРАЙГРАДСКИ ЕЛЕКТРИЧКИ В АВСТРАЛИЯ

Правителството на австралийския щат Южна Австралия поръча на канадския жп производител Bombardier 12 допълнителни тривагонни електрически състава A-City. След доставката им, влаковете от тази серия, обслужващи крайградската жп мрежа на

Аделаида (столица на щата), ще се увеличи до 34 единици.

Електричките ще оперират по линиите Seaford и Gawler, които са електрифицирани с променлив ток с напрежение 25 kV. Те разполагат с по 240 седящи и 300 правостоящи места. Любопитно е, че A-City

получават награда за дизайна си на международното изложение за промишлен дизайн в Австралия през 2015 г.

Bombardier е традиционен доставчик на подвижен състав за крайградски линии на Аделаида. През 2005 г. канадският концерн произведе за тях дизелови влакове. Първите A-City бяха поръчани през 2011 г. Производството им се осъществява в неговия завод в Данденонг (щата Виктория).

Компанията присъства на австралийския жп пазар вече 70 години. В нейните местни представителства работят над 1 000 служители. Те са заети с разработка, производство и обслужване на подвижния състав, средства за сигнализация и на друго железопътно оборудване. Нивото на локализация при производството на влаковете достига до 60 процента, което обуславя и многото поръчки от местни превозвачи. ■



Споразумения

Huawei ще внедрява цифрови технологии в саудитската жп мрежа



Държавната компания SAR (единият от двата оператора на железопътната инфраструктура на Саудитска Арабия) подписа меморандум за сътрудничество с китайския телекомуникационен гигант Huawei Technologies. Източната компания ще помогне на арабския си клиент за създаването на „умни“ жп трасета (с почти пълна автоматизация) и за внедряването на цифрови технологии по жп инфраструктурата. Предвижда се изграждане на Wi-Fi интернет мрежа от ново поколение, 5G телекомуникационно покритие, внедряване на изкуствен интелект (за разпознаване на лица и

предмети) и други.

Преди няколко седмици Huawei успешно активира телекомуникационна 5G мрежа по една от линиите на метрополитена на китайския мегаполис Шънджън. Тя осигурява по-бърз обмен на данни между влаковете и стационарните системи. 40 видеокамери, монтирани в 8-вагонните състави по трасето, записват 25 гигабайта информация на всеки час работа. След пристигане на една от метростанциите цялата информация автоматично се предава към центъра за управление. Порано видеата се сваляха на мобилен носител за около 2 часа. ■

Решения

В Ирландия изграждат единен център за управление на влаковете



Правителството на Ирландия одобри план на национален център за управление на влаковото движение. От него ще може да се контролира трафикът по цялата жп мрежа (IE). Начинанието е на стойност 1,356 млн. евро и ще се финансира от държавния бюджет като част от проекта „Ирландия 2040“.

Центърът ще се намира на гара Хюстън в Дъблин. Ще замени съществуващото диспечерско бюро на жп терминала Конъли, който съществува от 70-те години на миналия век и осигурява управлението на 75 процента от влаковото движение по линиите на IE (с обща дължина около 1 500 км). Поради ограничените възможности на настоящата диспечерска

централизация, останалите 25 на сто от жп трафика се управлява локално.

Сградата на националния център ще удовлетворява изискванията на стандартите, регламентиращи минимизацията на енергийните загуби. По план построяването му трябва да завърши до края на 2021 г., след което ще започне монтирането на оборудването. Диспечерското бюро в Конъли ще бъде съхранено като резервно.

Появява на единен пункт с модерна система за автоматизация на управление ще позволи да се повиши ефективността на железопътните превози. Чрез него ще се подобрят и информираността на пътниците в реално време. ■



