

ПЪРВИЯТ КОМПЕТЕНТНОСТЕН МОДЕЛ В БДЖ

Разработен е в Центъра за атестация на холдинга

„Първият компетентностен модел за Българските държавни железници вече е факт и всички ние се гордеем изключително много с него. Всеки специалист в областта на човешките ресурси знае колко трудоемко е изграждането на такъв модел, колко много информация е необходима“ – казва Велислава Николова, директор на поделения Център за професионално обучение и Център за атестация в „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Тя не пропуска да благодари за съдействието на всички служители на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД, които са взели активно участие в работните групи по неговото верифициране. И подробно обяснява какво точно означава компетентностен модел.

По думите ѝ през последното десетилетие, организациите все по-често започват да използват масово този подход, разширявайки сферите на приложението му. Мощен тласък на развитието на компетентностния подход в Европа оказват, както Лисабонската стратегия от 2000 г. за обучение, продължаващо през целия живот, така и концепциите за „Икономика на знанието“, „Учеща организация“ и налагането на международни стандарти в управлението, като ISO 9000/2000/1400, ISO 26000 за корпоративна социална отговорност, „InvestorsinPeople“ („Инвеститори в хора“) и други.

Понятието компетенция произли-

за от английската дума „competence“. Това са устойчиви отличителни личностни черти и характеристики, които определят изпълнението и трудовото представяне на служителите. Компетенцията е успешно проявено съчетание, съвкупност от знания, умения, нагласи и поведения на служителите за постигане на резултати (желани нива на представяне) в дадена професионална роля и в определена организация.

В първата презентация, която Велислава Николова представи пред двете дружества подчерта, че всъщност компетенциите не са притежавани знания и умения сами за себе си, а подходящи поведения, демонстрирани в конкретни работни ситуации. „Ако използваме метафората на „айсберга“, можем да предположим, че компетенцията се състои от видима част (знания, умения) и невидима част (ценности, нагласи, мотиви, личностни характеристики). Но точно невидимата част е тази, която оказва най-силно влияние на поведението, което също е „видимо“ на повърхността. Ето защо, знаещите и умеещите не винаги се оказват най-ефективните служители.“ Като резултат от съвместната работа в БДЖ вече са дефинирани конкретните ценности.

Управление на промяната е разбиране на цялата й комплексност и сложност, чрез набиеляване на адекватни мерки, тяхното планиране

и реализация. Това също е умение и воля за коригиране, и управление на процесите, съобразно поставените цели, замяна на един процес с друг и предлагане на точни решения при идентифициране на проблеми.

Фокус към клиента означава всички дейности и процеси в компанията да се насочват към тях и да удовлетворяват потребностите им.

Ориентираност към резултати е цялостната дейност на служителя, насочена към количественото и качествено изпълнение на поставените цели и задачи в съответните срокове.

Мотивацията се изразява във вътрешна убеденост, която е движеща сила към постигането на определени цели и задачи в организацията. Тя е и желание за личностно развитие, търсене на предизвикателства, ентусиазъм и самоусъвършенстване.

Доверието по същество е умение за работа в екип, където доминиращи са честността и чистота в отношенията, а при зададена задача е задължително да се работи самостоятелно и в срок с правилното ѝ развитие.

„Създаването на компетентностен модел е една от първите стъпки в стратегическото управление на човешките ресурси. Сега това което следва е да разберем до каква степен всеки един от нашите служители притежава съответните компетенции и как бихме могли да ги доразвием“ –

На стр. 4

Професионален празник - Ден на транспортния работник

*По традиция се отбелязва
всяка последна неделя на юни*

Тази година той тържествено бе честван в Националния дом на науката и техниката по инициатива на НТС по транспорта съвместно с Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, „Холдинг БДЖ“ ЕАД, НК „Железопътна инфраструктура“ и Съюзът на транспортните синдикати в България (СТСБ). Посветен на предизвикателствата и перспективите за развитието му у нас, празникът се организира и проведе под патронажа на министър Ивайло Московски, който поздравя всички работещи в отрасъла. По време на официалната част ясно бяха очертани трите основни приоритета в него. Това са моделът на интегрирана стратегия за развитие на транспорта и транспортната инфраструктура, равнопоставеност между отделните видове транспорт, обучението и развитието на младите хора в този стратегически сектор за България.

Позовавайки се на тях инж. Кирил Ерменков, председател на НТС по транспорта изтъкна, че в съвременния глобален свят транспортът не само играе ключова роля в комуникацията между хората, но той е и гръбнакът на европейската икономика.

ОБРАТНА ВРЪЗКА



Уважаеми, г-н Кордев,

На вас и организацията, която представлявате искаме да изразим най-искрени благодарности от всички ученици от X-е клас, паралелката със специални образователни потребности, на техните родители, на екипа, който работи с учениците и училищното ръководство на Професионалната гимназия по хранителни технологии и техника в Пловдив (ПГХТТ) за подкрепата ви за осъществяване на едно незабравимо преживяване на нашите ученици по повод завършване на професионалното им обучение.



Вие дадохте възможност на тези деца да пътуват при едни много комфортни условия, и да бъдат обгрижвани от целия персонал на „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД по време на цялото пътуване. Така те имаха възможност да опознаят красотата на България и се докоснат до природните и исторически забележителности на родината ни. Ние дълбоко ценим вашата ангажираност и съдействие за осъществяване на това пътуване.

От сърце ви желаем много здраве и лични успехи и просперитет на вашата организация, за която се убедихме, че работи като модерна европейска институция!

С най-искрени чувства:
учениците от X-е,
клас ръководителят им,
психологът на класа и
цялото ръководство на ПГХТТ - Пловдив

Свят

**DEUTSCHE BAHN ЩЕ ПУСКА ВЛАКОВЕ БЕЗ МАШИНИСТИ
НЕЗАВИСИМ ... ПРЕВОЗВАЧ В СЪРБИЯ**

на стр. 2

Спорт

**И ТЕНИСЪТ ОТБЕЛЯЗА
КРАЧКА НАПРЕД**

на стр. 5



DEUTSCHE BAHN ЩЕ ПУСКА ВЛАКОВЕ БЕЗ МАШИНИСТИ



Германските държавни железници Deutsche Bahn (DB) възнамеряват да започнат да използват влакове без машинисти през близките 5 години. Изпитанията на първия прототип на автоматизиран състав е планирано да започнат още тази есен. Те ще се проведат на вече изграден, специален железопътен участък.

