

Тенденции

„НОВ ПЪТ НА КОПРИНАТА“
ДОСТИГНА ДО АЛБИОНА **на стр. 3**

Сътрудничество

КИТАЙСКИ ИНВЕСТИЦИИ ЩЕ
ОЗДРАВЯВАТ ЖЕЛЕЗНИЦАТА **на стр. 5**

ИСТОРИЯ И ДУХОВНОСТ УСЕТИХА

ЧУЖДИТЕ ДИПЛОМАТИ



При ретро пътуване до Черепиш в навечерието на 3 март

Стародавната българска традиция и този път бе спазена. Служебният премиер Огнян Герджиков заедно с министър Христо Алексиев радушно бяха посрещнати, с бяла погача и сол, в навечерието на Националния ни празник 3 март на спирка Черепиш. Там те, с още около 40-50 дипломати, слязоха от една от реликвите на БДЖ – първокласния вагон-салон, част от „Корона експрес“ - влака на

Цар Борис III. Теглен от реставрирани локомотив 03.12, произведен по време на Втората световна война през 1942 г. в Германия, цялата композиция има не само историческа, но и сантиментално значение за българските железничари. Това не пропуснаха да отбележат домакините пред официалните гости, които с нескрито възхищение още на Централна гара София, оглеждаха и снимаха красива-

та парна машина. Като единственият, оцелял до наши дни представител на 12-те бързоходни парни локомотива, доставени в България между 1939 г. и 1940 г., 03.12 в момента се съхранява в горнооряховското депо и участва единствено в атракционни и туристически пътувания.

На преобразената и обновена жп спирка Черепиш, където на 2 март фолклорната музика огласяше величествените бели скали на Искърското дефиле, ретро композицията посрещнаха областният управител Момчил Младенов, представители на местната власт в Мездра, както и свещенослужители от манастира „Св.Успение Богородично“, до който гостите стигнаха пеша. Идеята, Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията да организира такова пътуване, по повод националния празник, не беше случайна, а за да се презентира пред представители на Дипломатическия корпус у нас потенциалът, с който Българските държавни железници разполагат в сферата на атракционните пътувания. Премиерът Герджиков безусловно я подкрепи като добра възможност за привличане на средства за възстановяване и ремонт на парния локомотивен състав, който престоява

На стр. 4

И родопчани играха кръшни хора...

За втора година на 3 март влакът, който се движи по теснолинейката между Септември и Добринище беше претъпкан. Над 260 пътници, заели местата си в малките вагони, бяха дошли с приповдигнато настроение да отпразнуват националния празник на България. Имаше и правостоящи, а студентът по икономика Кристиан Ваклинов, заедно със свои приятели, отново беше вдъхновител на тържественото честване.

Около обяд почти всички пасажери, доста от тях загърнати с трибагреника, слязоха на гара Якоруда и изненадаха местните жители с кръшните хора, които извиха на площада в градчето. До завършването на композицията от Добринище празнуващите пътници, предимно млади хора, се веселяха по улиците му от сърце. После честването на празника продължи в атрактивното влаче, през чиито прозорци човек може да се наслаждава до насита на чудно красивата природа на Родопите.

И докато миналата година призивът е бил всеки да е с трикопър в ръка, тази, организаторите приканяха пътуващите по възможност да са с народни носии. От читалището в Якоруда пък се отзоваха, подготвяйки своя празнична програма и експозиция, свързана с Освобождението ни.

„БДЖ – Товарни превози“ ЕООД
Вашият надежден партньор

Адрес:
1080 гр. София
ул. Иван Вазов № 3
Тел: (+359 2) 932 45 05
Факс: (+359 2) 987 79 83
e-mail: bdzcargo@bdz.bg
www.bdz.bg – Товарни превози ЕООД

ТОВАРЕН ЛОГИСТИЧЕН ЦЕНТЪР БУРГАС- АЛЕКСАНДРУПОЛИС

Напредъкът по него беше обсъден на работна среща между кметовете на двата морски града Димитър Николов и Евангелиос Ламбакис. Идеята стартира преди две години, като намерението беше за модернизация и електрификация на жп връзката между Бургас и Александруполис. През лятото на миналата година, по време на заседанието на Съвета за сътрудничество на високо равнище, българският и гръцкият премиери потвърдиха отново желанието да се изград жп връзката.

Сега Димитър Николов информира гръцкия си колега, че що се отнася до България, то тя вече е изпълнила голяма част от поетите ангажименти. Извършена е с европейски средства пълна рехабилитация, електрификация и модернизация на жп отсечката Бургас - Свиленград. Част от нея е удвоена като на места влаковете могат да се движат със скорост от 160 км/ч. За оптимизиране на разстоянието, до няколко месеца предстои рехабилитация и електрификация на жп линията между Нова Загора и Симеоновград, с което ще бъде приключен ангажиментът на българската страна. Кметът на Александруполис също потвърди ангажиментите, които премиерът на южната ни съседка е поел за осъществяването на инициативата.

В работната среща участваха областният управител Вълчо Чолаков, ръководителите на пристанищата в Бургас и Александруполис, представители на българското министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, членове на гръцкия научен екип, който работи върху проекта „Електрификация на железопътната линия Александруполис - Бургас“, ректорът на университета „Демокрит“ и зам.-ректорът на БСУ, директорът на УМБАЛ Бургас. Участниците решиха да създадат общ логистичен център за товари между Александруполис и Бургас, както и от и до Русия, Молдова, Азербайджан, Армения. Димитър Николов се договори с колегата си Ламбакис на следващата среща да обсъдят детайлите. В нея ще участват и министрите на транспорта на двете държави.

Общините Бургас и Александруполис ще кандидатстват в партньорство по Оперативна програма „Черно море“ със съвместен проект за създаването на нови туристически атракции. Предстоят и общи инициативи, договорени между БСУ и университета „Демокрит“, както и взаимодействие с университет „Асен Златаров“ за създаването на медицински факултет в Бургас. Дватама кметове обсъдиха и идеята за общ туристически продукт, както и за скоршна среща между български и гръцки туроператори и ръководствата на летищата в двата града.

Според гръцкия посланик у нас Григориос Василоконстандакис, осъществяването на проекта за жп линия между двата града ще даде още по-силен тласък на икономическото развитие на държавите ни, както и за създаването на още по-тесни връзки между жителите на двата региона край границата.

