



РЕФОРМИТЕ СТАБИЛИЗИРАХА БДЖ

Коментира Владимир Владимиров
на научно-практическа конференция в НТС по транспорта



Загубите на БДЖ са намалени със 17 млн. лв., стана ясно на конференцията, проведена от Научно-техническия съюз по транспорта на тема „Държавната политика за равнопоставеност между видовете транспорт в съответствие с европейските изисквания“. Тя бе организирана съвместно с Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Федерацията на научно-техническите съюзи у нас (ФНТС), както и със съдействието на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, НК „Железопътна инфраструктура“, НСБС.

Ако реформите бяха продължили без прекъсване, резултатите днес щяха да бъдат далеч по-добри, заяви пред препълнената зала с транспортни специалисти изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Владимир Владимиров. В презентацията си той направи ретроспекция, анализирайки икономическото и финансово състояние на компанията от самото начало, когато това ръководство е поело управлението ѝ. Подробно се спря на промените през последните пет години и предизвикателствата, които през този период са стояли пред мениджърския екип. Не премълча и тежкото състояние, в което се е намирало през 2009 г. дружеството. По това време най-големият проблем от една страна са загубите, в размер на 67 млн. лв., а от друга огромната задълженост на превозвача от 849 млн. лв., докато приходите са едва 436 млн. лв. 574 млн. лв. е бил дългът само към банките и другите финансови институции. Цялото това тежко наследство е наложило спешни, непопулярни мерки, за да не изпадне държавният жп превозвач във фалит.

Комбинираният проблем – огромен дълг и високи финансови загуби по онова време са оставили дружеството не само без ресурс, но и без средства за нормално развитие, за осъществяване на необходимите ремонти, за поддържане на подвижния състав, коментира Влади-

мир Владимиров. „Дори бяхме на ръба на възможностите си да изплащаме трудовите възнаграждения на хората, които работеха при нас“ – допълни още той. В тази сложна и нелицеприятна обстановка се налага да бъдат взети спешни решения, за да продължат необходимите експлоатационни процеси и да се осигурят нужните средства за заплати на персонала. Всъщност първата крачка, за да се излезе от сложната ситуация е финансовото оздравяване на БДЖ. През 2009 г. железницата беше се свила с около пет пъти в сравнение с края на 80-те години на миналия век, аргументира Владимиров необходимостта от продажбата на ненужни активи - недвижими собственост, вагони и локомотиви, като една от необходимите мерки за оздравяване. Налага се и закриването на губещите дейности – колетна, спедия и всички останали поделения, които са носили загуби, защото е нямало как да се дотират. Изпълнителният директор припомни, че е направен опит за създаване на смесено предприятие за колетна дейност, но само то е донесло около 2 млн. лв. загуби, което по безусловен начин е доказало нерентабилността му.

„Този период беше най-тежкият и за нас като ръководители, и за целия железничарски състав – изтъкна Владимир Владимиров. – Тогава трябваше да се предприемат и непопулярните мерки за намаляване на персонала, защото както превозните операции, така и обемите в пътническия и в товарния сектор бяха намалели с около пет пъти. Това от само себе си изискваше да работим с по-малко хора, което естествено създаде социално напрежение.“ Налага се и съкращаване на губещи линии и жп направления. По думите на Владимиров следващата неизбежна мярка е била опростяване на структурата. Независимо, че на хартия през 2009 г. пътническата и товарната дейност са разделени, на практика те не са представлявали самостоятелни предприятия със собствени активи. Съществуваха е усложнена система за прехвърляне на разходи и приходи между двете дъщерни дружества, което е създавало допълнителни проблеми и е генерирало много ненужно хвърляни на вятъра средства. Всичко това налага създаването на двете самостоятелни търговски предприятия със собствени активи и отговорност за управление на приходите. Така се стига до втората най-съществена част от реформата в българската железница, която става след разделянето

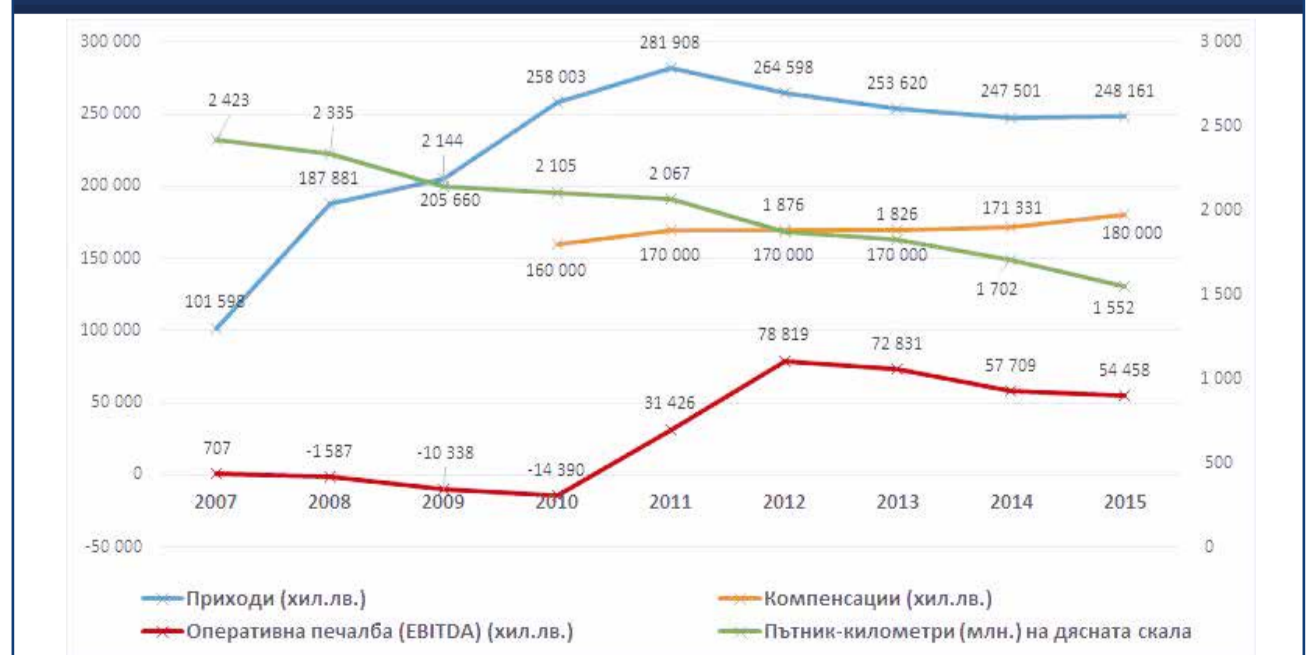
на двете компании – БДЖ и НКЖИ през 2002 г., заяви пред аудиторията Владимир Владимиров.