Изпълнителният директор на DB Рюдигер Грубе заяви пред медиите, че очаква между 2021 и 2023 г. компанията да е в състояние да използва влакове без машинисти по няколко участъка от жп мре-

жата на страната. От думите му става ясно, че пилотният проект за внедряване на автоматизираните състави вече се реализира. В рамките на първия му етап в Рудните планини в Саксония е изграден гореспоменатия тестов жп участък. Следващите фази включват серия от изпитания с модифициран подвижен състав.

Пробното трасе е с дължина 30 км. В началото на тази есен по него трябва да започне да пътува модернизирания дизелов локомотив, оборудван с автоматизирана система за управление, включваща

видеокамери и сензорна техника. Монтираната на него специална апаратура ще може да открива препятствия по пътя и при необходимост своевременно да спре машината. Грубе коментира, че за разлика от метрото, мрежата на железницата е по-сложна и се изисква повече време за разработката на автопилотни системи и автономни композиции.

Но от Deutsche Bahn са оптимисти. От германския жп монополист изразяват увереност, че ще успеят да доведат до успешен край иновативния проект.

БРИТАНСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ - СРЕД НАЙ-БЕЗОПАСНИТЕ В ЕВРОПА

В годишния си доклад британската служба за разследване на железопътни произшествия (Rail Accident Investigation Branch, Raib) отбелязва, че за 8-а поредна година железниците в страната нямат инциденти, при които пътници да са загивали вследствие на влакови катастрофи. Това определя жп транспорта в Обединеното кралство като един от най-безопасните в Европа.

Независимо от това от Raib констатира и наличие на някои пропуски в нормите за безопасност. Те са свързани с работата на ремонтните бригади, експлоатацията на товарните състави и сигурността на пътниците при слизване и качване

от влаковете. За изтеклата година (2015-та) службата е изготвила 74 препоръки, докато инспекторите ѝ са разследвали различни аварийни

ситуации. Сред тях са и такива, които са могли да имат много сериозни последствия за пътниците и влаковия персонал.



ПЪРВИ НЕЗАВИСИМ ТОВАРЕН ЖП ПРЕВОЗВАЧ В СЪРБИЯ

Компанията Kombinovani Prevoz (KP) стана първият независим железопътен оператор, който започна да осъществява товарни превози в Сърбия след либерализацията на сектора за жп услуги през януари т. г.

Седалището му е в Белград. Дружеството е основано още преди 20 години, но получи възможност да се конкурира свободно с държавните железници едва след отварянето на жп пазара. В момента активите ѝ включват жп парк от 10 маневрени локомотива, а персоналът наброява около 50 служители. От управата ѝ планират закупуване на още магистрални електролокомотиви, за да разшири своята дейност по цялата жп мрежа на Сърбия.



Иран търси 4000 вагони за метрополитените си



До 2025 г. транспортните власти на Иран предвиждат да закупят не по-малко от 4000 нови вагони за метрополитените в страната. Очаква се с тяхна помощ да бъдат решени проблемите със задръстванията, замърсяването на въздуха и подобряване на мобилността на населението на най-големите градове на ислямската република.

За момента с подземни железници разполагат пет ирански мегаполиса. В три от тях (Шираз, Тебриз и Исфахан) метрото е изградено през последните 5 години. Тенденцията на ускорено развитие на този вид транспорт обаче предполага появата му и в други ключови градове, което води и до увеличаване на търсенето на подвижен състав.

Отслабването на международните санкции срещу режима на Техеран позволява на чуждите жп производители да стъпят на иранския пазар. Основаната през 2003 г. компания IRICO от няколко години успешно сътрудничи с корейския гигант Hyundai Rotem. Резултатът е дизелов състав, разработен съвместно с националния жп оператор на страната RAI. Иранското дружество има общ проект и с китайската корпорация CRRC, в рамките на който за линия 1 на метрото в Шираз бяха доставени 135 моторни и прикачни вагони. Нови възможности в този план разкрива наскоро сключеното дългосрочно споразумение за партньорство с Hyundai Rotem.

IRICO и корейският производител започнаха съвместно производство на 120 вагона за метрото на Кереджа. Този град-сателит на Техеран е с население почти 2 милиона души и е свързан със столицата чрез линия на подземната железница. Новият подвижен състав е предвиден за второ метро трасе, вече в пределите на самото предградие. По него ще оперират 8-вагонни електромоториси (захранвани от ел.мрежа с прав ток), развиващи максимална скорост 80 км/ч. Първите от тях ще излязат от жп завода на IRICO в Абхар след 14 месеца.

Нови вагони са нужни и във връзка с разширението на метро мрежата на Техеран. В иранската столица се строи шеста линия на подземната железница, а трасе № 1 се удължава към международното летище.

Китайци построиха най-дългия жп тунел в Централна Азия

Специалистите на китайската корпорация China Railway Tunnel Group (CRTG) построиха най-дългия железопътен тунел в Централна Азия. Той е с дължина 19,2 км и преминава през планинския хребет Камчик в Узбекистан.

Съоръжението е най-големия проект, по който Китай и Узбекистан си сътрудничат, извън сферата на обмена на суровини. То е част от строящата се 169-километрова железопътна линия Ангрен-Пап, която ще е ключова за вътрешните жп комуникации на азиатската държава. Трасето ще осигури връзка на столицата Ташкент с източния град Наманган. Очаква се до перспективната жп комуникация да имат достъп около 10 милиона души - повече от една трета от населението на страната.

CRTG спечели конкурса за построяването на тунела Камчик през 2013 г. в конкуренция с европейски и американски фирми. В хода на неговото изграждане строителите на компанията работиха в изключително неблагоприятни условия - в сложен терен, чести скални срутвания, зимни студове до минус 40 градуса по Целзий и значителни подпочвени води. Самото прокопаване наложи и серия от взривове в недра на планинския масив. Китайците обаче не само стоически преодоляха трудностите, но и успяха да завършат съоръжението почти шест месеца по-рано от предвиденото.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ТРИ СРЕДНОЕВРОПЕЙСКИ ФОРМУЛИ ЗА ЖП РЕФОРМИ



През последните 15 години железопътните отрасли на Полша, Чехия и Словакия се промениха значително. Частните оператори трайно се настаниха на жп пазара. Конкуренцията между тях и държавните монополисти се разви и задълбочи, но не във всички сектори. Но какви бяха успехите и грешките в реформирането на сегмента при трите държави?

Жп парка на полския пътнически превозвач PKP Intercity бе обновен с помощта на еврофондовете.

