



МОЛДОВА
ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА РЕФОРМА
на стр. 3

Доц. д-р инж. Валери Стоилов:
**ЛИПСВА РЕАЛНА КОНКУРЕНЦИЯ
В ЖП ТРАНСПОРТА**
на стр. 4

ИНВЕСТИРА СЕ В ЖИЗНЕСПОСОБНИ ПРОЕКТИ

Европейските средства за транспортна инфраструктура водят в класацията за 2014 г. – 2020 г.



В края на следващата седмица всички бенефициенти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ ще обсъждат в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията споразумението за партньорство с Европейската комисия за втория програмен период (2014 г. – 2020 г.). То е публикувано на сайта на Министерски съвет и все още не е официално одобрено, така че има възможност да се направят нови предложения и поправки, съобщи Димитър Савов, директор на дирекция „Национална транспортна политика“ в министерството, който ръководеше на 14 януари т. г. отрасловия обществен съвет за железници-

те. Той прикани присъстващите към по-голяма активност, за да бъдат отстранени пропуските, преди правителството да одобри споразумението и да го изпрати в Брюксел. В съвета още участваха генералният директор на НКЖИ Милчо Ламбрев и заместникът му Христо Алексиев, изпълнителният директор на ИА „Железопътна администрация“ Веселин Василев, Галина Василева, директор на дирекция „Координация на програми и проекти“ в министерството, представители на браншови, синдикални и обществени организации.

Прави впечатление, че средствата за транспортна инфраструктура продължават да водят класацията сред останалото

финансиране, което се очаква от ЕС до 2020 г. С появата на новия Инструмент за свързване в Европа, с общ бюджет над 400 млн. евро, железопътните, речните и отчасти пътните проекти ще получат допълнително финансиране. По думите обаче на зам.-генералния директор на НК „Железопътна инфраструктура“ Христо Алексиев, в това отношение положението на компанията е доста неизгодно, защото за мащабната строителна работа, която предстои да се извършва до края на периода, са необходими около 4 млрд. евро, но реално ще се отпуснат 1 млрд. евро безвъзмездна финансова помощ. Предвиденото от Брюксел за българските жп проекти и в

„Свързана Европа“ не надхвърля 350 млн. евро, заяви по време на обществения съвет Алексиев. Затова при степенуването им са взети предвид няколко мотива.

Един от най-важните е да се следва логиката на TEN-T мрежата от предишния програмен период, т.е. да се инвестира последователно, за да се постигне по-голям икономически ефект. Така ще се постигне цялостно рехабилитиране и модернизиране на жп мрежата. Преди всичко обаче се акцентира върху жизнеспособните проекти, които са в синхрон с европейската политика, допринасят за развитието на регионите, на икономиката и подобряват транспортната услуга.

На стр. 5

Новият регламент 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. дава насоките на Евросъюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение 661/2010/ЕС. В него България е определена като страна, през която преминава новият коридор Ориент - Източно Средиземноморие, който върви по трасето на бившите коридори 4, 10 и 8 и осигурява връзка на Северно, Балтийско, Средиземно и Черно море. С този регламент са свързани и основните приоритети на страната ни в транспортната инфраструктура.

Благодарение на река Дунав тя фигурира и в коридора Рейн - Дунав. Ако за периода 2014 г. - 2020 г. получим обещаните 1,6 млрд. евро европейско финансиране за транспортна инфраструктура, в края на 2020 г. ще се пътува удобно по коридор Ориент - Източно Средиземноморие. Той включва автомагистрала „Струма“, „Марица“, „Тракия“, „Люлин“, София - Калотина, Видин - Монтана и по жп направленията от сръбската граница през София до Свиленград и Бургас.

Засега прогнозният бюджет по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 предвижда 1,2 млрд. евро европейско финансиране.

ПРОЕКТ ЗА ОБЩА ЖЕЛЕЗНИЦА МЕЖДУ ЦЕНТРАЛНОАЗИАТСКИТЕ СТРАНИ



Правителството на Азербайджан е предложило на властите на Иран, Пакистан и Турция да създадат единна железопътна мрежа и да я свържат с жп системите на Европа и Близкия Изток. Проектът е лансиран от азербайджанския външен министър Елмар Мамедяров на неотдавнашно заседание на съвета на министрите на Организация на икономическо сътрудничество (ОИС) на централноазиатските държави в Техеран.