Той подчерта, че изменената обстановка е изисквала нов подход и в подбора на екипа, който ще продължи реформата. На онзи етап инженерно-техническия персонал е бил на високо ниво, но на заден план е била оставена икономическата логика на процесите. Подценявала се е и нуждата от висококвалифицирани икономисти и финансови специалисти, които да помагат за определяне на механизмите за намирането на средства за изплащане на натрупаните стари задължения към доставчици и кредитори. „Ако тогава не бяхме започнали да ги погасяваме, на практика процесите в БДЖ щяха да са блокирани. Нямахме как да се осъществяват нито доставките на горива, нито на резервни части, нито на казвито и да е консумативи. Това бе и краткосрочния приоритет, който допринесе да се овладее положението“ – обясни Владимиров. Той подчерта, че независимо от сложността и големите предизвикателства, ако днес отново се наложи при аналогични обстоятелства да се вземат тогавашните непопулярни мерки, пак би поел риска и тежката отговорност, за да ги приложи. Паралелно, за да се икономизират дейностите в железниците, мениджърският екип на превозвача започва въвеждането на системата за финансово управление и бюджетиране на всички процеси. Това повишава контролът върху разходите и още първата година загубата е намалена с 22 млн. лв.

Големият проблем обаче и в момента остава пазарната позиция, както на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, така и на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД. Те работят в условията на ожесточена конкуренция с останалите видове транспорт, които се стремят да вземат колкото е възможно по-голямата и апетитна хапка от транспортните услуги. И успешно успяват да го правят поради няколко причини, заяви Владимир Владимиров. Специално в пътническия сектор това са остарелия подвижен състав, много ниските скорости и като обективно следствие от тези два компонента – лошото качество на предлаганата услуга. Така, независимо от по-ниските цени на жп билетите, се дава възможност на автобусния транспорт успешно да се конкурира. По-голямата му гъвкавост и предлаган комфорт също работят в негова полза.

На стр. 5

Пътнически превози Финансов преглед



ШВЕЙЦАРСКАТА ЖП ИНФРАСТРУКТУРА СЕ ВЛОШАВА



Това се констатира в доклад на министерството на транспорта на Швейцария, публикуван преди седмица. В документа детайлно са изложени причините, довели до неудовлетворителното състояние на железопътната инфраструктура на конфедерацията. Отбелязани са и мерките, необходими за решаването на проблема. Изследването е започнало през 2014 г., след като швейцарските федерални железници (SBB) са поискали от правителството допълнителни средства за текуща поддръжка на инфраструктурата. В резултат – властите вземат решение да им отпуснат 7,6 млрд. швейцарски франка (7,6 млрд. долара) за периода 2017–2020 г. Или – с 15 процента повече отколкото е държавната субсидия

за жп мрежата през предходните 5 години (2011 - 2016 г.). В заключението на доклада се отбелязва, че през последните 20–25 години железопътната инфраструктура е използвана много по-интензивно, отколкото по-рано. Наред с това по нея са пътували влакове, които са имали по-голямо тегло и са развивали по-високи скорости. Изтъкната е и неспособността на всички отговорни за инфраструктурата служби да оценят влошаващото се състояние и да реагират своевременно, за да спрат процеса. Причините са недостигът на квалифициран персонал, не добре координираната поддръжка и ограничаването на бюджетите за тези дейности. Изводите са направени с участието на специали-

сти от най-големите швейцарски жп компании – SBB, BLS и SOB. За да се реши трайно проблема, от транспортното министерство на страната, ще засилят системните инспекции на жп инфраструктурата. Освен това властите ще поощряват жп операторите да използват модерен подвижен състав с щадящо въздействие върху жп линиите. Предвидено е още да се подобри координацията между компаниите и службите, отговарящи за поддръжката на жп мрежата, и да се развият методите за анализ на нейното състояние. От 2017 г. в системата за определяне на таксите за използване на швейцарските железни пътища ще бъдат заложени и коефициенти, отчитащи факторите, водещи до тяхното износване.

КИТАЙ ЩЕ СТРОИ ДВЕ СКОРОСТНИ ЛИНИИ ВЪВ ВЪТРЕШНА МОНГОЛИЯ

Държавната комисия за развитие и реформи на Китай (NDRC) одобри изграждането на още две високоскоростни линии във Вътрешна Монголия. Те ще осигурят

вързката между някои от по-големите градове на автономния китайски район със съществуващата високоскоростна магистрала Пекин - Шенян.

Едната високоскоростна линия ще е с дължина 157,4 км и ще тръгва от град Чифен (с население 1,1 млн. души). Нейното построяване се оценява за 17 млрд. юана (2,6 млрд. долара). С 1 млрд. юана (153 млн. долара) от тях ще бъде финансирано закупуването на подвижния състав за трасето. Реализацията на проекта е предвидена за 4 години.

Втората линия е с планирана дължина 197 км и ще започва от град Тунляо с 900 000 души население. Очаква се изграждането ѝ да струва 17,8 млрд. юана (от тях 1,2 млрд. ще отидат за закупуване на жп композиции) и да бъде завършено през 2020 г.

Двете трасета ще са оборудвани с китайската система за управление на влаковото движение CTCS Level 2. Предвижда се експресите от по тях да развиват скорости до 250 км/ч.



Словенската SŽ Tovorni promet ще се приватизира

Парламентът на Словения внесе поправки в националното законодателство, които позволяват приватизацията на държавния товарен жп оператор SŽ Tovorni promet. Измененията премахват досегашното статукво, според което словенските държавни железници Slovenske železnice, можеха да са единствен акционер в дъщерните структури на компанията. Новото положение допуска други фирми да купят от монополиста дял от дъщерните му дружества в размер до 50 процента минус една акция.



Товарният оператор SŽ Tovorni promet е една от тези дъщерни фирми на Slovenske železnice. През 2015 г. компанията е транспортирала 18,3 млн. тона товари. В момента държавните железници на Словения активно търсят стратегически инвеститор за частичната приватизация на карго превозвача. Като най-вероятен кандидат се очертават австрийските държавни железници ÖBB.

Alstom внася още 6 регионални електрички в Италия

Основният железопътен превозвач на Италия – държавната компания Trenitalia – поръча още 6 регионални електрически влака Coradia Meridian на френския производител Alstom. Предвижда се съставите да обслужват регионалните маршрути в провинция Трентино.

Заявката на новите композиции бе извършена на 25 март т.г., като Trenitalia се възползва от опцията да закупи допълнителен подвижен състав от типа, заложен в договор с Alstom от 2012 г. Доставка на първите от шестте Coradia Meridian се очаква да стане до края на настоящата година.