Реформите на железниците в Полша, Чехия и Словакия започнаха едновременно – в началото на първото десетилетие на века. Промените се осъществяваха с различни темпове и мащаби, но и трите страни се сблъскаха със сходни основни проблеми. Единият бе сложната организация на крайградските превози, другият – обновяването на подвижния състав. И ако спрямо първия жп операторите приложиха индивидуални решения, то с другия се справиха само благодарение на европейското финансиране (собствените капитали при всички бяха ограничени).

Корпоративността на полските железници започна през 2000 г. В резултат от реорганизацията на техните структури е създадено първото акционерно дружество в жп отрасъла. Това е PKP LHS – товарен оператор, който първоначално обслужва жп трасето Грубешув – Славкув. Година по-късно се появяват и трансформираните в акционерно дружество полските държавни железници PKP с куп дъщерни „клонове“, специализирани в различни сфери на дейност. Това са PKP Cargo (за товарни превози), PKP Intercity (за междуградски превози), PKP Przewozy Regionalne (за крайградски превози), PKP PLK (оператор на жп инфраструктурата), PKP Informatyka (сигнализация и автоматика), PKP Energetyka (енергоснабдително дружество) и т.н. Следваща стъпка в реформите е създаването на регулаторен орган – Управления на жп транспорта (Urząd Transportu Kolejowego). Паралелно с реформирането на държавните компании върви и процес на създаване на частни жп превозвачи.

Едно от постиженията на реформата в жп отрасъла на Полша е либерализацията. Към днешна дата 15 жп компании притежават лиценз за извършване на пътнически превози, а 53 – за товарни. Държавните компании все още имат водещи позиции, но са загубили монопола си. Анализите за 2015 г. сочат, че на PKP Cargo се падат 47,48 процента от общото количество товари, превозени от железниците в страната. Двете



Частният оператор RegioJet печели клиенти и в Чехия, и в Словакия с комфорта и отличното обслужване, което предлага.



В Словакия оперират около 50 жп пътнически и товарни превозвача.

дъщерни дружества на държавния превозвач PKP (PKP SKM и PKP Intercity) заемат едва една четвърт от пътническия жп сегмент. По отношение на товарния и пътническият оборот пазарният дял на държавните превозвачи е само малко по-висок от този на частните – 55,66 и 50,25 на сто съответно. Друго ключово достижение на поляците е приватизацията на PKP Cargo, която започна през октомври 2013 г. В началото властите продадоха малко по-малко от половината акции и „заработиха“ приход от 330 млн. евро. По-късно държавният дял в карго оператора бе сведен до 33 процента. В момента се обсъжда възможността през 2018 г. да бъде раздържавена компанията PKP Intercity, а на по-късен етап и PKP Energetyka и TK Telekom.

Полските жп реформи обаче не минаха без грешки. Като например управлението на гарите. През 2010 г. бе създадена фирмата Dworzec Polski, която трябваше да отговаря за обслужването на жп терминалите. Разчита се, че тя да се издържа от т.нар.

„гарови такси“, които жп компанията бяха задължени да внасят за това, че използват гаровата инфраструктура. Но те така и не бяха въведени, предприятието бе ликвидирено, а функциите му пое отново монополиста PKP.

Проблемен остава и сегмента на крайградските жп превози. През 2008 г. акциите на регионалния оператор PKP Przewozy Regionalne бяха разделени между полските воеводства (области) и те станаха негови нови собственици. Затова и названието на компанията се съкрати до Przewozy Regionalne. Предполагаше се, че с времето отделните окръзи ще създадат свои собствени компании на базата на регионалните филиали на Przewozy Regionalne. Но това се случи само частично – при най-богатите воеводства. Например Долносилезкото воеводство основа превозвача Koleje Dolnośląskie, Малополското воеводство – Koleje Małopolskie, Мазовецкото воеводство – Koleje Mazowieckie и т.н. Със свой регионални железници се обзаве-



Полските власти подпомагат регионалните жп превози, които са проблемни.



Железопътният отрасъл на Полша е либерализиран. В страната има 15 пътнически и 53 товарни превозвача.

доха и някои градове, като Лодз (Łódzka Kolej Aglomeracyjna) и Варшава (SKM Warszawa).

Останалите региони нямаха ресурси за развитие на Przewozy Regionalne. В резултат, полското правителство бе принудено периодично да прави рекапитализация на компанията. За последен път това се случи през септември миналата година. Тогава държавата отпусна на дружеството над 200 млн. долара.

Преструктурирането на жп отрасъла в Чехия и Словакия протече сходно. Макар, че се развиват поотделно след мирното разпадане на Чехословакия през 1993 г., железниците им и досега са тясно свързани и си приличат в много отношения. В новите държави бяха създадени държавни жп предприятия. Корпоративността бе проведена през 2003 г. И в двете страни жп секторът бе разделен между три компании – управляващи инфраструктурата (SŽDC в Чехия и ŽSR в Словакия), товарните (ČD Cargo и ZSSK Cargo) и пътническите превози (České dráhy и ZSSK). С регулаторните функции бяха натоварени държавни органи – Drážní úřad в Чехия и Dopravný úřad в Словакия.

Освен държавните компании на транспортните пазари и на двете страни се настаниха и частни жп оператори. В Чехия има общо 25 дружества, лицензирани за пътнически и карго трансфери и още близо 70 – с разрешение само за товарни. В Словакия общият брой на превозвачите гони цифрата 50. Либерализацията в железопътния сегмент е налице и в двете страни, но има своите нюанси.

Сред недостатъците можем да посочим ограничената конкуренция. Частните компании са заинтересовани от ключовите релсови маршрути. Ето защо и в Чехия, и в Словакия основното търговско съперничество се разиграва на жп магистралата Прага – Острава – Жилина – Кошице. Регионалните трасета, които носят малко приходи, се обслужват от държавните пре-



Държавните жп компании на Чехия все още държат монопола при пътническите превози.

возвачи, въпреки че има и някои изключения. През април 2012 г. чешкият жп оператор RegioJet започна да развива дейност и в Словакия по линията Братислава – Комарно. До идването на чехите по нея годишно са се превозвали по около 800 000 пътника. Още през първата година обслужване обаче RegioJet успя да ги увеличи до 1,2 млн. души, а през 2015 г. и до 2,4 млн.

Въпреки че частните пътнически превозвачи са стъпили на пазара в двете страни от 2012 г., а товарните – още по-рано, дела на държавните компании остава много висок. Особено в сегмента на пасажерските трансфери. През януари и февруари 2016 г. например на чешкия монополист České dráhy се е паднал 94,86 процента от целия пътникопоток. За периода 67 на сто от товарооборота пък поемат държавните карго железници ČD Cargo. В Словакия ситуацията е почти идентична.

