

Експертът коментира

УСЛУГАТА ТРЯБВА ДА Е
ПРЕДНАЗНАЧЕНА ЗА ХОРАТА
на стр. 5



ПОЛИТИКА

ПАЗАРЕН "БУМ" ПРИ МОТРИСНИТЕ ВЛАКОВЕ
на стр. 4

СВЯТ

Неапол и Бари ще се свър-
жат с жп магистрала"
на стр. 2

ЖЕЛЕЗНИЧАР

СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА



4 - 10 април 2019 г. Цена 60 ст. София, година XXVIII, брой 12

Бизнес и образование си стиснаха ръцете

Дуалното обучение все повече навлиза в
професионалните гимназии по жп транспорт



„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД подписа партньорско споразумение с две от професионалните гимназии по железопътен транспорт. В официалната среща участваха изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД инж. Никола Василев, управителят на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД инж. Христо Иванов, директорът на „Човешки ресурси“

Десислава Стоянова, директорът на Професионалната гимназия по железопътен транспорт „Никола Корчев“ в София инж. Николая Найденова и инж. Гичка Пандъкова, преподавател по специални предмети в Професионалната гимназия по жп транспорт „Н. Й. Вапцаров“ в Горна Оряховица.

На стр. 3



„На 5-ти Април рожден ден празнува министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Росен Желязков!“

Екипът на вестник „Железничар“ пожелава на министър Желязков неизчерпаема енергия, с която да зарежда със сили и ентузиазъм хората около себе си и с все същата устременост да допринася за развитието на железопътния транспорт в България!

Изразяваме надежда министър Желязков да бъде все така отдаден на своята работа, защото железницата се нуждае от хора, които дават своя принос за постигането на нейния успех и благосъстояние!

С най-искрени пожелания за здраве, успехи и лично щастие!



КУРС „ЛОКОМОТИВЕН МАШИНИСТ НА ПАРНИ ЛОКОМОТИВИ“

ЦЕНТЪРЪТ ЗА ПРОФЕСИОНАЛНО ОБУЧЕНИЕ (ЦПО) КЪМ „ХОЛДИНГ БДЖ“ ЕАД ОРГАНИЗИРА КУРСОВЕ ЗА ПРОФЕСИОНАЛНО ОБУЧЕНИЕ „ЛОКОМОТИВЕН МАШИНИСТ НА ПАРНИ ЛОКОМОТИВИ“.

Първият започва на 8 април в гр. София, вторият - на 7 май в гр. Горна Оряховица. Входящото минимално образователно и квалификационно равнище на кандидатите за обучение е завършено средно образование и придобита пра-

воспособност „Локомотивен машинист“ с професионална квалификация „Локомотивен машинист на дизелови локомотиви“ и/или „Локомотивен машинист на електрически локомотиви“. Курсът е значим, поради уникалността и атрактивността на парните локомотиви. Подобно обучение се организира за първи път през последните 10 години. За повече информация: тел. 0884605498 – инж. Б. Алексиева – главен експерт, обучение и квалификация в ЦПО към „Холдинг БДЖ“ ЕАД.



Продукти

Stadler представи моторисата за метрото в Минск

Швейцарският жп производител Stadler представи първата четиривагонна моториса, произведена за метрото на Минск. През януари 2017 г. ръководството на метрополитена в столицата на Беларус и дъщерното предприятие Stadler Minsk сключиха контракт за доставка на 6 четиривагонни и 4 петвагонни състава. През тази година предстои да бъдат предадени шест, а останалите до края на 2020 г. Те са разработени и се сглобяват в подразделението на швейцарската компания в страната. Моторисите са проектирани на модулна принцип. От главните и междинните вагони е възможно да се формират композиции, включващи между четири и осем вагони с проход помежду им. Дължината

на четиривагонната е 78,4 м, а на петвагонната - 97,65 м. В тях съответно има 168 и 212 седящи места и по 588 и 737 за правостоящи. Корпусът на вагоните е изработен от алуминиеви сплави. Проектният срок за експлоатация на съставите е 50 години. Новите метро влакове са снабдени с климатици. Благодарение на звукопоглещащите материали, вложени в тях, значително е намалено нивото на шума в пътническите салони и кабината на машиниста. В двата крайни вагона са предвидени места за хора с ограничена подвижност и допълнителни съваеми седалки. Оборудвани са с цифрови видеокамери за външно и вътрешно наблюдение, розетки за зареждане на мобилни телефони и смартфони по време на пътуване.



билни телефони и смартфони по време на пътуване.

Още една екстра са специалните телескопични трапове за евакуация на пътниците в случай на неочакван инцидент.

За подобряване на безопасността на движението и намаля-

ване на разхода на електрическа енергия е внедрен и автопилот. Системата осигурява пътуване с точно спазване на графика и автоматично синхронизиране на състава със защитните екрани, които са поставени по метростанциите на третата ли-

ния на метрополитена в Минск. Именно нея ще обслужват новите моториси, след като догодина бъде открит първият участък. Гаранционният срок, който Stadler Minsk дава е 560 000 км пробег от деня на пускането им в редовна експлоатация.

ГЕРМАНИЯ ОТПУСКА ОЩЕ 50 МЛРД. ЕВРО ЗА ЖП ИНФРАСТРУКТУРАТА НА DEUTSCHE BAHN

Германското правителство възнамерява да инвестира допълнителни 50 млрд. евро в развитието на железопътната мрежа на страната между 2020 и 2030 г. Държавните железници Deutsche Bahn (DB) изпитват дефицит на средства за издръжката на своята инфраструктура, оценявана за 1,2 млрд. евро годишно. Във връзка с това немското министерство на финансите обмисля да увеличи отпусканите досега средства от сегашните 3,5 млрд. на 4,6 млрд. евро годишно. Предложението е продиктувано от необходимостта да бъде увеличена безопасността на служителите и на пътниците, като се има предвид застаряващата жп инфраструктура. Взети са под внимание и оплакванията за влошената точност при движението на влаковете. Разписанието се спазва в не повече от 70 на сто от случаите. През февруари т. г. със закъснение пристига всеки четвърти обик-

новен пътнически състав и всяка трета високоскоростна композиция ICE. Ето защо сред главните задачи на DB сега е да повиши пунктуалността на пристигащите и заминаващи влакове. От държавния оператор определят като главна причина за неспазването на графика прекалено интензивното използване на жп мрежата. По отделни участъци линиите се експлоатират не повече от 140 процента от проектното натоварване. От началото на годината компанията започна да реализира проект за модернизация на инфраструктурата, в който са заложили инвестиции за 10,7 млрд. евро (с 1,3 млрд. евро повече спрямо 2018 г.). В неговите рамки ще бъдат обновени 1500 км релсов път, 650 жп гари и 300 моста. Част от средствата ще се изразходват за внедряване на цифрови технологии и за наемане на работа на 22 000 нови служители (машинисти, диспечери, технически и обслужващ персонал).