Конкуренция

ДО 2020 Г. ЕС С ЕДИНЕН ЖП ПАЗАР



Единният европейски пазар за жп превози трябва да заработи до 2020 г. на територията на държавите от Европейския съюз. До тогава страните-членки на общността са задължени да внесат промени в националните си законодателства и да ги преведат в съответствие с европейските директиви. Заложено е в т. нар. "Четвърти железопътен пакет", който неотдавна бе приет след близо петгодишни дебати от Европейския парламент.

На практика означава, че всяка страна ще бъде задължена да отвори пазара си за вътрешни жп превози за железопътните оператори на другите държави от Общността. „Постепенното навлизане на конкуренцията на вътрешните пазари ще направи европейските железници по гъвкави и отзивчиви към нуждите на потребителите“ - заявява Виолета Булц, еврокомисар по транспорта. По думите ѝ създаването

на единен пазар за жп превози ще превърне железниците в по-популярни и конкурентни от останалите видове транспорт. Булц твърди, че първите конкурси в рамките на вече действащия общ жп пазар се очакват не по-рано от 2023 г.

„Четвъртият железопътен пакет“ обхваща серия законодателни изменения, чиято цел е да стимулират създаването на общото железопътно пространство в пределите на Съюза. След публикуването в официалното списание на ЕС поправките стават задължителни за всички държави от Евросъюза.

В Европейския парламент смятат, че заложените в пакета промени ще станат и причина за привличането на повече инвестиции в жп отрасъла. Не се очаква и негативно влияние върху заетите в железниците. „Откриването на пазара няма да се осъществява за сметка на железничари-

те, тъй като мерките предвиждат всички необходими инструменти за осигуряване на защита на персонала с адекватно ниво на компетентност“ – уточнява еврокомисар Виолета Булц.

Припомняме, че реформата в жп отрасъла на ЕС започна още през 2001 г. след приемане на директива № 91/440/ЕЕС, която изисква от членовете на обединението пълно разделяне на операторските железопътни дейности и управлението на жп инфраструктурата. Но до момента по-голяма част от страните от Съюза не са изпълнили това изискване, което пречи на създаването на единния жп пазар и на развитието на конкуренцията в него. Един от големите противници на преобразуването са германските Deutsche Bahn – компанията продължава едновременно да контролира работата на подвижния състав и жп инфраструктурата.

Сделка

Още 84 скоростни композиции ще доставя Hyundai в Корея

Държавният пътнически жп оператор на Южна Корея Korail поръча на компанията Hyundai Rotem 84 високоскоростни пътнически електросъстава EMU-250. Стойността на контракта е 216 млн. долара и предвижда доставката да приключи в края на 2020 г.

Мултисистемните електрически композиции EMU-250 са създадени на базата на високоскоростния влак HEMU-430. Те са оптимизирани за експлоатация по линии с голям брой завои и малки разстояния между гарите. Благодарение на по-доброто разпределение на тягата те се отличават с по-високи динамични характеристики и по-ефективно екстрено спиране.

EMU-250 могат да развиват максимална скорост до 260 км/ч. По време на експлоатацията им обаче корейският жп монополист не предвижда да пътуват с повече от 200 км/ч. Korail поръчва за втори път такива електрички. През юни 2016 г. компанията вече заяви 30 такива композиции, чийто срок на предаване съвпада с този от последната сделка. С придобиването на крупната серия модерни електросъстави превозвачът се надява да стане конкурентен играч на азиатския железопътен пазар, доминиран от Китай и Япония.



Инфраструктура

Нови 350 км в метрото на Пекин

През настоящата година транспортните власти на китайската столица планират да изградят нови линии и удължения на вече съществуващите трасета на местния метрополитен. В резултат общата дължина на подземната железница на Пекин само за година ще се увеличи с повече 350 км.

Сред по-значимите обекти, които се предвижда да бъдат завършени в мегаполиса до края на 2017 г., е поредната - 20-та линия на подземната железница. Освен това се очаква да започнат работа и два нови метро участъка. Единият от тях ще е удължение на линия 16-та, преминаваща през централния бизнес район на китайската столица. Другият предвижда поява на ново, безпилотно трасе в югозападно направление.

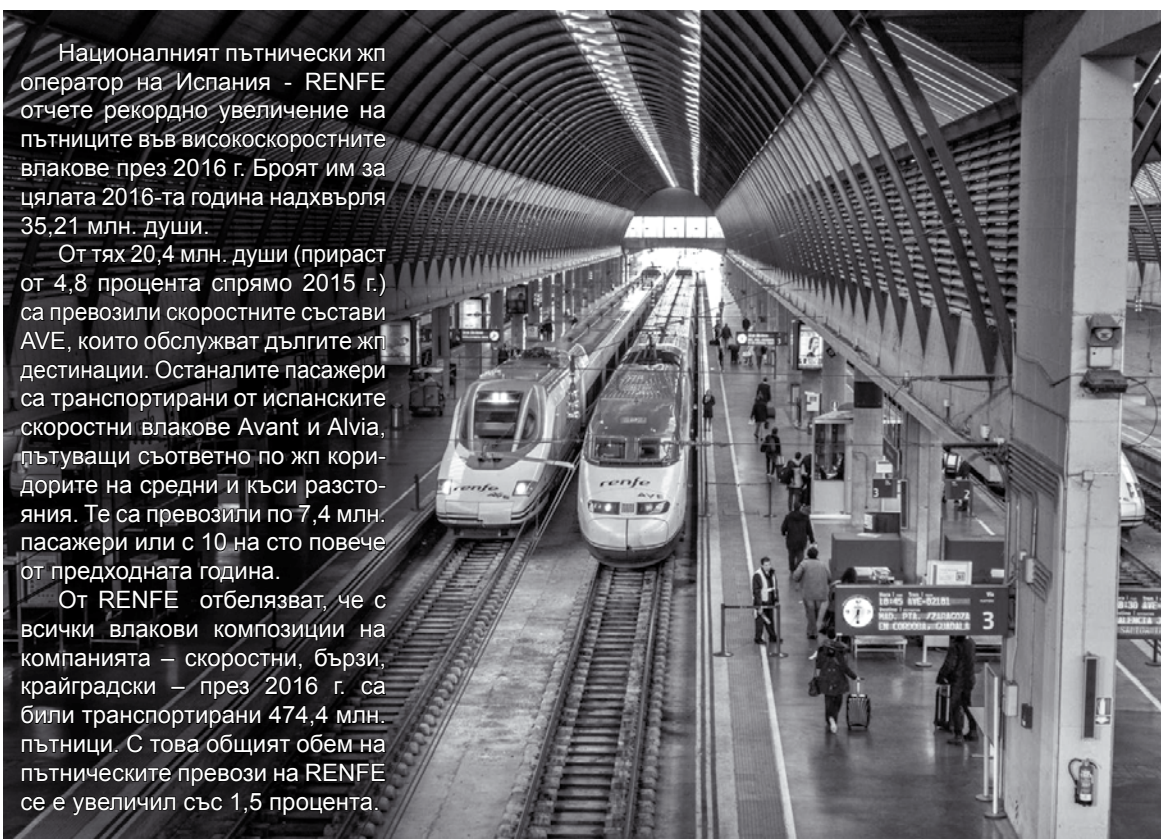
В момента пекинският метрополитен (открит през 1969 г.) се състои от 19 линии и е един от най-натоварените в света. Общата дължина на трасетата му е 574 км, по които са разположени 345 метростанции. Той заема второ място по дължина в света след този в Шанхай (588 км). Релсовите маршрути се обслужват от 4 946 метро мотриси, които ежедневно превозват между 10 и 12,7 млн. пътници.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