И нещо любопитно. До скоро гарите в Чешката република се управляваха от превозвача České dráhy, а не от оператора на инфраструктурата SŽDC както би следвало. Но правителството промени статуквото и постави нещата в логичния им ред. Като „компенсация“ за пропуснатите приходи от гаровата търговия České dráhy ще получат над 120 млн. евро под формата на непряка държавна помощ.

От трите средноевропейски формули за жп реформи има какво да се взимства. Опитът в оздравяването и развитието на железниците на Полша, Чехия и Словакия би могъл да се адаптира и у нас, а техните грешки – да се избегнат.

Ивайло ПАШОВ

ПЪРВИЯТ КОМПЕТЕНТНОСТЕН МОДЕЛ В БДЖ

От стр. 1

обръща внимание Николова. Тя подробно анализира това, което вълнува целия колектив, с който работи - какви са резултатите в първите Центрове за развитие.

Първият междинен доклад, заедно с профилите на 253-ма служител на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД вече е изготвен и предаден на ръководството на дружеството. Това, върху което акцентира Велислава Николова е служителите да разберат колко нужни са тези центрове за развитие, за да не се изразходват хаотично средства за обучения и служителите да бъдат ориентирани към подходящите за тях програми за обучение. Много важно е да стане ясно и кой от тях в какви насоки трябва да се развива, както и да се начертае план, как да се обучат и да се задържат служителите. Николова обяснява, че те принципно са разделени в три групи, според необходимостта от обучения. Също така цялата методика на центрове за развитие е разработена специално за нуждите на БДЖ в 4 етапа - групов казус, индивидуален казус, психологическо изследване и компютърна грамотност. Скалата за измерване на компетенциите е от 1 до 10, като 1 е най-ниският, а 10 е най-високият резултат. В първа група, с резултати под 4,5, попадат 29 души от първите 253-ма, преминали през Център за развитие. Втората група е с резултати между 4,5 и 7 и в нея са включени 185 души от първите 253-ма, а в третата, с резултати над 7 са обхванати 39 души.

Най-много притеснения и коментари по време на проведените до сега обучения в центрове за развитие са възниквали във връзка с компютърните задачи. В тази връзка екипът на Центъра за атестация е направил всичко, за да подпомогне работата на служителите с новата техника. Николова подчертава, че и за нея, и за екипа й този проект е изключително вълнуващ и отговорен на фона на българската действителност, защото по обем работа това е един от най-големите проекти за атестация и развитие на служители. „Ние не спираме да бъдем хора и преживяваме емоциите на всеки, който сме посрещнали тук при нас в Центъра за атестация. Важно е отделният човек да покаже най-доброто от себе си, а това може да се случи, тогава, когато служителите идват спокойни. Надявам се, че на тези, които дойдоха притеснени сме успели да вдъхнем увереност и да ги изпратим, вярващи в себе си. Уверена съм и в това, че вече притежават своята вътрешна мотивация да стават все по-добри и по-добри, което предполага и страхотни резултати след предвидените обучения“, коментира Велислава Николова.

Обобщени, в момента резултатите от компютърните задачи изглеждат така:

Първа група до 4,5 обхваща всичко 75 души от първите 253;

Втора група от 4,5 до 7 включва 86 души от първите 253;

Трета група над 7 общо обхваща 92-ма души от първите 253.

Като краен резултат има още много върху какво да се работи, обобщава директорът на подразделения Център за професионално обучение и Център за атестация. Областите, в които служители се нуждаят от професионално усъвършенстване са търговски умения, презентационни умения, умения за преговори, управление на успешни екипи, управление на времето, управление на конфликти, комуникация и обратна връзка, планиране и приоритизиране, ситуационно лидерство, импровизационни изкуства, мотивация на персонала, ефективна работа в екип. Проблемни са и компютърните знания, както и нивото на владение на английски език. Разбира се има нагласа и готовност да се предложат и всякакви други обучения, които се считат за необходими в двете дружества, добавя Николова.

Приоритетите в бъдещото професионално обучение

Това което сега за нас е най-важното и върху, което работим усилено е да повишим качеството на предлаганите обучения. В момента усилията ни са насочени към подготовка на машинисти и помощник машинисти. Разработваме проект за изграждане на симулатор, който ще намали изключително разходите за практика, важна част от обучението на локомотивния персонал.

Предстои подписването на договор за сътрудничество между Центъра за професионално обучение с Техническия университет в София - Катедра железопътна техника във Факултета по транспорт. Освен рехабилитираните преподаватели оттам ни предоставят безвъзмезден достъп до тяхната лаборатория, в която има уникален за Балканите стенд за газо-динамични изследвания на влакови спирачни системи, както и стенд за статични якостни изпитания на железопътни талиги и много други технически пособия, необходими за усъвършенстването на практическите познания на нашите курсисти.

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

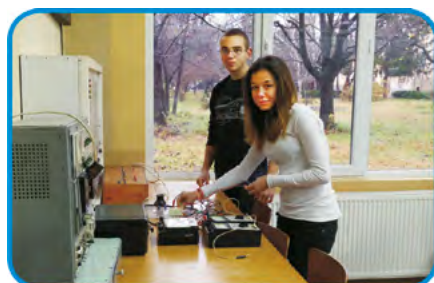


ПРОФЕСИЯ - **ОРГАНИЗАТОР ПО ТЪРГОВСКА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

»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, общопроектировачна 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, физкультурен салон, зала за фитнес и тенис на маса.

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

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".

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" №944

тел: (0618)26-856, 26-528

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

И ТЕНИСЪТ ОТБЕЛЯЗА КРАЧКА НАПРЕД

На успешно завършилата железничарска спартакиада „Пролет 2016“



Въпрос не само на точен удар, но и на стратегия е да не допуснеш топката да падне.

(Продължава от бр. 13)

Тони Добрева около десет години работи в поделението за товарни превози в Пловдив като счетоводител. За втори път участва в националната железничарска спартакиада, но вече е успяла да спечели доверието с постиженията си в дисциплините 100 м. бягане и смесената щафета 4x100 м. Някои от колегите ѝ не на шега я нарекоха най-бързата жена в тази спартакиада, заради отличното ѝ представяне и в двете състезания. Постигнала много добри резултати в тях, убедително отиде напред в класацията и от втора през миналата година, сега твърдо защити първото място. И в женския пловдивски футболен отбор на товарни превози тя правеше впечатление, както с бързата си игра, така и с амбицията на всяка цена да спечелат. Тази решимост да се бори за най-високите спортни постижения е започнала да възпитава отдавна, когато се влюбва в народните танци и досега като се извие хоро е сред тези, които веднага се хващат

на него. Намира организацията на спартакиадата за добра и за значителна крачка напред в сравнение с предишните. Забележката ѝ обаче е, че е бил необходим повече „фер плей“, без да се аргументира точно в кой от спортовете не е достигал в тази спартакиада.