Шествагонните електрички Coradia Meridian развиват скорост до 160 км/ч и превозват до 320 пътници. В момента в Италия се движат над 100 такива състава. Те пътуват в областите Пиемонт, Ломбардия, Тоскана, Умбрия, Лацио, Марш и Аbruцо.



Разширяват метрото на Алжир

Консорциум на британските компании Colas Rail и Kou GC ще осъществи разширение на метрополитена на едноименната столица на Алжир. Търговското обединение участва в конкурс и спечели два контракта, предвиждащи изпълнението на строителни дейности за удължаване на метро мрежата на африканския град. Те са на обща стойност 168 млн. евро.

Първият договор е за 51 млн. евро и възлага удължаване на настоящата линия 1 на метрото с 1,7 км в североизточно направление и изграждането на две нови метростанции до 2017 г. Вторият (за 117 млн. евро) е за построяването на две нови метро отсечки с обща дължина 3,6 км в южното направление на алжирската столица. Дейностите по него се очаква да приключат през октомври 2017 г.

Подземната железница на Алжир е втората на черния континент след тази на ЮАР. В момента дължината на трасето ѝ е 13,5 км, а броят на станциите – 14. Обслужва се от 14 шествагонни мотриси, които развиват до 70 км/ч. и могат да превозват до 41 000 пътници на час (150 млн. на година).



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

НАЙ-ГРАНДИОЗНИЯТ ЖП ПРОЕКТ НА ЕВРОПА

На 8 март т. г. президентът на Франция Франсоа Оланд и премиерът на Италия Матео Ренци подписаха във Венеция протокол, позволяващ да започнат конкурсните процедури и да тръгне финансирането на железопътния мегапроект Лион – Турино. Той предвижда построяване на трансалпийска високоскоростна жп магистрала с дължина 260 км между Франция и Италия. В рамките на първия етап от реализацията му се предвижда да бъдат инвестирани 8,4 млрд. евро. Общата стойност на мащабното инфраструктурно начинание се очаква да достигне 26 млрд. евро.

От проекта са заинтересовани както Франция и Италия, така и Европейският съюз. Именно те ще финансират изграждането на железния път. Според споразумението между страните ЕС ще осигури 40 на сто от необходимите средства. 34,74 процента от финансирането ще поеме Рим, а останалите 25,26 процента – Париж. За изпълнението на начинанието френските и италиански държавни железници създадоха две съвместни дружества. Първото е учредено през 2001 г. Lyon Turin Ferroviaire (LTF), което отговаря за цялостното изпълнение на проектните дейности. Практическите дейности ще са задължение на формираното през 2015 г. Tunnel EurAlpin Lyon-Turin (TELT).

Железопътна комуникация между Франция и Италия съществува още от 1871 г. Линията е прокарана през алпийската планинска верига, а ключовият ѝ участък е 13-километровия тунел Монт Сенис (Фрежюс). В началото е единична, но по-късно я разширяват и е изградено второ жп платно. Но въпреки това възможностите за жп трансфери между двете страни остават ограничени. С появата на скоростната магистрала Лион – Турино всички досегашни проблеми могат да се решат.

Новото жп направление свързва скоростните жп мрежи на някои от основните „двигатели“ на икономиката в Европа, като Франция, Италия и Испания. То ще позволи пускане на директни влакове от Мадрид и Барселона, през Монпелие, до италианските градове. За да може да се случи това френските власти планират да достроят скоростната линия Монпелие – Перпиня. В рамките на развитието на Трансевропейската скоростна жп система (TEN-R) участъкът между Лион и Турино се явява пресечна точка на жп коридорите „запад – изток“ и „север – юг“. Те свързват съответно Испания с Унгария и Великобритания и страните от Бенелюкс с Италия.

Новата линия Лион – Турино ще съкрати много времето за пъ-



Близо половината жп магистрала ще преминава през тунелни комплекси под недрата на Алпите



Редица протести срещу бъдещата скоростна жп магистрала ескалираха в гражданско неподчинение и улични войни с полицията

туване по маршрута. Очаква се след пускането ѝ в експлоатация, времето за път между двата града да отнема 1 час и 47 минути, вместо сегашните 3,30 до 4 часа (по старото жп трасе). Тя ще позволи и много по-бързи трансфери между Париж и Милано и Барселона и Милано – съответно за 4 часа (вместо сегашните 7) и за 6,5 часа (в момента 13). По нея ще се движат както пътнически, така и товарни композиции. Предвидено е първите да развиват скорости до 220 км/ч, а вторите – до 100 км/ч. Това със сигурност ще измени характера на товарните превози между Италия и Франция.

В момента милиони тонове стоки от и до двете държави се транспортират всеки ден през

пътищата на планинската верига с автомобилен транспорт. Чрез него се трансферира 85 на сто от цялото карго. Логично е обаче след появата на трансалпийското жп трасе по-голяма част от товарните превози (прогнозите са за 55 на сто) да бъдат пренасочени към скоростната железница. Тя ще им гарантира по-бърза и евтина доставка. А това ще доведе и до намаляване на нивото на вредните газове в цели региони, откъдето сега преминават тирове.

Новият железен път ще има редица преимущества спрямо стария. Той ще е по-пряк, не толкова стръмен (с ъгли на изкачване до 12,5 градуса, вместо до 30), с по-малко криви участъци по протежението и по-големи и плавни завои. Но за постигането на това се е наложило проектантите да предвидят множество тунели и виадукти по маршрута. Във френската част на линията (140 км) е планирано построяването на 8 тунела и 59 виадукта, а в италианската (около 60 км) – на 2 тунела.

На практика близо половината жп магистрала ще преминава през тунелни комплекси. Главният от тях – Монт д'Амбин – ще има дължина 57 км (12 км на италианска територия) и ще стане един от най-дългите в света. Само неговото изграждане се оценява за около 9 млрд. евро. Подготвителните работи за прокопаването му



Общата стойност на мащабното инфраструктурно начинание се очаква да достигне 26 млрд евро

Всъщност идеята за нея датира от 90-те години на миналия век. Тогава са проведени първите разговори между Париж и Рим. През 2001 г. френското и италианско правителства одобряват плана за построяването на високоскоростна пътническа и товарна железопътна линия между северния италиански град Турино и Лион – центъра на френския югоизточен департамент Рона-Алпи. Четири години по-късно специалисти на двете държави прокопаха разузнавателна галерия с дължина 9 км, през района на бъдещия тунел Монт д'Амбин. След което дейностите отново бяха временно замразени.