Ръст

МНОГО ПОВЕЧЕ ПЪТНИЦИ В ИСПАНСКИТЕ ВЛАКОВЕ-СТРЕЛИ



Националният пътнически жп оператор на Испания - RENFE отчете рекордно увеличение на пътниците във високоскоростните влакове през 2016 г. Броят им за цялата 2016-та година надхвърля 35,21 млн. души.

От тях 20,4 млн. души (прираст от 4,8 процента спрямо 2015 г.) са превозили скоростните състави AVE, които обслужват дългите жп destinations. Останалите пасажери са транспортирани от испанските скоростни влакове Avant и Alvia, пътуващи съответно по жп коридорите на средни и къси разстояния. Те са превозили по 7,4 млн. пасажери или с 10 на сто повече от предходната година.

От RENFE отбелязват, че с всички влакови композиции на компанията – скоростни, бързи, крайградски – през 2016 г. са били транспортирани 474,4 млн. пътници. С това общият обем на пътническите превози на RENFE се е увеличил със 1,5 процента.

КИТАЙСКИЯТ „НОВ ПЪТ НА КОПРИНАТА“ ДОСТИГНА ДО АЛБИОНА



Между Китай и Великобритания вече е установена редовна товарна железопътна комуникация. Всяка седмица от Поднебесната империя към Албиона поема ускорен контейнерен влак, който по маршрута за три седмици и половина достига крайната точка. Очаква се новата услуга да подобри търговските връзки между двете държави. Тя е поредната инициатива от усилията на Пекин да изгради преки търговски връзки с цяла Евразия.

Пътят на контейнерните състави преминава през 7 държави.

Първият ускорен контейнерен състав се отправи на път от Китай за Обединеното кралство знаково още на 1 януари т. г. Той потегли към Лондон от жп гарата на град Иу, в източната китайска провинция Джъдзян, където има големи складове за търговия на едро. На вагоните му платформи, бяха натоварени 44 броя 20-футови контейнери, пълни с дребни стоки, включително за домашно потребление, дрехи, текстил, чанти и куфари на стойност няколко милиона паунда. Всички те, идват директно от китайските фабрики.

Композицията пристигна на жп терминала Баркинг в Източен Лондон след 18 дни и пропътване близо 12 000 км. По маршрута си тя прекоси териториите на седем държави (Казахстан, Русия, Беларус, Полша, Германия, Белгия и Франция) и мина през тунела под Ламанша, за да достигне до столицата на Албиона. След това бе разтоварена на територията на терминала Eurohub, собственост на едноименното британско дъщерно дружество на немския карго превозвач DB Cargo. От първоначално качествата на вагоните-платформи 44 контейнера FEU, до пазара на Острова достигнаха 34. Товарите в тях бяха на обща стойност 4 млн. паунда. Останалите 10 контейнера се разтовариха по-рано, в немския карго терминал Дуйсбург, тъй като са предназначени за други пазари на континента.

С налагането на регулярни седмични трансфери британската

столица стана 15-ят европейски град, който установи директна жп връзка с Китай. По-голямата част от участъците по направлението Китай – Великобритания от няколко години вече се използват за прехвърляне на товари до Европа и обратно.

През 2011 г. китайските товарни композиции за първи път започнаха да пътуват към Стара Европа. В началото тяхна крайна спирка бе немският град Дуйсбург, където се намира най-голямото в Германия и в света речно пристанище. По-късно се появиха и разклонения до други големи търговски центрове на континента. През 2015 г. бе открито и направлението Иу – Дуйсбург – Мадрид, чиято дължина достига 13 000 км. Това е най-дългият железен път в света от Поднебесната империя до Европа. В момента в Пекин обмислят и изпълнение на товарни жп рейсове до Милано, Италия (през Дуйсбург) и до страните от Скандинавския полуостров (през Хамбург). Организатор на редовните товарни превози между Китай и Лондон е китайската корпорация Yiwu Timex Industrial Investment. Същата вече няколко години изпраща китайските товарни влакове до Дуйсбург. В ролята на превозвач пък е транснационалната компания InterRail Group, която действа от името на China Railway International Multimodal Transport (CRIMT) – дъщерна структура на железниците China Railway Corporation.



На полска територия китайските товарни композиции се теглят от локомотиви на жп оператора PKP Cargo.

InterRail Group ползва услуги на няколко подизпълнители. На територията на страните от ОНД превозите се организират съвместно с жп превозвача на Казахстан KTZ Express (дъщерна фирма на казахстанските железници) и руския логистичен оператор ОТЛК. В Еврозоната трансферите се изпълняват основно с помощта на DB Cargo - товарното подразделение на германския жп монополист и дъщерните му фирми във Великобритания. В определени участъци се разчита още на белгийския превозвач B Logistics и полския - PKP Cargo.

За властите в Обединеното кралство откриването на директна товарна жп комуникация с Китай е знаково събитие. То показва, че прогресивно разрастващата се икономика на Поднебесната империя има сериозен интерес към британския пазар, въпреки всички политически перипетии, свързани с Brexit. Преди да подаде оставка бившият премиер на Великобритания

Дейвид Камерън предложи Лондон да се превърне в основен международен център за търговия на юана. Курсът му бе продължен и от настоящия британски министър Тереза Мей, която заяви, че отношенията с Китай ще останат „отлични“. Правителството ѝ се опитва да привлече милиарди долари инвестиции от азиатската държава докато Лондон се подготвя да напусне единния пазар на Европейския съюз.