Друг, показал много добри индивидуални резултати в леката атлетика е локомотивният машинист Живко Атанасов от депо на пловдивското поделение за товарни превози в Стара Загора. Разговаряме близо до стадиона в Паничище, където току що са завършили част от състезанията по лека атлетика, а в момента там продължават футболните срещи. И той като Тони е успял пръв да стигне до финала при спринта на 100 метра за мъже, а заедно с нея, Мариана Славова и Йонко Красимиров да заемат третото място в смесената щафета. Сам казва, че за пръв път участва в националната железничарска спартакиада тъй като само преди година и половина е започнал да работи в локомотивното депо в града на ли-

пите. Но тя му харесва, както с възможността, която дава да се запознае с повече колеги, работещи в системата на БДЖ, така и с цялата непринудена атмосфера, създадена в продължение на няколко дни. През 2014 г. се е дипломирал като бакалавър във ВТУ „Тодор Каблешков“, а през тази е завършил и магистратурата си в него. Фен е на карането на колело, но през последните седем години усилено е тренирал и бодибилдинг. По думите му обаче велосипедът си остава най-голямата му страст. Твърди, че колкото повече спортове са включени в подобно национално състезание, толкова е по-добре. От негова гледна точка например ще е хубаво, ако се организира срещи и по бокс.

През тези два дни не по-малко бяха разгорещени страстите и в спортната зала в сградата на почивната станция в Паничище, където от сутринта до късния следобед се провеждаха отборните и индивидуални двубои по тенис на маса. Според Николай Бояджиев, който е не само състезател, но и съдия, и треньор в момента участвали най-добрите 18 тенисисти и 12 тенисистки от цялата страна, които на районните спартакиади са показали високи умения. Обяснява, че срещите, които се провеждат, както всяка година са отборни и индивидуални. Но му е направило впечатление по-голямата масовост и желанието на по-големия брой хора да участват в пролетното издание на националната железничарска спартакиада 2016. Също така все повече от участниците са започнали да се включват не само в една, а в няколко дисциплини. Като пример дава най-добрата тенисистка сред жените - Цветанка Панайотова, експерт по планиране и финансов анализ в регионалния център в Горна Оряховица, която освен отличен резултат постигнал в тениса не е пропуснала и нито една от футболните срещи на игрището.

Николай Бояджиев обяснява, че турнирите са отворени, а в тях може да се включва по-късно всеки който желае. Такъв бил случаят и със Съйкова и Йорданова, които паралелно с тениса на корт допълнително са играли и тенис на маса, където също са се представили на ниво. За да се излъчат обаче призьорите, както в индивидуалното, така и в отборното класиране регламентът налага да се провеждат значителен брой срещи, където принципът „всеки срещу всеки“ също е актуален. Те изискват доста усилия, тренинг, издръжливост и упоритост от състезателите, коментира психологията на играта Бояджиев. Инженер по професия, отговарящ за ремонтите в локомотивното депо в Пловдив, той не само непрекъснато тренира, но е и между шестнайсетте най-добри във възрастовата група



Председателят на Съвета на директорите Велик Занчев и управителят на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД Любомир Илиев връчват наградите на най-силните между състезателите по тенис на маса – Красимир Кръстев, Румен Драганов и Николай Бояджиев...



...по нищо обаче не им отстъпваха и жените, между които първите три места заеха Цветанка Панайотова, Лиляна Йорданова и Гертана Георгиева.



Победителите при мъжете на 100 м Живко Атанасов – първо място в средата, Мартин Стоянов – втора награда (вляво) и Станислав Марков – трети (вдясно).



Въпреки трудния планински терен Валентина Томова – първа награда (в средата), Иванка Шишева – втората (вляво) и Елена Христова – третата (вдясно) успяха да заемат призовите места в дисциплината 100 м бягане – жени.

между 50 и 59 години. Участвал е в републикански първенства и в национални състезания за ветерани в Пловдив, където много добре се е представял. Убеден е, че ако човек иска да поддържа формата си и да бъде в постоянна кондиция най-малко веднъж или два пъти седмично трябва да е до масата за тенис. Защото колкото по-дълго време не играеш, толкова повече се губи сигурността в движенията,

обяснява тънкостите на този спорт инж. Бояджиев. Затова спартакиадите са толкова полезни, защото дават обобщена представа дали състезателите имат развитие. По думите му, определено тази е показала точно това и говори за една положителна тенденция с всяка следваща година тенисът на маса да прави уверени крачки напред.

Мая Димитрова



Поне два пъти седмично трябва да тренираш, за да си постоянно сред най-добрите, твърди треньорът по тенис на маса инж. Николай Бояджиев.



Тони Добрева за втори път участва в националната спартакиада, но дори и конкуренцията я признава за най-бързата жена сред колегите ѝ

КЛАСИРАНЕ ТЕНИС НА МАСА

Отборен турнир за мъже

Първо място – РЦ София - БДЖ ПП
Второ място – РГ Пловдив - БДЖ ПП
Трето място – РЦ Горна Оряховица - БДЖ ПП

Отборен турнир за жени

Първо място – ПП - Централно управление
Второ място – ПП - Пловдив
Трето място – Локомотивно депо Пловдив

Индивидуален турнир - мъже

Първо място – Красимир Кръстев - кондуктор в пътническата служба София на ТЦПП
Второ място – Румен Драганов - организатор, производство и ремонт, във ВРЦ - Вагонно депо Г. Оряховица
Трето място – Николай Бояджиев - главен инженер в Локомотивно депо Пловдив

Индивидуален турнир – жени

Първо място – Цветанка Панайотова, експерт по планиране и анализ на финансовите резултати - регионален център Г. Оряховица.
Второ място – Лиляна Йорданова, ръководител на сектор, планиране стандартите за ККУ в отдел „ПАД по ЗОП“, БДЖ - ПП - Централно управление.
Трето място – Гертана Георгиева, ръководител на сектор „Разчети с клиенти и продажби“ в отдел „Счетоводство“, БДЖ - ПП в Централно управление.