Причините за това са както финансови, така и политико-социални. Въпреки важността на проекта неговата цена е стряскаща, а природозащитните организации и част от жителите на регионите, откъдето е отредено да минава трасето, яростно му се противопоставиха. Причините бяха страховете им, че строежът и появата на скоростната железница ще наруши екоравновесието в района, от което ще пострадат природата и здравето на местните жители, а регионите ще изгубят славата си на атрактивни за туристите райски кътчета. Особено трудно бе обществено-политическото му отстояване в Италия. Там дори се създаде движение с името „NO TAV“ (Treni ad Alta Velocita – т.е. „Не на високоскоростния наземен транспорт“). Неговите представители твърдят, че нищо не налага появата на подземната жп линия, а това се прави само заради настояването на мощното промишлено лоби, преследващо собствената си изгода. Не мина и без ексцеси. Редица протести срещу нея ескалираха в гражданско неподчинение и улични войни с полицията.

Аргумент на критиците срещу замисъла бяха и съмнителните перспективи. Те обявиха, че линията ще е слабо натоварена като изтъкнаха, че товарните жп превози между Франция и Италия в периода 1994 – 2004 г. са намалели с 24 на сто за сметка на автомобилните. При тази тенденция, според опозиционерите, максимално натоварване при новата скоростна магистрала може да се очаква не по-рано от 2050 г.

Въпреки сериозния отпор, на 30 януари 2012 г. френските и италиански правителства подписаха окончателния договор. А ратификацията на протокола от Венеция позволява от следващата година да започнат реалните инвестиции в проекта и да се даде ход на пълномащабната му реализация. Изграждането на трансалпийската линия се определя като най-грандиозното строително начинание в съвременна Европа.

Ивайло ПАШОВ



Най-вероятно трасето Лион – Турино ще бъде завършено през 2030 г., ако няма проблеми с финансирането му...



Проектът среща яростната съпротива на еколозите и част от жителите на регионите, откъдето е отредено да минава алпийското трасе



Изграждането на трансалпийската линия Лион – Турино се определя като най-грандиозното строително начинание в съвременна Европа

трябва да започнат през 2017 г., а основното строителство през 2018 г. По предварителни разчети то ще продължи 10 години.

Високата стойност на съоръженията и на цялата скоростна линия е обусловена от сложността на строителните дейности в планинския ландшафт на Алпите. Жп участъците в и под недрата на планинската верига ще погълнат основната част от инвестициите. В тази връзка най-вероятната година на завършване на жп магистралата Лион – Турино е 2030 г. Но специалистите все пак са склонни да допуснат и година-две предсрочно изпълнение на дейностите.



... и въпреки съпротивата

ПРОФЕСИОНАЛНА ГИМНАЗИЯ по ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ “НИКОЛА ИОНКОВ ВАПЦАРОВ”

ГОРНА ОРЯХОВИЦА



О Б Я В Я В А

ПРИЕМ ЗА УЧЕБНАТА 2016 - 2017 ГОДИНА ПО СЛЕДНИТЕ СПЕЦИАЛНОСТИ:

ТЪРГОВСКА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

ПРИЕМ СЛЕД VIII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - ОРГАНИЗАТОР ПО ТЪРГОВСКА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

»Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
»Придобиване на правоспособност:
"Влаков кондуктор"; "Ръководител търговска експлоатация и билето-багажен касиер"; "Управление на МПС категория - В".

ОСИГУРИТЕЛНИ И КОМУНИКАЦИОННИ СИСТЕМИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНА

ПРИЕМ СЛЕД VIII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - ТЕХНИК ПО АВТОМАТИЗАЦИЯ

»Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
»Придобиване на правоспособност:
"Електромеханик осигурителни инсталации";
"Електромеханик комуникационни системи";
"Управление на МПС категория - В".

Гимназията разполага със съвременна материално-техническа база, включваща кабинети по:
-общообразователна, общо професионална и специална подготовка
- езиков кабинет
- компютърни кабинети
- учебен корпус с три работилници



Общежитие - за учениците от другите населени места е осигурено общежитие, предлагащо стаи за **момичета и момчета**, намиращо се в района на училището с всички необходими условия.
Общежитието е с **обновена материална база** и разполага със зала за фитнес и тенис на маса, компютърна зала с Интернет връзка, кабелна телевизия.

Спорт - на учениците се предоставя възможност за активни спортни занимания - игрища за футбол, волейбол и баскетбол, физкултурен салон, зала за фитнес и тенис на маса.

ЛОКОМОТИВИ И ВАГОНИ

ПРИЕМ СЛЕД VIII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - ТЕХНИК ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТЕХНИКА

»Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
»Придобиване на правоспособност:
"Заварчик на ъглови шевове";
"Помощник локомотивен машинист";
"Ревизор вагони".

ЕЛЕКТРООБЗАВЕЖДАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТЕХНИКА

ПРИЕМ СЛЕД VIII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - ЕЛЕКТРОТЕХНИК

Дневна и задочна форма на обучение.

»Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
»Придобиване на правоспособност:
"Механик контактни мрежи";
"Машинист на подвижни работни площадки".

Възможност за придобиване на правоспособност за управление на МПС, категория "В"



СЛЕД VIII КЛАС:

	ПОДАВАНЕ НА ДОКУМЕНТИ	ЗАПИСВАНЕ НА ПРИЕТИТЕ УЧЕНИЦИ
I ЕТАП	до 05.07.2016	до 07.07.2016
II ЕТАП	до 11.07.2016	до 14.07.2016
III ЕТАП	до 19.07.2016	до 21.07.2016

За допълнителна информация: гр. Горна Оряховица, ул. "Антон Страшимиров" №44

тел: (0618)26-856, 26-528

Интернет адрес: www.pgjpt-go.org e-mail: pgjpt_go@abv.bg

РЕФОРМИТЕ СТАБИЛИЗИРАХА БДЖ

От стр. 1

Обнадеждаващото, според Владимирова, е, че един от приоритетите в стратегията на транспортното министерство е увеличаване на жп скоростите и визията за модернизиранието на подвижния състав в железопътния сектор. В този контекст той посочи като оптимистична тенденция след структурното разделяне в БДЖ през 2010 г. и в резултат от последователните реформи, тенденцията за подобряване на приходите. Това е и реален резултат, който дава възможност на превозвача със собствени средства да покрива голяма част от дълговете си. Помогнал е и капиталовият трансфер, който вместо да се използва за модернизация се пренасочва към намаляване на дълга, който вече чувствително е намалял – с повече от 50 процента.

Аналогично след 2010 г. е положението и в товарното дружество. Там прекъсването на реформите също е довело не само до застой, но и до известно връщане назад. Едва през 2015 г. мениджърският екип е успял да възстанови частично приходите и да формира собствени средства, които влага в подобряване на дейността и отново в погасяване на задълженията. Анализирайки конкурентната среда Владимирова изтъкна агресивното поведение на автомобилния транспорт. Не за подценяване обаче е и фактът, че частните жп превозвачи предпочитат обемните товари, като в същото време голяма част реализираните приходи отиват в други държави. „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД предимно транспортира непривлекателните единични и малки обеми товари.