Както в Албиона, така и в останалите държавите на Стария континент, внасящи продукция от Китай, отдавна са осъзнали предимствата на жп доставките пред тези по море и въздух. Железопътните трансфери са двойно по-бързи от морските. С влак товарите пътуват между 11 и 17 дни, докато по вода транспортването им се извършва за 30 - 35 дни. Минус на превоза с жп транспорта е само по-високата му стойност спрямо морската доставка. Така например цената на прехвърлянето на стандартен контейнер от Иу до Лондон с железницата е 4600 долара, а в обратното направление – 2500 долара. С корабите цената е наполовина по-ниска. В същото време авиацията може да превози товарите по това направление за 3 дни, но сметката излиза солена – въздушната тарифа е със 75 процента по-нагоре.

Жп дестинацията между Китай и Великобритания е част от мега проект, наречен „Един пояс,



Композициите достигат до жп терминала в Баркинг (Източен Лондон) след 18-дневно пътуване по маршрут дълъг 12 000 км.

един маршрут“, насърчаван от китайското правителство още от 2013 г. Той е известен и като Новия път на коприната. Чрез него Поднебесната империя се стреми да изгради търговски връзки със страните от Азия и Европа, а оттам и с тези в Африка. Инициативата има за цел да възроди и адаптира към съвременните дадености древния Път на коприната, който през първи век преди нашата ера установява търговски канали за износ на техните стоки.

И първите сериозни успехи вече са налице. По данни на Deutsche Bahn през 2016 г., с помощта на железницата, от Китай до Стария континент са били доставени 40 000 товарни контейнера. Очаква се до 2020 г. годишният контейнерен поток да нарасне до 100 000 единици. Така че експертните прогнози са за появата на още много нови карго състави от Изтока.

Ивайло ПАШОВ



През 2016 г. китайските карго състави са доставили в Европа 40 000 товарни контейнера със стоки.



Момент от тържественото посрещане на първия китайски контейнерен влак на жп терминала Баркинг в Лондон.



Контейнерните влакове от Китай достигат до Албиона през тунела под Ламанша.

ИСТОРИЯ И ДУХОВНОСТ У СЕТИХА ЧУЖДИТЕ ДИПЛОМАТИ

От стр. 1

в различни депа на страната. Той дори изрично подчерта, че не може да има просперираща държава без железница.

„Нашата задача бе да покажем пред чуждите дипломати традицията, историята и духовността си, които считаме за важно да популязираме“, категоричен бе министър Христо Алексиев. Според него годишните приходи от атракционни пътувания спокойно биха стигнали до 4 милиона лева. Още повече, че България е не само една от малкото страни в Европа, но и в света, които притежават такъв уникален жп състав от локомотиви и вагони, които са с историческа стойност и могат да бъдат възстановени и пуснати в движение. Част от тях са в експлоатация, припомни Христо Алексиев, което в сравнение с много други държави е предимство, защото не са само музейни експонати. Намерението е те да се включат в редовни пътувания, а не в спорадични изяви, както обикновено се е случвало досега.

Затова в момента жп специалисти разработват подробна програма, с дълготрайна визия като паралелно се водят и разговори с туроператори, които желаят да се заемат с тази специализирана туристическа дейност, събщи транспортният министър. По думите му нишата стои открита, въпреки че интерес към нея има и то не само от чужди туристи, но и от много български почитатели на железницата.

Старинният жп състав също често е търсен като интериор или декор в различни филмови продукции, за отбелязването на корпоративни изяви и други подобни събития. За представянето му обаче е необходима непрекъснато широка реклама, ясен график за движение, както и интересни инициативи. Министър Алексиев увери, че до няколко месеца програмата ще бъде готова, обсъдена и приета. На журналистически въпрос за възможни дестинации, където ретро влаковете ще се движат, посочи теснолинейката Добри-



нице - Септември или линията Левски - Ловеч - Троян.

И по думите на изпълнителния директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Георги Друмев, пред

атракционните пътувания перспективата е голяма и те успешно могат да се развиват. „В момента в движение са четири парни локомотива и три вагона на „Корона експрес“. Те са за нормално междурелсие“, обясни той. Пътуват и теснолинейните вагони между Септември и Добринище. Не е в експлоатация обаче „Витоша експрес“, който по времето на Тодор Живков се е ползвал за нуждите на правителството и политбюро. Композицията също е подходяща за

атракционни пътувания. Сега е поставил задача на експерти в дружеството за пътнически превози да огледат възможностите за възстановяване и пускането й в движение, уточни Георги Друмев. Според него този вид жп воаяжи са лукс не само у нас, но и навсякъде по света, така че няма как цените при тях да не бъдат високи. Те се определят в зависимост от типа на пътуването, като се прави предварителна заявка, за да се изготви точен финансов разчет.



АВТОМОБИЛНИ
ЗАСТРАХОВКИ

ПАКЕТ АВТОГРИЖА

Пътувайте безгрижни
с ПАКЕТ
„АВТОГРИЖА“



Дженерали Застраховане: по-лесни, по-бързи и по-умни продукти и услуги за теб!
Застрахователен пакет АВТОГРИЖА: КАСКО, Гражданска отговорност,
Автомобилен асисанс, Злополука на лицата в МПС.
Обади се и попитай: 0800 12 712!
generali.bg



КИТАЙСКИ ИНВЕСТИЦИИ ЩЕ ОЗДРАВЯВАТ ЖЕЛЕЗНИЦАТА

Новината, която от около седмица-две се тиражира в медийното пространство, отново беше потвърдена от премиера Огнян Герджиков по време на демонстрационното пътуване до Черепиш с представителите на дипломатическия корпус у нас. Китайската корпорация CRRC, сочена като един от най-големите производители на железопътна техника не само в Азия, но и в света, е проявила интерес да изгради в България завод за строителство на вагони, моториси и локомотиви. Идеята ѝ е новото производство да се организира на базата на съществуващите мощности, допълни премиера транспортният министър Христо Алексиев.

Вицепремиерът на CRRC Люо Чонгфу вече се е срещнал и с Огнян Герджиков, и с министър Алексиев. В разговорите с тях е

заявил намерението на компанията, която представлява, за крупна инвестиция в България. Обсъжда се финансов пакет, който варира между 500 и 600 млн. лева. С тези пари трябва да се рефинансира заема на БДЖ към облигационерите, каза Алексиев. Националният жп превозвач дължи около 250 млн. лева по този заем, който през последните години значително бе намален. С останалите средства се очаква да се осигури дългосрочен лизинг за закупуването на нов подвижен състав. Целта е да се предлага качествена услуга през следващите 15 - 20 години, допълни транспортният министър. Министърът припомни, че до 2020 г. ще завърши част от обновяването на българската жп инфраструктура – приоритетно по релациите сръбска – турска/гръцка граници и по направленията

София – Пловдив – Бургас. По тях трябва да се движат модерни железопътни превозни средства. Идеята е инвестицията да се изплаща с капиталовия трансфер от държавата към „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. Той е около 30 млн. лв. годишно. По думите на Герджиков китайците приемали това като достатъчна гаранция и не търсили друга пряка или косвена от държавата. Премиерът коментира, че големият китайски инвеститор, с годишен оборот около 45 млрд. долара, вече е вложил значителни средства в съседни страни като Македония, Сърбия, Унгария и Чехия. Но изборът му да изгради завод у нас е продиктуван от благоприятното стратегическо положение, заемано от България.