УТОЧНЕНИЕ

В бр. 13 на в. „Железничар“, поради техническа грешка, в публикацията „Съчетаването на спортовете е необходимост“, фамилията на състезателя и съдията по шах Любомир Борисов е изписано Костов, за което се извиняваме.

СВЕТА ВЕЛИКОМЪЧЕНИЦА НЕДЕЛЯ (КИРИАКИЯ)



На 7 юли честваме Света великомъченица Неделя (Кириакия). Според житието ѝ, тя е родена в Мала Азия, най-вероятно в Никомидия, град на брега на Мраморно море и столица на източната Римска империя при Диоклетиан.

Родителите на Света Неделя - Доротей и Евсевия, дълго нямали деца. След продължителни молитви се родила Неделя. Още от детство се посветила на Бога и решила цял живот да пази целомъдрие. Пораснала красива и умна девица. Много младежи търсели нейното съгласие за брак, но тя на всички отказвала, като казвала че се е сгодила за Христа и иска да умре девица. Тогава един младеж от знатно семейство, обиден от нейния отказ, съобщил на император Диоклетиан, че цялото семейство на девойката Неделя изповядва християнската вяра.

Императорът заточил родителите ѝ в град Мелитин, където те пострадали мъченически. Света Неделя била подложена на жестоки мъчения: били я с волски жили, рязали тялото ѝ, горили я с огън. По чуден начин Христос се явил на мъченицата

в затвора и изцерил раните ѝ.

Накрая, след като Неделя решително заявила: „За мене живот е да умра за Христос“, мъчителът я осъдил да бъде посечена с меч.

На лобното място разрешили на Неделя да се помоли преди смъртта си. Непосредствено след молитвата тя предала душата си на Господа, без да бъде посечена. Това станало на 7 юли 289 г.

Българските царе Асеновци (XII-XIII векове) пренесли мощите ѝ в столицата на Второто българско царство - Търново.

До нас е запазено на старобългарски език нейното житие, написано от Свети Евтимий, патриарх Търновски. Той превел и името на мъченицата от гръцки на български (Кириакия-Неделя). От тогава до наши дни в България останал обичаят да се превеждат гръцките имена на български.

МАТОЧИНАТА

Маточината („*Melissa officinalis*“ – лат.) е многогодишно тревисто растение от семейство Устоцветни. Тя е широко-разпространена в народната медицина, фармацевтичната и козметична промишленост. Член на семейството на мента, маточината има цитрусов аромат и ярки жълти цветчета, а листата ѝ открай време се използват за лечение на различни здравословни проблеми. Среща се навсякъде из страната. За нейна родина се смятат земите около Средиземно море. Култивира се в много страни на Европа и Северна Америка.



Маточината има четириръбесто разклонено стъбло, покрито с редки власинки. Листата ѝ са срещуположни, тъпо назъбени, тъмнозелени. Цялото растение при разтриване излъчва приятна лимонова миризма. Съдържа етерично масло до 30 %, което се състои от цитрал, цитронелал, гераниол, кафеена киселина, ензими, урсолова киселина, олеинова киселина и др.

Сведения за маточината има още преди Средновековието, когато билкарите предписвали смачкани във вино листа от маточина за успокояване на емоциите и на храносмилателната система. Други традиционни приложения на маточината включват облекчаване на ужилвания от пчели и ухапвания от други насекоми, третиране за по-бързо заздравяване на рани и лечение на сърдечни проблеми. Прилага се при сърдечна невроза, мигрена, неврастения, гръдна жаба, нервна и полово възбуда, при болки в стомаха и червата на нервна почва.

Маточината отпуска нервите и ни помага да спим по-добре. Хората, които приемат по 600 мг екстракт от маточина, се чувстват по-спокойни, а при някои мъже и жени маточината облекчава безсънието.

Някои изследвания са открили, че маточината помага за лечението на херпес на устните, особено ако започне да се прилага през първите 72

часа от неговата поява. Колкото по-висока е концентрацията на маточината в маслото или мехлема, толкова по-ефективно е лечението, сочат проучвания на университетите в Мичиган и Мериленд.

За лечебни цели се използват върхните надземни части, но не бива да се прилагат неразцъфнали. В българската народна медицина се употребява при виене на свят, кръвно налягане, атоплексия, задух, меланхолия, болки на нервна почва в зъбите и ушите, за подобряване на зрението, при кожни обриви. Външно се използва за лапи при ревматични отоци, при болки в стомаха и червата, за гаргара при възпаление на сливиците и венците.

Можем лесно да си отглеждаме маточина в градината, в саксия на балкона или да си купуваме сушени листа от билковите аптеки. Много производители продават чай, екстракт, етерично масло и тинктура от маточина.

В кулинарията се употребява надземната част на маточината за ароматизиране на салати, на по-тлъсти меса, рибни гозби и ястия от гъби, които са по-трудно смилаеми. Използва се за приготвяне на ликьори и болета. Влиза в състава на успокоителните билкови чайове. Не бива да се смесва със силни подправки като мента, джанджифил, индийско орехче.



ФОТОТЕРАПИЯ – ЛЕЧЕБНАТА СИЛА НА СЛЪНЦЕТО

Човешкият организъм е като слънчева батерия – поглъща слънчевите лъчи и ги превръща в енергия. Ето защо фототерапевтите използват слънчевата енергия като универсално лекарство.

Неслучайно една народна приказка гласи, че там където влиза слънце, лекар не влиза. Според един над 70-годишен индиец Манек, посветил живота си на слънцето и фотосинтезата, слънцесъзерцанието прави чудеса с човешкия организъм. Той предлага един фототерапевтичен метод, използван от самия него, който трае 9 месеца и включва едновременно съзерцание на слънцето сутрин, по изгрев, и вечер, по залез, ко-

гато UV лъчите са невредими. Индиецът съветва и да се пие слънчева вода. Това е преварена вода, поставена за 12 часа на слънце.

Манек обяснява, че лечебната сила на слънчевите лъчи не е еднаква през цялата година, нито през целия ден. Най-полезно е пролетното слънце след 22 март, а след него – лятното. Също така сутрин слънчевите лъчи от 8 до 9 часа са най-лечебни и полезни и оказват благоприятно влияние върху дихателната и нервната система, докато слънчевите лъчи по пладне имат благотворно влияние върху храносмилателната система.