Наградените с грамоти в НКЖИ

- Соня Костадинова – ръководител движение гара Бяла;
- Добри Божков – стрелочник/постови гара Аспарухово;
- Галя Панайотова – ръководител движение гара Михайлово;
- Венцислав Петков – началник гара Лакатник;
- Юри Тодоров – ръководител движение гара Шивачево;
- Смаил Юсеинов – стрелочник/прелезопазач гара Сахране;
- Трендафил Златков – ръководител движение гара Сливница;
- Наталия Григорова – ръководител движение гара Мездра-юг;
- Стоянка Тодорова – ръководител движение гара Змейово;
- Валери Андреев – началник обединен железопътен участък Драгоман, ЖПС София;
- Николай Симеонов – началник обединен железопътен участък Мездра, ЖПС Враца;
- Димитър Кабаиванов – техник транспортно строителство железопътен участък Димитровград, ЖПС Пловдив;
- Руско Господинов – контролор железен път и съоръжения, ЖПС Бургас;
- Румен Йорданов – кантонер железопътен участък Горна Оряховица, ЖПС Горна Оряховица;
- Марин Панайотов – контролор железен път и съоръжения, ЖПС Горна Оряховица;
- Румен Петков – контролор железен път и съоръжения, ЖПС Шумен;
- Илия Тасков – началник подрайон / Енергоразпределителен-Илиянци;
- Валентин Попов – началник подрайон / Енергоразпределителен-Сливен;
- Венцислав Цонков – техник електрически системи / Енергоразпределителен-Мездра.



Гара Искър с нова визия след една година

От стр. 1

По-късно пред журналисти обясни, че „Карнобат“ не е ремонтирана откакто е построена преди 33 години и на която освен всичко останало се извършва основно архитектурно обновяване.

Новата визия на гара Искър ще може да се види след 12 месеца. Това е срокът за изпълнението на целия проект, през който консултантът - фирма „И Кю И - Контрол ООД“, ще отговаря за качеството на строителните работи. Договорът, сключен с НКЖИ е за 185 000 хил. лв. Във връзка с предстоящото съвместно сътрудничество, инж. Красимир Папукчийски пожела спорна работа, както на изпълнителя, така и

на консултанта. Освен за стриктното спазване на всички срокове, той призова за упражняването на по-взискателен контрол от страна на надзора, за да не се стига до парадоксалната практика - току що завършило строителство отново да се доправя и ремонтира.

Велин Фиднов, управител на фирмата изпълнител „Консорциум гара Искър“ не само благодари за оказаното доверие от страна на националната инфраструктурна компания, но обърна внимание, че започва модернизацията на една от емблематичните гари на София. „Основното ни задължение като изпълнител, е да повишим комфорта и сигурността“ – подчерта

той. Адриана Спасова, представител на строителния надзор съобщи, че в продължение на повече от 10 години, фирмата която представлява, работи по проекти на НКЖИ, но сега за пръв път е избрана самостоятелно да извършва консултантски услуги. По думите ѝ това изисква да се даде най-доброто, още повече, че „И Кю И - Контрол ООД“ е с около 20-годишен опит в бранша, а в портфолиото ѝ влизат и сложни реконструкции, като извършените преди време дейности в АЕЦ „Козлодуй“. „Наясно сме, че такива обекти крият много рискове, които и най-съвършеният проект не може да спаси от непредвидени ситуации по време на

изпълнението. Затова и основната задача е да гарантираме качество и законосъобразност, към което ще се стреми целият екип. Другата ни основна задача е да управляваме рисковете своевременно, поради кратките срокове. Ние се занимаваме и с трите гари, така че разчитаме на екипността, акцентирайки на интегрирано управление на проектите заедно с изпълнителите и възложителя. За нас приоритет също е безопасността по време на изпълнението на строителните работи“ – каза още Спасова.

Вътрешните помещения на гара Искър след модернизацията напълно ще се променят. За да се подобрят технологичните и експлоатационни характеристики ще се извърши рехабилитация на съществуващата сграда. Обхватът на проекта включва и пълна реконструкция на цялата инфраструктура на обекта, заедно с помощните технологични сгради и съоръжения, чрез внедряването на нови енергоефективни, високотехнологични модерни инсталации – електрическа, отоплителна, вентилационна, климатична, ВиК и пожароизвестителна.

Като финал на тържествената церемония инж. Красимир Папукчийски връчи на Велин Фиднов акт 2А, който разрешава започването на строителния процес. И не случайно добави, в отговор на благодарността за гласуваното доверие, че то се дава, но и лесно се губи. „Ако старанието на надзора в строителството е добро, той и в бъдеще ще има доста сериозно доверие от наша страна“ – категоричен беше инж. Папукчийски.