На форума Мамедяров е заявил, че развитието на железопътните линии и инфра-

структура в региона трябва да е приоритетна цел на членките на съюза. Той е защитил тезата, че жп системите на страните от ОИС трябва бързо да се свържат помежду си, а впоследствие да се „закачат“ и за европейските и блискоизточни железопътни системи. Това може да донесе на региона изключително възможности за транзит на товари.

В тази връзка като приоритет е изведено скоростното дострояване на редица регионални железни пътища, като Казвин - Решт - Астара между Иран и Азербайджан. Взето е решение и за облекчаване на търговията

и транспортните комуникации между страните от организацията, в т.ч. на процедурите по преминаване на границите.

ОИС е учредена през 1985 г. от Иран, Пакистан и Турция с цел развитие на стопанското, техническото и културното сътрудничество помежду им. През 1992 г. в организацията влизат още Афганистан и шест постсъветски страни - Азербайджан, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Подобряването на на транспортните комуникации между членките е един от акцентите в политиката на съюза.



В Латвия ще модернизират вагони с пари на ЕС

Латвийската жп компания Pasazieru vilciens, извършваща пътническите превози във вътрешността на страната, ще модернизира 19 вагона на няколко свои дизелови състава с пари на Европейския съюз (ЕС). Обновяването им ще осъществи обединение три местни предприятия: Рижския вагоностроителен завод, заводът за ремонт на моторвагонен жп състав „Засулаукс“ (в Рига) и Даугав-

пилския локомотиворемонтен завод. То спечели конкурса по проекта, чиято стойност възлиза на 26,92 млн. долара.

Около 85 на сто от тези средства ще дойдат от линия на европейските фондове. Останалите трябва да осигури правителството на Латвия. Планира се работите по програмата да бъдат завършени до ноември 2015 г.

Модернизацията ще засегне

пет тривагонни и един четиривагонен дивови състави. В хода ѝ е предвидена замяна на обшивката на вагоните и кабините на машинистите. Също така смяна на двигателите, електрическото оборудване, осветителните системи, спирачните, пневматичните устройства и на вътрешния интериор. Чрез обновяването срокът на експлоатация на петте влака ще бъде удължен с още 20 години.

Пуснаха 4G интернет в крайградските влакове на Париж

Крайградската линия „А“ на парижката система за регионален скоростен влаков транспорт RER, която обслужва френската столица и предградията ѝ, бе оборудвана с безплатен 4G-интернет. Технологията позволява много по-бърз достъп до световната мрежа и по-високи скорости на пренос на данни, което означава че пътниците вече могат да се възползват и от повече интерактивни услуги.



4G-интернет покритието е дело на провайдъра SFR. Същият успя да се пребори за проекта в ожесточена конкуренция с останалите доставчици на мобилни и интернет услуги в страната. Той ще продължи да реализира технологията и по основните гари, метро станции и тунелни участъци от останалите линии на скоростния влаков транспорт на френската столица. До 2015 г. планира да осигури достъп до технологиите 3G+, Dual Carrier и 4G на 160 основни гари от жп мрежата на RER (5 линии с обща дължина 587 км, 257 гари, над 660 млн. пътници годишно) и парижкото метро. Ако успее в срок от тях ще могат да се възползват около 75 на сто от всички ползватели на парижките крайградски експреси и мотриси на подземната железница. Само година по-късно – до края на 2016 г. - телекомът вече трябва да е успял да оборудва с 4G-мрежа всички жп гари и метростанции от системата на масовия градски и крайградски транспорт на Париж (RATP). Също така три трамвайни маршрута, част от останалите линии на експресите RER и от автобусните маршрути в столичния регион Ил Дьо Франс.

Правят луксозен дом от изоставена метростанция в Лондон



Отдавна изоставената лондонска метростанция „Бромптън роуд“ (Brompton Road) ще бъде преустроена в елитна жилищна сграда с луксозни апартаменти. Преди седмици тя бе закупена на търг от анонимен украински петролен магнат за 50 млн. фунта стерлинги (81,8 млн. долара). Източноевропейският милиардер спечелва сделката в ожесточено съревнование с представител на кралското семейство на Катар и английски предприемач.