Стоенето на слънце стимулира производството на серото-

нин – хормона на щастието. Ето защо през зимата, когато денят е много по-кратък, а слънчевите часове са рядкост, повечето хора изпадат в състояние на летаргия и депресия. Слънчевите лъчи стимулират и образуването на хормона мелатонин, което ви прави значително по-бодри. Или иначе казано, слънцето е прекрасен лек срещу депресия, отпадналост и сънливост.

Стига да не се прекалява, слънцето има благотворен ефект върху кожата. Навярно сте забелязали, че след няколко слънчеви бани и подходящи слънцезащитни лосиони лицето ви се изчиства от пъпки и петна и кожата става по-свежа и гладка.

Базиран на лечебното действие на слънцето, са създадени специални фототерапевтични лампи. Фототерапията е съвременен метод за лечение на редица дерматологични заболявания, използващ действието на UV лъчите. Обикновено се правят 2-5 процедури с UV облъчване седмично, а общият им брой е около 20-30 в зависимост от вида на дерматологичното заболяване. Времетраенето на процедурите и дозата на лъчите също зависят от заболяването и се контролират от лекуващия доктор. За по-голям ефект се прилага т.нар. ПУВА терапия, която представлява фототерапия, прилагана паралелно с медикаменти, които увеличават чувствителността на кожата към UV лъчите.

Фототерапията особено много се препоръчва за анемични и слаби хора, страдащи от остеопороза и артрит. Чрез фототерапия успешно се лекува псориазис, атопичен дерматит, параспориазис, витилиго, слънчева алергия, разширени и зачервени кръвоносни съдове, белези от акне и операции и др.



7 ХРАНИ, КОИТО ПРАВЯТ ЖЕНИТЕ ЩАСТЛИВИ



Справяне с промени в настроението, главоболие, работа, управление на домакинство, поддържане на отношения - са само малка част от ежедневиите ангажименти на една жена. И единственото, което може да облекчи напрежението и да помогне на нежната половина на света да бъде щастлива е храната. Има храни, които помагат за предпазване от болести, повишават имунитета, действат добре на кожата, повишават хормоните на доброто настроение. Ето някои

храни съюзници, които да направят жените щастливи.

1. **Червени чушки** - Това е най-силният източник на витамин С. Повишава имунитета и е превенция против появата на бръчки, което прави жените много щастливи.

2. **Сьомга** - Заради Омега 3 мазнините, сьомгата е прекрасна за женското здраве. Тя има противовъзпалително действие и предпазва от сърдечно-съдови заболявания, освен това ви прави по-умни и красиви.

3. **Шоколад** - Внимание! Десетки проучвания показват, че хората, които консумират черен шоколад, са в много по-добра форма от останалите. Жените, които изяждат по две блокчета на ден от тъмното изкушение са по-щастливи от останалите. Консумирайте шоколад с над 74 % какао.

4. **Орехи** - Те подобряват притока на кръв. Изяждайте по два ореха дневно, за да сте здрави и щастливи.

5. **Ябълка** - Ябълките са едни от трите храни, които намаляват риска от сърдечни заболявания, високото кръвно налягане и натрупването на мазнини.

6. **Нар** - Нарът е символ на плодородието и здравето. При тежка елагова киселина, която спомага за общото благосъстояние на тялото и духа.

7. **Магданоз** - Помага за борбата с **целулита**, който е един от основните проблеми на жените. Насърчава детоксикацията и отстраняването на тежките метали от организма, които нарушават нормалната функция на тъканите.

КОИ СА НАЙ-КРАСИВИТЕ НА ПЛАЖА?

Представителите на кои нации имат най-привлекателни тела и са най-приятното обкръжение на плажа? Онлайн проучване в цял свят на туристическия портал Expedia откри отговора на този въпрос и подреди класация, цитирана накратко от Travel Daily News.



24% от участниците в допитването смятат, че най-красивите почитатели на плажния отход са

европейците. На второ място се оказали представителите на Карибския регион (17%), а на трето - американците (14%).

А кои са най-масовите почитатели на нудизма? Първото място тук е за австрийците. Цели 28% от респодентите само от Австрия, признават, че се разсъбличат напълно на обществени плажове. Втори са германците (25%), а трети отново са американците (18%).

В световен мащаб средно 10% от почитателите на плажния отход практикуват нудизъм. Най-срамежливи в това отношение са азиатците.

10 СЪВЕТА КАК ДА БЪДЕТЕ ПО-УВЕРЕНИ

Човек е щастлив, когато се чувства уверен в себе си и е оценен от другите. Понякога външни фактори пречат на самочувствието ни и несъзнателно започваме да се подценяваме. Това вреди на самите нас и ни пречи да се развиваме успешно.

Ето и няколко съвета как да се чувстваме по-уверени:

1. Повярвайте в себе си. Вие имате право да сте щастливи, да получавате, каквото искате и да се чувствате добре.

2. Обградете се с хора, които ви вдъхновяват.

3. Събуждайте се с усмивка. Сутрин направете нещо, което ви зарежда. Пуснете си любима песен, чуйте се с приятел или си припомнете крилата фраза.

4. Правете неща, които ви карат да се харесвате.

5. Намерете хубавото в себе си. Обърнете повече внимание на това, което харесвате във външността и в характера си.

6. Подбирайте „душевната си храна“. Това включва да бъдете по-взискателни към литературата, която четете, филмите, които си пускате вечер и не на последно място хората, с които излизате.

7. Не слагайте маски и брони. Стрежете се да бъдете автентични и искрени с околните.

8. Заспивайте доволни от себе си. Вечер си припомнете успешен момент от деня или ако днес не сте имали късмет, за друг успех, който сте постигнали. Важното е често да си припомняте на какво сте способни.



9. Подминавайте злонамерените критики. Критиката може да бъде полезна, когато е градивна и се дава с добри намерения. Има хора обаче, които вследствие на лош ден, искат да направят и вашия такъв. Излизайте от подобни ситуации с усмивка, без да се вглъбявате в казаното от отсрещния.

10. Освобождавайте се от негативни чувства. Спортът и излизането сред природата са подходящи варианти за релакс и презареждане.

Тест

4 въпроса, с които може да се определи характера на всеки човек

Има най-различни техники, с които може бързо да се декодира човешката душа, да се открият отличителните черти и характера като цяло. Избираме една от тях, при която е достатъчно да бъдат извършени няколко прости движения. Тестът се състои от четири лесни задачи, които всеки е в състояние да изпълни интуитивно, без специална подготовка. По резултатите могат да бъдат определени основните черти на характера.

Задача 1. Сплетете пръстите на ръцете си

Ако отгоре е палецът на дясната ръка - запишете цифрата „2“, ако е на лявата - цифрата е „1“.