Неапол и Бари ще се свържат с жп магистрала



Инфраструктурният жп оператор на Италия Rete Ferroviaria Italiana (RFI) сключи договор за 608 млн. евро с италиански консорциум за изграждане на първия участък от бъдещата високоскоростна линия Неапол – Бари. В него участват компаниите Salini Impregilo и Astaldi (с по 60 и 40 дялово участие). Те ще изградят участъка Апице - Ирпино (между градовете Авелино и Беневенто) с дължина 18,7 км. По маршрута трябва да бъдат построени 3 тунела, 4 виадукта и две жп гари. Общата стойност на проекта за скоростната жп магистрала Неапол – Бари се оценява за 6,2 млрд. евро. Тя ще е част от трансевропейския коридор TEN-T от скандинавските страни до Средиземноморието. Откриването ѝ се планира през 2026 г. Според проекта времето за пътуване между двата града ще бъде с 2 часа по-малко. В момента е 3 часа и 45 минути. Между Бари и Рим влакът трябва да стига за три часа при сегашните четири часа.

CRRC доставя за Австралия

Най-голямата логистична компания в Австралия – Aurizon сключи договор с CRRC Yangtze (дъщерна фирма на китайския жп концерн CRRC), за закупуване на 264 вагони-хопери за превоз на въглища. Те са предвидени за експлоатация по жп линии с междурелсие 1067 мм. Първата партида от 132 броя се предвижда да бъде доставена в австралийския град Куинсланд до края на годината, а останалите ще пристигнат през 2020 г. CRRC е стратегически партньор на Aurizon от 1999 г., когато логистичният оператор започна дейност в Австралия. Първият контракт помежду им е за фитингови вагон-платформи. През изминалите 20 години подразделенията на китайската железопътна корпорация са доставяли на различни австралийски превозвачи почти 30 000 единици жп техника, включително пътнически и товарни вагони, локомотиви и метро моториси.

ДИЗЕЛОВИ ВЛАКОВЕ С ДВИГАТЕЛИ ROLLS-ROYCE ЗА ШРИ ЛАНКА



Компанията Rolls-Royce Power Systems (Германия) сключи договор с китайската държавна корпорация Dongfang Electric International за доставка на 4 дизелови двигателя MTU 12V 4000 R41. Те ще бъдат монтирани на дизелови влакове в Китай, които най-големият в света жп производител China Railway Rolling Stock (CRRC) произвежда за

железниците на Шри Ланка. Сделката се осъществява по договор за стратегическо партньорство от ноември 2017 г. между CRRC и Rolls-Royce Power Systems. Той задължава китайската жп корпорация да монтира двигатели MTU на произведениите от нея дизелови локомотиви и моториси. Компаниите си сътрудничат отдавна.

До момента китайците са поръчали над 500 дизелови енергетични устройства - серия 4000 и са ги монтирали в локомотиви и пътнически подвижен състав, произвеждан за железниците на Австралия, Нова Зеландия, Шри Ланка и ЮАР. С тази доставка в Шри Ланка броят на китайските дизелови влакове MTU ще достигне 60.

Росен Желязков

Министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията:

Необходими са съвременни пазарни бизнес модели

- По време на изслушването в Парламентарната комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения мениджърският екип на БДЖ представи амбициозните си програмни намерения за преодоляване на проблемите в компанията през следващите няколко години. Вашата оценка и коментар, г-н Желязков, за финансовите, експлоатационните и социални политики, които бяха очертани?

- Оценката е положителна. Вярно е, че бяха очертани амбициозни намерения от ръководството, но смятам, че програмата е много ясна. Оттук нататък, трябва тя да се следва като същевременно и да се отчитат индикаторите дали се изпълнява успешно или не. Много е важно големите ресурси,

с които разполага дружеството, да се разходват рационално и паралелно да се повишава тяхната ефективност.

- Имайки предвид предстоящата пазарна либерализация и очакваното навлизане на чужди превозвачи у нас мислите ли, че поетата линия ще успее да направи емблематичните за страната ни Български държавни железници, конкурентоспособни и върху кой от проблемите с предимство трябва да се акцентира в краткото време, което остава до 2024 г.?

- Заявката, която прави БДЖ в момента, е до 2024 г. да промени изцяло качеството на услугата, така че да бъде конкурентна на пазара. За да се постигне това, трябва комплексно да се случат нещата.

Освен обновяването на подвижния състав, е необходимо да бъдат осъвременени всички вътрешни процеси, в противен случай ще се стигне отново до ситуацията, в която се намираше дружеството до съвсем скоро. Затова е необходимо да бъдат въведени съвременни бизнес модели, които са пазарно ориентирани и обезпечени чрез внедряването на системи за планиране и управление на процесите. От друга страна фокусът към персонала, който също е сред основните приоритети на ръководството, е изключително важен за цялостната картина в железницата. Подобряването на условията на труд в т.ч. интегрирането на бонусна система при възнагражденията, както и програмата за обучение



ния са фактор, който със сигурност ще окаже съществено влияние върху всички процеси в дружеството.

- С други думи, за да си конкурентоспособен трябва да предлагаш качествена, сигурна и добра услуга. За да бъде тя такава, трябва да имаш об-

новен подвижен състав и персонал, който да я „продава“ по начина, по който иска да я получи клиентът.

- Това е, процесът е комплексен. Трябва да се работи паралелно по няколко направления, да се вникне и в най-малкия детайл, за да се постигне крайната цел.

Бизнес и образование си стиснаха ръцете

От стр. 1

След **Професионалната гимназия по механизация на селското стопанство в Мездра**, която първа усвои **дуалната форма на обучение**, към нея се присъединиха още две специализирани средни училища в страната - Професионалната гимназия по жп транспорт „Никола Корчев“ в София и Професионалната гимназия по жп транспорт „Н. Й. Вапцаров“ в Горна Оряховица. Още в началото на срещата за подписване на споразумението за партньорство с „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД инж. Никола Василев подчерта, че и двете училища винаги могат да разчитат на стабилна подкрепа в лицето на националния железопътен превозвач. Поставяйки началото на бъдещото активно сътрудничество между бизнеса и образователната система в жп транспорта, желанието и на двете страни е да работят съвместно за по-ефективно обучение на младите хора. Според Николяя Найденова, директор на „Никола Корчев“ проектът „Заедно напред“, в който се включват, е положителна стъпка към изграждането на ново поколение железничари. Тя даде висока оценка на новата форма на обучение, която ще се провеж-

да по заявка на работодателя. Според предлагания **държавен план-прием, след завършен VII клас, учениците имат възможност да се запишат в дуална форма на обучение**



за изучаване на професията „Техник по железопътна техника“, специалност „Локомотиви и вагони“, както и професията „Електротехник“, със специалност „Електрообзавеждане на железопътна техника“. И инж. Найденова, и колегата ѝ инж. Гичка Пандъкова, преподавател по специални предмети в горнооряховската гимназия смятат, че новата система открива широки възможности. „Наблюдавайки отблизо наставника и

учителя си по специални предмети, учениците по-добре ще усвояват преките си работни задължения. И в двете специалности, обхванати от дуалната форма, се дава възможност

да се придобие правоспособност за помощник-локомотивен машинист. Положителна за по-нататъшното развитие на учениците ще е и работата в депата на БДЖ, защото на място ще могат да разберат какви трудови качества ще са необходими за бъдещата им професия – коментира инж. Найденова. Тя е оптимист, че дуалната система ще предизвика интерес и ще увеличи приема на ученици, желаещи да завършат средното си об-

разование в една от двете професионални гимназии. Сигурна е и в положителното преосмисляне на проблема, до което родителите ще стигнат след като им се разясни същността и предимствата на системата. Затова беше предложено специалисти от „Човешки ресурси“ да участват в родителско-учителските срещи на седмични класове, провеждани в основните училища, преди младежите да изберат къде ще учат. Десислава Стоянова, директор „Човешки ресурси“ съобщи, че дуалната система предвижда за 11-и и за 12-и клас, при подписване на трудов договор, ученикът да получава стипендия. За успех 5,50 тя е 170 лв., а когато той варира между 4 и 5,50 - 150 лв. Въпреки отливът от професионалното образование, не толкова парите задържат младежите, колкото самочувствието, че са самостоятелни и вече сами могат да вземат решения, беше общият извод на участниците в срещата. „Няма нищо по-естествено такава подготовка да се осъществява в тези гимназии, които освен добра специализирана материална база и обществения, имат и дългогодишна традиция“, каза Стоянова. За родителите също е много важно, че след завършване на средното си образование

децата им веднага ще започнат работа, която позволява да живеят в родните си места. Макар и единици на този етап, но и в „Никола Корчев“, и в „Н. Й. Вапцаров“ не само момчетата, а и момичетата с нетърпение очаквали да навършат 18 години, за да положат пред ИА „Железопътна администрация“ задължителния практически изпит за правоспособност и да се качат във влака като пълноправни помощник-локомотивни машинисти. Това желание още повече ще се засили, когато след няколко години влязат в експлоатация новите композиции, за които в края на годината предстои да бъде открита процедура, включваща се в разговора управителят на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД Христо Иванов. Защото трудно е да събудиш у млад човек интерес към макар и годна, но вече „пенсионираща се техника“, докато модерните влакове са нещо съвсем друго, коментира той. „В 62-годишната си история нашата гимназия нито веднъж не е изневерила на железничарската професия“, в отговор заяви инж. Найденова. И благодари на БДЖ за постоянната грижа и подкрепа, която оказват

Страницата подготви
Мая ДИМИТРОВА



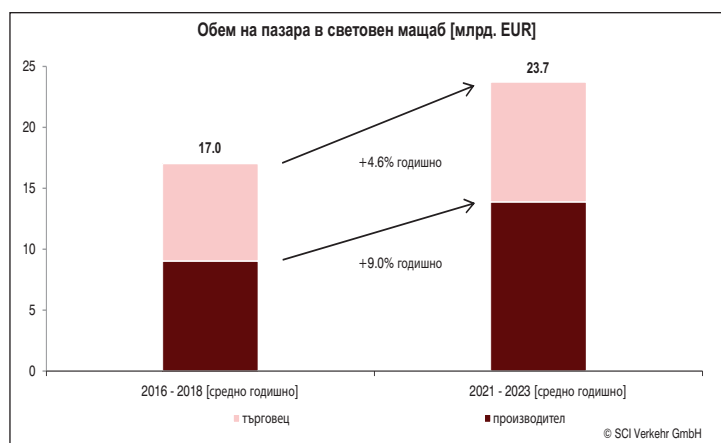
ПАЗАРЕН "БУМ" ПРИ МОТРИСНИТЕ ВЛАКОВЕ

През последните години на световния железопътен пазар се наблюдава динамичен ръст на мотрисните влакове. Очаква се този тренд не само да се запази, но и тепърва да се засилва под влияние на голямото търсене на такъв тип влакове. То е най-ясно изразено в Западна Европа, която е известна със силно развития си релсов транспорт. Това я определя като особено показателна за развитието на тенденциите в железниците.

С настоящия обем на сделките, повече от 9 млрд. евро и годишен темп на растеж от около 9 процента, глобалният пазар за регионални и крайградски мотриси е един от най-големите и динамични продуктови сегменти в железопътния сектор. В своето последно издание на ежегодното проучване „Мотрисни влакове - глобални пазарни тенденции - 2018“ германската консултантска компания SCI Verkehr GmbH*, илюстрира различните движещи сили, които стимулират търсенето и производството на такива състави. В анализа се отбелязва, че тази тенденция е получила сериозен импулс в Обединеното кралство след неотдавнашния „бум“ на поръчките на електрически мотрисни композиции и двусистемен подвижен състав. Сериозно увеличение в търсенето на такъв тип железопътна техника се наблюдава и в други държави с развити железници, като Германия и Франция, които са част от най-важния пазарен регион в Западна Европа. В германските анализи се посочва, че положителният тренд се наблюдава вече 5 години, благодарение на непрекъснатите поръчки, постъпващи от жп операторите. Очаква се те да продължат да нарастват и пазарът за мотрисен подвижен състав да се разширява. При това, както по отношение на производството на нови влакове от такава категория, така и по отношение на обслужването, ремонта и доставката на резервни части. Това важи и за хибридните мотрисни композиции, които също чувствително се увеличават. На тях превозвачите възлагат големи надежди, за да могат да заменят старите дизелови състави.

От SCI Verkehr информират, че около 8,3 милиарда евро годишно се инвестират в нови електрически мотриси. Това надхвърля 90 процента от общите им поръчки на планетата. Основните и най-важни пазари за тях са Великобритания, Германия, Франция, Австралия и

Япония, които представляват малко повече от половината от обема на световния пазар. Изследването сочи, че броят на електрическите мотриси бележи трайно увели-



чение от около 8 процента всяка година. Прогнозите са, че това статукво ще се запази поне до 2022 г. Сред главните фактори, които провокират този ръст са силното им търсене в Западна Европа (поради нарастващите потребности от по-висока мобилност) и продължаващото усилено развитие и модернизиране на железопътната инфраструктура в много азиатски и южноамерикански агломерации. Благодарение на продължаващата урбанизация, на Стария континент също се наблюдават целенасочени усилия към аналогично обновяване, но най-вече в крайградското обслужване. Импулс дава още задълбочаващият се процес на постепенна замяна на влаковете с локомотивна тяга с мотриси, а и все по-голямото използване на двуетажни електрически мотриси по най-натоварените пътнически жп маршрути.

Западноевропейският пазарен регион оправдава очакванията на специалистите и показва бърз растеж. През следващите 5 години промяна не се прогнозира. Ситуацията в Обединеното кралство, което доскоро „вреше и кипеше“ от сделки с мотрисен подвижен състав, скоро няма да се успокои. Нивото на поръчките им ще остане

или същото, или в обозримо бъдеще ще продължава да нараства. Железопътните превозвачи, които оперират на Острова ще изпитват „глад“ за тях, защото проектите за електрификация на редица важни направления от британската жп мрежа продължават да напредват. Това кара операторите да се отказват от дизеловите композиции и да ги заменят с електрически. Мотрисните електросъстави са желано допълнение в железопътните им

флотилии тъй като до 2020 г. много от основните жп маршрути ще продължават активно да се концесионират.

Сходна е ситуацията и на френския жп пазар. Там статуквото на стабилност и ръст на поръчките също ще се запази. Увереност за подобни твърдения дават множеството конкурси за спечелването на договори за обслужване на регионални жп направления. Независимо кои компании ще излязат победители в тях, ще трябва да поръчват нов подвижен състав. Било заради изискванията да се оперира с модерни влакове, залегнали в условията на някои от контрактите, било поради необходимостта от увеличаване на жп флотилиите им.

Засега Китай изостава в това отношение, тъй като се опитва да води по-различни политики за възлагане на обществени поръчки. След години на инвестиции във високоскоростна железопътна инфраструктура, фокусът в далекотоизточната страна вече се измества към развитието на жп мрежата в градските райони, с други думи към най-широкия сегмент за мотрисни композиции. Но въпреки това германските анализатори сочат Африка и Близкия изток като регионите с най-голям потенциал за китайска

инвазия в сегмента до 2022 г.

Според SCI Verkehr, през следващите години пазарът за електрически мотрисни влакове ще се увеличава изключително бързо и на Черния континент. Това до голяма степен се дължи на мащабния договор, който френско-южноафриканският консорциум Gibela спечели, за най-важния пазар в Южна Африка. Той предвижда доставки (вече стартирали) на 600 модерни крайградски електрички X'Trapolis Mega, производство на френската компания Alstom за обслужване на мегаполисите. Не може да не се отбележи, че основните им производители по света са консорциумите Bombardier (Канада), Stadler (Швейцария) и Alstom (Франция). Заедно те представляват около половината от пазара през последните 5 години. При дизеловите мотрисни влакове Alstom е с водеща позиция, следвана от индийската компания ICF, която наскоро достави много такива композиции на индийските държавни железници. Все още относително новата мега железопътна корпорация CRRC, създадена през 2016 г. чрез сливането на китайските държавни

От SCI Verkehr обръщат внимание и на засилващия се интерес към развитието и използването на влакове с алтернативно задвижване и гъвкави продуктови платформи. По неелектрифицираните или само частично електрифицирани маршрути железопътният бизнес е амбициран да заменя старите и по-неефективни дизелови мотрисни композиции с хибридни. Голям интерес към тях има в Япония, Великобритания, Германия, Франция и Холандия. Там те вече се тестват и въвеждат в експлоатация. Очаква се, че с появата им ще започне да се осъществява плавна подмяна на дизеловите пътнически композиции.

Процесът, в значителна степен, моделира и бъдещия пазар.

Германското изследване акцентира още върху многобройните разработки на влакове, задвижвани посредством водородни горивни клетки, които започват да дебютират. Всички водещи жп производители на мотрисен състав създават такива релсови превозни средства. През следващите години се очаква те да се налагат на пазара и да намерят своето място на него.



производители CNR и CSR, бързо завоюва сериозни пазарни дялове. Само за 2 години тя се превърна в пети по големина жп производител на мотрисни влакове на планетата. SCI Verkehr очаква занапред гигантът да продължава да заема все по-силни позиции, включително и в други страни, освен на вътрешния пазар в Китай.

В момента в света се експлоатират близо 35 000 мотрисни електросъстави. Те оперират в 64 държави. Дизеловите моторвагонни влакове наброяват около 14 000 и „работят“ в повече от 80 страни.

Проф. Симеон Ананиев:

Услугата трябва да е предназначена за хората

Проф. Ананиев е завършил Техническия университет в София. Има магистърска степен по Икономика на транспортната фирма от ВТУ „Тодор Каблешков“ и докторска степен по Икономика и управление на транспорта от УНСС.

Първоначално работи като технолог в БДЖ - железопътен район София. След 1981 г. преминава през различни професионални и управленски равнища в отрасъла, а в момента преподава във ВТУ Спедиция, статистика и управление на транспорта. В продължение на 4 години е изпълнителен директор на ИА „Железопътна администрация“. Една от професионалните му заслуги е стартирането на фериботната линия Варна - Кавказ. От 2018 г. е професор във ВТУ „Тодор Каблешков“. Председател е и на Асоциацията на българските железопътни превозвачи и Клъстер зелен транспорт. Основните сфери, в които работи, са интегрирани транспортни системи и инфраструктура, логистика и интермодални превози. С нестандартните си становища, свързани с настоящето и бъдещето на железницата у нас, често е предизвиквал остри критики. Но е убеден е, че са необходими модерни влакове и организация на движението, за да се създаде железопътен транспорт, отговарящ на съвременната действителност.



- Професор Ананиев, какъв според Вас, трябва да бъде подходът в БДЖ при обновяването на подвижния състав?

- Мисля, че най-напред е необходимо да се разбере каква жп услуга ще е нужна на населението. Затова трябва да се направи задълбочено проучване на всички географски дадености в региона, където ще се извършва превозът, както и на бизнес състоянието му и на мобилността на хората, които живеят в него. Стъпвайки на тази база, вече може да се определи какъв вид подвижен състав е необходим. Според мен не е задължително веднага да се купуват нови локомотиви и вагони. Една поръчка изисква повече време за изработване, предполага и по-дълъг производствен процес. Докато той приключи съществуват различни варианти, които могат да се използват.

- Бихте ли ги коментирали?

- Това е вземането на превозни средства на лизинг или втора употреба. Също така може да се създадат консорциуми между други превозвачи и БДЖ. Защото българската железница притежава голям опит, висококвалифицирани машинисти и персонал. Моделът, за който говоря, вече успешно е осъществен в Чехия, чрез обявяването на конкурс за определена линия. У нас например, може да се вземе направлението София – Перник. За него се отпуска определена субсидия, но този който докаже, че за посочените условия и изисквания

ще предложи по-качествена услуга, с най-ниска цена, ще получи правото да оперира. Те непременно трябва да включват броя на курсовете, какво ще е обслужването по график и честота на превозите. Пак ще се върна към примера с Чехия. Там обявиха три конкурса. В единия държавният превозвач участва самостоятелно. И на другия той отново се яви, но в консорциум с дъщерна фирма на „Дойче бан“. И за нея желан партньор бяха чехите, защото те притежават депа за обслужване на композициите, имат и професионално подготвен персонал. В консорциума може да влезе и някой със собствено ноу-хау и подвижен състав. Всичко обаче зависи доколко има нужда от това регионът, който ще бъде обслужван. Считам, че в България още една от посоките, към които по-настоятелно трябва да се обърнем, е съчетанието между т.нар. градска мобилност в големите мегаполиси - с разстояние до около 50 километра и железопътният транспорт. Такъв подход се използва в цяла Европа. Защото задачата на железницата е да намали автомобилния трафик.

- Имате предвид да се отделите повече внимание на крайградските превози?

Те не са точно крайградски. Дори са обект на отделна европейска директива, която определя действието и организацията им на принципа на метрополитена. Имам предвид, че движението става по твърд график, при който честотата им сутрин и вечер, когато хората

отиват и се връщат от работа, е по-голяма. Това обаче е свързано с прилагането на гъвкави тарифи - в часовете пик билетите са по-скъпи, в сравнение с останалото време от деня. В такъв случай трябва да се види каква транспортна схема е необходима за градове като София, Пловдив, Бургас, Варна и други населени места с подобна мобилност. В Пловдив има изградена инфраструктура. Столицата разполага с метро, по чиито направления са разположени около 30 гари, които ще трябва да се интегрират в общата железопътна схема. В България, решение очаква още един проблем, за да се получи успешна интеграция и за да се улеснят пътниците. В повечето европейски държави отдавна може да се пътува с комбинирана транспортна карта за железница и метро. Ако това се направи и у нас, тогава точно ще се прецени какъв вид подвижен състав да се закупи – моторни или блок влакове. Като пример ще посоча направлението София – Дупница. Всеки ден по магистралата с автомобили пътуват около 29 хиляди души. За да накараме повечето от тях да качат във влаковете трябва да се смени организацията на движение и в гарите. Както е в Германия, Великобритания, Испания и в други европейски страни - влакът пристига точно в определения час и престоява не повече от минута – две, колкото да се качиш и да слезеш от него. Тогава може да говорим за твърд график, с точно фиксирани ча-

сове и цени, въпрос, към който и общините имат отношение. Местната управа във Варшава, за да разтовари града от автомобилните задръствания, преди няколко години частично финансира обществената поръчка за жп превозвач. Но задължи големите предприятия и заводи да ползват на преференциални цени комбинирани карти за железопътен и градски транспорт. Вместо да дават пари на служителите си за транспортни разходи им предоставя такива карти. Но това изисква много добра организация между общинска, транспортна администрация и железница.

- Коя институция би се заела със създаването на такава организация?

- Трудно е да се назове конкретна институция. Нужен е експертен екип със специалисти, както от висшите учебни заведения, които се занимават с проблемите на мобилността, така и представители на бизнеса. Но паралелно с нуждите на хората, трябва да се има предвид къде ще се движи новият подвижен състав. Необходима е и ясна визия за всеки регион - каква текуща поддръжка може да се извършва там. В кои депа комплексно ще се правят ремонтите.

- Едно от намеренията на мениджърския екип на БДЖ е с предимство да се инвестира във влакове, подходящи за обслужването на по-дългите линии към Варна и Бургас.

Разбирам, че става дума за

основните фирмени политики, които могат да се провеждат. Едната е насочена към големите мегаполиси. Другата е към направленията, по които има по-интензивен трафик, в случая към морето. За да се отиде към втория вариант обаче, трябва да има единна национална транспортна схема, която вече години наред по необясними причини се избягва да се приеме. Отново ще дам като пример Чехия. Там един и същи орган издава разрешителни и за автобусните, и за железопътните превози. Защото не може при силно конкурентен пазар да се инвестират милиони във влакове и в същите часове и направления те да се дублират от автобуси. Ясно е, че такова положение изглежда абсурдно. Нека да има автобусен транспорт, но той да е алтернативен. Затова е необходимо да се направи проучването, за което вече говорих, за да се знаят приблизително предпочитанията на пътниците. То ще даде възможност и за по-точна прогноза, за по-детайлна преценка какви влакове да се закупят, според скоростта, която ще развиват и интереса на тези, които ще ги ползват. Защото за инвестиция в нови състави е нужна и солидна икономическа обосновка, съобразена със сегашната демографска действителност - какъв е потенциалът и колко пътници ще се транспортират.

Разговорът проведе
Мая ДИМИТРОВА

Да внесем пролетно настроение в дома си

Пролетната умора не трябва да ви попречи да направите пролетно почистване на дома си.

Сега е идеалното време да направите генерално преподреждане и освежаване, да изхвърлите ненужните неща, да приберете зимните обувки и дрехи и да извадите пролетните.

Подреждането на гардероба е може би най-сериозното предизвикателство, което отнема и най-много време. Сортирайте дрехите си, махнете тези, които са ви вече излишни. Можете да ги изхвърлите или по-добре – ако са запазени и чисти, да ги дарите на хора, които биха имали нужда от тях. Останалите изперете, сгънете и приберете за следващия студен сезон.

Подобни „чистки“ на гардероба са много полезни, за да видим с какви точно дрехи разполагаме. Понякога, улисани в забързаното ежедневие, ползваме една част от наличното

в гардероба ни, съсредоточаваме се върху най-удобното и може съвсем спокойно да забравим, че имаме и други дрехи.

С обувките положението е същото – огледайте добре зимните боти и ботуши, ако се налага ги занесете на поправка при обувар, сложете им хартия вътре, за да не си загубят формата и ги приберете.

Подредба трябва да има и в кухнята. Изчистете шкафове, проверете срока на годност на подправки и продукти, изхвърлете излишните неща.

Няма как да има пролетно почистване без да се изперат или сменят пердетата. Именно те са в състояние да внесат невяротен уют и свежест в дома.

Цветята са другият прекрасен начин да внесете пролетно настроение въкъщи. Без значение дали са в саксия или във ваза с вода, цветята създават пре-



красно настроение и очарование на дома ви.

Има най-разнообразни начини да освежите дома си и да му предадете пролетен облик.

Дали ще е с повече цветя, смяна на покривки и вази, пренадреждане на някои предмети или слагането на нови аксесоари, изборът е ваш.

Важното е накрая да се чувствате удовлетворени от себе си и с удоволствие да посрещнете един от най-големите християнски празници – Великден.

Лападът

Лападът е бил познат още в античността и за него се носят цели легенди. Той бил предпочитан от римските войници, тъй като намалявал чувството им за жажда по време на военни походи.

Още с пукването на пролетта лападът избуява в градините и залива нашия пазар. Богат на витамини и минерали, листният зеленчук се превръща в едно от най-ефикасните средства за борба с пролетната умора. Редовната му консумация пък от своя страна го превръща в едно от най-разпространените ядливи тревисти растения у нас. По количествено съдържание на витамини, минерали, белтъчини и въглехидрати, както и без никакво наличие на мазнини, лападът заедно с копривата и спанак се превръща в един от най-здравословните зеленчуци. В химичния състав на лапада влизат: витамините А, В1, В2, В3, В6, В9, С, Е и К; белтъчини, въглехидрати, флавоноиди, целулоза, дъбилни вещества, етерично масло, антрахинонови



съединения; минерални соли на желязото, калия, калция, натрия и фосфора; ябълчна, оксалова и лимонена киселина. Елементът желязо превръща зеленчука в добро помощно средство при лечение на анемия, а антрахиноновите съединения оказват благоприятно действие при лениви черва. Богатото съдържание на хлорофил превръща лапада в универсално средство в борбата с рака. В народната медицина той се използва като лечебно и профилактично средство при диабет, заболявания на черния дроб, жлъчката и затлъстяване. Консумацията на лапад спомага за понижаването на кръвното налягане, подобрява апетита и храносмилането, а отвара от лапад помага при възпаления в устната кухина.

В традиционната българска кухня лападът най-често се приготвя на супа, готви се с яйца или с баница.

9 неща, които езикът казва за здравето

Телата ни изпращат сигнали за проблемите и заболяванията, за които често нямаме представа, а езикът не е изключение. Има много неща, които можете да разберете за здравето си, съдейки само по него. Ето кои са те:

Ягодено червено

Това може да е индикатор, че страдате от недостиг на витамини. Ако езикът ви е лъскав или ягодено червен означава, че нямате достатъчно желязо или витамин В12. С течение на времето езикът ни може да стане по-гладък, защото вкусовите рецептори се „изглаждат“. В по-тежки случаи това може да е болестно, докато пиете топли напитки или консумирате пикантни храни. Трябва да посетите лекаря си и да промените храненето си.

Черна или кафява плака

Черната или кафява плака по езика може да изглежда доста плашещо, но в повечето случаи е само знак за лоша хигиена, тютюнопушене или пиене на много кафе и черен чай. В резултат това води и до неприятна миризма от устата и вкусови аномалии (трудности при различаването на вкусовете). Първото нещо, което трябва да направите, е да се откажете от лошите навици, които причиняват плаката и да миете не само

зъбите, но и езика си всеки ден.

Много бяла плака

Бялата плака е знак за гъбична инфекция или кандидоз. Тази плака се появява, когато гъбичката Кандида албиканс расте усилено, но тя се намира в устата на всеки здрав човек. Причината за размножаването ѝ може да бъде прием на антибиотици, диабет, слаба имунна система или високо кръвно. Препоръчително е да отидете на лекар.

Набразден език

Набразденият език може да бъде знак на остаряване – да, езикът също старее! Обичайно тези „пукнатини“ са безопасни, но ако не миете зъбите си добре, може да се развие инфекция, която да причини силна болка и парене. Проблемът се решава с лекарства. Ако зъбните ви импланти са поставени неправилно, също има вероятност да развиете набразден език.

Малки бели петънца по езика

В повечето случаи тези петънца се причиняват от повишеното производство на клетки при хората, които пушат. Между 5 и 17 процента от тези клетки могат да бъдат предракови. Ако не изчезнат до няколко седмици е важно да посетите лекар и да си направите необ-

ходимите изследвания.

Червени петна и мехури

Червените петна и мехури, които не изчезват дълго време, могат да бъдат симптом на сериозно заболяване. Често са свързани с рак на езика. Трябва да посетите лекар незабавно.

Парене

Това е често срещано при жени в менопаузата и се причинява от хормоналните промени. Ако имате подобен проблем, посетете лекаря си. Друга причина е използването на неправилната паста за зъби – някои хора имат алергия към съставките на най-разпространените марки.

Подутини и трапчинки

Това е рядко срещано, но не е опасно. Ако не изпитвате болка, не трябва да се тревожите.

Болезнени места

Ако имате болезнени места по езика, това е знак за млечница – болест, най-често срещана при децата, но 20 процента от възрастните също я развиват. Тези ранички са сигнал за стрес и слаба имунна система. Обичайно изчезват след две седмици, но ако това не се случи, препоръчваме да посетите лекаря си, както и да си почивате добре и да се погрижите за здравето си.

Предмети от бита, за които не подозираме, че имат срок на годност

Не забравяме да проверим срока на годност на млякото. Знаем и колко време издържат козметичните продукти. За съжаление, не обръщаме внимание на онези вещи в нашата къща, които ползваме много повече, отколкото би трябвало.

В спалнята

Възглавници – 2-3 години

С времето която и да е възглавница се превръща в дом на акари. Освен това губи формата си и това може да доведе до сериозни болки във врата.

Пантофи – 6 месеца

Пантофите са идеални за разпространението на гъбични инфекции. Съответно трябва да ги перете колкото се може често.

В банята

Гъба – 2 седмици; Кисе – 6 месеца

Гъбите и кисето са развъдници на гъби и мухъл. Естествените и синтетични продукти от този тип могат да бъдат варени в гореща вода. По този начин ще убиете бактериите, развиващи се в тях.

Хавлия – 1-3 години

Мокрите хавлии са перфектни развъдници на бактерии. Дори и да ги перете постоянно, няма да успеете да се преборите с тях.

Четка за зъби – 3 месеца

Разбира се, четката за зъби трябва да се смени, веднага след като четината по нея се изхаби. Не е лошо да си купите и нова, ако сте изкарали настинка или грип. В противен случай рискувате да се заразите отново.

Парфюмите и дезодорантите съдържат есенции, които траят 3 години, когато се съхраняват затворени и 2, когато се отворят. Тоалетната вода пък – 4 години, когато е затворена и 2 – когато се отвори.

Детските автомобилни седалки – 6-10 години

С времето качеството на пластмасата и пяната се влошава. Седалката губи формата си и вече не предпазва детето. Добра идея е при това положение да купите нова, отколкото да използвате старата.

подложката им започва да се влошава, което означава, че върху ставите ви се оказва по-голям стрес.

В кухнята

Подправки – 1-3 години

Подправките губят вкуса си и аромата си с течение на времето. Смлените не трябва да бъдат съхранявани за повече от 6 месеца.

Брашно – 6-12 месеца

Доброто брашно може да бъде съхранявано в рамките на 6 месеца. Първокачественото – 1 година.

В килера

Пожарогасител – 15 години

Ако по пожарогасителя има каквито и да е следи от нараняване (например пукнатина в маркуча), най-добре го подменете или занесете на ремонт.

Разклонител – 1-2 години

Трябва да сте наясно, че подобни предмети имат капацитет. Ако сте го надвишили, това може да ви създаде сериозни проблеми, включително да доведе до пожар.

Дезинфектанти – 3 месеца

След този период губят ефективността си.

Препарати против комари – 2 години

След този период вече не действат както би трябвало.



Тоалетката

Четка за коса/гребен – 1 година

Не забравяйте, че трябва да ги почиствате добре поне веднъж седмично. Ако пък четката ви е с естествен косъм, това означава да я смените на 7-8 месеца.

Парфюм, дезодорант, тоалетна вода – 1-3 години

В детската стая

Биберон – 2-5 седмици

Бибероните от латекс трябва да се подменят независимо от това колко често се ползват или как изглеждат на външен вид. Материалът, от който са изработени, се разпада лесно, а в пукнатините могат да се развоят микроби.

В гардероба

Сутиен – 1-2 години

Щом сутиенът изгуби формата си или своята еластичност, стане твърде голям, особено малък или неудобен, най-добре е да го изхвърлите.

Обувки за джогинг – 1 година

След като сте пробягали 300-350 км със своите маратонки,

Правила за етикета и доброто поведение

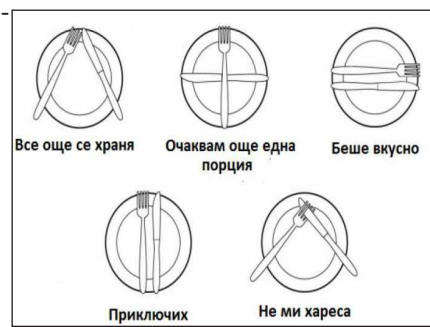
Етикетът означава да се държите красиво. За съжаление, много хора смятат, че спазването на правилата на етикета е нещо нередно, смятайки ги за характерна черта на класни естети, които са далеч от реалния живот. В действителност, основните правила на етикета са доста прости. Това са култура на речта, учтивост, чист външен вид и контрол над емоциите. Ето някои от правилата за етикет, които всеки уважаващ себе си човек трябва да знае и спазва:

- Ако кажете: "Каня Ви", това означава, че вие плащате. Може да кажете: "Нека да отидем на ресторант" и в този случай всеки плаща сам за себе си.
- Ако мъжът предлага да плати сметката на една жена, тя вероятно ще се съгласи.
- Никога не се отбивайте при някого без първо да се обадите. Ако някой дойде да ви види без предупреждение, може да ви хване по пижама или с ролки на косата! Една британска дама казва, че когато неканени гости се появят на

прага ѝ, тя винаги си обува обувките и грабва шапка и чадър. Ако гостът ѝ е приятен, тя възкликва: "Току що влизам!" Ако не, въздъхнала и казала: "Ах, колко жалко, тъкмо излизам".

- Не канете дама на среща, ако имате намерение през цялата вечер да говорите по телефона или да си пишете смс-и с приятели.
- Един мъж никога не носи чантата на жена. Въпреки това, той може да вземе палтото ѝ, за да го даде на гардероба.
- Ако се разхождате с някого и спътникът ви поздрави човек, когото не познавате, вие също трябва да го поздравите.
- Повечето хора смятат, че единственият правилен начин за ядене на суши е с помощта на пръчици за хранене. Зависи. Мъжете, за разлика от жените, могат да ядат суши с ръцете си.
- Обувките ви винаги трябва да са чисти.
- Избягвайте безсмислените разговори по телефона. Ако имате нужда да поговорите с някого, по-добре се срещнете с него лично.

- Ако някой ви обиди, не му връщайте услугата. Не падайте до негово ниво. Просто се усмихнете и напуснете невъзпитаната компания.



Езикът на приборите

Мъжът винаги трябва да ходи от лявата страна на жената. Военните са единственото изключение, тъй като те трябва винаги да бъдат готови да поздравят.

- Девет неща трябва да пазите в тайна: възраст, богатство, семейни скандали, религия, медицински проблеми, любовни афери, подаръци, честта и позора.
- В киното, театъра или концертната зала трябва да стигнете до мяс-

тото си, движейки се с лице към седящите. Мъжът минава пръв.

- Един мъж никога не трябва да докосва една жена без нейно разрешение. Това означава, че е неприемливо да държи ръката ѝ, да я докосва по време на разговор или да хваща ръката ѝ над лакътя (освен ако не ѝ помага да влезе или слезе от кола или да пресече улицата).
- Един добре възпитан мъж винаги трябва да демонстрира правилното отношение към една жена.
- В присъствието на жената, мъжете могат да пушат само с нейно разрешение.
- Уважавайте тайната на кореспонденцията. Родителите не трябва да четат писмата на децата си. Двойките трябва да показват същото уважение един към друг. Пребъркването на джобовите в търсене на любовни бележки и писма е изключително грубо.
- Не се опитвайте да гоните модата. По-добре да носите нещо хубаво, дори и да не е на мода, отколкото да изглеждате ужасно в чисто нов костюм.

Маршрути

Орсе - от гарата до „съкровищницата на импресионизма“

Или как един парижки железопътен терминал се нареди сред най-посещаваните музеи на изкуството в света

Световна съкровищница на импресионизма. Така наричат парижкият музей Орсе, който е открит на 1 декември 1986 г. в реконструираното здание на бивша железопътна гара, разположена на левия бряг на река Сена в началото на XX век. Там са изложени творби на френското изкуство от периода 1848 - 1914 г., включително картини, скулптури, декоративни изделия и фотографии. Тази колекция на произведения на импресионисти е сред най-богатите в света. Така музейната експозиция се явява свързващо звено между Лувъра и Центъра за съвременно изкуство и култура „Жорж Помпиду“ в Париж.

Предисторията на Музея Орсе е дълга и твърде любопитна. От 1782 г. до 1788 г., все още незастроеният район на Париж, където по-късно ще се появи железопътната гара, се заселва и променя напълно. Изникват жилищни райони, буржоазни имения и много знакови за парижани обекти.

Един от тях е хотел „Дьо Салм“, който се превръща в любимо място на френската аристокрация.

През 1810 г. Наполеон решава да построи в района и здание за министерството на външните работи. Впоследствие в него се помещават контролно-ревизионното управление и Държавния съвет на страната. Изградената сграда е огромна и прилича на римски дворец. Тя става известна като Дворецът на Орсе, наречена на името на близкия град, намиращ се на 20 километра югозападно от центъра на френската столица. Уви, по време на Парижката комуна дворецът

комплекс е опожарен от комунарите. От него остават само руини и мястото потъва в забрава до 1898 г. Междувременно от оранжериите на разположените в съседство аристократични имения вятърът довява семена на екзотични растения и в терена наоколо се оформя великолепна градина. Тя е описана в едно от тогавашните парижки списания: „Мои приятели се спряха на входа на изгорялото здание и удивено разглеждаха растителността, покрила всичко за тези 17 години. - Навсякъде имаше гъсталаци, непроницаеми дори за светлината. Мъх, покриваше пиластрите на останките на сградата, снопчета от гъста трева се подаваха от пукнатините. Импровизираната девствена гора беше пораснала през подовите плочи, а оцелелите каменни стълби изглеждаха като красиви древни руини“ – четем в материала на един от авторите на изданието.

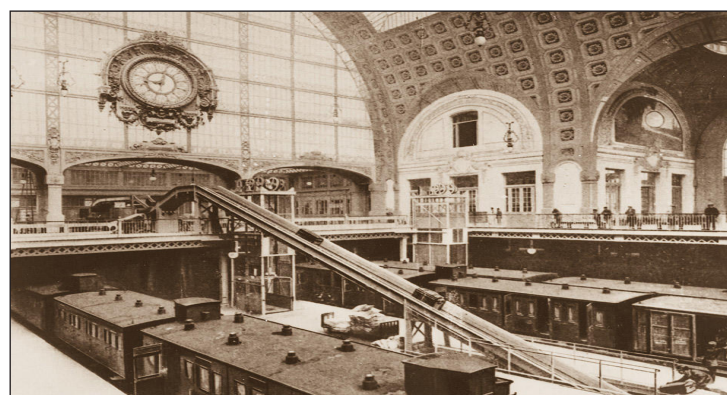
Дълго време съдбата на останките от стария дворец остава неясна. Обмисля се дали да бъде възстановен и върнат към живот. Има идея на мястото да се построи музей на декоративното изкуство, за който през 1880 г. скулптурът импресионист Огюст Роден дори получава поръчка за „Вратата на ада“ (оригинал, който днес е в музея Орсе). Но по настояване на Орлеанската железопътна компания на парцела, закупен от железницата, е изградена жп гара. С появата ѝ се цели да бъде подобрена транспортната комуникация с центъра на града в навечерието на предстоящото Световно търговско-индустриално изложение през 1900 г., което се домакинства от Париж. Чрез нея се дава възмож-

ност на гостите на града, идващи от югозапад, да стигат по-лесно до основните палати на експото.

Строителните работи започват през пролетта на 1898 г. и са завършени в рекордно кратки срокове. На 14 юли 1900 г. гара Орсе (Gare d'Orsay) и придадения към нея хотел са тържествено открити. Комплексът е проектиран от френския архитект Виктор Лалу, подпомоган от колегите си Емил Бернар и Люсиен Магне. Той си поставя за задача да превърне гаровите помещения в „по-удобни и пищно украсени“ от обикновено приетото. Резултатът от работата му е красноречиво описан от художника Едуард Детайл: „Зданието е толкова прекрасно, че се асоциира с музей на изящните изкуства“.

Сградата е проектирана като метална конструкция с каменна фасада в църковен стил. Външният ѝ вид е повлиян от елегантната архитектура на заобикалящите я сгради, между които и Лувъра. Интериорът е в стил модернизъм и се състои от портал, предверие и голяма зала с дължина 138 метра и височина 32 метра. В архитектурата са съчетани красивата естетика на бо арт стила с най-модерните за онова време технологии. Сред тях са хитовите за времето си асансьори, ескалатори и рампи за багаж. Обстоятелството, че е предвидена да обслужва модерните влакове, задвижвани от електрическа тяга, а не бълващите пара и дим техни „събратя“, позволява на архитектът да се развихри още повече. Той напълно покрива със стъкло пространството над чакалните и си дава значителна свобода при декорирането.

Над 300 работници работят по изграждането на гарата.



Заради великолепието жп терминала се асоциира с музей на изкуството от началото на миналия век



Днешният музей Орсе в миналото е бил знакова железопътна гара



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