Мая Димитрова



**ЧЕСТИТ ПРОФЕСИОНАЛЕН ПРАЗНИК,
УВАЖАЕМИ ЖЕЛЕЗНИЧАРИ!**

На 4 август, първият неделен ден от месеца, всички вие - бивши и настоящи работници и служители от дружествата и поделенията в системата на БДЖ, имате заслужен повод за празнуване.

Благодаря на всеки един от вас, че независимо от трудностите и проблемите е отдал своя личен принос и усилия за развитието на железницата като надежден, удобен и екологичен начин на транспорт на пътници и товари.

Благодаря и за всеотдайността и професионализма при изпълняване на служебните задължения, за решителността при справянето с предизвикателствата и готовността за работа в полза на обществото - качества, които са за пример и правят достойна за уважение железничарската професия.

Вярвам, че заедно ще продължаваме да работим за подобряване на качеството на предоставяните услуги и модернизиранието на железопътния транспорт в България.

Честит празник!

инж. Никола Василев
Изпълнителен директор
„Български държавни железници“ ЕАД

УВАЖАЕМИ КОЛЕГИ,

За мен е удоволствие да поздравя служителите в системата на железопътния транспорт и всички колеги, с които дълги години работим заедно, по случай професионалния ни празник – Деня на железничаря!

Българските железници, като част от националната ни транспортна система, имат славни традиции, които ни дават основание за заслужена гордост и са основен мотивиращ фактор в настоящата и бъдещата ни работа в сектора. Всички ние работим упорито за синхронизиране на българските с европейските стандарти и знаем, че трудностите са неразделна част от успеха.

Железницата освен достойнство и история има най-голямото богатство - хората, които работим в нея. Аз вярвам, че любовта към професията ни прави по-щастливи и по-уверени и в личен план.

За мен е особена чест да принадлежа към професионална общност от хора, обединени от опит, идеи и решения, които знаят как да върнат железничарската професия там, където винаги е била – символ на сигурност, отговорност и професионализъм.

Позволете ми, на нашия професионален празник, да ви благодаря за всеотдайността и професионализма, които влагате в изпълнението на ежедневните си служебни задължения. Да ви благодаря, че като служители на НКЖИ вие ежедневно работите за голямата ни цел – да върнем страната ни на железопътната карта на Европа като държава с модернизирана, сигурна и бърза жп инфраструктура.

Честит празник, колеги!

Пожелавам Ви здраве, лично щастие и самочувствие!

инж. Красимир Папукчийски
Генерален директор на ДП НКЖИ

Българската железница се движи в правилната посока

От стр. 1

усилия българската железница да се модернизира и да се превърне в предпочитан транспорт от пътуващите. В момента се работи по няколко варианта за справяне с проблема с недостига на подвижен състав. До края на годината трябва да стартира процедурата за нов подвижен състав. Тя ще бъде съобразена максимално с това да може Графикът за движение на влаковете да се изпълнява по-ефективно.

През последните седмици за пръв път бяха осъществени няколко инициативи, свързани с подобряването на удобствата на пътуващите, като качване на разписанието на БДЖ в Google maps и електронната библиотека, предоставяна за четене във пътническите влакове. Все още обаче разработвания от дълго време проект с „Информационно обслужване“, за онлайн закупуване на билети, не обхваща всички жп направления в

страната. Кога очаквате това да стане факт?

Внедряването на всяка информационна система изисква преминаването през тестови период. Той е задължителен, за да се гарантира нейното нормално и правилно функциониране. В момента се тества билетоиздаващата система като се очаква до края на август да заработи пълната ѝ функционалност. Резервационната система ще позволява визуализация на местата и хората ще имат възможност сами да правят своя избор. Продажбата на билети онлайн за всички влакове в страната ще бъде достъпна в началото на септември. На билетните каси за предварителна продажба ще бъдат монтирани нови модерни двукранни дисплеи, което ще улесни избора за местата във влака. Този процес ще стартира от бюро „Национален дворец на културата“ и на касите за предварителна

продажба на Централна гара София. До края на годината се очаква всички гари в страната, които се обслужват от БДЖ, да заработят с новата система, което значително ще улесни процеса по издаването на билети.