Задача 2. Затворете едното си око и се прицелете в невидима мишена

Ако затворите дясното, запишете цифрата „1“, за затворено ляво - „2“.

Задача 3. Скръстете ръце пред гърди

Коя ръка е върху другата? Ако дланта на лявата ръка лежи върху лакътя на дясната, запишете цифра „1“. При обратната конфигурация - „2“.

Задача 4. Аплодирайте

Ако ръката, която удря в дланта на другата е лявата, запишете „1“, ако е дясната - „2“.

Оценка на резултатите:

Запишете получените цифри една след друга и вижте какво се получава в зависимост от съответната комбинация

„2222“ - Устойчив характер, консерватизъм, избягване на конфликти и на влизане в спорове.

„2221“ - Най-ярката черта на вашия характер е крайна нерешителност.

„2212“ - Комуникативни, винаги можете да намерите общ език с всеки.

„2111“ - Вие сте непостоянни, правите всичко сами, не търсите подкрепа от други.

„2211“ - Рядко срещано съчетание! Вие сте комуникативни, отворени сте за контакти, в същото време имате мек характер.

„2122“ - Вие сте „техничар“, присъщи са ви аналитичност, а също така и дискретна сдържаност. Отнасяте се внимателно към всичко, характерна за вас

е известна дистанция в отношенията с околните.

„2121“ - Най-рядко срещаното съчетание, което говори за беззащитност и склонност да се поддавате на влиянието на другите.

„1112“ - Емоционални, енергични, решителни.

„1222“ - Често срещан характер. Вие сте емоционални, но не ви достига упоритост и настойчивост в решаването на жизненоважни въпроси. Поддавате се на чуждо влияние, притежавате добра комуникативност и привличате околните.

„1221“ - Емоционалност, недостатъчна настойчивост, много мек характер, наивност.

„1122“ - Вие сте дружелюбни, но и малко наивни. Склонни сте да задълбавате в себе си, да се самоанализирате. Имате много и разностранни интереси, но не ви достига време за всички тях.

„1121“ - Доверявате се изключително много на хората, имате мек характер. Най-вероятно сте творческа натура.

„1111“ - Вие сте крайно либерален човек. Творчеството заема важна роля в живота ви. Имате нестандартен поглед за много неща. Силни емоции, изразен индивидуализъм, егоизъм. Вие сте прями и егоистични, но това не ви пречи.

„1212“ - Силни духом, упорити, постигате целите, които си поставяте.

„1211“ - Склонни сте към самоанализиране, малко сте затворени, поради което не намирате лесно приятели, но духом сте силни, а в постигането на поставените цели трудно може нещо да ви сломи.

„2112“ - Лек и непринуден характер, лесно намирате нови приятели, завързвате контакти и често сменят увлеченията си.



ВЪВ ФРАНЦИЯ ПУСНАХА АРТ-ВЛАКОВЕ

Салоните им са пълни с репродукции на известни импресионисти и пресъздават красотата на Версайския дворец



Пасажерите могат да се любуват и на фототапети с приказните градини...



... и запленяващата архитектура и интериор на двореца Версай.

Французите обичат и почитат своето културно наследство и по всякакъв начин се стараят да го популяризират. Затова не е чудно, че в страната им могат да се срещнат дори влакове, които приличат на подвижни музеи на изкуството. Чрез тях държавните железници на Франция (SNCF) искат по много оригинален начин да приобщат своите пътници към изкуството. Подкрепяйки кампанията Art in Transit те дават възможност на пасажерите да се наслаждават на творби на световноизвестни френски импресионисти и други емблематични културни забележителности от страната, докато пътуват за работа или към вкъщи.

Арт-електричките от няколко седмици се движат по линия J (дължина 256 км), която свързва Париж с неговите западни предградия и градове сателити (Ермонт, Обон, Жирос, Мант ла Жولي, Вернон и Живерни). Това са стандартни крайградски влакове, преминали серия от козметични художествени трансформации. Техните стени и тавани са облепени с фотофолио с творби на известни френски живописци, представители на импресионизма. Сред тях могат

да се видят платна на Едгар Дега, Клод Моне, Едуар Мане и Камил Писаро. За оформление на салоните са използвани също репродукции на импресионистки картини, получени от музея на френското изкуство „Орсе“. Той съхранява една от най-богатите колекции на произведения на последователите на това течение.

Интериорът на вагоните е преобразен в три различни тематични стила: „Местни пейзажи“, „Париж и индустриализацията“ и „Градини и водоеми“. Освен на живописата, по време на пътуването, пасажерите могат да се любуват също на фототапети с градините, архитектурата и вътрешността на двореца Версай. В някои части от салонните са пресъздадени прочутите Версайски градини. В други – най-известните му зали и кралската спалня с мебелите и фреските по таваните. Авторите дотолкова са се увлекли, че са се опитали да пресъздадат дори интериора на библиотеката на Мария Антоанета и Людовик XVI в палата Белведере. Атмосферата допълват ретрофотографии на кралската резиденция и снимки от ленти-класики на Gaumont

Cinéma – най-старото киностудио в света (произвежда филми повече от век).

За „пълната промяна“ на регионалните електрички е отговорна американската дизайнерска компания 3М и френската рекламна агенция Adkeys. Техните специалисти извършват всички идейни и технически дейности по преобразяването на композициите

по поръчка на SNCF. Авторите на проекта са се опитали да намерят връзка между изкуството и железопътния транспорт. Маршрутът на арт-влаковете не е избран случайно. Линия J минава през редица места, от които в миналото вдъхновение за своите произведения са почерпили много импресионисти, като например Мане.

Железопътните арт-инсталации са част от сериата инициативи на кампанията Art in Transit. Тя има за цел да направи ежедневните пътувания в обществен транспорт по интересни и вдъхновяващи чрез украсяването на интериора на превозните средства с известни произведения на изкуството.

Ивайло ПАШОВ



Общо 5 регионални електрички на SNCF са превърнати в арт-влакове.



В салоните на съставите са пресъздадени творби на френските импресионисти.



Френските железници искат по оригинален начин да приобщат своите пътници към изкуството.



За оформлението на салоните са използвани и много платна-репродукции.

Цени за реклама

За контакти:
Мая Димитрова
0889 41 30 03
maya02@abv.bg
bdz@bdz.bg

При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,50 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 0,50 лв. на кв. см.
Последна страница - 1,00 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,80 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 1 лв. на кв. см.
Последна страница - 1,50 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне