

# Железничар

СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

2 - 22 ноември 2017 г.

Цена 60 ст.

София, година XXVI, брой 28

RAILWAYMAN

## Политики

ИНДИЙСКИЯТ ПРИМЕР: ГАРОВА МОДЕРНИЗАЦИЯ С ЧАСТЕН КАПИТАЛ

на стр. 3



## Образование

КРЪГЛА МАСА ОРГАНИЗИРА ПГЖПТ „Н. Й. ВАЛЦАРОВ“

на стр. 4



BDZ CARGO

„БДЖ – Товарни превози“ ЕООД



www.bdz.bg

ар. София 1080, ул. „Иван Вазов“ № 3, тел.: +359 2 987 40 30, факс: +359 2 987 79 83, e-mail: bdzcargo@bdz.bg

# „БДЖ – Товарни превози“ – СТАБИЛЕН ПАРТНЬОР НА ЖП ПАЗАРА

Седмица преди официалното честване на 10-годишнината от обособяването на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД като самостоятелно дружество, мениджърският екип представи подобрените условия на труд в локомотивното депо в Русе. В събитието участваха управителят Любомир Илиев и колегата му – управителят на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД Пламен Пешаров. Присъстваха и заместник-областният управител на Русе Валентин Колев, директорът на дирекция „Екология и транспорт“ в община Русе Георги Игнатов и други представители на русенската общественост.

През последните месеци в Локомотивно депо - Русе са извършени редица неотложни ремонти. Подновени са покривната конструкция, дограмата и са реновирани вътрешните помещения в сградата. Изцяло модернизирани са помещенията за нощувка и почивка на експлоатационния персонал в депото. На хората, които работят в него са осигурени и нови работни облекла.

По време на представянето на извършените подобрения, бяха по-

казани и напълно възстановени два локомотива. Единият е от серия 07, който е представител на дизеловите локомотиви с най-голяма теглителна сила на територията на България. Другата ремонтирана машина е серия 43, от най-масовите електрически локомотиви в нас. Те са с изцяло подновени възли и агрегати, напълно подменена ходова част и вътрешно оборудване. Извършените битови и социални подобрения в локомотивно депо Русе са част от предвидените

дългосрочни дейности в дружествата за товарни и пътнически превози, които са свързани с плана за по-добра работна среда и условия на труд за железнничарите в цялата страна.

Равносметката показва, че след 2010 г. „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД започва да оперира в твърде динамична пазарна среда, която се определя от промяна в структурата на българската икономика, значителното намаляване на обема на превозени товари, затварянето на „Кремиковци“

ад. Също така и от принципно свития дял на железопътния транспорт в целия сухопътен транспорт, либерализацията на пазара от началото на 2007 г., което пък ограничава дела на дружеството в железопътния сектор. В този повратен момент в него навлизат нови конкуренти на фона на една подчертана активизация на съществуващите вече частни превозвачи. Във връзка с очертаната динамична реалност зам.-министър Велик Занчев подчертава в приветственото си слово на тържеството по случай юбилея, че през последните години дружеството е преминало през доста тежки моменти, но преодолявайки успешно не едно предизвикателство. И по безспорен начин е доказало, че е национално отговорно, защото е поето за превоз всички единични и опасни товари в страната, независимо от високата им себестойност.

„След либерализацията на пазара товарните превози на БДЖ се наложи да се състезават с 14 нови фирми в сектора – припомни Велик Занчев. – Не за подценяване е фактът, че от тях някои са дъщерни компании на най-големите в този бизнес в Европа. Освен това товарните превози на БДЖ са единствените в бранша, които трябва да се съобразяват и се борят със Закона за обществените поръчки. Това води до усещането, че то е поставено в най-неравностойно положение в сравнение с всички други играчи на пазара.“

Още едно усложнение по пътя на съвременното му развитие е, че „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД получава в наследство доста ненужни активи, които не са му необходими във всекидневната оперативна дейност. В такава обстановка, изправяйки се лицето срещу лицето с гъвкавата превозна политика на конкуренцията, мениджърският екип приема и друго голямо предизвикателство. В този ред на мисли, зам.-министр Занчев подчертава, че по време на първото българско председателство на Съвета на Европейския съюз, един от приоритетите е развитието на интерmodalните превози. Затова пред дружеството предстои усилена работа, за да може да

На стр. 5



## Нов подход

# КАЧЕСТВОТО НА УСЛУГИТЕ - КРИТЕРИЙ ЗА СУБСИДИИТЕ В РУМЪНИЯ



Един от най-важните източници на доходи за пътническите жп оператори в Румъния, държавните субсидии, вече ще зависят от качеството на предоставяните от тях услуги. Комитетът за железопътни реформи на северната ни съседка излезе с решение, от 2018 г. при разпределението на финансова помош, да се вземат предвид някои характеристики, като маршрутите на движение и категориите на влаковете, които ги обслужват, както и честотата на пътуването.

Промяната се прави по прероръка на румънския Съвет по въпросите на конкуренцията. По-рано през годината регуляторният орган предложи като възможен критерий за субсидиране да се взема предвид качеството на подвижния жп състав, който пътническите оператори използват в превозите.

Годишният обем на субсидиите, които властите в Букурещ, отпускат на жп компаниите е приблизително 1,3 млрд. румънски леи (286,9 млн. евро). Тези

средства са почти една втора от доходите на жп операторите от превозите. В момента 35 на сто от обема на финансова помош се разпределя по показателя „пътник-километър“, а 65 на сто на база „влак-километър“.

През 2016 г. в северната ни съседка са работили 5 пътнически железопътни превозвача. Най-голям дял от пазара (84,6 процента) държи държавната компания CFR Calatori. Следват я частните оператори Regiotrans (с 7,9 процента пазарен дял), Transferoviar Călători (4,5 на сто), Softrans (1,7 на сто) и Interregional Călători (1,3 на сто).

По информация на Съвета



по въпросите на конкуренцията на Румъния най-малко зависи от държавната помош е жп компанията Softrans. Те формират 31,63 процента от общия доход. Положителната тенденция засяга и операторите Interregional Călători, Regiotrans и Transferoviar Călători, чито дялове на дотациите са съответно 84, 82 и 80 процента. Лидерът на пазара за пътнически превози CFR Călători е в средата на скапата. Държавната помош формират 57 на сто от доходите му, което свидетелства за по-голяма балансираност между субсидиите и приходите от билети.