Намалените, вследствие на реформите загуби и задължения, показват че в момента жп превозвачът е в стабилно състояние, коментира Владимирова. По думите му процесът на оздравяване е във финален етап. Той ще приключи ако



през тази година концесията на Летище София се състои, което ще позволи до две – три години Пътнически превози да разполагат с нов подвижен състав. Предстои и амбициозна ремонтна програма, която включва 80 процента от вагоните да бъдат модернизираны. За повишаване на качеството на услугата през летния период основно ще се почистват всички пътнически композиции. Ще се обучават и ще повишават квалификацията си служителите, които са ангажирани в обслужването на пътници. До септември трябва да започне да функционира новата система за издаване на билети и карти, включително и онлайн, която се разработва съвместно с „Информационно обслужване“ АД. На дневен ред е и интегрирана информационна система. Ще се акцентира върху крайградските

и интер-регио влакове. Ще продължава строгият бюджетен контрол на разходите, опростяване на процесите в дружествата, оптимизиране на складовото стопанство, както и ще се отделя още по-голямо внимание на рентабилността на единичните товарни вагони. В Австрия например, тази дейност се субсидира, отбеляза Владимирова. Така че логично е и у нас да се помисли върху това.

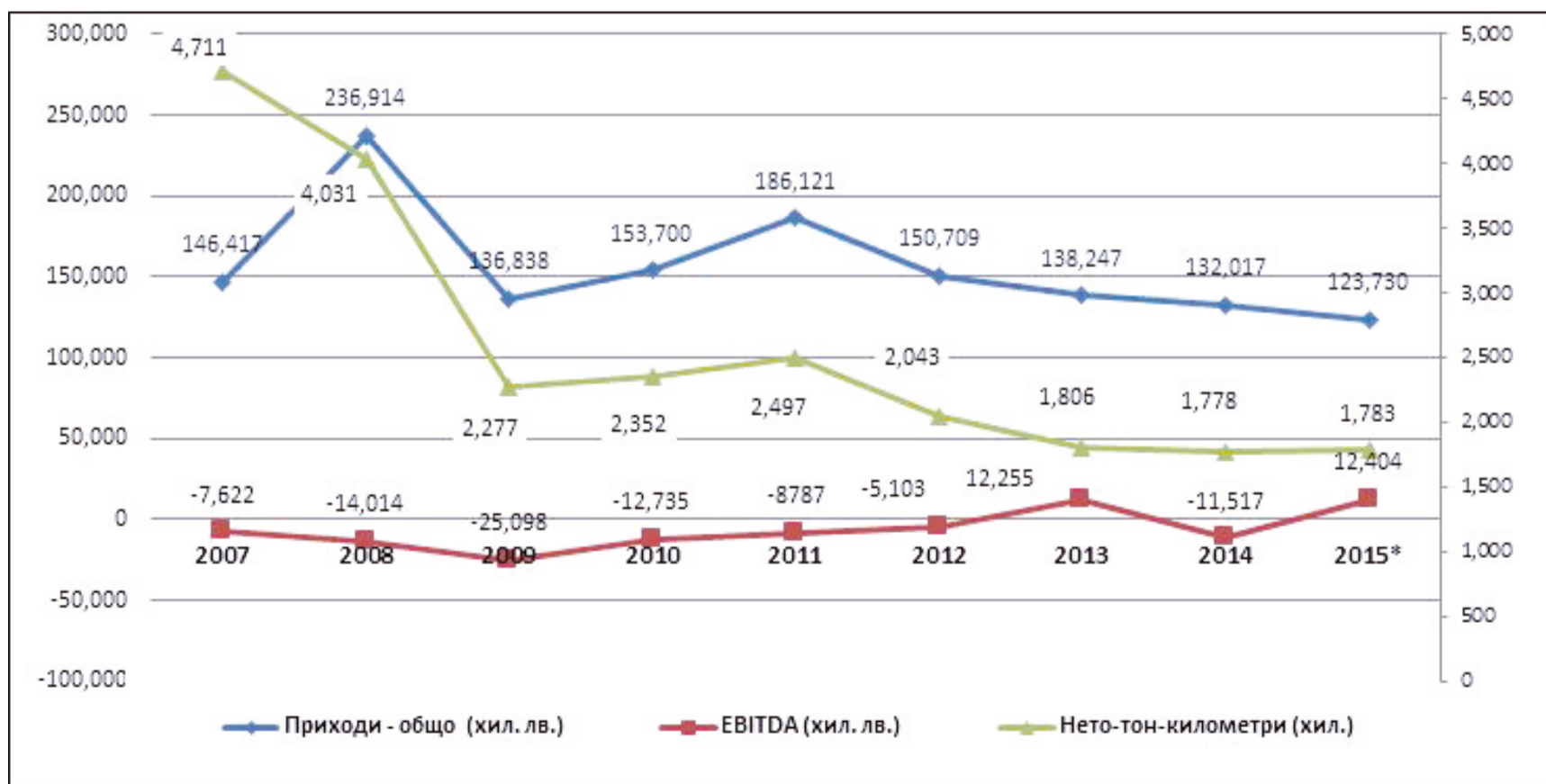
Благодарение на синхронизираните действия със синдикатите колективният трудов договор е удължен с още една година. Активизират се и връзките със специализираните средни и висши учебни заведения, което е предпоставка за вливането на нова, млада кръв в железницата. Като пример за продължаване на положителната тенденция е редовното участие на представители на „БДЖ –

Пътнически превози“ ЕООД в националните Дни на кариерата, провеждани в различни градове на страната. Изготвя се и нова стажантска програма. До края на 2022 г. е създаден подробен План за оздравяване и развитие на дружествата от Групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, който предполага окончателното изплащане на всички задължения, преработка на нормативната база и продължаване на започналото опростяване на процесите и вътрешните структури.

За по-голямо внимание на правителствено и парламентарно ниво към готовият още през миналата година План за оздравяване и развитие на „Холдинг БДЖ“ ЕАД призова по време на научно-практическата конференция и председателят на НТС по транспорта инж. Кирил Ерменков.

Мая Димитрова

Товарни превози Финансов преглед



* Предварителни резултати

5 ПРИЧИНИ ДА ЯДЕМ МАРУЛИ

С идването на пролетта марулята се завръща с менюто ни. Вкусна, свежа и претъпкана с витамини и минерали. Вижте кои са 5-те причини да ядем марули.