В правителството очакват до две седмици CRRC да представи конкретно писмо с инвестицион-



ните намерения за стартиране на проекта. Производството, което ще се извършва е с разширен адрес. Моторисите, локомотивите и вагоните ще излизат от китайския завод и ще се движат не само в страната ни, но ще са предназначени и за регионалния жп пазар.

Друг вариант за сътрудничество е да се създаде смесено дружество, засега обаче то не е коментирано, уточни още Христо Алексиев. Колкото до обвързването на откритата концесия от предишното правителство на ГЕРБ за летище „София“, на част от чиито приходи трябваше да се

разчита за рефинансирането на дълга на БДЖ, Алексиев отново потвърди тезата, която лансира още при встъпването си като служебен министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Гледната му точка е, че това са две отделни теми, които не би трябвало да се смесват. Според него става въпрос за елементарно свързване на проблемите, които така нямало да намерят върно трайно решение. „Необходими са много по-дълбоки, конкретни мерки. Те ще обхващат значително по-дълъг период, поне от 15-20 години“, заяви министърът.

ОТВОРИХА ОФЕРТИТЕ ЗА ПОДДРЪЖКАТА НА МОТРИСИТЕ „СИМЕНС“

Четирима са кандидатите за поддръжка на дизеловите и електрически сименсови моториси, стана ясно след като на 7 март бяха отворени офертите за обществената поръчка, обявена от „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. Това са „Експрес Сервиз“ ЕООД, ДЗЗД Обединение „Дезиро

Сименс“, Щадлер Унгария Железопътна поддръжка КФТ, Алстом Транспорт С.А. Фирмите са подредени по реда на депозираните от тях документи, обясняват от дружеството. И конкретизират, формулировката на предварително изпратената покана – „Извършване на техническа поддръжка за

5-годишен период на дизелови моторисни влакове, серия 10 и електрически моторисни влакове серии 30 и 31, собственост на пътнически превози“.

Предстои преглед на подадените документи, след което комисията ще обяви решението си за предварителния подбор.

НАМАЛЯВАТ ЗАКЪСНЕНИЯТА НА ВЛАКОВЕТЕ



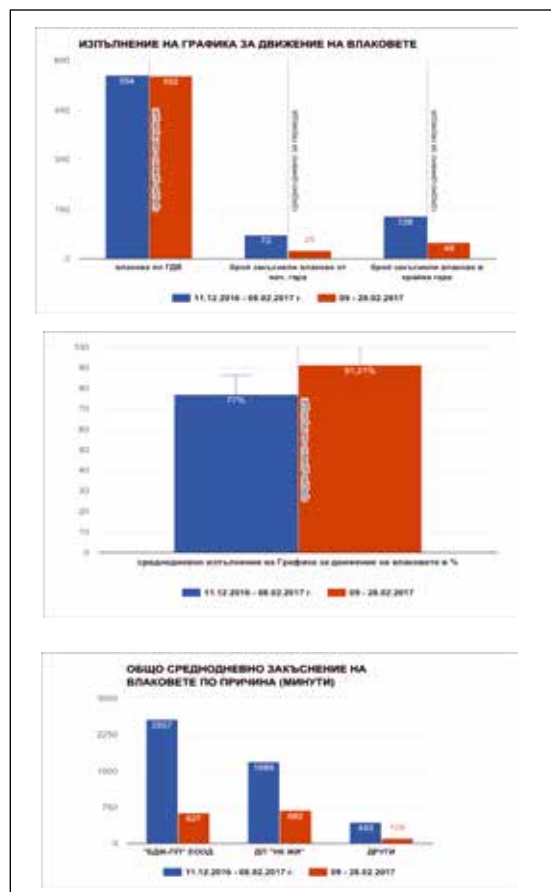
Един от най-острите проблеми, пред които бяха изправени БДЖ е предлагането на влошена пътническа услуга и неспазване на графика за движение на влаковете, заяви пред журналисти изпълнителният директор на холдинга Георги Друмев. „След предприетите мерки, които започнахме да прилагаме разписанието се изпълнява 90 процента срещу 77 процента, сравнено с периода между 11 декември миналата година и 6 февруари на настоящата“, уточни той. Този факт най-напред се изнесе на кръглата маса, организирана преди седмица в Синдикалния дом на транспортния работник, за която „Железничар“ вече подробно информира.

Закъсненията на база денонощие

са намалени от 2500 минути на 680. Резултатът е постигнат чрез оптимизация на работата на локомотивите, както и организацията на графика. Товарни превози са помогнали на пътническите като са отделили част от локомотивите, спазвайки търговските принципи. Направени са договори за взаимни услуги. Изпълнителният директор обясни, че причините за допуснатите слабости до голяма степен са в БДЖ и то носи отговорност за тях. Но нерешените въпроси са само в превозвача. Различни са и външни фактори, които влияят за некомфортната превозна обстановка. Проблемите по вина само на БДЖ, вече са намалени над два пъти. Така или иначе редовният жп транспорт зависи и от състоянието на инфраструктурата,

както и от някои външни фактори като произшествия, заради които също се трупат закъснения, когато компетентните органи правят разследвания, уточни Друмев.

В момента голямо внимание се обръща на подобряването на ремонтната програма. Вече са отпуснати са средства, макар и скромни, с които се е започнало усъвършенстване на дейностите по ремонта. Те предимно засягат локомотивите на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕААД, с които дружеството разполага. Така за известно време ще се запустат „дупките“ в графика. Стана ясно, че сега недостигат осем, докато само преди месец – два са липсвали 17 локомотиви. Според информацията, която даде Георги Друмев, за да върви работата без сътресения са нужни 125 локомотива. Предвижда се от началото на април, всички необходими „единици“ за графика да са изправни като се поддържат със собствени средства. По думите на изпълнителния директор закъсненията са няколко вида. Едни от най-нелицеприятните са регистрираните в начална гара. Те вече са намалени няколко пъти. От влизането в сила на новия график през декември миналата година до февруари на тази от 556 влака, които се движат средно на ден, закъсненията от начална гара са 75. Сега са сведени средно до 25. Ускоряването и оптимизирането на ремонтната програма е довела до включването на повече локомотиви в експлоатация. Средствата са оперативни, отпуснати по ускорени процедури. Те засягат и



доставка на необходимите резервни части.