Предстои да бъде пусната и първата тестова машина за самообслужване, при закупуването на билети. Планира се, през следващата година, такива машини да бъдат поставени на няколко различни локации в страната.

В момента се подготвят проектите за кандидатстване в новия програмен период. Какво ще бъде мястото на железницата в тях? Освен с инфраструктурни проекти ще се кандидатства ли за финансиране на подвижен състав, каквато е практиката на метрото?

Железниците са най-екологичният, най-ефективният и в бъдеще най-финансиран и субсидиран транспорт, който ще бъде развиван и като евро-

пейска политика. Това е тенденцията в Европа, това е и линията, която ние като държава члена на Европейския съюз следваме и ще го правим и напред.

Финансовата рамка за следващия програмен ще бъде запазена. Приоритетно ще бъде завършено цялото направление от сръбска до турска граница, както и до Бургас, по което и в настоящия програмен период се работи. Другият важен проект е модернизацията на железопътната връзка към границата със Северна Македония.

Освен това НКЖИ планира да насочи сериозен ресурс към жп отсечката Русе - Каспичан като плановете са това да стане на два етапа до 2023 г.

Проучват се възможностите за кандидатстване за европейско финансиране за подвижен състав, което до този момент не беше възможно поради финансовото състояние на дружеството. Разглеждат се няколко варианта в тази връзка.

НАГРАДЕНИТЕ В ДРУЖЕСТВАТА ЗА ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ

ППП СОФИЯ

- **Драгомир Камберов** – ръководител-движение, ръководител на смяна, Централна гара София в ПЦ София;
- **Кирил Рашев** – началник-влак в пътническо движение в ПЦ Дупница;
- **Диляна Ахчийска** – началник-влак в пътническо движение в ПЦ Мездра;
- **Валентин Георгиев** – работник по ремонт на подвижен железопътен състав, шлосер във ВД „Надежда“;
- **Цветан Калудов** - локомотивен машинист в ЛД София.

ППП ПЛОВДИВ

- **Петър Кълвачев** – началник-влак в пътническо движение в превозна служба Стара Загора към пътнически център Стара Загора.
- **Жела Ганева** - кондуктор в превозна служба Бургас в пътнически център Бургас
- **Тодор Пенкин** – ръководител-движение, ръководител на смяна при пътнически център Пловдив.
- **Мехмед Хюсеин** - локомотивен машинист в локомотивно депо Пловдив
- **Милко Драганов** – работник по ремонт ПЖПС, шлосер във вагонно депо Пловдив.

ППП Горна Оряховица

- **Марко Марков** – локомотивен машинист в локомотивно депо Горна Оряховица,
- **Росен Николов** – началник-влак в пътническо движение в превозна служба Русе при пътнически център Горна Оряховица
- **Петър Ванков** – маневрист в пътнически център Варна
- **Иван Стефанов** - техник-механик, ревизор на вагони, ръководител на смяна, маневрен стрелочник във ВР - пункт Силистра
- **Здравко Стоянов** – електромонтьор на подвижен железопътен състав в цех „Ремонт на електрически локомотиви“ при локомотивно депо Горна Оряховица.

ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ

- **Хасан Иляз Али** - началник-влак в товарно движение, БЦ Варна - гара Синдел към ПТП Горна Оряховица
- **Филип Филев** - началник на вагонно- ремонтен цех, БЦ Варна - ВРЦ Синдел към ПТП Горна Оряховица
- **Елка Иванова** - специалист по обработка и контрол на документи, БЦ Горна Оряховица, гара Ветово към ПТП Горна Оряховица
- **Димитър Калчев** - техник-механик, ревизор- вагони и шлосер-монтьор, БЦ Горна Оряховица, ВРУ Русе разпределителна към ПТП Горна Оряховица
- **Валери Крачунов** - локомотивен машинист, влакова работа, ЛД Русе, ЕП Плевен към ПТП Горна Оряховица
- **Валери Велчев** - работник по ремонта на ПЖПС, шлосер-монтьор, ЛД Русе, бригада за ремонт на механични части на електрически локомотиви към ПТП Горна Оряховица
- **Никола Сапунджиев** - локомотивен машинист, влакова работа ЛД Стара Загора, ЕП Пловдив към ПТП Пловдив
- **Стойчо Панайотов** - Локомотивен машинист, влакова работа ЛД Бургас към ПТП Пловдив
- **Иво Митев** - диспечер, сменен, локомотивен, НОУП Пловдив към ПТП Пловдив
- **Златозар Колев** - вагонен инструктор, ТМРВ, БЦ Бургас, ВРУ Бургас към ПТП Пловдив
- **Сергей Ношков** - ТМРВ, стрелочник - маневрен, БЦ Бургас, ВРУ Карнобат, ПТП Пловдив
- **Младен Младенов** - главен експерт, гарова и маневрена дейност, БЦ София 2 към
- ПТП София
- **Иван Стоименов** - началник, ВРУ, БЦ София 1, ВРУ Подуяне към ПТП София
- **Гичка Туашанова** - специалист по обработка и контрол на документи, БЦ Дупница към
- ПТП София
- **Петър Митовски** - локомотивен машинист, влакова работа, ЛД Дупница, ЕП София към
- ПТП София
- **Димитър Димитров** локомотивен машинист, влакова работа ЛД Дупница към ПТП София