Витаминна бомба

Марулята е богата на витамини, особено на витамин С. Това я прави особено подходяща за пролетния сезон, когато имунитетът ни е по-слаб след зимата. Освен това марулята помага за изчистване на червата от шлаки, които често се образуват при нездравословно хранене и повишена консумация на тлъсто месо. Ако сте решили да се подложите на пролетна детоксикация, не пропускайте да включите марулята в менюто.

Богата на целулоза

Марулята е богата на целулоза. Затова е много ефективна при нередовен стомах. Ако имате запек, в рамките на един ден похапвайте само най-вътрешните листа на марулята в комбина-

ция с ябълки. Стомахът ви ще се е оправил до края на деня. Регулирането на перисталтиката е и причина марулята често да е основа на много диети.

Съвет: Накисвайте листата на марулята поне за 15 минути



в студена вода, преди да ги нарежете за салата. Така ще паднат химикалите, останали по повърхността на листата.

Високо съдържание на желязо

Марулята съдържа големи количества желязо. Затова е подходяща за хора, страдащи от

анемия. Тя е пълноценен заместител на хранителните добавки с желязо по две причини. Първо е естествен източник на желязо и не вкарва в организма изкуствени вещества и химикали. Второ така приетото желязо се абсорбира много по-бързо от организма.

Помага при безсъние

Редица проучвания показват, че марулята има успокояващо действие. Затова салата с маруля ще ви помогне да се справите с неспокойствието преди лягане. Друг плюс на марулята е, че за сища, без да създава усещане за тежест в стомаха. Дори да решите да изядете салата с маруля преди лягане, това няма да се отрази на съня ви.

Богата на фибри

Високото съдържание на фибри и вода в марулята е друга причина зелената салата да участва в почти всяка диета. Редовната консумация на маруля подсилва, макар и малко, метаболизма.

ПРОЛЕТНАТА УМОРА – НЕПРИЯТНА И ПОБЕДИМА

Пролетната умора засяга 50% от хората и е една от най-честите причини за физическото неразположение през този период. Спи ни се, чувстваме се непрестанно уморени, не можем да се концентрираме, раздразнителни и скептични сме. Имате ли подобни симптоми, то вероятно сте жертва на пролетната умора.

Причините са различни и все още не е намерено окончателно обяснение на обхващата ни пролетната умора. Липсата на слънце, витамини и двигателна активност през последните зимни месеци са изтощили тялото ни и е трудно да сме във форма. Температурните промени са стресиращи за организма и пренастройката към по-високите температури изисква време. Осъществяване, че през пролетта времето е много променливо и е нормално температурните амплитуди от 10 градуса за 1 ден да ни се отразяват на настроенията.

Друг фактор е насищането на кръвта ни с кислород, благодарение на по-честото излизане на чист въздух, проветряването на стаите, разцъфването на дърветата. Когато количествата на въглеродните показатели рязко спадат, кръвоносните съдове се свиват и ние ставаме по-вяли, неработоспособни и сънливи. Заедно с всичко това се увеличава денят и ние чувстваме, че се уморяваме по-бързо, докато свикнем с летния режим на живот.

Пролетната умора е състояние, което неминуемо отшумява за няколко седмици. Ако обаче ви мъчи доста активно, тогава трябва да вземете мерки, за да не сте подвластни на симптомите за дълго.

Здравословна храна и течности. Този банален съвет, който действа безотказно, а ние ви-



наги пренебрегваме. Засилената консумация на сезонните плодове и зеленчуци, съчетано с пиенето на много вода, определено събуждат и освежават тялото ни. Зареждаме се с витамини, минерали, течности и енергия.

Двигателна активност.

Студът отмина и вече нямате извинение. Обувайте маратонките и отивайте в парка при първия удобен случай. Това е най-сигурният път към свежест и добро настроение, прогонвайки мързела от себе си. Метаболизмът ще се активизира, ще подобрите настроението и формата си и лесно ще се настроите на лятна вълна.

Наспивайте се. Желанието за сън е най-сладко точно в периода на пролетната умора, въпреки че много хора се оплакват и от безсъние. Наспивайте се поне по 7-8 часа в този период, за да сте в най-добра форма. Не се поддавайте и на желанията да прекалявате с въргалянето в завивките и сън повече от реал-

но необходимия, защото ще се чувствате още по-отпуснати на следващия ден.

Търсете положителното.

Оптимизмът е ключов фактор за начина, по който се чувства човек. Колкото и да ви е криво, ако няма реална причина, въпрос на самообладание е да се справите с негативните емоции. Намирайте време за повече развлечения, било то и кратък тур по магазините или кратко кафе с приятелка. Злите мисли погубват човека, а те са толкова характерни за пролетната умора.

Горните съвети ще ви поддържат безотказно, за да се справите с пролетната умора. Ако вашата отпадналост продължи по-дълго време, трябва да се обърнете към специалист, за да проверите дали не страдате от заболяване, предизвикващо симптомите на пролетната умора.

Сега се усмихнете и се радвайте на пролетта. Тя винаги носи със себе си надеждата за по-добро.

Картофена супа с маруля

Необходими продукти:

500 г картофи
1 бр. маруля
2 връзки магданоз
40 г масло
черен пипер
сол

Начин на приготвяне:

Обелваме и нарязваме картофите на кубчета. Измиваме и нарязваме на дребно марулята и магданоза. В подсолена вода сваряваме кубчетата картофи до омекване и прибавяме магданоза и марулята. Варим супата още 10-тина минути. След сваляне от огъня, прибавяме маслото и черния пипер на вкус.



Сарми от маруля



Необходими продукти:

2 марули
250 г ориз
150 г гъби
1 глава лук
черен пипер
магданоз
олио
сол

Начин на приготвяне:

Избирате по-едри марулени листа и ги попарете с вряла подсолена вода. В сгорещеното олио задушавате ситно нарязания лук, прибавяте из-

мития ориз, изчаквате да се задуши, наливате топла вода и оставяте сместа да се вари, докато оризът. След като оризът поомекне прибавяте сварените и ситно нарязани гъби. Заливате с бульона, в който са варени гъбите. Подправяте сместа с черен пипер, сол и ситно нарязан магданоз. Разбърквате и оставяте да изстине.

Свивате сармички в марулените листа и ги нареждате в тенджерата, притискате ги с чиния и заливате с вода или бульон. Оставяте сармите да врят на умерен огън.

Полезни съвети за дома

Предлагаме ви няколко полезни и хитри съвета, с които да улесните живота си и да се справите с тривиални домакински проблеми. **Кърпите** ще станат отново меки на допир, ако от време на време ги потапят в разтвор от вода и оцет. **Ще изчистите микровълновата** без особени усилия, ако сложите в нея купичка с вода и лимонен сок. Пуснете я за 5 мин. на пълна мощност. Мръсотията бързо ще се предаде под натиска на гъбичката, а уредът ще заухае приятно на цитруси. **Каната няма да олива** и да оставя кръгли петна по покривката, ако намажете върха на гърлото ѝ с малко масло.