„За съжаление проблемът с локомотивите е стар, датира още от лятото на 2016 г.“, подчерта Георги Друмев. Затова и средносрочните мерки предвиждат капитални и подежни ремонти, които осигуряват по-голяма сигурност на подвижния състав от гледна точка на внезапните повреди. До края на годината, за определени серии локомотиви, вече са предвидени такъв вид ремонти, а процедурите за тях са в процес на подготовка.

Страниците подготви:

Мая Димитрова

ФИБРИТЕ



Повечето хора вече са наясно с основните неща за фибрите - те ни помагат да сме „в нормата“, а в случай, че не сме, се опитваме да ядем повече храни, съдържащи фибри.

Но има още много неща за тях, особено по отношение на здравето, които си струва да научите.

1. Какво представляват фибрите?

Диетичните фибри са част от растенията (полизахариди в клетъчната стена) и то такава, която не може да бъде разградена от храносмилателните ензими в човешкия организъм. Делят се на два вида - разтворими (разтварят се във вода) и неразтворими (не се разтварят във вода). Овесените трици например съдържат основно разтворими, а житните - неразтворими. Разтворимите фибри обикновено образуват гел във водата или ферментират в дебелото черво.

2. Ползи за здравето от фибрите

Доказани са ползите от консумацията на фибри за най-различни проблеми - те не само контролират апетита и подпомагат нормално поддържане на телното, а и намаляват риска от сърдечно-съдови заболявания. По-конкретно: понижен риск от коронарни сърдечни болести, поддържане на нивата на глюкоза в кръвта стабилни и накрая - улеснена лаксация (тоест, фибрите са полезни срещу запек).

3. Ползи за стомаха, червата и др.

Непрекъснато излизат нови доказателства, че фибрите подобряват стомашно-чревния тракт. Най-честите плюсове от консумацията на фибри се изразяват в лаксация и постоянство, което не позволява да се стигне до констипация (запек). Фибрите помагат и за нормалното движение на червата, тъй като увеличават телното и обема на екскрементите, а и им придават по-мека консистенция.

Ферментацията на фибрите е един от ключовете за добро здраве на червата. Когато те (особено разтворимите) биват ферментирани от чревните бактерии, превръщат се в киселини - включително късо-верижни мастни киселини. Така се създава киселинна среда, която предотвратява зараждането на патогени и бактерии-замърсители. Късо-верижните мастни киселини допринасят за растежа на определени клетки в червата, удебелявайки стените им и намалявайки риска от това чревните бактерии да „избягат“ от определените им граници. Храни, източници на такива фибри са житото, овесът, ечемикът, артишокът, прасковите, ябълките и морковите.

4. Фибрите и микрофлората

Фибрите оказват силно влияние върху разнообразието и композицията на живеещите в стомашно-чревния тракт микроорганизми, а оттам - и върху здравето като цяло. Тези микроорганизми взаимодействат помежду си и влияят на здравето. При здрав човек, те наброяват трилиони, разпределени между няколкостотин различни вида. Диетите с високо съдържание на фибри водят до по-голямо разнообразие в микрофлората и повишено производство на късо-верижни мастни киселини.

Определени фибри могат да действат като пребиотици. Те избирателно стимулират растежа или активността на полезни за здравето бактерии. Повечето са олигозахариди - сложни въглеводороди, съставени от вериги от прости захари, които се ферментират от микроорганизми в дебелото черво.

Един от най-добре изследваните пребиотични фибри е инулинът, който има благотворен ефект върху организма, дори при сравнително малки дози (5 гр. дневно). Среца се в растения като лука, чесъна, праза, аспержите, артишока, бананите, пшеницата и цикорията. Може да се извлече от корените на цикорията и след това да се добави към различни храни - зърнени закуски, десертни блокчета и т.н.

5. Какъв е препоръчителният дневен прием?

Този въпрос има индивидуален отговор за всеки човек, но най-общо стойностите са следните: на всеки 1000 консумирани калории трябва да се падат 14 гр фибри; за мъжете между 14 и 50 години, това означава около 37 гр фибри дневно; за жените от същата възрастова група - около 26 гр фибри.



Как да преборим пролетната умора

Какво е пролетната умора – реално състояние на духа или извинение за мързеливците?

Истината е, че пролетна умора наистина има и наляга дори хора, които са хиперактивни.

Всичко започва от зимата – късият ден, ниските температури, липсата на сезонни плодове и зеленчуци, желанието на тялото за по-мазни и засищащи храни... Всичко това води не само до трупане на някой и друг излишен килограм, но и на изтощение на организма. Със смяната на времето през март нещата се влошават още повече и на голяма част от хората им трябва седмица, за да „настроят“ отново биологичния часовник и метаболизма си на пролетно време. Това води до пълна липса на енергия, загуба на мотивация особено за спорт. По-лошото обаче е, че често защитните сили на организма също спадат през този период, което насърчава всякакви настинки, вируси и грипозни състояния да се вихрят. Всичко, от което организмът има нужда в променливото пролетно време, са витамини и минерали, особено витамин С.



Истината е, че пролетната умора дори може да бъде избегната, ако се вземат мерки на време, а именно – ежедневна консумация на пресни плодове и зеленчуци под различна форма – сурови, на пара, като прясно изцеден сок.

Важно уточнение – купешките сокчета и фрешове нямат нито толкова витамини, нито толкова фибри и минерали, колкото домашно приготвените. Даже напротив – пиете в по-голямата част подсладител, оцветители и ароматизатори. Организмът ви няма нужда от това. Излишният прием на захар ще ви направи още по-мудни и ще отвори апетита ви.

Затова си правете фрешове вкъщи. Има най-разнообразни рецепти за тях, всичко зависи единствено от вашето въображение и вкус. Поставайте се обаче по веднъж на ден да пиете/хапвате портокал, грейпфрут, лимон, ябълка, като можете да си правите и различни комбинации от тях.

Ето малко полезна допълнителна информация за всеки от тези плодове:

Портокал

Този тропически плод доставя най-много витамин С, в сравнение с всички останали цитруси, като на 100 гр портокал се падат 50 мг витамини и солидно количество калий. Препоръчва се при: стегнат стомах, преумора, различни инфекции, анемия, безапетитие, чернодробни нарушения. Освен това е най-приятен за пиене, тъй като има сладък вкус, а ароматът му е освежаващ.

Лимон

По ненадминат начин стимулира имунната система. Лимоните притежават високо съдържание на витамин С и калий. Витамин С се справя чудесно в борбата с настинките и вирусите, докато калият стимулира мозъка, подпомага правилното функциониране на нервната система и регулира кръвното налягане. Сок само от лимон би бил абсурден за пиене, но можете да добавяте малко от него в портокаловия си фреш, както и в салата си за допълнително овкусяване.

Грейпфрут

Знаете ли, че 100 гр грейпфрут съдържат от 34 до 46 калории и 0.5 - 1.0 гр протеини. 100 гр сок от грейпфрут съдържа между 37 и 42 калории и 0.4 - 0.5 гр протеини.

Грейпфрутът също е богат на калций, фосфор, желязо и витамин А. В грейпфрута се съдържа голямо количество витамин С, витамин В9, магнезий, калий ликопен (важен антиоксидант). Спокойно можете да си правите микс между 60% портокал, 30% грейпфрут и 10% лимон за една истински тонизираща напитка! Този фреш е чудесно начало за старт на деня – ще ви освежи много повече от кафе, ще ви зареди с енергия и ще подсили имунитета. А ако го пиете редовно през цялата година, можете да сте сигурни, че ни пролетна, ни есенна или зимна умора ще чувствате.



Едва ли има човек, който не обича да пътешества и да опознава нови дестинации.

А когато става въпрос за по-висок клас почивки, удоволствието е двойно по-голямо.

Ето и кои са 8 от най-люксовите пътувания и преживявания по света:

В покоите на султана
Туристическа агенция предлага на клиентите си шанса да живеят като истински индийски шейхове. Пътешествието до Индия включва нощувки в езерния дворец Удайпур, двореца Умайд Бхаван и двореца Рамбах в Джайпур и разбира се, обслужване като за истински владетели. Цялото луксозно изживяване се предлага за цената от 1,670,200 щатски долара.

Обиколи 31 хотела за година
Холдингът, който притежава висок клас хотели по цял свят „Аман“ (Aman Resorts), предлага на отбрани клиенти специална услуга, носеща името „Годината в Аман“. Това представлява пакет от резервации за всичките 31 хотела - с възможност да отседнеш във всеки един от тях в рамките на една календарна година. А хотелите се намират по дестинации като Мароко, Тайланд, Япония, Шри Ланка и др. Годишният абонамент за тях възлиза на 286,000 щатски долара.

Ездач в призрачния град
Чували ли сте за Дънтън Хот Спрингс, Колорадо? Известен още като призрачния град. Всеки, който желае, може да се наслади на реставрирания комплекс срещу сумата от 147 000 щатски долара седмично. Това е цената на привилегията да бъдеш ездач в призрачен град.

Посещение до ръба на земята
Искате ли да имате шанса на живота си да видите Южния полюс? Е, в този случай можете да се запишете за една такава обиколка. Ако предприемете такова приключение, вашата експедиция ще започне от Великобритания с полет до Кейптайн, а оттам ще ви поемат полярни изследователи. Лагерът може да се направи само 3 пъти годишно и има ограничена квота, а именно - само 6 туристи. Цената му е 71 000 щатски долара.

Да си наемеш... остров
Да, възможно е. Можете да го вземете под наем във Фиджи, по избор, за определен период от време. И разбира се, да си поканите приятели, с които да се наслаждавате на екзотиката съвсем сами на острова в луксозно имение с обучен персонал, собствено производство на хранителни продукти, включително месо. Ако успеете да се вместите в обем до 72-ма гости,

престоят ви на острова за седмица ще излезе 1 068 790 щатски долара.

Сафари за милион долара
Удоволствието да преживееш истинско сафари трае 111 дни и обхваща 12 страни, като предлага възможност на туристите да видят 18 от най-застрашените животински видове в света. Цената е 100 000 щатски долара, които се даряват на природозащитен фонд.

Като Джеймс Бонд
10 дни и 494 000 щатски долара. Това ви е необходимо като време и средства, за да бъдете точно като Джеймс Бонд. Екскурзионна програма предлага почивка като на британския шпионин, която включва полети с частен самолет, пътуване на лична яхта със собствен фитнес и басейн, изба с отбрани вина и кино.

Вижте чудесата на света чрез частен самолет
Частен самолет с частен пилот - обиколка на света за 28 дни. Как ви звучи? Маршрутът, по който ще пътувате с тази екскурзия, включва емблематичните забележителности като Мачу Пикчу в Перу, каменните статуи на Великденските острови, операта в Сидни, Света София в Истанбул. Всичкият този разкош струва 108 500 щатски долара.

ЛЮБОПИТНИ ИСТОРИЧЕСКИ СТРАННОСТИ

1. Чарлз Дарвин се жени за първата си братовчедка.
2. Джон Кенеди, Антъни Бърджис, Олдъс Хъксли и К. С. Луис са починали в един и същи ден.
3. Официално, най-дългата война в историята е тази между Холандия и островите Сили, продължила от 1651 г. до 1986 г.
4. Хората носят очила вече повече от 700 години.
5. Племенникът на Адолф Хитлер, Уилям Хитлер, емигрира в САЩ през 1939 г. и воюва срещу чичо си.
6. Томас Пейн е избран в първия пост-революционен френския парламент, без да знае и дума френски.

7. Технически Хенри VIII е имал само две съпруги. Четири от браковете му са анулирани.
8. Крал Ричард II изобретил носната кърпичка.
9. Исландският парламент е най-старият в света. Бил е основан през 930 г.
10. Хората, основали движението в изкуството, известно като футуризм, са също основатели и на първата италианска фашистка партия през 1918 г.
11. Нова Зеландия е първата страна, дала право на жените да гласуват. Това се случило през 1895 г.
12. За ратификацията на 27-та поправка на Конституцията на

- САЩ са били необходими 202 години. Тя е била предложена през 1789 г. и приета чак през 1992 г.
13. Доматите в продължение на много години се считали за отровни и се отглеждали само с декоративни цели. В действителност, листата и стъблата на домати са наистина токсични.
 14. Древните египтяни използвали каменни плочи за възглавници.
 15. Крал Чарлз II редовно се разтривал с прахта, насъбрала се по мумиите на древни фараони, които е държал при себе си, тъй като смятал, че така попива от величието им.