На този фон пътниците, които предпочитат да пътуват с железопътния транспорт в Румъния, постоянно намалява. През 2016 г. те са с 3 на сто по-малко спрямо 2015 г. и със 7,7 на сто в сравнение с 2014 г.

В периода 2017 – 2018 г. транспортните власти на Румъния планират да преодолят негативната тенденция чрез пакет от мерки за подкрепа от страна на държавата. Една от тях е предоставянето на право на безплатни жп пътувания на студентите.

## Иновации

# CAF представи нова холандска електричка



Испанският железопътен производител CAF представи в Амстердам нов четириагонен електрически състав, наречен Sprinter New Generation (SNG). Той е специално разработен за нуждите на холандския държавен пътнически превозвач NS на основата на конструкцията на електричките тип Civity.

Sprinter New Generation се отличава с изключително стilen съвременен интериор. Стъклени прегради разделят пътническите салони във вагоните му на първа (с червени

Електросъставът вече е преминал изпитания на няколко места. Тестван е в завода на CAF в Беасайн (Испания), на кръговото трасе в експерименталния жп център край Велим (Чехия) и в климатична камера във Виена (Австрия). На база добрите резултати от тях започна и серийното производство.

През 2014 г. CAF прие поръчка на жп монополиста NS за 68 триагонни и 50 четириагонни електрически Sprinter New Generation. Сделката е за



седалки) и втора класа (сини седалки). Пътническите места са оборудвани с електрически розетки за зареждане на мобилни устройства и безжичен (Wi-fi) достъп до интернет.

Новият влак разполага още със секции превоз на велосипеди, места за разполагане на пътници с инвалидни колички и WC-та за тях. Всичките врати на вагоните му са оборудвани с подвижни степени за улеснено слизане и качване от ниски перони. Предвиден е да развива максимална скорост 160 km/h.

510 млн. евро. Първите такива композиции се предвиждат да влязат в редовна експлоатация през есента на 2018 г. Преди това те ще преминат всесъпринимателни изпитания по холандската железопътна мрежа.

Предвижда се новите влакове да обслужват крайградските и регионални маршрути, свързващи Хага с Амстердам, Лейден, Зволе и летище Схипхол. Sprinter New Generation ще пътуват и между Зволе и Уtrecht, Гронинген и Леуваден.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

## Забавяне

# СКОРОСТНОТО ТРАСЕ ТЕЛ АВИВ – ЙЕРУСАЛИМ МОЖЕ ДА СЕ ОТЛОЖИ

Планираното за април 2018 г. въвеждане в експлоатация на високоскоростната железопътна линия Тел Авив – Йерусалим по всяка вероятност ще бъде отложено. Причината е, че нейното електрифициране върви със забавени темпове и се очертава да бъде завършено едва в края на идната година.

В края на октомври 2017 г. бе публикуван доклад, в който държавният контролен орган на Израел предупреди, че натискът върху държавните железници с цел завършването на проекта, в предварително заложените срокове, крие рискове. Те са свързани с намаляване качеството

на строителните и инженерни дейности и на нивото на безопасност за пътниците. Оттам предупредиха, че прилаганата „преса“ ще доведе и до увеличаване стойността на строителните дейности по линията.

В документа се критикува идеята за привличането на чуждестранни консултанти, които трябаше да подпомогнат реализацията на проекта за електрификация. Констатира се, че тази мярка не е довела до очаквания положителен ефект и е струвала по-големи разходи.

Очаква се след като 57-километровата скоростна линия бъде пусната в експлоатация,

времето за пътуване между Тел Авив и Йерусалим да се намали до 28 минути. В по-голямата си част тя вече е изградена, а от август 2017 г. по готовите ѝ участъци са провеждани тестови пътувания с дизелови композиции. Откриването ѝ обаче ще стане едва след като бъде електрифицирана.

Власти на Израел планираха да завършат процеса на пълно електрифициране на цялата жп мрежа на страната (с обща дължина 420 км) през 2019 г. Заради забавяне на дейностите по редица жп участъци, този срок няма да се спази и е преместен през 2021 г.



# ИНДИЙСКИЯТ ПРИМЕР: ГАРОВА МОДЕРНИЗАЦИЯ С ЧАСТЕН КАПИТАЛ

**Индийските държавни железници (Indian Railways - IR) възнамеряват да модернизирамт 65 жп гари. Но тъй като не разполагат с финансов ресурс за целта, са амбициирани да реализират мащабния проект с частен капитал. За механизма на планираното държавно-частно партньорство разказваме в следващите редове.**

Железопътната гара Хабигандж в гр. Бопал (Централна Индия) е една от 4995-те, обслужвани от националния жп превозвач. Както повечето терминални в страната, тя е оборудвана с частично открити перони и няма обособени зони за отпътуване и пристигане. Липсва контрол на входа, а пътниците и товарите се придвижват в общ поток. Тази картина се допълва от случайните търговци и лошото осветление. Но това статукво ще се запази още много кратко. В края на 2018 г. гарата трябва да получи нов облик.

Предвижда се за пътниците да бъде построено ново здание с площ 3024 кв. м. Гаровият комплекс ще се сдобие с шест асансьора, 11 ескалатора, три траволатори, два пешеходни тунела, коридор за товари и автостоянка (с площ 14037 кв. м.) за 5 автобуса, 284 автомобила и 839 мотопеда. В прилежащите площи на терминална (6778 кв. м.) пък е планирано изграждане на бизнес сгради.

Любопитното е, че на IR няма да се наложи да инвестираят нито рупия в проекта. Необходимите за мащабната реконструкция 1 млрд. рупии (15,4 млн. долара) ще бъдат осигурени от частен инвеститор. Това е базираната в града компания Bansal Group (с годишен оборот 2 трлн. рупии), която има активи в различни отрасли: пътното строителство, образоването, здравеопазването, минната и металургичната промишленост.