Апетитите към „Бромптън роуд“ бяха провокирани от разположението ѝ. Тя се намира в Южен Кенсингтън – един от най-скъпите централни квартали на британската столица. Район, изключително атрактивен за местните и чужди инвеститори, в който те щедро наливат капитали за закупуване на недвижими имоти. Те се превръщат в луксозни бизнес и жилищни сгради и освен реноме, носят значителен приход на собствениците им. Аналогична явно ще е съдбата и на старата метростанция, чиято обща площ на подземните и надземните части достига 2 601 кв. м.

Тя е открита в далечната 1906 г., като част от метролиния „Пикадили“. Построена е по проект на архитекта Лесли Грийн, който е проектирал десетки спирки на метрополитена на британската столица. За всички тях е характерна облицовка от кървавочервени плочки и полукръгли прозорци. Уви, през 1934 г. е затворена заради малкия брой пътници, които я използват. Оказва се, че повечето предпочитат съседните станции Knightsbridge и South Kensington.

През 1938 г. имотът е продаден от транспортните власти на града на министерството на отбраната. По време на Втората световна война там е разположена щаба на противовъздушната отбрана на Лондон. Впоследствие съоръжението е използвано като общежитие на кадети от висшите военни училища. Но за кратко – след средата на 50-те години на XX век е консервирано и изоставено.

Продажбата на „Бромптън роуд“ е част от програмата за намаляване на загубите на военното министерство, трупани от недвижимости, които не използват активно, но се налага да бъдат поддържани. Тя се оказва един много печеливш ход, тъй като вместо очакваните около 20 млн. фунта стерлинги (30,6 млн. долара) ведомството спечели над 1,5 пъти повече.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ЕВРОМОДЕРНИЗАЦИЯ ИЛИ ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА РЕФОРМА НА МОЛДОВА

Намаляване на тарифите благодарение на електрификацията, повишаване на скоростите и достигане на евростандартите – това са ключовите направления на реформата в железниците на Молдова. Ръководството на железопътния транспорт на бившата съветска република се опитва да го обнови и направи по-конкурентоспособен, съгласно желанието на страната да стане част от Европейския съюз.

Държавните железници на Молдова (ГП ЖДМ - Железная дорога Молдова) са започнали модернизация за повишаване на ефективността на своята дейност. По силата на географското разположение на своята жп мрежа те осигуряват превози между държавите от ОНД и Югоизточна Европа. Явяват се и важно звено от международната карго жп система. Уви, към момента тези стратегически плюсове не им носят нужните приходи.

В тази връзка мениджмънтът на ЖДМ лансира необходимостта от пренастройка на финансовия модел на предприятието. „Ще вървим по пътя на оптимизацията на дейността. В състава на нашата компания, наред с традиционно печелившите подразделения, влизат губещи и дотирани. Финансовите резултати показват, че разходите надхвърлят доходите. Задачата ни ще бъде да определим източниците на доходи, тоест – как и чрез какво да ги увеличаваме” – заяви неотдавна генералният директор на молдовските железници Андрей Домашкан (назначен на този пост през август 2013 г.).

Предният шеф на дружеството Виталие Струна подаде оставка през юни м.г. и тя бе приета от транспортния министър на Молдова Василе Ботнар „в контекста на повишаването на ефективността на работата на министерството”. Тогава бе станало ясно, че вълната на посткризисното възстановяване на обема на товарните и пътнически превози е спряло до нивата от периода 2010 - 2011 г. и показателите отново са започнали да сплизват надолу. Ако през 2009 г. ЖДМ е превозвала малко над 3 млн. тона товари, през 2011 г. те вече са достигали над 4,6 млн. тона, но през 2012 г. отново е отбелязан спад - 4,2 млн. тона. Пътническият жп транспорт на страната също достига следкризисен пик през 2010 г. (почти 1,2 млн. превозени пътници – добър показател за 4,5-милионна страна). Но оттогава, макар и с малко, пасажерите постоянно намаляват с всяка изминала година.

В контекста на това и на не особено оптимистичните резултати от товарните превози през първото полугодие на миналата година, Струна е помолен да напусне. И действително трите месеца след смяната на управлението се оказват невероятно „ударни” на фона на предходните шест. Добрите резултати от тях позволяват общият товарооборот за първите девет месеца на 2013 г. да бъде доведен до 3,8 млн. тона.

Настоящото ръководство смята, че сред факторите, пречещи на дружеството да работи и печели, е както традиционното за постсъветските жп администрации наследство (износеност на инфраструктурата и подвижния състав и липсата на средства за модернизация), така и някои национални особености като например специфичното разписание на молдовските пътнически влакове. „Много от часовете за пътуване са неудобни за пасажерите. Не е тайна, че те са били замислени така, че да улесняват



Модернизираните экс-унгарски състави Д-1 М 001 имат много съвременна визия и екстри



Молдовските железници разчитат на добри печалби от проектите за контейнерни жп превози „Викинг” и „Зубър”

нашите железничари да идват на работа и да се прибират в края на деня с железницата. Спестявайки време и разходи на служителите ни, сме загубили много от клиентите си”, коментира Андрей Домашкан.

Но ако тези проблеми на ЖДМ могат много лесно да бъдат решени самостоятелно от ръководството, то за модернизацията на инфраструктурата и подвижния състав по евростандартите не е достатъчна само управленската воля. Молдовският жп монополист обслужва почти 1 200 км железни пътища, товарният му вагонен парк наброява 7 433 единици, а пътническият – 370. Почти цялата жп мрежа и техника са крайно износени и се нуждаят от обновяване. Програмата за перспективно развитие на дружеството за периода 2011 г. - 2015 г. предвижда изразходване на почти 80 млн. долара за капитален ремонт и модернизация на магистрални и маневрени локомотиви и реконструкция на локомотивните депа. Още 25 млн. долара трябва да бъдат инвестирани в рехабилитации на участъци

от жп мрежата. Факторът на моралното остаряване на техниката също не може да бъде подминат – нужни са нови влакове. „Нашите работници са се запознали с модерни образци в заводите-производители и в жп депата на Русия, Литва и Казахстан, където те се експлоатират и ремонтират. За нас закупуването на нов подвижен състав е изключително необходимо, тъй като имаме немало произшествия заради излизане от строя на възли и агрегати на сега използваните локомотиви”, отбелязва ръководителят на техническата дирекция на ЖДМ Алексей Китороаге.

От ръководството на железницата признават, че само огромното желание не стига за реализацията на съществуващите планове. „Модернизацията за нас е принципен въпрос, но не е изцяло по възможностите ни. Ако разходите за внедряване на европейските стандарти бъдат покривани чрез някакви дотации и помощи - например чрез заеми с държавна гаранция или субсидии от международните финансови структури,

тогава ще се справим. Но ако ЖДМ трябва да заработи сама нужните средства, процесите на подобрения ще се разтеглят във времето и осъществят с много компромиси”, споделя Андрей Домашкан.

За радост на монополиста и властите в Кишинев, Европа не остава безучастна към желанието за обновяване на жп транспорта на постсъветската република. През септември м.г. ЕС се ангажира да подпомогне неговата модернизация. Европейската банка за възстановяване и развитие ще предостави 25 млн. евро за съфинансирането на проекта за модернизация на влаковете и локомотивите на ЖДМ. С други 25 млн. евро пък Европейската инвестиционна банка ще подпомогне Молдова за възстановяване на жп инфраструктурата.

Пътят към по-светлото проевропейско бъдеще на молдовските железници ще мине и през реструктурирането. От министерството на транспорта на страната обявиха план, според който ЖДМ ще бъдат разделени на отделни предприятия, отговарящи за инфраструктурата, товарните и пътническите превози. Предвидено е дейността им да се контролира чрез съвременна система за управление.

Молдова е страна по перспективните международни проекти за превози с маршрутните влакове за превоз на контейнери и ремаркета „Викинг” и „Зубър”. Маршрутът, по който ще пътува първият, трябва да свърже мрежите от контейнерни транспортни линии в Балтийския регион с Черно, Средиземно и Каспийско море. Трасето на „Зубър” ще тръгва от Талин през Рига и Минск, след което ще съвпада с този на „Викинг” в направление Киев – Одеса. В перспектива се предвижда да бъде продължен, като се използват фериботните превози в скандинавските страни и до Западна Европа през Полша. Двете програми ще помогнат за намаляване на разходите за транспортни превози на молдовските железници (заради облекчените процедури при пресичане на границите, планираните единни тарифи, унифицираната документация и обусловената от това икономия на време) и стимулиране икономиката на страната.

Компанията планира да привлече бизнес клиенти с атрактивни цени на услугите си. „Намаляването на тарифите ще стане възможно чрез електрификацията на значителна част от жп мрежата. Това ще ни позволи да привлечем товари, които по-рано са транспортирани с автомобили или с конкурентни жп превозвачи”, заявява директорът на дружеството.

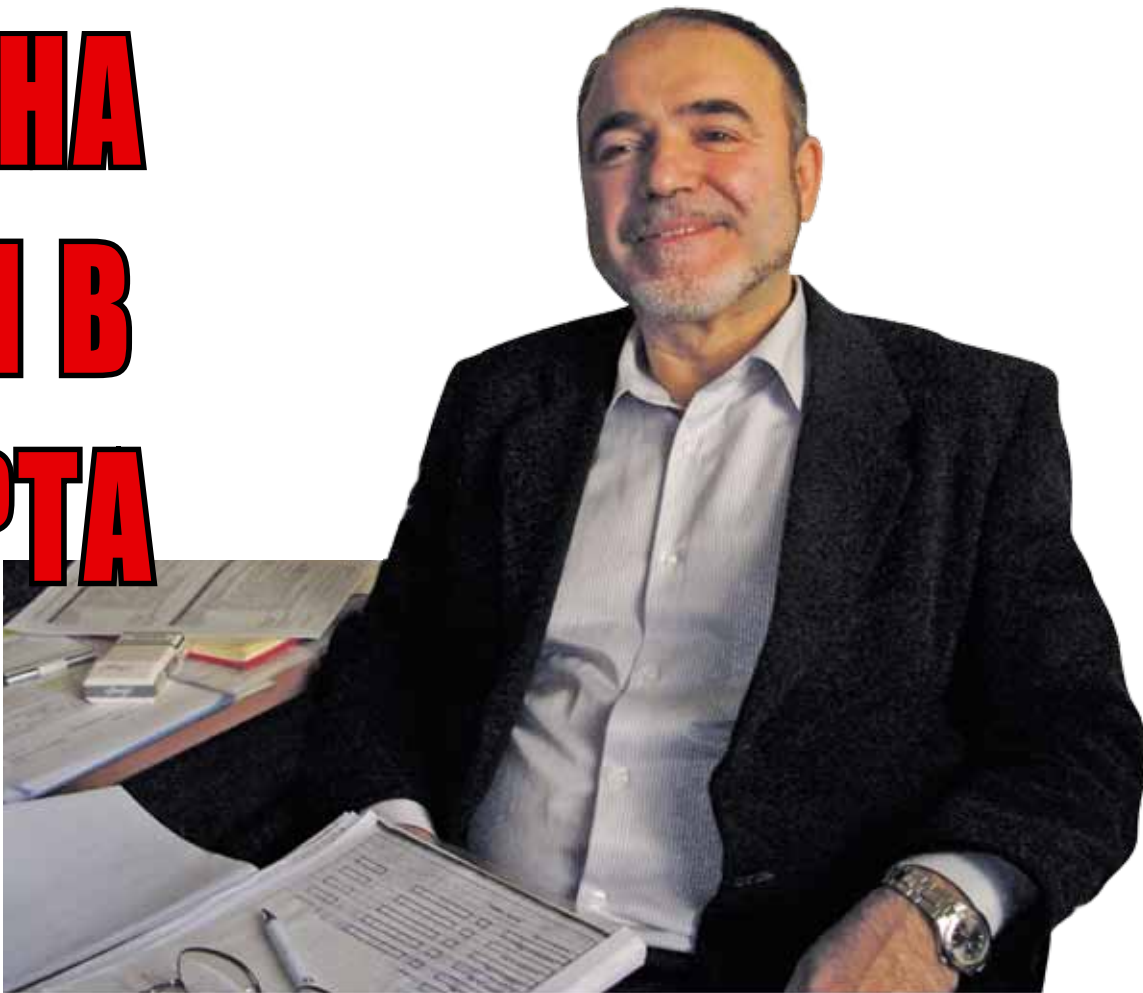
От ЖДМ планират да развият и регионалните пътнически превози. За целта компанията засега ще разчита на 14 дизелови експреса Д-1 втора ръка, купени от Унгария и преоборудвани и реновирани в Румъния с евросредства. Композициите Д-1 М 001 са 4-вагонни (с първа, втора и трета класа), с 267 комфортни седящи места, климатизация, химически тоалетни, асансьор за хора с инвалидни колички, видеоекрани, автоматични врати, икономично светодиодно осветление и информационна система за пътниците. Могат да развият до 120 км/ч и се задвижват от дизелов двигател Volvo, отговарящ на екостандарта Stage 3B, който от 2014 г. е задължителен за територията на държавите от ЕС. Разходът му на гориво е 36-38 л/ч.

Преминалите „възкресение” композиции от същия тип вече обслужват направление-то Кишинев - Одеса (Украйна) и Бендера (Молдова) - Окица (Румъния).

Ивайло ПАШОВ

ЛИПСВА РЕАЛНА КОНКУРЕНЦИЯ В ЖП ТРАНСПОРТА

твърди доц. д-р инж. Валери Стоилов, зам.-ръководител на научноизследователския сектор към Техническия университет в София



- Г-н Стоилов, как бихте коментирали конкуренцията между железопътния, автомобилния, въздушния и водния транспорт в България и в света?

- В България конкуренцията е безконтролна и нелоялна. Всеки се опитва да откъсне колкото се може повече. В света тенденциите са по-различни. Там се работи комплексно. Спедиторските фирми, които организират и извършват логистичното обслужване, се опитват да удовлетворят клиента максимално. При товарните превози всичко зависи от обема на товарите, спецификата на самия товар, срока за изпълнение на доставката и други заявени изисквания на клиента. Всичко това се анализира, разработват се варианти и аргументирано се предлага начин на изпълнение на транспортната услуга. Все по-чести са случаите на комбинация между автомобилен, железопътен, воден и въздушен превоз. Всичко зависи от конкретната поръчка, като целта е да се удовлетвори изискванията на клиента. При масовите товари, ако има подходящи условия, трябва да се акцентира върху водния и железопътен транспорт. Неслучайно редица европейски програми стимулират и финансират проекти за прехвърляне на превози към железопътния и морски транспорт.

При пътническите пътувания с туристическа насоченост обслужването е по-специфично. При тях не се набляга на скоростта на придвижване (както е при деловите, служебните и др.), а се предвиждат маршрути, богати на културни, исторически, географски, етносни и атракционни забележителности, които се отчитат в зависимост от интересите на туристите. Но и тук е налице тенденция към комбинации между видовете транспорт – въздушен, автомобилен, железопътен и воден.

- Каква е конюнктурата на пазара и кой според вас е най-развитият транспорт в нашата страна?

- Определено автомобилният, който обхваща над 70 процента от товарните превози у нас. За това състояние допринася и

българското, и европейското законодателство. Не трябва да се пропуска и фактът, че в България автомобилният транспорт има огромно лоби на всички нива на държавно управление – парламент, правителство, областни управи.

В продължение на казаното за лобирането в полза на автомобилния транспорт, следва да се отбележи, че българската действителност е микро- или нано-частица от световното и европейско лобиране. Имам предвид огромните финансови, човешки, политически и всякакви други ресурси на концерните, добивачи и преработващи нефтопродукти, както и свързаните с тях производства. Това е една мултинационална империя, чийто интерес е да се развива автомобилният транспорт, който е най-големият консуматор на нефтопродукти.

Като се добавят автомобилните гиганти – лобито на автомобилния транспорт става безгранично и неконтролируемо.

- При това положение бихте ли очертали позицията, която заема железопътният транспорт у нас?