Български инфраструктурен проект - отличен от ЕК



Сред 20-те най-добри избрани проекти в целия Европейски съюз, които представят успешно решен проблем с европейско финансиране

е и българският на НК „Железопътна инфраструктура“, на тема „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив и изграждането

на четири пътни надлези“, съобщават от пресцентъра на компанията. Наградата е изработване на професионално, едноминутно видео, което ще се разпространява по всички онлайн канали на Европейската комисия и на инициативата „Европа в моя регион“.

Проектът на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ решава един от най-важните въпроси при подобряване на качеството на железопътния транспорт в страната и дава отговор на проблема как да бъде постигната значително по-висока скорост на движение на влаковете (до 160 км/ч.) при свеждане до минимум на риска от инциденти и жертви при пресичане на жп линии от други превозни средства. Проектът, на обща стойност 20 млн. лв., се финансира чрез Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 г. от Кохезионния фонд на Европейския съюз и национално съфинансиране. По него са изградени 4 нови пътни надлези на мястото на предишните жп прелези. Това са надлезите между гарите Септември и Пазарджик близо до село Ковачево, между Огняново и Стамболийски до

село Триводици, надлезите в районите на гара Стамболийски и на гара Тодор Каблешков, който прави връзка с интермодалния терминал в Пловдив.

В момента, въпреки модерната сигнализация и усилията на НКЖИ да се поддържат жп прелезите в изрядно състояние, недобросъвестни шофьори твърде често пренебрегват правилника за движение и пресичат на спуснати бариери. Или умишлено ги повреждат, което води до тежки пътно-транспортни произшествия. Статистиката показва, че над 75 процента от всички жп инциденти, понякога с фатален край, са резултат на такова безотговорно поведение, коментират експерти в НКЖИ. Но с изграждането на пътните надлези ще бъдат премахнати пресичанията на железопътната линия на едно ниво с друг вид наземен транспорт и на практика ще се елиминира възможността за инциденти. Подмяната на опасните жп прелези със съвременни надлези продължава и по направление Пловдив - Бургас. То е в процес на цялостната рехабилитация със средства по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. ■



СЪВЕТИ ЗА ЛЯТОТО МИТОВЕ ЗА СЛЪНЦЕТО



1. Според специалистите, основна причина за почти всички здравословни проблеми през летния сезон е нарушението във водно-солевия баланс в организма. С това можем да се справим много лесно – като пием повече вода. Изпивайте дневно не по-малко от 1,5 л течности - вода, сок, чай, супи.

2. Наблюдавайте солевия баланс в тялото си. Ако удобните обувки изведнъж са ви станали тесни, ако пръстенът, който с лекота сте сваляли от пръста, днес се е впил в него, това свидетелства за

наднормено количество сол. Употребявайте храни, които спомагат за задържането на водата в организма: ягте по-малко солени и консумирайте повече плодове и зеленчуци.

3. Топлинният удар е най-опасната мини-катастрофа, която може да ви се случи през лятото. При топлинен удар тялото губи способността си за самостоятелно охлаждане, рязко повишава температурата си до 39-40 градуса, кожата става суха и гореща, зачервява се, нарушава се сърдечната дейност. Появяват се признаци на разстройство на съзнанието,

понякога се стига и до припадък. В тези случаи спешно трябва да се извика лекар.