За да избегнете неприятните миризми от боклука, увийте обелките от плодове и зеленчуци, както и утайката от кафе във вестник или хартия преди да ги изхвърлите.

Дъното на термоса ще стане отново чисто, ако напълните съда с вода и бакулвер и го оставите така за една нощ.



ИНТЕРЕСНИ ФАКТИ ЗА ДЪРЖАВИТЕ ПО СВЕТА

В света има около 196 държави. Всяка една има с какво да ви изненада. Всяка една има красоти и опасности, които са уникални само за нея. Народите, които обитават различните географски райони също имат своите особености.

Вижте няколко забавни факти за различните държави в света, които може би не знаете:

Държавата, покриваща най-много часови зони – Франция

Франция покрива 12 часови зони. Разбира се, тя постига това благодарение на бивши колонии, които днес са все още в нейна територия. САЩ могат да се похвалят с 11 часови зони, а Русия с 9.

Най-голяма вероятност да потъне – Малдивите

С глобалното затопляне нивата на океаните по света се повдигат. Малдивите се намират



само на 1.8 метра над морското равнище и ще бъдат първите, които ще потънат.

Държавата, в която на всеки човек от населението се падат 350 овце – Фолкландските острови

На островите живеят 3 000 души и 350 пъти повече овце. Тук вълната в основен продукт за износ.

Държавата с най-много езера – Канада

В Канада има над 3 милиона езера. 9% от територията е заета от вода.

Държавата, в която има най-малка вероятност да видите съседа си – Монголия

В Монголия живеят 1.6 човека на кв. километър. Това е най-рядко населената държава в света.



Държавата без реки – Саудитска Арабия

Да, голяма държава като Саудитска Арабия няма реки на територията си. Повечето от питейната вода тук идва от преработвателни станции и подземни източници. В света има и други държави без реки, но те са по-малки. Без реки са още Бахамите, Малдивите, Катар, Оман и др.

Държавата с най-младо население – Нигер

49% от населението на страната е на възраст под 15 години.

Най-бързо изчезваща държава – Украйна

Всяка година населението намалява с 8%. До 2050 г. Украйна ще е изгубила 30% от жителите си.

Държавата с най-много жители в чужбина – Малта

След тежки икономически времена и намаляваща раждаемост в момента има повече малтийци живеещи в чужбина, отколкото на острова.

Държавата, която е по-малка от Централ Парк – Монако

Красивата държава Монако е по-малка от Централ Парк в Ню Йорк.

Почти цялата държава е покрита от джунгла – Суринам

91% от територията на страната е джунгла. Населението е малко над половин милион души, които

живеят по крайбрежието. Почти никои не живее навътре в страната.

Държавата, която почти няма дървета – Хаити

Хаити е толкова изсечена, че от сателити се вижда границата ѝ с Доминиканската република.

Най-голямата държава без бито една ферма – Сингапур

Има и няколко по-малки държави, в които няма селско стопанство (Ватикана), но може да се каже, че Сингапур е най-голямата държава без селско стопанство.

Държавата, в която се говорят най-много езици – Папуа Нова Гвинея

Английският език е официален тук, но въпреки това, го говорят само 1-2% от населението. На територията на Папуа Нова Гвинея се говорят над 800 езика и диалекти.

Държавата с най-образовани хора – Канада

Над 50% от населението има образование над средно. В топ 3 на тази класация са още Израел (45%) и Япония (44%).

Държавата пустиня – Либия

99% от територията на Либия е пустиня. В някои райони тук може да минат 10 години без да вали.

Най-опасната държава в света – Сомалия

Държавата с най-много насилие в света е Сомалия.

Държавата, която произвежда най-много кислород – Русия

В Сибир се намират почти 25% от горите на света. Горската част на Сибир е по-голяма от САЩ, което прави Русия най-големият производител на кислород в света.

Най-големият производител на опиум – Афганистан

95% от опиума в света се произвежда тук.

Държавата с най-много затворници – САЩ

2.2 милиона души живеят в затворите на САЩ. Това са 25% от всички затворници в света. На второ място е Китай с 1.5 милиона, а на трето Русия - с 870 000 души зад решетките.

8 по-малко вредни за здравето работни места

Работа, която да не е вредна за здравето, означава не просто да се избягват реални рискове като вредни химикали или пък тежка техника.

Разбира се, всяка професия си има своите плюсове, но и минуси. Освен тях, от значение за понятието здравословна работна среда е и отношението на работодателя, който може много да даде, но и много да попречи, ако не демонстрира уважение и насърчаване към служителите си, казва д-р Л. Кейси Чосууд, американски специалист по безопасност и хигиена на труда. И все пак, има един оазис с набор от професии, които са максимално благоприятни за здравето. Списъкът е изготвен от американския Национален институт по безопасност и хигиена на труда.

Цветар / градинар

Продължителното пребиваване сред растения и природата, доказано намалява стреса и регулира кръвното налягане. Това са безспорни ползи, макар и понякога работата на градинаря да е свързана с тежък физически труд.

Компютърен специалист

Противно на широко разпространеното мнение, че професионалните занимания в тази област крият здравни рискове заради обездвижването, това съвсем не е норма.

Става дума за служителите, които отговарят за създаването и развиването на застрахователните продукти и схеми за медицинско и пенсионно застраховане. Често работата им е свързана със статистически анализи, а нивото на стрес при тази дейност е сведено почти до нула. Освен това, безработицата при тези специалисти е много ниска, което е положителен фактор за емоционално здраве и трайно душевно спокойствие.

Здравен специалист, (но не лекар)

Ако работите в сферата на здравеопазването, но не сте лекар, сте на правилното място. Едни от работните места с най-ниски нива на стрес са на гишетата за информация и регистратура в болници и клиники, лаборант, диетолог, ортодонт, физиотерапевт и други. Освен, че по-голямата част от работния им ден преминава в офис среда, нямат извънредни часове труд, а и самата им дейност предполага повече възможности и шансове за реализиране на полезни здравословни практики в собствения им живот.

Държавен служител (в администрация)

Чиновниците в държавни ведомства не винаги имат висока работна заплата, но пък се ползват с други привилегии като по-дълъг годишен отпуск,



Добрите компютърни специалисти работят в големи и социално-отговорни компании, които се грижат за служителите им да имат условия за спортуване и здравословно хранене. Освен това, повечето от тях са на ненормиран работен ден и не е задължително да прекарват по 8 часа зад бюрото. А високите заплати в сектора са допълнителна гаранция за поддържане на качество на живот.

Инструктор по фитнес

Логично, тази професия е една от най-здравословните. Към тази група спадат и професионалните занимания като инструктор по йога, хореограф. Работата от този вид предполага освен достатъчно време за поддържане на добра физическа форма и положително общуване с други хора, креативност, гъвкав работен график – все елементи на дефиницията за здравословна работна среда.

Служител на застрахователна компания, (но не агент)

намалени работни дни, повишаване на квалификацията, евтина вътрешно-ведомствена столова и т.н.

Офис асистент / секретар

В повечето случаи работата им е приятна и не предполага напрежение, тъй като е предсказуема в значителна степен – всеки ден знаят какво трябва да правят, а задълженията им не ги затрудняват.

Работник/ служител в малко или средно предприятие

Работата в голяма компания може да изглежда по-привлекателна на пръв поглед заради възможностите за кариерен ръст. Но, действителността е малко по-различна и мнозина служители на големи корпорации се чувстват безлични и незначителни. За тях би било много по-полезно – не само от професионална, но и от здравословна гледна точка, да работят в по-малка компания, където ще се чувстват полезни и пълноценни.

БЕЗПЛАТНИ ЧЕТИВА... НА РЕЛСИ

Националният железопътен оператор на Словения ZSSK (Železnična družba Slovenija) оборудва своите влакове с малки безплатни библиотеки за пътници. По този начин държавният превозвач подкрепи „Седмицата на словенските библиотеки“. С инициативата ще се популяризират библиотечарските центрове като културни и образователни институции чрез разнообразна гама от дейности и събития.

От безплатните библиотеки успяха да се възползват пътуващите в шест регионални пътнически влака, които обслужваха маршрута Братислава – Банска Бистрица. Във всеки състав пасажерите имаха възможност да прочетат от около 30 книги от най-различни литературни жанрове. Те бяха разположени в пътническите салони и вагон-ресторантите на композициите. По време на жп трансферите пасажерите бяха информирани за нововъведението по вътрешната аудио уредба и от кондукторите.

Акцията „Седмица на словенските библиотеки“ се проведе за 17-и път в централно-европейската държава през миналия месец. Чрез нея вече близо две десетилетия културните институции се стремят да повишават ролята на „храмовете на познанието“ в ежедневието на жителите на Словения. В рамките на инициативата в словашките библиотеки се организират множество културно-просветителски изяви. Но, за да може четивото да добие още по-голяма популярност железопътният монополист ZSSK също избра да стане неин партньор и да разпространява словото на релси.

От жп компанията подписаха споразумение за сътрудничество с електронната книжарница Martinus.sk и няколко библиотеки, сред които тази на Факултета по изкуства в Университета „Коменски“ в Братислава (най-големият ВУЗ в страната). Именно литературата, предоставена от тях, разнообрази пътуването на хиляди клиенти на превозвача.

Кампаниите за популяризиране на четенето в обществен транспорт не са новост. Те се провеждат периодично по цял свят. А обяснението защо този род активности са насочени приоритетно към клиентите на публичните транспортни средства е просто. Липсата на време обикновено е сред най-често срещаните аргументи, които хората използват, за да кажат защо четат малко. Освен това времето, което се „губи“ в пътуване с градския и крайградския транспорт, е право пропорционално на големината на града, в който човек живее. Логично това нововъведение от XXI век превръща превозните средства на градския транспорт по цял свят в страхотна платформа за „намиране“ на ценно време за четене.



Четивата бяха разположени в пътническите салони и вагон-ресторантите на композициите

През 2015 г. например, френските железници изненадаха пътниците със собствена електронна библиотека наречена „SNCF e-livre“. Тя съдържа 100 000 литературни произведения, с които клиентите им могат да се разнообразят и да направят времето, прекарано в път, приятно. Освен това безплатно или срещу минимална такса могат да се прочетат около 5 000 произведения. Електронните книги се свалят от официалния сайт на компанията или чрез специално приложение за мобилни устройства. След това могат да се извадят на смартфон, таблет или лаптоп. С „SNCF e-livre“ бяха оборудвани 25 регионални композиции.

Всяка година инициативи, насърчаващи четенето, се осъществяват и в метрополитените



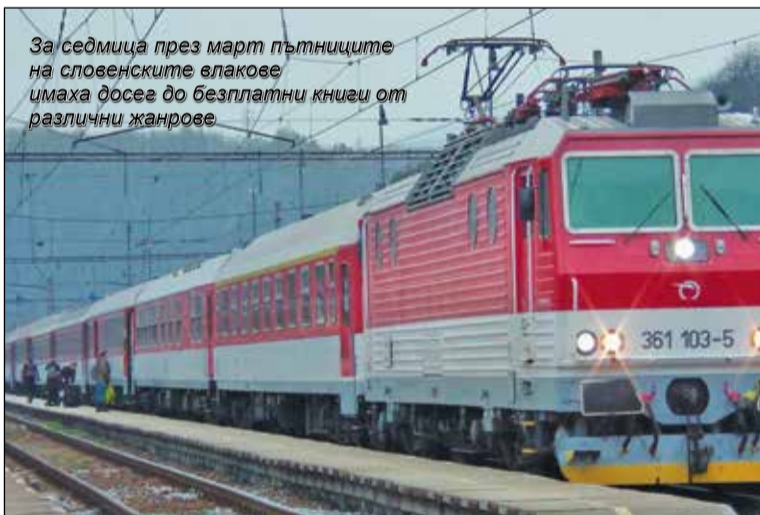
В Бразилия през миналата година раздадоха безплатно книжки-билети за метрото

на повечето европейски столици и големи градове в Северна и Южна Америка. Обикновено на пероните на метростанциите се поставят стелажи с книги, които хората могат да четат докато чакат и пътуват, а понякога дори се допуска да отнесат четивото вкъщи, стига после отново да го върнат.

Особено интересна кампания имаше през април м. г. в Брази-

лия. Издателството за „джобни“ издания L&PM Editores раздаде безплатно на пътуващите в метрото 1 500 класически книги от уникална серия. В кориците на 300 от тях бяха вградени RFID устройства за чекиране, заведени с по 10 пътувания в подземната железница. Акцията имаше огромен успех и беше проведена и в други градове в страната.

Ивайло ПАШОВ



За седмица през март пътниците на словенските влакове имаха досега до безплатни книги от различни жанрове



През 2015 г. френските железници изненадаха пътниците със собствена електронна библиотека със 100 000 заглавия



Инициативи, насърчаващи четенето, се осъществяват периодично в метрополитените на много мегаполиси по света

АБОНАМЕНТ 2016

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 получаване 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:
 „Подделение за почтена дейност“ - ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BPB179241064295803
 BIC: BPBVBGSF
 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 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