

ЖЕЛЕЗНИЧАР

СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА



11 - 17 юли 2019 г. Цена 60 ст. София, година XXVIII, брой 20

Само нови влакове ще подобрят качеството на услугата

Е обобщеният извод в проучването на представители на транспортната академична общност у нас



Екипът от три висши учебни заведения - Технически университет – София, Висше транспортно училище „Т. Каблешков“ – София, Университетът за национално и световно стопанство – София, през 2017 г., въз основа на договори, сключени с ръководството на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, разработи проект за „ЗАКУПУВАНЕ НА НОВ ПОДВИЖЕН ЖП СЪСТАВ ЗА НУЖДИТЕ НА БДЖ“, в който са обосновани броят и основните параметри на съвременни пътнически влакове. След получаването на покана от ръководството, колективът реши да излезе с общо становище по темата за рестартиране на проекта.

Затова и изказваме искрената си благодарност и сме убедени, че едно широко обсъждане на проблема ще доведе до вземане на възможно най-доброто решение от ръководството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД за развитието на пътническите превози у нас. Едновременно с това изразяваме нашето задоволство от желанието да се задълбочат контактите между бизнеса и науката, което във всички случаи ще доведе до сериозни ползи за цялото общество.

Нашата визия обхваща няколко етапа:

Първият е с продължителност между 5 и 6 години от стартиране на проекта.

В него се предвижда да се закупи нов подвижен състав, възлизаш на 41 броя съвременни мотрисни влакове от различен тип и степен на комфорт. Отделно предлагаме описание на типовете, основните технически параметри и нивото на комфорт. Осъществяването на този етап ще доведе до няколко положителни резултати:

- ще позволи изпълнението на Договора с държавата за превоз на пътници;
- ще нараснат скоростите за извършване на транспортната услуга;
- ще повиши сигурността и комфорта при пътуване и в крайна сметка ще

върне сериозна част от българските пътници към ползване на железницата.

При поетапното въвеждане в експлоатация на новия подвижен състав, ще се освободят определен брой единици локомотиви и вагони. Това ще позволи те временно да бъдат изваждани от експлоатация и подавани за извършване на капитален ремонт или реновиране. Този обновен подвижен състав допълнително ще повиши количеството и качеството на транспортната услуга и ще привлече още хора да се качат във влаковете.

Вторият обхваща 10 - 12 години от стартиране на проекта.

И предвижда закупуване на нов подвижен състав - 44 броя мотрисни влакове от различен тип. Описанието им, основните технически параметри

и степента на комфорт са дадени в резюме по-надолу. Ползите от този етап са сходни с първия.

Следва да се отбележи, че реализацията на втория етап е целесъобразно да се извърши след задълбочен анализ на постигнатото по време на изпълнението на предишния. Това без съмнение ще доведе до корекции, както на техническите, така и на икономическите изисквания към новия подвижен състав, предстоящ да се закупи през втория етап.

Колкото до предвидените скорости за движение на новите състави, искаме да обърнем внимание, че 160 км/ч е максималното, според плановете за модернизация на железопътната инфраструктура в България до 2045 г. Всички изказвани мнения за състави, опериращи по железопътната инфраструктура със скорости над 200 км/ч, а и повече, приемаме като необосновани.

Място на железопътния транспорт при изпълнение на транспортната услуга.

Представените данни недвусмислено показват предимствата на водния и

железопътния транспорт. Това е констатирано и от Европейската комисия, в резултат на което в редица европейски документи (Стратегия „Европа 2020“, Бяла книга 2011 „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ и много други) се акцентира върху преимущественото развитие на тези два вида транспорт. Така например, Пътната карта на ЕК (с хоризонт до 2050 г.), набелязва 10 цели при определяне на транспортната политика и предлага списък с 40 конкретни инициативи за постигането им. Една от целите засяга пътническите и товарните междуградски превози като се предвижда:

- намаляване на дела на автомобилния транспорт, като 50 % от всички превози на средни разстояния се извършват с железопътен и воден транспорт;

- до 2030 г. 30 % от пътните товарни превози над 300 км трябва да се извършват с жп или воден транспорт, а до 2050 г. – над 50 %;

На стр. 5, 6 ►

ОБЯВИ

КУРСОВЕ ЗА ПРОФЕСИОНАЛНО ОБУЧЕНИЕ ОТКРИВА ЦПО

Центърът за професионално обучение (ЦПО) към „Холдинг БДЖ“ ЕАД НАБИРА КУРСИСТИ за професионални обучения „Помощник локомотивен машинист на електрически локомотиви с право да извършва проба на автоматични влакови спирачки /АВС/“ и придобиване на правоспособност „Помощник локомотивен машинист“.

Обученията ще стартират, както следва:

- на 22.07.2019 година – в град Горна Оряховица;

- на 29.07.2019 година – в град Пловдив.

Необходимото минимално образователно равнище на кандидатите е **завършено средно образование**.

При успешно завършване на курса и положени изпити обучаващите се лица придобиват професионална квалификация „Помощник локомотивен машинист на електрически локомотиви с право да извършва проба на АВС“ и правоспособност „Помощник локомотивен машинист“.

За повече информация: тел. 0884605498 – инж. Б. Алексиева – главен експерт, обучение и квалификация в ЦПО към „Холдинг БДЖ“ ЕАД.

Центърът за професионално обучение НАБИРА и КУРСИСТИ за професионално обучение с придобиване на професионална квалификация „Ръководител търговска експлоатация“.

Курсът ще се проведе през месец юли 2019 година в град Варна.

Входящото минимално образователно равнище на кандидатите за обучение е завършено средно образование.

При успешно завършване на курса и положени изпити обучаващите се лица ще придобият професионална квалификация „Ръководител търговска експлоатация“.

За повече информация: тел. 0888444289 – инж. Н. Николов – главен експерт, обучение и квалификация в ЦПО към „Холдинг БДЖ“ ЕАД.

Личности

Франсоа Давен е новият генерален директор на UIC

Французинът Франсоа Давен, досегашен генерален секретар на Организацията за международни железопътни превози (OTIF), беше назначен за нов гене-



рален директор на Международния съюз на железниците (UIC). Общото събрание на професионалната организация гласува той да заеме поста на заседание, проведено на 25 юни т. г.

Давен встъпи в новата длъжност от 1 юли. Той заменя на нея сънародника си Жан-Пиер Лубино, който заемаше позицията от март 2009 г.

Давен беше ръководител на OTIF от 2013 г. През 2016 г. мандатът му бе удължен. ■

Инвестиции

ЕИБ отпуска 100 млн. евро за жп проекти в Естония



Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) отпуска на 100 млн. евро за реализацията на няколко проекта за модернизация на естонската железопътна мрежа. Определените за обновяване релсови пътища и инфраструктура са част от Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T).

С отпуснатите средства ще бъде подкрепено модернизирването на коловозите, сигнализацията и монтирането на система за управление на влаковете ERTMS - също обхваща съфинансирани от Евросъюза. ■

ните дейности са на обща стойност 220 млн. евро.

Жп мрежата на Естония е дълга 1229 км, от които 132 км са електрифицирани линии. От 2014 г. страната е получила 188,1 млн. евро от Кохезионния фонд на ЕС по няколко програми за обновяване на жп транспорта. Други 4 проекта на обща стойност 835 млн. евро - в т.ч. естонската част на Rail Baltica и въвеждането на европейската система за контрол на влаковете ERTMS - също обхваща съфинансирани от Евросъюза. ■



Политики

Европейските жп оператори срещу данъчните облекчения за авиационно гориво



Съюзът на европейските железопътни и инфраструктурни оператори (CER) призова финансовите министри на Европейския съюз да отменят данъчните облекчения върху авиационното гориво, от които се възползват авиокомпаниите на континента. От организацията заявиха, че преференциите, предоставяни на авиопревозвачите, са несправедливи и неуместни. В заявлението се казва, че

освобождаването на керосина от налога върху горивата допринася за ценовия дисбаланс между различните видове транспорт, което води до неравнопоставена пазарна среда.

CER апелира да се изравнят условията за конкуренция на пазара. Предложението на Съюза е или облекчението за авиокомпаниите да се отменят или аналогични да се предоставят за горивото,

ползвано от железниците. Железопътните и инфраструктурните жп оператори отбелязват, че привилегированото гражданско въздухоплаване, всъщност отделя 6 пъти повече вредни емисии от пътническия жп транспорт в Европа. Визира се отделянето на въглероден диоксид на пътнически километър.

В момента трансграничните полети на авиокомпаниите в цяла Европа са освободени от плащане на ДДС върху горивото. В същото време международните пътнически жп превози се облагат с ДДС в 7 държави-членки - Австрия, Белгия, Германия, Хърватия, Гърция, Холандия и Испания. Товарните жп превози също се облагат с този данък.

Принципно, правилата за данъчно облагане в целия Европейски Съюз се определят от държавите, членуващи в него. Европейският парламент има само консултативна роля. ■

Стратегии

ДВ ПРЕДСТАВИХА ВИЗИЯ ЗА „СИЛНА ЖЕЛЕЗНИЦА“

Управата на германските железници представи на контролния съвет на концерна новата си стратегия за развитие, наречена Starke Schiene („Силна железница“). Тя е призвана да замени досегашната стратегия DB 2020, която започна да се изпълнява от 2010 г. В новата визия са формулирани 10 основни цели на държавния жп монополист.

Основната цел на DB е екологична, чрез намаляване на емисиите водородни газове. Планира се до 2038 г. електроенергията, ползвана от компанията, да идва от възобновяеми източници. В сегашната стратегия тази задача трябваше да бъде реализирана до 2050 г.

Вторият момент, е усилията да се концентрират върху железопътните превози в Германия. В тази връзка дъщерният пътнически оператор DB Arriva, с дейност в 15 държави в Европа, се предвижда да бъде продаден. В карго сегмента е планирано запазването на логистичната компания DB Schenker в състава на концерна, като важно условие е ръстът на приходите и печалбата на товарния оператор DB Cargo.

Друга цел, е да се удвоят пътническите операции на влаковете по дългите направления и годишно с тях да се транспортират над 260 млн. души. Между 30-те най-големи града в страната ще се осигурят трансфери през интервал от 30 минути.

От регионалните състави се очаква да привлекат над 1 млрд. пътници годишно спрямо сегашните нива. За това се разчита да помогнат нови концепции за мобилността в

градските агломерации и селските райони.

Ще се преследва 70-процентен ръст на превозваните товари от DB Cargo и увеличаване на пазарния дял на компанията в Германия от 18 на 25 процента. За да го постигне, товарната железница ще придобие над 300 нови локомотива и ще оптимизира превозите си.

Друго намерение на DB, е да увеличи пропускателния капацитет на жп мрежата си с повече от 30 процента и пробегът на карго съставите ѝ с още 350 млн. тонкилометра. Това трябва да се постигне чрез модернизация на инфраструктурата, технологични иновации и въвеждане на цифрови технологии.

Цифровата трансформация на германските железници предполага внедряване по всички линии на европейската система за управление на влаковете ETCS ниво 2. Ефективността и надеждността на жп движението ще се постига с помощта на цифрови системи за микропроцесорна централизация. Гарите трябва да се превърнат в центрове за мултимодална

мобилност с лесни и удобни връзки между различните видове традиционен и иновационен (каршеринг, електроскутери и т.н.) транспорт. Заложено е денонощният им пътнически поток да бъде удвоен.

Концернът е амбициран също да привлече около 100 000 нови служители, да ги обучи и интегрира в различните дейности и направления. Последната поставена цел предвижда увеличаване на експресите до 600 единици по дългите маршрути. С приоритет ще се инвестира във високоскоростен и регионален подвижен състав и в увеличаване честотата на движение на влаковете през малките и средни германски градове.

За постигането на поставените цели ще са нужни съвместните усилия на DB, властите, политиките и жп промишлеността. Успехът на стратегията ще зависи от това дали в близките месеци ще бъде прието споразумението LuFV III между германските железници и правителството на страната. То ще определи финансирането и целевите показатели на жп транспорта. ■





Карго

KiwiRail планира обновяване на товарния си жп флот



Държавния товарен оператор на Нова Зеландия KiwiRail възнамерява да закупи 100 нови локомотива и 900

вагона-платформи, за да обнови застаряващия си железопътен флот. Придобиването им ще бъде финансирано

с част от целевите средства, които новозеландското правителство реши да отпусне на компанията в допълнение на годишния ѝ бюджет. През май т.г. властите гласуваха модернизацията ѝ да се подпомогне с 1 млрд. новозеландски долара (664,5 млн. щатски).

По-късно, към края на 2019 г., кабинетът на страната ще представи план-программа за инвестиции в железопътния транспорт през следващите 10 години. ■

Инфраструктура

ВИСОКОСКОРОСТНА ЖП МАГИСТРАЛА АНТЕКЕРА – ГРАНАДА

В Испания беше официално открита 122-километровата високоскоростна линия между Антекера и Гранада. Новата жп магистрала е с междурелсие 1435 мм и осигурява директна железопътна връзка между Мадрид и центъра на автономната област Андалусия. Пускането ѝ в експлоатация първоначално бе планирано за 2015 г., но технически и финансови затруднения забавиха проекта. Изграждането ѝ беше подкрепено със 725 млн. евро от фондовете на ЕС.

Трасето е електрифицирано и проектирано за скорости до 300 км/ч. По протежението му са изградени 7 тунела (най-дългият е 3378 м), 31 виадукта и мост през река Гуадалорсе, дълъг 2525 м. Изградени са и две нови междинни гари (освен тези по старите линии, които са реконструирани). Изцяло е оборудвано с европейската система

за управление на движението на влаковете ETCS. Испанската технология за жп безопасност ASFA заедно с автомагистрала А-92 обаче са запазени като резервен вариант.

На този етап по маршрута денонощно ще пътуват 3 двойки влакове-стрели AVE. Те ще из-

минават разстоянието за 3 часа и 5 минути. По него ще бъде организиран и железопътен трансфер между Барселона и Гранада, който ще се изминава за 6 часа и 20 минути. Регионалните експреси Avant също ще го ползват за пътувания до Севиля и Малага. ■



Технологии

В КИТАЙ ТЕСТВАХА ИНОВАЦИОННА МЕТРО МОТРИСА

В китайския мегаполис Циндао успешно завършиха изпитанията на метро мотриса от ново поколение Setrovo (дебютирала на изложението InnoTrans 2018), разработена от местния производител на подвижен състав CRRC Qingdao Sifang (част от жп корпорацията CRRC). Корпусът на вагоните, рамите на талигите, кабината на машиниста и машинното ѝ отделение са изработени от композитни материали на базата на въглеродни влакна. Благодарение на това, е с 13 на сто по-лека от традиционните състави на подземната железница. Развива и с една трета по-висока скорост от тях – до 140 км/ч.

Съставът се задвижва от синхронен двигател, с постоянни магнити и инвертори, на основата на силициевия карбид, който консумира с 15 на сто по-малко електроенергия. Оборудван е също с акумулаторна батерия, гарантираща 15 км запас, в случай, че токът по контактната мрежа прекъсне.

Прототипът на Setrovo се състои от 6 вагона, но според

броя на пътниците, може да се конфигурира от 2 до 12 вагона. В тях са намерили приложение нови технологии за намаляване на вибрациите и шума. При максималната скорост от 140 км/ч в пътническите салони нивото на външния шум е сведено до 68 dB (с 3 dB по-ниско, отколкото в традиционните метро влакове). В прозорците пък са вградени прозрачни интерактивни сензорни екрани, от които пътниците могат да се информират за новините,

да гледат филми или TV предавания.

Новата мотриса е проектирана за експлоатация в тежки условия: температури от -40 °C до +4 °C с голяма надморска височина (до 2500 м). Разполага със система за самостоятелна диагностика, която открива неизправности в оборудването и сигнализира за тях машиниста и диспечерите.

Очаква се да намери широко приложение в новите метрополитени на Китай и света. ■



Екология

SNCF пенсионират дизеловата си тяга до 2035 г.



Държавните железници на Франция (SNCF) планират да се откажат от дизеловата тяга до 2035 г. и да я заменят със „зелени“ енергийни алтернативи. Освен това, в новите влакове и по гарите на компанията вече ще намират приложение предимно материали и компоненти, които не замърсяват околната среда и могат да се рециклират. Това беше обявено на 25 юни т.г. на пресконференция в Париж.

Сега половината френски регионални композиции се задвижват с дизелово гориво. SNCF предвиждат до 2020 г. да въведат в експлоатация влакове с хибридно, а от 2022 г. и с водородно задвижване. Прототипна хибридна композиция, предназначена за жп превозвача, се тества съвместно с френския производител Alstom. Тя може да се захранва от контактната ел. мрежа, разполага с дизелови двигатели и акумулатори, в които енергията се „складира“ за бъде-

що използване. Внедрените иновации са намалили отделните водородни емисии и потреблението на енергия с 20 процента.

SNCF ще разчитат широко и на слънчевата енергия. Компанията има намерение да монтира слънчеви батерии в депа, гари и административни здания. На бивше тяхно сметище за промишлени отпадъци вече е изградена слънчева електростанция, разположена на 17 хектара.

През юли 2018 г. френските железници поръчаха на Alstom 100 високоскоростни „експреси на бъдещето“ TGV 2020. Те ще влязат в експлоатация между 2022 – 2023 г., а цената, енергопотреблението и експлоатационните им разходи са с над 20 на сто по-ниски от тези на сега използваните високоскоростни влакове. Същевременно 97 процента от елементите, вложени в конструкцията на новите електросъстави, подлежат на вторична преработка. ■

Конкурси

Пакистан купува 230 нови пътнически вагона



Железниците на Пакистан (Pakistan Railways, PR) рестартираха обявения конкурс за покупка на 230 нови пътнически вагона за влаковете, обслужващи дългите жп маршрути на страната. Приемането на оферти ще завърши на 20 август т.г. Тогава се предвижда да бъдат обявени и офертите на компанияте, кандидатстващи за поръчката.

Според условията, победителят ще бъде задължен да достави 46 готови вагона и да организира сглобяването на още 184 на територията на страната. 80 от вагоните трябва да са стандартни второкласни (икономична класа), 80 – климатизирани, 30

– с повишен комфорт (първокласни), 20 – багажни и още 20 – служебни.

В периода между 1 юли – 19 август компанияте, подали заявления за участие в конкурса, са длъжни да представят финансова гаранция, че могат да осигурят изпълнението на договора. На 23 юли железниците на Пакистан планират предварителна среща с фирмите, допуснати за участие в конкурса.

Първоначално PR обявиха намеренията си още на 21 януари т.г. Компанията смяташе да събира предложенията до 7 март. Но по ред причини процедурата се проточи и накрая беше започната отначало. ■

И ВЕТЕРАНИТЕ СА ЦЕНЕН КАПИТАЛ

Летопис на възстановените парни локомотиви в БДЖ



Локомотив 16.27 с юбилеен влак по случай 130-годишнината на БДЖ – 7 октомври 2018 г.

(Продължава от бр. 19)

Следващият ретро-локомотив, възстановен в Локомотивно депо Горна Оряховица е 16.27.

Той е произведен през 1948 г. в Австрия от WIENER LOKOMOTIVFABRIK – Floridsdorf и заедно с други локомотиви е останал на склад (vorratsbau), от където през 1952 г. БДЖ закупуват 33 еднотипни машини, с които е създадена нашата серия 16. Локомотив 16.27 има еднакви технически данни със сестринската машина 16.01: тип 1'E-h2P, който е с двуцилиндрова парна машина, система Zwilling, използваща прегрята пара. Цялата му дължина с буферите е 23 000 мм, общата му маса, при пълни запаси 156,1 тона, адхезионната маса 86 тона, диаметра на двигателните колооси е 1 400 мм, а конструктивната скорост - 80 км/ч. След доставката му, локомотив 16.27 е зачислен и работи в парка на депо Горна Оряховица. С въвеждането на дизелова тракция, локомотивите серия 16, които предимно се движат по 4-та линия (през Стара планина), са оставени в оперативен резерв, като специално локомотив 16.27 е съхраняван в база Калояновец. Възстановяването на машината за движение, със собствени сили, започва през март 2014 г. и продължава около една година в Локомотивно депо Горна Оряховица. След възстановителния ремонт, пробното пътуване успешно се извършва на 31 март 2015 г. С това локомотив 16.27 е въведен в експлоатация, като остава в парка на Горна Оряховица и се използва за обслужване на атракционни, туристически и юбилейни влакове. Интересното за него е това, че е възстановен в оригиналния си „немско/австрийски“ (DR/ÖBB) вид – и като цветovo решение (черно-червено), и плугът му за почистване на сняг, и димоповдигащите щитове (крила), както и различни други елементи. Той е обслужвал няколко атракционни влака във връзка с юбилейните 130 години от административното учредяване на БДЖ.

Последната възстановена машина на така оформилния се малък

парк от ретро-локомотиви е 46.03.

Тя е представител на първите 12, собственост на БДЖ - серия 46 (46.01 до 46.12). Като конструкция и изпълнение, тези локомотиви са едно от върховите постижения на полското производство на локомотиви. За времето си, те са най-големите тендерни машини в Европа и най-мощните парни локомотиви в цялата история на БДЖ. Също така са единствените у нас, които са с по две безребордни колооси.

Локомотив 46.03 е произведен през 1931 г. в полската фабрика H.CEGIELSKI – Poznan. Той е тендерен, тип 1'F2'-h2Gt, с двуцилиндрова парна машина - система Zwilling, която работи с прегрята пара. Изцяло дължината му с буферите е 18 205 мм, общата маса при пълни запаси достига 149,1 тона, адхезионната маса - 101,7 тона, диаметра на двигателните колооси - 1 340 мм, а конструктивната скорост 65 км/ч. Използван е в БДЖ предимно за обслужване на тежкотоварни влакове за превоз на въглища, в участъка Перник – София. Домува в локомотивните депа София и Подуяне-разпределителна. Експлоатиран е общо в продължение на 38 години. От 1970 г. е оставен в оперативен резерв, а на 21 август 1975 г. е бракуван. На 8 януари 1979 г., със заповед е обявен за представител на двуцилиндровите (Zwilling) - локомотиви серия 46 в музейната колекция на БДЖ. Поводът да се запази именно тази машина е, че на нея най-дълго време е служил като огняр поета Никола Вапцаров, докато е бил на работа (1936 – 1939 г.) в локомотивно депо София. През 1992 г. локомотивът е изпратен за съхранение в база Асеново, където престоява 22 години. На 14 март 2014 г. е докаран в депо София за възстановяване, като действаща музейна машина. Реставрацията започва веднага и се осъществява за около 14 месеца. Локомотивът е готов за функционални проби (под пара) на 14 май 2015 г. Изолираната (скоростна, спирачна) проба се извършва на 25 май до гара Костинброд и обратно, а влаковата –

на 26 май същата година в участъка София – Вакарел – София, при маса на влака, заедно с пълната цистерна 320 т. След успешните пробни пътувания локомотив 46.03 е сертифициран и е въведен в експлоатация, като остава в парка на Локомотивно депо София, за да се използва за обслужване в състава на атракционните, туристическите и юбилейните влакове.

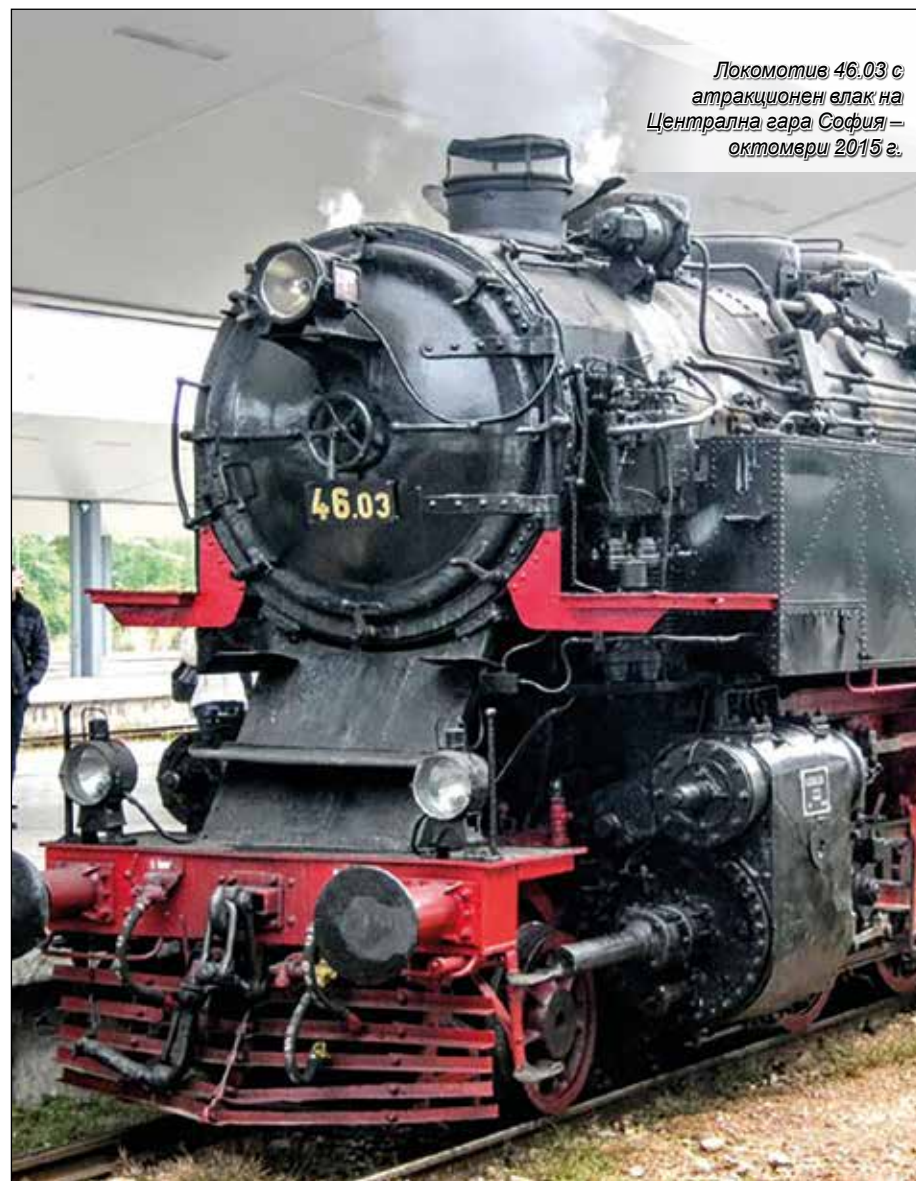
За съжаление, за сега, по-голяма част от описаните ретро-локомотиви няма как да се включат в атракционни пътувания, защото не им е осигурен ремонтен и поддържащ персонал. Някои от тях са с изтекла ревизия на парния котел, други се нуждаят от ремонт по необходимост. Например, локомотив 03.12 престоява за смяна на димогарни тръби (те са закупени и са налице, но няма кой да ги монтира). Локомотив 26.26 чака довършване на ремонта на котела и т. н. В депо Г. Оряховица започналото възстановяване на локомотив 15.131 е на практика спряно, заради липсата на работна ръка. В депо София, очакващите възстановяване, локомотив 36.10 и евентуално 48.04 (първият изцяло произведен в България парен локомотив) вероятно няма да го дочакат.

Напоследък забелязвам, че не се полагат необходимите грижи и за външния вид на ретро-локомотивите. Например, локомотив 05.01, тази елегантна бързоходна машина, беше изкарана по случай честването на 130-годишнината на БДЖ, меко казано, леко опушена и недостатъчно почиствена от предишно пътуване. Освен, че е необходимо да са технически изправни, локомотивите, които се използват в атракционни композиции,

трябва да са идеално почистени и да имат образцов външен вид. Това очакват да видят почитателите им, които са готови да платят скъпо и прескъпо, за да се возят и да се фотографират с ретро-подвижния състав.

Преди 30 години, когато поставихме началото на възстановяването и поддържането, използвахме старите майстори и шлосери, които са започнали работа още по времето, когато парните локомотиви са били „алфата“ и „омегата“ в железниците. С тези хора продължихме дейността, но те бяха активни до към 2012 - 2015 г., когато поради напреднала възраст, трябваше да се оттеглят. В този период обаче, не се осигури за обучение по-младо попълнение специалисти и сега няма кой да се грижи за поддръжката на парните локомотиви. Ако искаме този малък парк от ценни ветерани да излиза редовно и да печели от атракционни пътувания, трябва да се осигури задължително необходимия ремонтен персонал. Нужни са разбира се и опитни локомотивни машинисти, които съобразявайки се с възможностите и спецификата им (всеки от тях е преминал през редовната експлоатация между 30 и 50 години), трябва да ги пазят и експлоатират разумно, без претоварване, за да издържат по-дълго време и при съвременните условия. Защото, не се ли осигури за тази специфична дейност, каквато са атракционните, туристически и юбилейни пътувания, необходимият ремонтен и поддържащ персонал, работата скоро ще замре и 30-годишните усилия да се създаде описание ретро-локомотивен парк, ще отидат безвъзвратно в историята.

инж. Димитър Деянов



Локомотив 46.03 с атракционен влак на Централна гара София – октомври 2015 г.



Само нови влакове ще подобрят качеството на услугата

От стр. 1

- до 2050 г. по-голямата част от пътническите превози на разстояние над 300 км също ще се осъществяват с жп транспорт.

Къде се намира железопътният сектор в България?

От представените данни могат да се направят следните по-важни констатации за него:

~ За периода 2000 - 2016 г. той е намалил масата на превозените товари с 32,5%, а на пътниците – с 67%.

~ Намалването по показателя „превозна работа“ е съответно 48% за товарните превози и 68% за пътническите.

~ Между 2005 и 2016 г. пазарният дял на железопътния транспорт по показателя „маса на товарите“ се е свил от 10,56% на 7,43%. За този показател е характерно, че за периода 2005 – 2007 г. се забелязва плавно нарастване на масата на товарите; следва (2007 – 2013 г.) рязък спад на пазарния дял до 6,56% и плавно нарастване до 7,43% през 2016 г.

~ За периода 2000 - 2016 г. съотношението на превозната работа между железопътен и автомобилен транспорт се променя от 1:0,78 през 2000 г. до 1:10 през 2016 г. Или налице е влошаване на съотношението във вреда на жп транспорта повече от 12 пъти.

~ При подобряване на състоянието на пътническите превози съществува потенциална възможност за възстановяване на броя на пътниците и пропътуваните пътнички километри до нивата на 2000 г.

Външни транспортни ефекти.

Външни са тези разходи, които съпътстват определена дейност, но не се поемат от лицата и организациите, които я осъществяват. И тъй като те съществуват, се поемат от трети лица и от цялото общество. Освен, че представляват тежест за него, тези разходи силно изкривяват пазарната ситуация.

Анализът на данните показва, че „външните разходи“ при железопътния транспорт са: 2,2 пъти по-малки спрямо автобусните превози; 3,7 пъти по-ниски спрямо въздушните превози и 4,2 пъти - спрямо превозите с леки автомобили. Това води до неравнопоставеност на видовете транспорт, като значително осъществява железопътния.

Роля и социална значимост на пътническия жп транспорт.

Идентифицирани са основните

проблеми, които влошават транспортната услуга и отблъскват пътниците от ползване на железопътен транспорт. По-важните от тях са: проблемна достъп до информация; неработеща или неподходяща сигнализация; неясно ценообразуване; проблеми с възможностите за резервация; подценени условия във влаковете и гарите; перони, които не са пригодени или не отговарят на хигиенните стандарти; липса на санитарни възли; труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете; твърде малко време за качване във влака; то не се отчита при смяната на перона, когато се прави връзка с друг влак; две композиции тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а паралелно има много неизползвани перони; не се отчита значението на мултимодалния транспорт – лоша организация и управление и дори липса на връзки с други видове транспорт; закъснения; нередовен график на местните връзки; отменяне на влакове без предварително предупреждение; недостатъчни грижи за пътниците. Премахване или реорганизация на услугите без предварителна консултация с ползвателите, техните представители и засегнатите органи на местното и регионалното самоуправление и др.

ДЕФИНИРАНЕ НА НЕОБХОДИМОСТТА ОТ ЗАКУПУВАНЕ НА НОВ ПОДВИЖЕН СЪСТАВ

Анализ на факторите, влияещи на ефективността на пътническите превози

Те са идентифицирани, като най-важните от тях са: скорост на пътуване и свързаното с нея време за придвижване; екология и енергийна ефективност; комфорт в т.ч. хигиена, предоставяне на информация и др.

Състояние на ПЖПС в България.

Направен е подробен анализ на наличния подвижен жп състав. Констатирано е, че той (с изключение на мотрисни влакове серии 10, 30 и 31) е морално и физически остарял. Това води до нарастване на разходите за енергия, поддръжка, персонал и инфраструктурни такси. Допълнително влияе върху качеството на транспортната услуга.

Анализ на пътничкопотоците.

Направен е и въз основа, на него са предложени пет варианта за об-

Схема за закупуване нов тягов ПЖПС за БДЖ ПП

Таблица 3.1

УЧАСТЪК	ТИП НА ВЛАКА										
	Скоростен влак (6 с-ц) с повишено ниво на комфорт		Бърз ЕМВ (4 с-ц) с повишено ниво на комфорт		Пътнически ЕМВ (3 с-ц)		Пътнически ЕМВ (4 с-ц)		Пътнически ДМВ (2 с-ц)		
	до 2018/23	до 2024/28	до 2018/23	до 2024/28	до 2018/23	до 2024/28	до 2018/23	до 2024/28	до 2018/23	до 2024/28	
БВ, БВЗР	Сф-Ва; Сф-Бс;	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-
БВ	Всички	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-
КПВ	Всички	-	-	-	-	8	-	10	-	-	-
РПВ	Русе-Г. Оряховица	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
	Лом-Мездра-Г.Оряховица	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-
	Линии №№ 2, 3, 8 и 9	-	-	-	-	-	-	5	10	-	-
ВПВ	Габрово-Царева Ливада	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
	Самуил-Силистра	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	Бойч-Мон; Брус-Лом	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-
	Левски-Свищов/-Трявна	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-
	Резерв	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
		6	4	10	10	12	8	5	20	5	5
		10		20		45		10			

новяване на подвижния състав. Най-ефективен е **вариант 1 – обновяване на подвижния състав при бързите влакове със сравнително висока рентабилност, по главните железопътни направления**. Рентабилността на инвестицията при него би била най-висока.

Анализ на организацията при експлоатацията на тяговия подвижен състав.

Направена е критична равностметка на Графика за движение на влаковете (ГДВ), Графика за оборота на локомотивите (ГОЛ) и Графика за работното време на локомотивните бригади и на влаковия персонал (ГРВ). Констатирана е сериозна слабост. В момента се работи по графици, разработени от депата в София, Мездра, Пловдив и Горна Оряховица, които „защитават“ свои регионални интереси, а не интересите на превозвача като цяло. През 2011 г., бе предложен **общ график** за оборота на локомотивите. Резултатът бе, че броят на необходимите локомотиви намалю с около 20 %.

Втора слабост е, че в ГРВ се включва, освен чистото време за обслужване на влаковете и времето за явяване, инструктаж, приемане и предаване на локомотива. Основавайки се на европейската практика и тук ще е необходимо да се извършат промени.

Анализ на качеството и комфорта на пътническите превози

При нето е констатирано, че предоставяната услуга с **новия подвижен състав** ще достигне оценка „много добро“ качество, което е с 15 % на по-високо ниво спрямо автобусния транспорт и с 20 % по-ниско от автомобилния, но с много по-добър комфорт.

ИЗБОР НА НОВ ПОДВИЖЕН СЪСТАВ

Определяне на броя му (по типове).

На базата на проучването и анализа на конкретните условия в България, е предложено новите композиции да бъдат три типа на базата на мотрисни влакове:

- Скоростни - 6 секционни композиции, за дълги дестинации, със скорост на опериране – 160 км/ч и високо ниво на комфорт;

- Бързи - 4 секционни ЕМВ, за средни и дълги дестинации, със скорост на опериране – 140 км/ч с повишено ниво на комфорт;

- Пътнически – 4 и 3 секционни ЕМВ и 2 секционни ДМВ за къси дестинации с параметри близки до сега експлоатирани от серии 30, 31 и 10.

Направените проучвания, анализи и изчисления позволяват да се препоръча схемата от табл. 3.1 за подмяна на подвижния състав на „БДЖ – ПП“ ЕООД.

Анализ на тенденциите в развитието на тяговия ПЖПС в Европейския съюз

Направен е анализ на ТПС в страните на ЕС и са формулирани тенденциите за повишаване на качеството на транспортната услуга. Посочени са някои основни технически параметри – мощност, скорост, ускорение, разпределение на местата и др.

Основни типове и параметри.

При дефинирането им за закупуване на нов подвижен състав за нуждите на дружеството за пътнически превози са препоръчани основните изисквания за комфорт по типове нов подвижен състав.

Параметри на скоростните влакове

Основни технически параметри:
- Захранващо напрежение – съгласно наредба 57, ч. 5, ал. 1 от оперативна съвместимост: AC 25kV, 50 Hz.

- Междурелсие – 1 435 мм;

- Скорост - да имат техническа възможност да оперират продължително време със скорост от 160 км/ч. Целесъобразно е конструктивната им скорост да бъде 200 км/ч;

- Колоосно натоварване –17 t/oc;
- Максимална стойност на продължителния наклон – 30 ‰;

- Температурен диапазон на работа - -40 °C до +40 °C;

- Конфигурация на влака – фиксирана композиция с препоръчително 6 вагона;

- Разпределение на мощността – влакът да бъде изпълнен по схемата разпределена по дължината мощност, т.е. мотрисен вариант;

- Тип тягово електрозадвижване – асинхронно, с векторно управление или със синхронни тягови двигатели;

- Разположение на талигите – възможни са и двата варианта със съчленени вагони (якобс талига) и без такъв тип талига;

- Спирачен комплекс – той е необходимо да включва пневматична спирачка с дискови фриktionни възли, електродинамична – работеща като рекуперативна и остататна, магниторелсова и паркинг;

- Система за сигурност и контрол ETCS ниво 1, с възможност за ъпгрейване до ниво 2;

- Ускорение – препоръчително е да бъде 0.5 - 0.7 m/s².

Основни изисквания за комфорта:

- Вътрешно разпределение - местата в първа класа са около 30 %. Разположението им е по три в ред с пътека между двойната и единична седалка. Те са разположени на разстояние, регламентирано в TSI. Във втора класа са по четири на ред, с пътека между двете двойки. Предвидени са места за пътници с намалена подвижност, осигуряващи достъп до влака.

На стр. 6



Източник: megamark.fr



ЛЕЧЕБНИ СВОЙСТВА НА БЪЗА



Бъзът е многогодишно дървесно растение от семейството на орлови нокти. Той е храст или малко дърво, достигащо височина 3 до 10 метра. Цветовете му са малки, ароматни, кремави или жълтеникаво бели. Цъфти от май до първата половина на юни. Плодовете му са черно-виолетови и узряват през август-септември.

Черният бъз е лечебен за разлика от червения, който е доста отровен. Лечебните суровини са съцветия и плодове, сушени в печи или сушилни.

В народната медицина се използват не само плодовете, но и листата, цвета и кората на черния бъз. Черните плодчета имат лечебни свойства както пресни, така и сушени. Пресните плодове успешно лекуват хепатит, пептична язва и предотвратяването ѝ.

Пресните плодове помагат при невралгия.

Сухите плодове се използват за лечение на рядкото заболяване малария. Смята се че черно-кафявите плодчета са с толкова терапевтични свойства, че могат да се използват при рак на стомаха и кожата. При рак на стомаха пациентът трябва да консумира конфитюр, приготвен от плодовете на черния бъз, а при рак на кожата се пие сок от изстискани плодове.

Не по-малко ценен е и цветът на черният бъз, който съдържа холин, рутин, валерианова, кафеена, ябълчена киселини и други. От цветовете на бъза се приготвят бульони или екстракти, които притежават антибактериални свойства. Ето защо те особено помагат при настинки, ангина, грипни състояния и заболявания на дихателната система.

Листата на черния бъз също са лечебни. Подобно на цвета те имат антипиретично, диуретично, успокояващо и диафоретично действие. Прилагането на попарени листа е подходящо за възпаления и се използват при обриви от памперс, изгаряния, възпалени хемороиди, фурункулоза.

Не по-малко популярна е и кората на това растение. От нея приготвеве отвара, която се приема при заболявания на кожата и бъбреците. Правят се и вани при подагра, ревматизъм и артрит. Готовата отвара можете да използвате като лосион.

Отвара от цялото растение (корен, цвят и листа) е средство за регулиране на метаболизма. Пресните плодове и отвара от цветовете на черния бъз са подходящи при ревматизъм. От черните плодчета можете да варите сладко, желе, конфитюр, но без захар а с мед и растителни подсладители.

Настойка от сушени плодове подобрява жлъчната секреция, повишава диурезата. Чай или настойка от цветовете на бъза се предписва за ларингит, бронхит, грип, невралгия, за изплакване на устата като противовъзпалително средство, както и за заболявания на бъбреците и пикочния мехур, ревматизъм и подагра. ■

КАКВО ДА ПРАВИМ ПРИ УХАПВАНЕ ОТ КЪРЛЕЖ?

С обилните дъждове през летния сезон тази година се наблюдава бум на появата и съответно на ухапванията от кърлежи. Лекарите сигнализират и за увеличаване на заболяемите от лаймска болест.

Кърлежите са кръвосмучещи паякообразни, тип акари, които обитават тревисто-храстови и горски местности и предпочитат високата влажност. Нападат гостоприемника си, ориентирайки се по топлината и излъчваната от него миризма. Впиват се с хоботче в тялото и се пускат, едва след като се напият с кръв. Този акт е различно продължителен при различните видове кърлежи.

Кръвосмучещите кърлежи нападат не само хора и домашни животни, но и диви животни и дори плъхове и мишки, в някои случаи и влечуги. Поради тази причина са преносители на различни инфекциозни болести и болестотворни микроорганизми, в това число лаймска болест, марсилска,

трябва да стане чрез постепенно издърпване, без обаче да се върти и извива.

2. Насочване за хирургично сваляне при дълбоко впит кърлеж или когато при вадене на кърлежа в кожата са останали части от него

3. Щателна дезинфекция на кожата след сваляне на кърлежа - с йод, спирт или одеколон.

4. При възможност свалянето на кърлеж се поставя в шишенце и се носи за изследване.

5. Съвети за проследяване в продължение на 30 дни за:

Локални прояви - на мястото на ухапването - зачервяване, оток, болка.

Общи прояви - температура, ставни и мускулни болки, главоболие, обрив по тялото.

Предпазване от ухапване от кърлежи

Трябва да се избягват райони с гъста растителност и висока влажност, поради благоприятните условия за

ВСИЧКО, КОЕТО НИ ТРЯБВА В ГАРДЕРОБА ЗА ЛЯТО 2019

Неоново зелено по дрехите, змийски принт по сандалите и изключително малко грим по лицата - това са част от модните тенденции за лято 2019.

Цветни принтове

Принтовете от седемдесетте са изключително актуални през лятото, съдейки по модните колекции на гиганти като Прада и Стела Маккартни. Цветни окраски се виждат по тениски, сака, рокли и дори кецове.

Животински принтове

Зебра, леопард, тигър, жираф... - всички краски, вдъхновени от животинския свят, отново са актуални.

Неоново зелено

Неоновите цветове са модерни поне от два сезона, но сега се откроява като фаворит неоновото зелено. За по-смелите - тоалет, изцяло решен в този крещящ цвят, а за всички останали - поне по един чифт обеци.

Ресни и пак ресни

Закачливи, различни, сякаш танцуващи при всяка крачка - на ресни залагат Том Форд и Оскар де ла Рента. Освен по дрехите, може да ги срещнете и по аксесоарите.

Сандалите

Сандалите на лято 2019 се характеризират предимно

с едно нещо - много изчистен дизайн откъм тънки каишки в различни подредби. Цветът е по ваше желание, току - предимно среден към нисък.

Умерено разголване

В разгара на лятото всички обичаме по-прохладни дрехи, но ако искате да бъдете секси по един класически начин, спрете се на горни дрехи от ефирни материи с едно паднало рамо. Някак много красиво и женствено е.

Грим и коса за този сезон

Гримът и косата са раз-

нообразни, в зависимост от вкусовете и предпочитанията на дамите. Общо взето - за всяка има по нещо.

От една страна - естествената красота е на почит. Прибрана назад коса в леки чупки, почти незабележим грим и здравословен вид на кожата е универсалното решение.

И ако предишни години се залагаше на буйни къдрици или плажни вълни, то този сезон са изключително модерни добре подредените, прави и гладки като коприна коси. ■



кримска, хеморагична и кутреска, кърлежов енцефалит.

Ухапването на кърлежа е безболезнено и често остава незабелязано. Затова винаги след разходки в природата или в паркове и градини е препоръчително да се направи щателен оглед на цялото тяло след прибиране и също на другата сутрин.

Какви са медицинските препоръки при ухапване на кърлеж?

1. Правилно отстраняване на забития кърлеж

Той трябва да се отстрани бързо, но много внимателно. Най-добре е това да стане с пинсети. Леко запилият се кърлеж може лесно да се изтегли и с ръка, но задължително с ръкавица. Отстраняването

развитие на кърлежите. За почивка в природата да се използват утъпканите и лишени от буйна растителност места.

Да се носи подходящо затворено облекло - добре пристегнато около китките и глезените, в светъл цвят, за да може по-лесно да се открият полазилите кърлежи.

Използване на репеленти за кожата и перметрин за дрехите.

Ежедневен оглед за впити кърлежи, с цел недопускане на продължителен престой върху тялото. Особено внимание трябва да се обръща на „предпочитаните“ от кърлежите места - окосмената част на главата (най-вече при деца), по корема, под мишниците, в слабините, в гънките зад коляното. ■



ПЪТЕШЕСТВИЕ С „ЕКСПРЕСЪТ ДО ПЕТТЕ ЗЕМИ“

Италианският влак пътува сезонно по един от най-живописните панорамни маршрути в света до рая в Чинкуе Тере

(Продължение от бр. 19)

Във всяко от петте селца на Чинкуе тере сякаш времето е спряло преди десетилетия и те съществуват във вида си от тогава. Разстоянията помежду им са малки и няма да ви изморят, а преходите са сравними с разходки из райската градина. Пътеките, които ги свързват, се вият из гъста и пъстра средиземноморска растителност. Не случайно местността е известна като „Ривиерата на цветята“! Местните са опитомили негостоприемния ландшафт. Хълмовете са умело терасирани и засадени с маслинови и лимониви дръвчета, зеленчуци и с лозя.

Същото преобразяване на терена се наблюдава и в самите селища. Техните къщи, боядисани в приветливо розово, синьо и охра са построени стъпаловидно по скалистите крайбрежни скатове. Така, почти от всяка от тях, се открива изглед към морето. В най-ниската им част пък са сгущени гостоприемни рибарски пристани, изпълнени със също толкова разноцветни лодки.

Риомаджоре е най-южната

точка на Чинкуе Тере. Сградите му са най-пъстрите в националния парк. Със съседното село – Манарола – ги свързват т.нар. Пътека на любовта, чиято дължина е 1,5 км. Тя е прокопана в скалите през 1928 г. за удобство на жп работниците, строили железния път. С времето обаче е придобила романтична слава. Според местно вярване, ако минаващите по нея влюбени заключат катинарче на парапета ѝ и напишат имената си на него, любовта им ще остане вечна.

Манарола е най-старото населено място в „Петте земи“. Една от главните му забележителности е Барът на любовта – с тераса на ръба на скалите и красива гледка към морската шир.

За да стигнете от него до Корнилия се налага да изминете около 3 км. По-голямата част от маршрута, изминат пеша, минава в изкачване на 368 стъпала, изградени сред лозя. Това трето селище от парка е разположено високо върху скалите и предлага страхотни панорами към Средиземно море.

От там до Вернаца се стига

Влакът 5 Terre Express пътува на всеки 4 часа до Чинкуе Тере
Източник: lonelyplanet.com



по живописен, 3,5-километров път, заобикалящ бреговете. По него се намира най-високата точка от трасето между петте селища – на 208 м. От нея се спускате към брега и се потапяте в атмосферата на най-красивото селце в Чинкуе тере.

Монтеросо е най-северното село в резервата, но и най-оживеното и посещавано. От Вернаца до него се стига по стръмна и дълга (3,5 км) пътека, която минава през гроздови и лимониви, насаждения и много тунели от зеленина. То е най-полегатото от всички и единствено разполага с плаж (със ситен чакъл). В скалите на брега е изсечена огромна фигура на титана Атлас, който крепи света на раменете си.

В националния парк няма забавленията и атракциите на многозвездните курорти, но духовното и физическо презареждане са гарантирани. Чарът му е в непреходното. Той е скрит в омайващата природа, традициите, шарените къщи, улчките със симпатични магазини и кафенета, в малките ресторанти с изглед към морето... Не случайно поетите на Романтизма, Мери и Пърси Шели и Байрон, през 20-те години на XIX век намират в местните красоти израз на своите вътрешни контрасти и вълнения.

Влакът 5 Terre Express може да ви пренесе в този рай всяка година, от април до ноември. Препоръчителни са посещенията извън активния сезон – през месеците април, май, септември и октомври. Изкушените да видят всички селища и прекарат повече дни там, е най-добре да заку-

пят туристическата жп карта Cinque Terre Treno MS Card. Тя позволява неограничен брой влакови пътувания във втора класа на регионалните състави по линията Специя – Леванто, по която са разположени. С нея бусчетата, свързващи гарите с центровете им, както и обществените тоалетни, също са безплатни. Дневната карта е с цена 15 евро (10 евро за деца), а двудневната – 29 евро.

Предлагат се и традиционни жп билети. Пътуването между крайните селца на резервата (от Риомаджоре до Монтеросо) отнема 45 минути и излиза 12 евро на човек в двете посоки. Еднопосочните жп трансфери, между всяко от

селата, пък струват по 4 евро за възрастен и 2,10 евро за деца (до 12 години). Те продължават по около 7 минути, но съставът преминава почти изцяло през тунели и не можете да се насладите на красотата на региона.

Какъвто и вариант за пътуване и престой да изберете, направете поне един пешеходен преход по панорамните пътеки, свързващи петте селища. И отделете време да опитате вкусната местна кухня, изобилстваща от морски дарове, прясна паста, сирена, домашен сладолед и вина (особено десертното „шиакетра, приготвяно от гроздови стафида).

Ивайло ПАШОВ

Манарола е най-старото село в „Петте земи“
Източник: i.pinimg.com



Туристическите гидове препоръчват Корнилия за отдих, кафе и обяд, преди да продължите към следващите села от района
Източник: thetrainline.com



Вернаца се слави като най-красивото населено място в резервата
Източник: europeanbackdoors.com



Монтеросо е най-посещавано от туристите и единствено разполага с плаж.
Източник: oddviser.com

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