Срещу инвестицията бизнес групата ще получи правото да ползва под аренда за срок от 45 години терен около терминалата с площ 17 245 кв. м. На това място ще инвестира още 4 млрд. рупии (61,7 млн. долара) за построяване на търговски център, болница, конферентен комплекс и два хотела (бюджетен и луксозен). По такъв начин до края на 2018 г. в Индия ще се появя първата жп гара, построена по схемата на държавно-частното партньорство.

Индийските железници планират да прилагат сходен модел и за преустройството на другите жп

терминални. С притежаваните 476 000 хектара земи държавният жп превозвач е втория най-голям земевладелец в страната. Първенто държи министерството на отбраната със своите 750 000 хектара. Въпреки, че над три четвърти от железопътната земя е заета от линии и жп съоръжения, на IR остават 51648 хектара свободни площи. От тях за търговски цели компанията може да използва само 10 000 хектара. Останалите са разположени покрай железните пътища и не носят дивиденти. В това число попадат и 1 092 хектара, разположени в близост до 400 гари, които са определени за поетапна модернизация.

Вялото състояние на пазара за недвижими имоти в страната кара IR да променят своята стратегия. От опростения модел на държавно-частно партньорство (ако в случая с гара Хабигандж) те върват към по-многопрофилен, като целта е да бъдат усвоени повече средства за гаровите реконструкции. Проектите за обновяване на 65-те жп терминала предвиждат при 23 от тях дейностите да бъдат осъществени с привличане на териториалните подразделения на индийските железници. Модернизацията на други 12 е планирана в сътрудничество сластите на отделните щати (гара Бхубанешвар е първата вече реконструирана в партньорство между IR и администрацията на щата Одиша).

В преустройствата на гарите ще бъде привлечена и държавната строителна компания NBCC, която е подчинена на министерството на градското развитие на Индия. Тя ще се заеме с трансформирането на 10 от ключовите индийски жп терминала (в т.ч. в Тирупати, Сарай-Рохилла (Делхи), Мадгаон, Лакхнау, Гомтинагар, Кота и Пудучери. Предвижда се дасе инвестира средства и в застрояване на крайгаровите територии, след като от железницата или общинските власти са осигурили поне 30 процента от потенциалните клиенти за планираните бизнес помещения.



Индийските държавни железници планират мащабна модернизация на 65 ключови жп гари

Отговорна за обновяването на другите 13 гари ще е държавната корпорация за изграждане на железопътни терминални (IRSDC). В тази бройка влизат жп станциите Хабигандж и Гандинагар – единствените, където строителните работи вече са започнали. За реконструкцията на три други гари – Биджасан и Ананд-Вихар (разположени в Делхи) и също гара Сурат (щата Гуджарат) – бяха обявени конкурси.

„Гарите и прилежащите съоръжения ще са на световно ниво. Например в района на терминална в Гандинагар ще бъде построен луксозен 11-етажен хотел. Единствените проблеми пред проекта са пошото състояние на имотния пазар и склонността на местните власти да се месят в нашата работа“ – отбележва генералният директор на IRSDC Санджив Кумар Лохия.

Например, общинската компания, управляваща градската инфраструктура в Бопал, показа мускули през IR, които купуват от нея редица важни услуги (водоснабдяването, канализацията, пътищата, електричеството). Причина за това стана спор колко процента от пространството около гаровия участък да бъдат застроени при реализацията на проекта за обновяване на гара Хабигандж. Той можеше да се разреши чрез преговори, но страните поискаха съдействието на бившия главен прокурор на страната Мукула Рохатги. През ноември 2016 г. висшия магистрат написа становище. В последния абзац от документа се казва: „...железниците трябва да се съобразяват с местните власти, но това не означава, че се нуждаят от тяхното съгласие.“

Юридическото тълкуване на Рохатги, което засягаше изключително спора около модернизациите на гара Хабигандж, послужи като аргумент на IR и при други аналогични спорове с местните администрации. Така бяха ускорени проектите за реконструкция на редица гарови комплекси в цялата страна.

За първи път индийските железници се отвориха за частния капитал през 2006 г. Частни компании извършиха няколко не много успешни опита да си сътрудничат с жп монополиста в областта на



Железопътната гара Хабигандж в гр. Бопал сега...

... и след обновяването (проект)



контейнерните превози. Сега се прави втори опит за привличането на частни капитали – този път в сферата на недвижимостите. Причината за тази стъпка е прости – инфраструктурните жп компании имат дългове и не могат самостоятелно да финансираат планираните проекти. Незавидното им положение е съврзано с повишените изисквания на местните банки за отпускане на кредити.

Много големи компании от строителния сектор вече са проявили интерес към проекта за гарови реконструкции на IR. Сред тях са IL&FS, GMR, Tata Realty, Brigade Group, Mantri Developers, Raheja, Shapoorji Pallonji, Reliance Infra, Lanco Infratech, Essel Group. Помежду им вече се оформя конкуренция за обновяването на терминалите Ченнаи-Централна и Виджаявада. Не по-малко от 10 ще участват и в конкурса за реконструкция на гара Локмания Тилак в Мумбай.

„Частният бизнес не винаги е

работил добре с железниците. Но позиционирането на проекта като отчасти свързан със строителство, безусловно е хитър ход“ – коментира Винаяк Чаттерджи, директор на компания Feedack Infra, която е сред участниците в държавно-частното партньорство в Индия.

Бизнес моделът изглежда печеливш за всички страни. В масовия случай той предвижда обновените гари да бъдат предадени на индийските железници, а инвеститорите да възвърнат вложените от преустрояването на окологаровите райони. Разчетите сочат, че реконструкцията на всеки терминал ще изиска минимум 1 - 1,5 млрд. рупии (15,4 - 23,1 млн. долара) инвестиции, но целият проект (вкл. застрояването на прилежащите терени) ще погълща поне 10 млрд. рупии (154 млн. долара). Но дали ще се получи очакваният успех ще разберем едва след няколко години.