4. Спазвайте правилата за къпане в морето, басейните и останалите водоеми. По-добре си вземете прохладен душ, вместо да влизате в морето или язовира в най-топлата част от деня. Не плувайте след обилно хранене.

5. През лятото бъдете внимателни с парфюмите, дезодорантите и кремове за лице и тяло. Концентрацията на аромата в съгъстения летен въздух може да стане причина за появата на мигрена поради рязкото и продължително раздразнение на рецепторите на обонянието.

6. Не носете тъмни дрехи – те задържат повече топлина. Не ходете на пикник и с твърде ярки цветни дрехи – те привличат пчелите и осите.

7. Не провокирайте насекомите с храна, която носите за пикника. Използвайте защитни кремове и лосиони, винаги носете със себе си шишенце с дезинфекционен разтвор, пазете главата и тялото си от кърлежи.

8. Бъдете много внимателни към храните – в топлото време те се развалят по-бързо. ■

В днешно време наличието на тен е символ на просперитет, сиреч имаш възможност за курорти, тузар си. Но не така е било през годините.

В началото на миналия век хората с тен са били само от простолюдието - селскостопанските работници, прислугата, селяните. Бялата, нежна кожа е била привилегия само на аристокрацията. Масовата истерия днес по приятния загар, дори през зимата чрез солариум, доведе до многократно увеличение на злокачествените заболявания на кожата.

Този факт накара дерматолозите да апелират към разумно използване на слънчевите лъчи и да не се поддаваме на легендите за слънцето. Което не означава да се лишаваме от полезните и приятни слънчеви лъчи. Защото слънцето, както и другите неща в живота в големи дози е отрова, а в малки лекарство.

Кои са най-честите твърдения за слънцето, някои от

активността си с 25% поради отразяването от пясъка, а във водата с 50%! През лятото активността на слънцето е 4 пъти по-голяма, отколкото през другите сезони.

Най-опасно е слънцето през зимата в планината със снежна покривка, там неговата активност се увеличава с 80% и изгарянията са най-тежки.

Слънцето помага при кожни заболявания. Не при всички. Голяма заблуда е, че акнето се повлиява добре от слънцето. Първоначално кожата изглежда добре, тенът скрива дребните дефекти от заболяването. Но след време положението се влошава. От задебеляването на кожата от слънцето се запущат мастните жлези и акнето става по-зле.

На слънце се чувстват добре единствено хората с псориазис. Причината е, че силните слънчеви лъчи потискат имунната система, а псориазисът е аутоимунно заболяване.

Без слънце защитни кре-

НАЙ-ИЗВЕСТНИТЕ ВОДНИ ПЪРЗАЛКИ ПО СВЕТА

С идването на лятото желанието за водни забавления рязко нараства. И ако за някои морето, плажът или басейните са достатъчни, за други водните приключения няма да са пълни, ако не посетят аквапарк.

Ето и някои от най-известните водни пързалки по света:

Insano (Beach Park, Бразилия)

Там адреналинът скача до небесата, защото може да се качите и спуснете по най-високата водна пързалка в света – на около 42 метра. „Insano“ в буквален превод от португалски означава „луд, ненормален“. Тази водна пързалка напълно заслужава името си. Със своите 42 метра, „Insano“ е най-високата водна пързалка в света. Почти цялото спускане е свободно падане, което продължава едва 4-5 секунди. Тези секунди ще са едни от най-запомнящите се в

живота ви, защото спускането е със скорост 105 км/ч.

Brain Wash (Wet ,n' Wild Water Park, Флорида)

Орландо не е просто дом на Disney World, но и Wet ,n' Wild Water Park. Brain Wash е висока колкото 6-етажна сграда. Спускането по нея е пътешествие, което включва звук, видеоклипове и светлини... Комбинация между тунели и огромна фуния. Тук има вертикално спускане от 16 метра, което със сигурност ще накара сърцето ви да препуска и след като стигнете долу.

Aqualoop (Terme 3000 Adventure Pool Complex, Словения)

Aqualoop е една от най-бързите водни пързалки в света. Това словенско водно чудо разполага с вълнуващ 360-градусов цикъл, който без съмнение ще обърне сетивата ви докато се спускате до дъното.

Jumeirah Sceirah (Аквапарк Wild Wadi, Дубай)

В сърцето на Дубай се намира аквапарка Wild Wadi. Докато някои части са предназначени за тези, които искат да се отпуснат, Jumeirah Sceirah със сигурност не е така. Влакчетата тук се движат с 80 км/ час и ще ви накарат да изживеете незабравимо приключение.

Summit Plummet (Disney's Blizzard Beach, Флорида)

„Summit Plummet“ е една от най-бързите водни пързалки в света. Висока е 36.5 м., което е горе-долу колкото 12-етажна сграда. Страхното при тази пързалка е ъгълът на спускане, който е почти 90 градуса. Влакчетата на тази водна пързалка се изстрелват, като скоростта на падане е около 90 км/ час.

Leap of Faith (Atlantis Paradise Island, Бахами)

Тази водна пързалка прилича на Храм на майте. Висока е 18 метра. Най-интересната част от нея е, че се спускате през прозрачен тунел, около който плуват акули.

The Wild Beast (Индиана, САЩ)

„Дивият звяр“ е втората най-дълга водна пързалка в света. Забавното при нея е, че можете да се спуснете с трима други приятели. Това е поредица от спускания нагоре и надолу и е сигурна рецепта за адреналин. ■



които напълно погрешни?

Тенът е здравословен. Само ако не се прекалява. Иначе приятният загар е защитна реакция на кожата, за да се предпази от вредните лъчи на слънцето. Кожата потъмнява и задебелява, образувайки по-плътен слой, и така пази проникването на ултравиолетовите лъчи в по-дълбоките слоеве на организма.

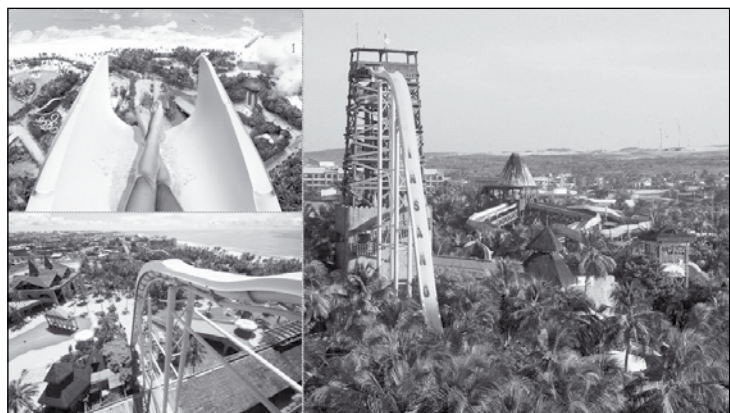
Преди тена, се минава през фаза на зачервяване, което е изключително вредно, особено за нежната детска кожа. Затова децата до една година не трябва да се излагат на слънце. Убийствено за здравето е стоенето на плажа с часове, особено по обяд между 11 и 15 часа.

Слънцето е еднакво навсякъде. Не е вярно. На плажа UV лъчите повишават

може не може! Така е, но без да се прекалява. От една страна нека не забравяме, че имаме нужда от защита, атмосферата вече не е същата както преди, а кожата и телата ни са изложени на прекалено много рискове от некачествена, изкуствена храна, стрес и замърсен въздух.

Особено застрашени са децата поради различната структура на кожата. Малките деца трябва да се мажат при излизане на слънце с фактор 50, а по-големите в зависимост от кожата.

От друга страна вече се появиха становища, че кремове с UV защита не са съвсем безобидни, поради съдържащите се в тях мазнини, а и пречат на ултравиолетовите лъчи да стигнат до кожата и да образуват витамин Д. ■





С „ЦАРСКО ЗЛАТО“ ПРЕЗ АРКТИКА ДО НОРВЕГИЯ

Северният аналог на прочутия „Ориент експрес“ предлага забележително 11-дневно железопътно пътешествие

(Продължение от бр. 22)

Преди началото на железопътното пътешествие за пътниците на „Царско злато“ (Zarengold) беше организирана екскурзия до културно-историческия музей „Смолни“. Сградата, построена от италианския архитект Джакомо Куареги през 1806 г., е емблематична за Санкт Петербург. Тя е бивше хранилище на смола за флота. Била е и Институт за благородни девици, подготвяни за дворянки, а по време на Октомврийската революция (1917 г.) - щаба на Ленин. Днес е официална резиденция на губернатора на града.

Първата спирка по маршрута на влака бе в Петрозаводск. Там пътешествениците за кратко смениха железопътния транспорт с воден, за да посетят с моторници известния музей на открито на остров Киж в Онежкото езеро (Карелия, Северозападна Русия). Той е в списъка на световното културно наследство на ЮНЕСКО. Тук са събрани почти 90 паметника на руската дървена архитектура (мелници, стопански постройки, параклиси, хижи) и колекцията продължава да се

попълва. Сред тях изпъкват три необичайни по конструкция шедьоври – 2 живописни църкви от XVIII век с характерните руски луковични църковни куполи и 8-стенна камбанария (от 1863 г.). Уникалният ансамбъл е оценен по три критерия: като шедьовър на човешкия съзидателен гений, съоръжение в хармония с обкръжаващия ландшафт и връх в строителното дърводелство.

Влакът престоява и в историческото карелско градче Кем. Основано още през XIV век, по времето на Руското царство (1547 – 1721 г.) и Руската империя (1721 – 1917 г.) то е някогашна столица на Кемска област. Именно за региона претендират шведите пред руския цар. От XV век дълги години местността е принадлежала на Соловецкия манастир, който туристите също имаха възможност да разгледат, заедно с едноименните острови.

От Кем влакът продължи към Мурманск – най-големият град на север от Полярния кръг. Там ги очакваше поредната екскурзия до местните забележителности и свободно време. А после - последният трансфер



Съставът „Царско злато“ извършва туристически пътувания между Санкт Петербург и Осло и от Москва до Пекин
Източник: www.turismoentren.com

с „Царско злато“ до гарата на селището Никел (Мурманска Област) на границата с Норвегия, където пътниците се прекачиха на автобуси и продължиха до норвежкия град Херкенес. В него част от туристите тръгнаха с круизни кораби из скандинавската страна. Другите взеха полет до остров Шпицберген, за да посетят Арктика. Останалите се отправиха със самолет към Осло.

Участниците в дебютното жп пътешествие Санкт Петербург - Осло имаха възможност да се запознаят с много прочути, но трудно достижими културно-исторически забележителности. Срещнаха се с феноменалната красота на северната природа (напр. с приказната природа на Карелия и тундрата след Кем). А чрез многото екскурзии и лекциите във вагон-ресторантите (излъчвани по радиото и в купетата), научиха историята за усвояването на Арктика и за строителството на жп мрежа в руския север.

От Lernidee train & cruises информират, че цената на билета за първия арктически жп воаяж от Русия до Норвегия е започвала от 3 300 евро за място в двойно купе. В стойността са влизали пътуването с „Царско злато“, пълният пансион, 4- и 5-звездното хотелско настаняване, авиотрансферите и екскурзионното обслужване.

Германската компания е ам-

бицирана да извършва такива арктически жп турове редовно. През 2020 г. са планирани два, а 2021 г. – четири. От компанията изтъкват, че от Австралия, САЩ, Скандинавието, Западна Европа, Китай, Япония и Тайван има огромен интерес към туризъм в Арктика. Затова се обмисля да се увеличи броя на вагоните и да се разнообразят дестинациите. Дори се планира съчетаване на пътешествието

с воден круиз към Северния полюс.

Фирмата вече има опит с организацията на туризъм по вода до Киж и Соловецките острови. От май т. г. предлага и 16-дневни туристически пътешествия между Москва и Пекин със същия влак (но с 15 вагона в състава) при цени от 2 700 до 11 000 евро, в зависимост от маршрута и класата на вагона.

Ивайло ПАШОВ



Влакът предлага много комфорт, уют, класна кухня и забележително екскурзоводско обслужване
Източник: i.dailymail.co.uk 2



Част от завладяващия ландшафт на Карелия
Източник: alem-tour.ru



Организаторите на арктическият жп воаяж са амбицирани да го наложат като редовна туристическа услуга
Източник: 1204489.ssl.1c-bitrix-cdn.ru



Мурманск
Източник: severpost.ru

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