АКО ИМАТЕ ПОНЕ ЕДНА ОТ ТЕЗИ ЧЕРТИ, ТО Вие СТЕ ПО-УМНИ ОТ ПОВЕЧЕТО ХОРА

Няма значение колко сте залягали над учебниците и какво образование имате. Да, тези неща са важни, но съществуват и други, малко по-нетипични фактори, които влияят върху вашия интелект.

Според учените това, което ви отличава и ви прави по-умни от останалите хора, е заложено у вас още при раждането или са навици, които придобивате през живота си.

Ако отговоряте поне на една от точките по-долу, то вие сте по-умни от по-голямата част от населението за земята.

Вие сте единствено дете или най-голямото в семейството
Проучванията показват, че по-големите деца имат с няколко пункта по-високо IQ, защото родителите им са обръщали повече внимание и са развили по-успешно потенциала им.

Интровертна личност сте

Изследванията показват, че интровертите често са по-умни от екстравертите и повече деца-гении са именно затворените. Интровертите са по-надарени и са с по-богата езикова култура.

Пишете с лявата ръка
Оказва се, че левичарите помнят и се учат по-бързо и са по-гъвкави. Те притежават отлична памет и чудесно критично мислене.

Имате добро чувство за хумор

Множество изследвания го свързват пряко с интелигентността. По-забавните хора са и по-сексуални и креативни.

Стоите будни до късно
Оказва се, че нощните птици имат по-високо IQ от това на онези, които стават по-рано сутрин и си лягат по-рано вечер. Хората, които будуват до късно са и с по-силно аналитично мислене.



ЕТО КАКВО ДА ПРОМЕНИТЕ ВСЯКА СУТРИН И ЩЕ СТЕ ПО-ЗДРАВИ

Сутрин не бива да пропускате да отваряте широко завесите и да поканите слънцето в дома си. Ето защо:

Мнозина от нас толкова бързат сутрин, че дори не дърпат завесите. Шведски учени твърдят, че това е вредно за здравето и предразполага към затлъстяване, съобщава в. „Дейли мейл“.

Липсата на слънчева светлина рано сутрин нарушава метаболизма, хората огладняват повече, енергията им намалява.

Учените от института „Каролинска“ са работили с 54-има доброволци. Резултатите показват, че само за една седмица 20 минути по-малко излагане на слънчева светлина влияе върху телното, независимо от продължителността на съня и хранителния прием.

Друго изследване миналата година установи, че избягването на естествената светлина има същия ефект върху здравето като тютюнопушенето.



НАЙ-СКЪПОПЛАТЕНИЯТ ЧИСТАЧ РАБОТИ В... МЕТРО

Хигиенист от метрополитена на Сан Франциско изкарва над 271 000 долара годишно

Служител по чистотата от метрополитена на американския град Сан Франциско вероятно е най-скъпоплатеният чистач в света. От обществената организация Transparent California (осигуряваща точна и прозрачна информация за заплащането на държавните служители) са се натъкнали на счетоводни документи, от които се вижда, че за една година хигиенистът е заработил 271 243 долара. Това е доход, с който не могат да се похвалят много висококвалифицирани американски работници, както и голяма част от средната класа на обществото в САЩ.

Хигиенистът, от китайски произход на име Лян Чжао Чжан, работи на метростанция Пауъл стрийт от системата на скоростното метро (Bay Area Rapid Transport - BART) на Сан Франциско. Според изнесената през този февруари информация, между

2012 г. до 2015 г., той е получил общ доход от 705 000 долара. При това най-високо платено е изработеното за 2015 г. - 271 243 долара.

Официалната годишна заплата на чистача е около 58 000 долара. В допълнение на нея обаче той е получавал и допълнително възнаграждение за извънреден труд и други бонуси. През 2015 г. те са били в размер на малко повече от 162 000 долара. Така на практика Чжан е получил 4 пъти повече от основните пари, за които се разписва.

От Transparent California са установили, че според документацията на BART, хигиенистът от станция Пауъл стрийт е идвал на работа всеки ден, включително и през уикендите, по празници и дори по времето, когато официално е бил в отпуск. Средната продължителност на неговия работен ден е съставлявала 17

часа, а понякога и повече. Но според Робърт Фелнър, ръководител на организацията Transparent California, това е абсолютно скандален случай. Той определя записаното в документите на метрополитена като невъзможно за физическите възможности на един човек. И обръща внимание, че от тях излиза, че през юли 2015 г. Чжан се е трудил по 20 часа на денонощие в продължение на 18 дни... „Нима той е супермен!“ – възкликва обществеността.

По сигнала на Фелнър, журналисти на телевизия KTVU, изискаха от BART записи от камерите за видеонаблюдение на метростанция Пауъл стрийт, за да видят как минават 17-часовите работни дни на чистача-работохолик. На тях се вижда как два пъти в един и същи ден той периодично влиза в едно складово помещение и с часове не излиза от него. Единия път остава вътре 54 минути, другия – 90. В друг ден хигиеният работник пак се задържа в склада 74 минути...

Въпреки това от транспортната компания и градските власти отказаха да извършат проверка на дейността на служителя по чистотата. Оттам коментираха, че изнесените данни не са достатъчни, за да провокират назначаване на одит. От което излиза, че приемат обяснението на Чжан, дадено пред ТВ екип на KTVU. В него той оправдава дългите престои в склада с ползването на полагащите му се почивки за обяд и отдих. Дори сумирани обаче, те са много под един час.

Главният директор по превозите на метрополитена в Сан Франциско Рой Агилера също защитава своя работник. Той коментира, че неговите високи

доходи са резултат от изключително продължителната и старателната му работа. По думите на транспортния шеф, китаецът никога не отказва извънреден труд и възможности за бонуси. Той подчертава, че част от работата, която върши хигиенистът е да почиства площи, използвани от бездомни хора и наркомани, където има урина, фекалии и спринцовки, които никой от останалия персонал не гори от желание да почиства. Затова ръководството на компанията е

доволно от инициативността и трудолюбието на своя служител, който винаги е изпълнявал каквото му е било поръчано.

Няма изнесени данни за размера на годишните доходи на Лян Чжан през 2016 г. Предвид високата оценка и доверието на BART към него, можем да предположим, че заплата му едва ли се е променила съществено, което вероятно продължава да го прави най-скъпият чистач от системата на железниците в света.

Ивайло ПАШОВ



АБОНАМЕНТ 2017

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

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

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

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

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

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

Железничар

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

IBAN: BG07BPRV179241064295803
 BIC: BPRVBSGF
 Банка: Юробанк България АД

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

За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент
24 лв.

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 договорение
 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 договорение

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договорение
 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 договорение