Ивайло ПАШОВ



С помощта на частните инвестиции от IR вярват, че ще успеят да променят облика на жп терминалите

## КРЪГЛА МАСА ОРГАНИЗИРА ПГЖПТ „Н. Й. ВАПЦАРОВ“

*В дискусията участваха представители на „БДЖ – Пътнически превози“ и „БДЖ – Товарни превози“*



Експерти на двете дъщерни дружества на „Холдинг БДЖ“ ЕАД - „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД участваха в кръгла маса на тема „Професионалното образование и обучение в областта на железопътния транспорт. Железничарската професия – настояще и бъдеще.“ Тя се организира от Професионалната гимназия по железопътен транспорт „Н. Й. Вапцаров“, Горна Оряховица. На форума присъстваха и представители на професионалните гимназии по железопътен транспорт, държавни институции, РУО

- Велико Търново, община Горна Оряховица, частни превозвачи и др.

Бяха дискутирани актуалните проблеми, състоянието и перспективите за развитието на професионалното образование и обучение в областта на железопътния транспорт. Също се обсъдиха тенденциите и възможностите за разкриване на нови, актуални специалности като всички участници се обединиха около желанието за сътрудничество в полза младежите, завършващи ПГЖПТ „Н. Й. Вапцаров“.

## ДОГОВОР ЗА СЪТРУДНИЧЕСТВО С ВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“

### Подписа дружеството за пътнически превози в БДЖ

В сградата на Централно управление на БДЖ се проведе работна среща между представители на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и ВТУ „Тодор Каблешков“. Бойко Стоилов, директор „Подвижен железопътен състав“, Методи Янев, директор „Оперативна дейност“ и Десислава Стоянова, директор „Човешки ресурси“ обсъдиха с ректора проф. Даниела Тодорова и двамата ѝ заместници - проф. Петър Колев и проф. Николай Георгиев възможностите за раз-

витие на традиционно добрите отношения и разширяване на сътрудничеството между двете институции.

Участниците в срещата се обединиха около общото мнение, че то ще допринесе за по-ефективно използване на необходимите ресурси в областта на подготовката и обучението на кадри, както и повишаването на квалификацията на специалистите. В тази връзка „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и ВТУ „Тодор Каблешков“ ще полагат усилия за разши-

ряването на общите проекти, свързани най-вече с успешното реализиране на бъдещите кадри.

Националният железопътен превозвач има готовността да подпомага и подкрепя високото ниво на професионалното образование, чрез предлагане на стипендии.

Проф. Даниела Тодорова връчи на представителите на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД почетен плакет като потвърждение на добрия диалог между институциите.



### Седмицата

Родопската теснолинейка организира празнично пътуване по повод 90-годишнината на участъка Велинград – Велинград-юг и 80 години от откриването на отсечката Велинград-юг – Якоруда. Инициатори са членове на Сдружение за теснолинейката. Атрактивното пътуване ще се проведе на 17 декември от 8:30 часа с влак „Родопи“, който ще потегли от гара Септември.

Във Велинград на борда на родопското влакче ще се качат местни самодейци. След пристигането си в Якоруда в 11:47 часа с тържествено шествие пътуващите ще се отправят от гарата до централния площад в града, след което е предвидена програма в градското народно читалище „Светлина – 1907 г.“, където ще се проведе беседа за железнницата, за нейното богато минало и по-добро бъдеще. В тържеството, с изпълнения, ще се включат местни самодейци и гости от Пазарджик. След официалната част се предвижда около 2 часа свободно време за обяд и разходка. Връщането е в 15:50 часа от Якоруда с връзка за София, Пловдив, Димитровград и Стара Загора в Септември.

Събитието се организира със съдействието на „БДЖ – Пътнически превози“. Заради студения сезон от дружеството ще пуснат предварителна продажба на ограничен брой билети тъй като композицията ще бъде само с 5 вагона и 150 места.

Правителството даде съгласието си Управляващият орган на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 г. да подпише договор с Национална компания „Железопътна инфраструктура“ за рехабилитация на жп линията Пловдив – Бургас, фаза 2, преди решението за неговото одобрение от Европейската комисия.

Проектът се финансира от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“, като общата му стойност е малко над 800 млн. лева, а отпуснатите европейски средства са приблизително 500 млн. лева. С правителственото решение става възможно стартирането на дейностите по изграждане и рехабилитация на няколко железопътни отсечки между Пловдив и Бургас до

окончателното одобрение на проекта от Европейската комисия. Целта му е повишаване на безопасността на жп транспорта и скоростта за движение на влаковете до 160 км/ч, с което ще се намали времето за пътуване от Пловдив до Бургас с 40 минути.

НК „Железопътна инфраструктура“ е обявила обществената поръчка за модернизацията на жп линията София – Волуяк, показва справка в регистъра на Агенцията за обществени поръчки. Индикативният бюджет е 170,5 млн. лева. Финансирането е осигурено от Механизма за свързване на Европа, със средства от който се финансират и ремонти на жп отсечките София – Елин Пелин и Костенец – Септември. Крайният срок за подаване на оферти е 1 февруари 2018 г. Отварянето им е предвидено за 2 февруари. Модернизацията на участъка включва проектиране и ремонт на трасето в района на централната жп гара в София, междугарето от нея до с. Волуяк, ремонт на коловозите и контактна-

та мрежа, строителство на нова гара Обеля с 6 броя електрифицирани коловози и други съоръжения, както и изграждане на трети електрифициран коловоз от гара София до гара Волуяк. Предвидено е и строителство на нови перони в гарите Обеля и Волуяк и спирките Надежда, Връбница и Обеля, нови пешеходни подлези и надлези, ремонт и изграждане на други съоръжения и инфраструктура. Предвижда се продължителността на строителството да продължи 42 месеца след подписване на договор с изпълнителя.

Европейската комисия ще подкрепи приоритетите на България за председателството, а подготвеният пореден доклад по механизма за сътрудничество и проверка ще бъде положителен. Това обяви председателят на Европейската комисия Жан-Клод Юнкер след среща с българското правителство в Брюксел.

След нея, реално приключва подготовката на българското председателство и започва същинското

изпълнение на програмата на България, която ще бъде начало на Европейския съюз следващата половина година. Четири са одобрени приоритети на страната ни – цифровият пазар, новата бюджетна рамка, също така миграцията и интеграцията, както и транспортна свързаност на Западните Балкани с останалата част на Европейския съюз.

По думите на Жан-Клод Юнкер България се държи като нация, основател на Европейския съюз, за разлика от много други, които фактически са такива. Той съобщи, че е обсъждано трасето, известно още като „От море до море“.

ЕК ще подкрепи проекта за нова железопътна линия, която ще свърже Тирана с Варна, за да се осъществи пряка връзка между Черно и Адриатическо море.

Според премиера Бойко Борисов Балканският полуостров може да замести излизашата Великобритания от Европейския съюз. Ако се изградят жп линии, пристанища и магистрали като инфраструктура между столиците на Балканите, това ще е добре и за цяла Европа, заяви той.

# „БДЖ - ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ“ - СТАБИЛЕН ПАРТНЬОР НА ЖП ПАЗАРА

От стр. 1

разгърне целия си потенциал.

Велик Занчев не пропусна да благодари и на социалните партньори за добрата комуникация, както и за конструктивно водения диалог до сега, който се надява да продължи и по време на предстоящите преговори за новия Колективен трудов договор. Въпреки това не трябва да се забравя подробнотта, че става въпрос за търговско дружество, което се съобразява с пазара и актуалната конкурентна среда. „БДЖ – Товарни превози“ е стабилен партньор на когото може да се разчита заради доказаните експерти, които работят в него и заради подкрепата, получавана от държавата, заяви още зам.-министърът, пожелавайки увеличаване на пазарния дял на дружеството, затвърждаване на положителните финансови резултати от 2016 г. и достатъчна мотивация за постигането на начертаните цели.

Управлятелят на дружеството Любомир Илиев също благодари на екипа и на всички, които работят в него за всеотдайната работа след проведената реформа и за постигнатите положителни резултати през този период. В 83 гари у нас натоварването вече е интензивно. Ако обаче обърнем поглед назад към 2009 г. няма как да не направи впечатление, че по онова време дружеството е управлявано чрез неустойчив бизнес модел, при който приходите и разходите се определят по административен и непрозрачен начин. В този период „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД не разполага с активи за осъществяване на основната си дейност – превоз на товари. Като резултат, в края на 2009 г., при реализирани приходи от 137 млн. лв., генерира оперативна загуба за 26 млн. лв. Задлъжността достига 64 млн. лв. Тогава пазарният дял на държавната товарна фирма е 80 процента, срещу 20 процента на тримата лицензиранi частни превозвачи. Очертават се и няколко остри проблема: 10 млн. лв. наказа-



телни лихви по задължения към банки, доставчици и НАП за периода 2010 – 2016 г.; 10 млн. лв. обезценки по трудносъбирами вземания; 2 млн. лв. допълнителни разходи към НЮКИ поради увеличени такси. Появяват се и нови осем частни железопътни оператори при нарастващия дял на автомобилните превози. Така че реформите стават неизбежни.

Между 2010 г. и 2013 г. те се изразяват в премахване на предишния неустойчив бизнес модел като разходите спрямо приходите строго започват да се контролират. През 2011 г. компанията успява да обърне тенденцията за ежегодно свиване на обема работа, увеличавайки превозните тонкилометри. Резултатът е, че през 2013 г. дружеството постепенно излиза на оперативна печалба. Поради смяна на менеджърските екипи в холдинга през 2014 г. реформите е стопирана. При намаляващи обеми на работа приходите спадат, но паралелно с това разходите се

увеличават и дружеството отново се връща на оперативна загуба, а собственият му капитал се свива с почти една трета, за да достигне 54 млн. лв.

Между 2015 г. и 2016 г. приходите от основна дейност продължават да спадат, но ефектът от отново предприетите реформи отбележва положителен обрат. През този период дружеството подобрява финансовите си показатели, както и значително намалява задълженията си – от 117 млн. лв. през 2011 г. до 94 млн. лв. през 2016 г. Постигната е и печалба от 577 хил. лв. Опростена е и организационната структура, което видимо подобрява ефективността на процесите и дейностите в товарните превози. Положителна роля изиграва освобождаването от ненужните активи. След задълбочен експертен анализ е установен излишен капацитет на активи. Тъй като те трупат допълнителни разходи за около 2 млн. лв. се предприемат мерки за разпродаването им.

Но въпреки затрудненията и разширяващата се частна конкуренция „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД остава безспорен лидер в сектора.

От 2015 г. значително се подобрява качеството на обслужване на клиентите. Внедрена е „Система за планиране и управление на ресурсите – товарни превози“, която обхваща основните експлоатационни процеси. Тя предоставя разнообразна гама от услуги за товародателите – подаване по електронен път на заявки за натоварване и превоз на вагони, електронни товарителници, проследяване на вагоните и пратките на територията на страната, съобщения за пристигнали товари в получаваща гара и преминалите през границата. Всичко това улеснява клиентите и повишава тяхната информираност. Сключени са и стратегически договори за сътрудничество със съседните железници. Те визират осъществяването на нови транспортни проекти при оптимално

използване на вагонния парк и намаляване на празния пробег. Започва интензивно да се работи за развитието на европейските железопътни товарни коридори, както за превозите Европа – Азия.

По думите на Любомир Илиев, в средносрочен план целта е подобряване на финансово-икономическото състояние на дружеството. Тя е обвързана с мерки за оптимизация на процесите и на дейностите, на активите и пасивите. Необходимо е и да се инвестира в поддържането и модернизация на железопътния състав. Въвежда се ERP система, която ще улесни и автоматизира работата и ще подобри процесите във финансово-ръководен план, както и други инициативи, свързани с контрола и усъвършенстването на проката експлоатационна дейност и социални придобивки.

По отношение на качеството на услугите една от основните цели е намаляване на времето за доставка на товарите, а от там и оборота на вагона. Създава се специална телефонна линия за приоритетно преодоляване на проблема по организация за натоварване и разтоварване на блок-влаковете. Също така клиентите своевременно ще се информират за изменения в нормативната уредба при превози на необикновени пратки, опасни товари и товари под митнически контрол. Същият подход започва да се прилага, когато има прекъсвания на движението за планови и аварийни ремонти по републиканската инфраструктура, при които се налага товарите да се движат по обиколни маршрути. Това предполага и своевременно офериране на съответните цени. На специален отчет се вземат предговорените срокове на доставките, както и причините, които са ги наложили. Търсят се и начини за ефективно използване на СУПР за оптималното разпределение на празните вагони за натоварване и минимизиране на празния пробег.

Мая Димитрова



# СВ. ЕКАТЕРИНА



На 24-и ноември православната църква чества празника на света великомъченица Екатерина. Св. Екатерина е християнска светица и мъченица, една от

най-образованите жени на своето време.

Според преданието Екатерина е била дъщеря на Конт, управител на Александрия по времето на им-

ператор Максимиан. Живеейки в столицата, Екатерина получава блестящо образование, изучавайки работите на най-видните философи и учени. Тя заявява на родителите си, че ще стъпи в брак с онзи, който я превъзхожда по слава, богатство, красота и мъдрост. Младежи от много богати семейства кандидатствали за ръката на красивата Екатерина, но никой не бил одобрен.

Майката на Екатерина, която тайно изповядвала християнството, я изпратила при един отшелник, който я посветил във вярата. Преданието разказва как Екатерина се е срещнала с тогавашния император Максимиан и се опитала да го убеди, че извършва грешка като преследва христиани. Екатерина успява да привлече към християнската вяра жената на императора и много мъдреци, изпратени от императора да я върнат към езичеството, впоследствие убити и обявени за мъченици. Императорът заповядва да я вкарят в затвора, където тя въвежда в християнството всички, които я посещават. Поради това е осъдена на смърт чрез разпъване на колело. Колелото се разпада, когато Екатерина го докосва, палачите не могат да я екзекутират по този начин и я обезглавяват през 305 г.

Преданието разказва, че ангели взели тялото ѝ и го отнесли в Синайската планина. Когато светите ѝ мощи били открити там, вярващите издигнали великолепен манастир.

## КОЕ НИ СЪСТАРЯВА

*В дрехите, грима и косата ни*

Случвало ли ви се е някой случаен човек да ви нарече „леличка“ и да помислят сестра ви за ваша дъщеря, когато разликата в годините между вас да не е никак голяма. Това са онези неловки ситуации, в които се замислят дали нещо във визията ви не е както трябва и изглеждате по-възрастни, отколкото всъщност сте.

Ето няколко предположения къде може да се намира проблемът.

Като начало може просто да сте недоспали и уморени. **Торбичките под очите винаги състаряват лицето.** От друга страна се замислете за грима си. Ако тъмните сенки или чер-

ният молив са се размазали, а от спиралата са паднали малки, ронливи парченца под очите, то това създава ефект на тъмни кръгове. Светлите сенки и добре поставената очна линия са във ваша полза, внимавайте само да не прекалите с тъмните цветове около очите.

**Другият важен момент е косата.** Замислете се дали вече не ви личат посребрени косъмчета или пък не си обръщате достатъчно внимание и косата изглежда мазна, изтощена или суха. Обемът и буклите могат да са само във ваша полза, когато искате да изградите по-младежка визия, както и по-късите подстрижики. Ако се боядисвате, то не забравяйте

да освежавате цвета редовно. Не си позволявайте да държите небоядисани израсналите корени прекалено дълго време.

**Не ходете изгърбени!** Това е друг важен фактор. Рамената трябва да са изправени, както и брадичката. Именно по-високо вдигнатата брадичка ще ви предпази от двойната гуша, която задължително прибавя няколко години към възрастта ви. Походката ви трябва да е уверена и енергична, а не да оставяте впечатление, че се влечите по улиците, смазани от проблеми и тежки мисли.

**Най-много обаче могат да ви състарят дрехите, които избирате.** Прекалено широките кройки, тъмни „убити“ цветове, прекаляване с плетивата и подобни могат да ви изиграят лоша сега. Разбира се, всичко е строго индивидуално и няма точна рецепта какво да носите, за да изглеждате по-млади.

Също така никак не е красиво и възрастни жени да се обличат като тийнейджърки и да си позволяват дрехи и аксесоари, които отиват само на младите момичета.

Намерете баланса или се консултирайте със специалист при нужда, за да изградите най-подходящата за годините и фигурата ви визия.

**Приветливите цветове, етаплените модели и хубавите обувки на висок ток могат да ви бъдат само от полза.**



## Райската ябълка



Райската ябълка е есенен коктейл от вкусове, екзотика и полезни съставки в зашеметяващи дози като витамините – С, В1, В2, Р, РР, витамин F и глутаминова киселина. Високо е също така и съдържанието на захари – около 13% до 19% фруктоза и глюкоза, багрила и пектинови вещества. Пектинът отговаря за поддържането на храносмилатната система в добра форма.

В миналото плодовете на райската ябълка са лекували скорбут, а арабските лечители са я използвали за възстановяване на продължително боледували хора.

Сега този плод се използва за лечение на настинка и кашлица, причинени от запушване на дихателните пътища с възпалителен секрет, анемия и стомашно-чревни нарушения, малокръвие, разранени венци, диабет. Налагането на компрес върху рани от месестата част на пресни плодове, подпомага тяхното заздравяване. Прѣхът, получен от стриването на изсушени листа на райска ябълка, се използва при кръвоизливи.

Сокът пък действа отхрачаща. Богатството на йод ги прави много добро средство за борба със заболявания на щитовидната жлеза.

Райската ябълка се консумира сушата и обелена. Тя има лек стичлив вкус. Някои казват, че им прилича на тиква, други – на слива. От нея могат да се пригответ несравнени сухови плодови десерти, торти, плодови и плодово-зеленчукови салати, смущита, сухово сладко и изобщо всякакви вкусотийки, каквите въображението ви може да сътвори.

## Десерт от райски ябълки

**Необходими продукти:**

4-5 презрели райски ябълки  
шепа стафиди  
шепа бадеми  
кокосови стърготини  
мед

**Начин на приготвяне:**

Издълбайте месестата част на няколко презрели райски ябълки и я разбийте на пюре. Към плодовото пюре добавете шепа

стафиди и надробени бадеми или други ядки по ваш вкус. Сместа се разбърква с мед и накрая се поръсва с кокосови стърготини за украса и допълнителен аромат. Този десерт е не само вкусен, но и действа общо укрепващо на организма. Точно от това се нуждаем през студените зимни месеци, когато имунната ни система е силно уязвима.



# НАЙ-АБСУРДНИТЕ ЗАКОНИ В СВЕТА



Те все още съществуват и причината да е така най-вероятно е, че никой не се е сетил да ги промени. Това са закони и забрани, които могат да ви разсмеят и да ви накарат да се замислите от къде по дяволите биха могли да идват те.

Вижте кои са юни от най-абсурдните закони по света.

#### Франция

Незаконно е да кръстите или наричате прасе Наполеон.

Между часовете от 8 сутринта до 8 вечера 70% от музиката по радиото трябва да бъде от френски композитори.

Противозаконно е да продавате кукли с лице, което не е човешко.

#### Сингапур

Хвърлянето на отпадъци е

голямо престъпление. Ако ви хванат да замърсявате, ще бъдете глобен с няколко хиляди долара, обществено полезен труд и публикуване на снимката ви в местния вестник.

Незаконно е да носите Библия или да разговаряте с някой за Иисус.

#### Обединеното кралство

Незаконно е да умрете в сградата на Парламента. Мотивите за това са, че така всеки, който

технически е в рамките на стени на Парламента, получава автоматично кралско погребение.

Главата на всеки мъртв кит, намерен на британското крайбрежие, е собственост на краля. Опашката е собственост на кралицата, като тя може да използва костите за корсета си.

В град Йорк е законно да убийте шотландец в рамките на древните градски стени, но само ако той носи лък и стрела.

#### Австралия

Въпреки че закона не позволява на децата да си купуват цигари, презервативи или алкохол, те могат законно да ги използват.

Незаконно е да се обличаш като Батман.

#### Финландия

Доналд Дък някога е бил забранен от закона, защото той не носи панталони.

#### САЩ

Импотентността е основание за развод в двадесет и четири щата.

В Илинойс е незаконно да се говори английски. Официално признаният език е „американски.“

В Оксфорд, Охайо е незаконно жена да се съблуча пред снимката на мъж.

В Индиана през 50-те години всичко, което има общо с Робин Худ е забранено. Да грабиш от богатите, за да дадеш на бедните се счита за комунистическа идеология.

#### Тайланд

Ако изпуснете дъвка на паважа, ще бъдете глобен с до 600 долара.

Не е разрешено да напускате дома си без да носите бельо.

Всички, които ходят на кино, трябва да стават прави по време на националния химн преди началото на филма.

## Тест

### Какъв пушач сте?



веднага след ставане сутринта - 2 т.

след закуска - 1 т.

**6. Коя цигара ви е харесала най-много?**

първата - 1 т.

някоя следваща - 0 т.

**7. Пушите ли и когато болест (зреп, ангини и др.) Ви задържи в леглото?**

да - 1 т.

не - 0 т.

**8. Трудно ли ви е да не пушите на обществени места като кино, чакални и др.?**

да - 1 т.

не - 0 т.

Сумирайте точките, за да разберете вашата зависимост от тютюна!

#### Резултати:

**0 - 3 точки**

Все още не сте зависими от никотина. Това не означава, че трябва да продължавате да пушите.

**4 - 6 точки**

Вече сте зависими! Сега е моментът да откажете цигарите, защото по-късно ще бъде трудно.

**7 - 9 точки**

Внимание, силна зависимост! Незабавно ограничете пушнето. Имате достатъчно воля за това.

**10 и повече точки**

Вие сте свръхзависими от тютюна! Изобщо ли не се замисляте какво причинявате на самите себе си?

# ФЕСТИВАЛИ НА ХРАНАТА ПО СВЕТА



Всяка страна има своя специфична кухня, която е тясно свързана с културата и общия на даден народ. С неговия бит и местообитание. И макар в днешния глобализиран свят лесно да открием пържени картофки и пizza навсякъде, а подправките не са тайна за никого, всяка страна пази своите изконни кулинарни традиции. Пътувайки по света, освен културни и исторически забележителности, човек може да преоткрие и редица кулинарни съкровища.

Но дори и най-опитният пътешественик трудно би успял да обикови всички фестивали на храната по света. Тези международни тържества са истински празник както за участниците, така и за победителите. На тях се представят както традиционни ястия, така и нетрадиционни специалитети, които впечатляват

и най-добрите световни майстори готовчи.

Ето някои от тези фестивали на храната.

**Есенен Азиатски фестивал** - В средата на есента се провежда фестивалът „Лунен кекс“. Този грандиозен фестивал се празнува в цяла Азия, включително Китай, Виетнам, Сингапур и Тайван. Той е един от най-големите празненства на сладките изделия в света. Семействата се събират

да празнуват реколтата и да направят жертвоприношения на богинята на Луната.

**Пица Фест в Италия** - Той се провежда в родното място на пицата - Неапол и е най-голямото четиридневно тържество, посветено на най-обичаната храна по света. Създателите на пица демонстрират уменията си за хвърляне на тесто, подредба на пицата и други интересни неща.

**Фестивалът Масленица** - Това е руски традиционен фестивал, които се провежда в края на зимата, за да се посрещне пролетта. Правят се тънки златни палачинки, които да символизират слънцето. Ако посетите фестивала, ще видите окичата с вкусна ядлива огърлица, направена от сладки къргичета, наречени шушки.

**Фестивал на храните в Австралия** - Хиляди любители на храната и виното се стичат всяка година, за да се потопят в 10-дневен хранителен маратон. Може да се насладите на многостепенно меню.

# ДУМИ, КОИТО КРАЛСКОТО СЕМЕЙСТВО НИКОГА НЕ ИЗПОЛЗВА

#### Тате

Обикновеният британец може да се обръща към баща си с „тате“ и към майка си с „мамо“, но принцовете и принцесите не могат. Те трябва да използват думите „майко“ или „татко“. Въпреки това принц Чарлз се е обръщал към кралицата с английската дума Mummy, което означава мама.

#### Всекидневна

Това е пространство, както и хол, което не „съществува“ в Бъкингамския дворец. Там има приемни, салони и зали.

#### Тоалетна

Когато е време да се посети тоалетната, кралските особи няма да използват тази дума, а просто ще отидат, но без да споменават. Това съветва и Мика Майер, която е експерт по етикет.



София 1080, ул. „Иван Вазов“ 3  
„Холдинг БДЖ“ ЕАД  
[www.bdz.bg](http://www.bdz.bg)

Главен редактор Мая ДИМИТРОВА  
Предпечат и дизайн Фидел Ангелов

Материали се приемат на електронен носител  
E-mail: [maya02@abv.bg](mailto:maya02@abv.bg)

Печат: Рамброкс ЕООД ISSN 0861-0851

Железнигар

# „Сърцето на Русия“ в Лондон

*В метрото на британската столица пътува тематичен влак, представящ руските културни и научни постижения*

В Лондонския метрополитен се появява уникален влак, наречен „Сърцето на Русия“ (Heart of Russia). Великолепно брандиращия състав запознава жителите и гостите на Лондон с най-големите постижения на Русия в различни области на науката, културата и изкуството. Всеки един от седемте вагона е посветен на отделна тема: архитектура, наука, балет, пространство, живопис, литература и кино.

Основният цветови фон на специалната композиция е решен в общите за знамената на Русия и Великобритания цветове – бяло, червено и синьо. Върху него за нанесени различни тематични изображения.

Главният вагон е посветен на архитектурното богатство в Москва. На него са изобразени най-известните и значими здания на руската столица. В т. ч. редица архитектурни шедьоври, като Кремъл, сградите на Менделеев и Моссепром, Шуховската башня и кулата Останкино, храмът „Василий Блажени“... Не са пропуснати и многоетажните бетонни блокове, които също са част от типичния московски пейзаж. По дължината на вагона преминава бяла линия, характерна за класическите композиции на московското метро.

На вагона, отразяващ световните постижения на руската нау-

ка, може да се види зданието на Московския университет, периодичната таблица на химичните елементи на Менделеев и лика на създателя й. Там е и кучето на Павлов, което напрегнато е вперило поглед към една от лампичките на вратите, която светва на всяка метростанция...

Картините по вагона, посветен на балетното изкуство са нежни и изтънчени, като самия руски балет. Демонстрирани са най-значковите му символи: Большой театър, красиви балетни сцени и танцуващи балерини, фрагменти от балети на Чайковски и трупата на баща на руския балет Сергей Дягилев.

Изключително изразителен и запомнящ се е вагонът, разказващ за руското изкуство. На него са изобразени знакови творби на руските художници и архитекти. Това са картините „Къпането на червения кон“ на Петров-Водкин и „Павлин под яркото слънце“ на Гончаровски, както и кула Татлин. Пресъздадена е и картина „Черния квадрат“ на художника Казimir Малевич.

Чрез „космическия“ вагон дизайнери са съкаш са опитали да покажат всички постижения на руснаците в Космоса. На него са изобразени ликовете на космонавтите Юрий Гагарин, Алексей Леонов и на първата жена-астронавт Валентина Терешкова. Нарисувани са първите



Влакът „Сърцето на Русия“ бе официално пуснат в метрото в Лондон на 25 октомври.

кучета, летели в Космоса - Белка и Стрелка, звезди, планети...

Изображенията по „кино вагон“ припомнят за шедьоври на руската кинематография, като „Броненосецът Потъмкин“, „Соларис“ и „Жерави летят“, „Бялото слънце на пустинята“ и „Москва на върва на сълзи“. В единия му край е нарисуван и руският актьор Василий Ливанов в ролята на Шерлок Холмс.

Литературният вагон остроумно напомня на лондончани за величието на руската литература. Стените му са украсени с ликовете на Пушкин, Толстой, героя на Достоевски от „Престъпление и наказание“ Радион Разколников...

В рамките на инициативата на 20 метростанции в Лондон са установени и тематични плакати с QR кодове и портрети на известни руски учени и творци. Пътниците могат да сканират кода със своите смартфони и изтеглят приложението Heart of Russia да се запознаят с любопитни факти за личностите от постерите. Сред тях са писателя Михаил Булгаков, поетесата Анна Ахматова, химикът Дмитрий Менделеев и много други.

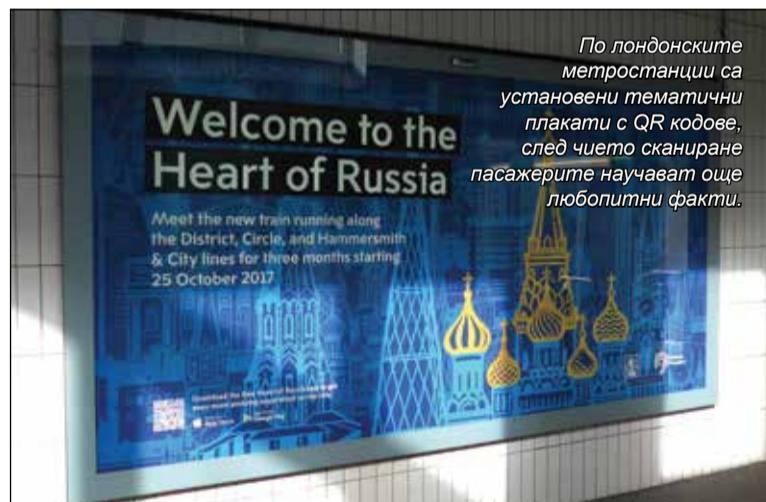
Проектът „Сърцето на Русия“ се реализира съвместно от Русия и Великобритания и е посветен на Годината на науката и образоването на двете държави. В продължение на три месеца тематичният влак ще пътува по три от най-натоварените линии на лондонското метро. Очаква се това да позволи на милиони жители и гости на британската столица да научат интересни факти за руската история, култура и наука и да ги провокират да посетят необятната страна.



Уникалният метро влак ще пътува 3 месеца из метрополитена на британската столица.

Аналогичен проект бе осъществен през 2016 г. в Москва. Тогава в метрото на руската столица бе пуснат тематичния влак „Шекспирови страсти“, на който успяха да се повозят повече от 8 млн. души. С тези инициативи двете държави искат да покажат, че помежду им има много общо, което може да се сподели и от което жителите им да се поучат.

Ивайло ПАШОВ



През 2016 г. в метрото на Москва пътуваше аналогичен тематичния влак, посветен на британската култура.

Атрактивният влак кара мнозина жители и гости на Лондон да се снимат с него.



Вагоните на тематичния състав са посветени руските постижения в архитектура, наука, балет, пространство, живопис, литература и кино



## 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 договоряне  
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 договоряне

## При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника – по договоряне  
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 договоряне