- Както повечето сфери на икономиката, така и транспортът, в това число железопътният, бележи сериозно изоставане. Основната причина е липсата на ясна държавна, а бих казал и на европейска и световна политика на преференции за ползването и развитието на железопътния транспорт.

Тъй като България се намира на важен кръстопът (няколко транспортни коридора минават през нашата територия), трябва да създадем инфраструктура, която да съответства на европейските и световни стандарти. За съжаление държавата няма достатъчно средства. Разчита се основно на европейско финансиране. За подготовката и спечелването на подобни проекти и за тяхното осъществяване са необходими висококвалифицирани специалисти, с каквито железопътните предприятия у нас не разполагат. Външни за предприятията специалисти не се търсят, или ако се търсят, то броят им е много малък поради

ограничените финансови ресурси.

Европейският съюз на практика се интересува от и финансира главните международни железопътни и автомобилни магистрали. Вътрешните инфраструктурни обекти остават в периферията за финансиране, като се разчита основно на държавата. Същото се отнася и до закупуването на нов подвижен състав.

- Според вас в какви условия се предлага железопътната транспортна услуга?

- В нашата страна, за съжаление, жп транспортът остава на трето място при превоза на товари след автомобилния и морския. След него се нареждат речният и въздушният транспорт. При пътническите превози отново лидер е автомобилният транспорт, следван от железопътния, въздушния, морския и речния.

По отношение на условията може да се обобщи, че е налице нелоялна конкуренция и липса на държавна политика на преференции за ползването на железопътния транспорт. Вземете като пример приоритетите за изграждане на инфраструктурни обекти или инфраструктурните такси, които заплащат превозвачите. Всичко е в полза на автомобилния транспорт. Следователно държавата поощрява неговото развитие.

В Европа - Швейцария и Белгия, отчасти и Германия, съществуват добри практики, които могат да се адаптират към нашите условия. Там при товарните превози можеш да ползваш автомобилен транспорт в периметър до 50 - 80 км без икономически санкции. Над посоченото разстояние се заплащат сериозни такси, които правят неефективно използването му и на практика се стимулира използването на железопътния транспорт.

Доц. Стоилов е и член на катедра „Железопътна техника“ в ТУ. Научната му дейност е свързана с проектирането и изчисляването на вагонни конструкции. В международната конференция „Българските железници – пътят за европейско развитие“, проведена в средата на ноември миналата година, той участва с аналитичното сравнително проучване „Състояние и проблеми на железопътния транспорт“. През 2013 г. Факултетът по транспорт в ТУ отбеляза 50 години от създаването си..

Друга сериозна причина за изгубените позиции на жп транспорта е променената структура на икономиката у нас – големите производители, а те са и големи товародатели, се броят на пръсти. Произвеждат се относително малки по обем и маса стоки, които се превозват на сравнително малки разстояния. Така едно от основните предимства на жп превозите отпада и те се превръщат в неефективни. Като се добавят и някои субективни за железницата фактори (ниски скорости, влошено обслужване, липса на твърд график за товарните превози и т.н.) става ясно защо релсовият транспорт постоянно отстъпва своите позиции.

- Какви са статистическите данни за секторите пътнически и товарни превози?

- И двата сектора имат сериозно влияние върху социалната сфера, екологията, намаляване на консумираната енергия и други. Ето защо не е правилно да се класифицират. При съществуващото законодателство всеки от секторите се развива според правилата на пазарната икономика. Например по критерия „изплатени инфраструктурни такси“ съотношението между пътнически и товарни превози (за последните са отчетени и данните на частните превозвачи) е 40 към 60 процента.

По критерия „влак-километри“ съотношението е 11 към 89 процента.

По критерия „брой лицензирани превозвачи“ данните са един за пътнически и десет за товарни и т.н.

- Развил ли се е пазарът като цяло и съществува ли конкуренция между превозвачите?

- За съжаление, един от основните проблеми на железопътния транспорт е липсата на реална

конкуренция. Това не допринася за подобряване на транспортната услуга. В сектора пътнически превози липсата на конкуренция е очевидна – налице е само един превозвач.

В сектора товарни превози, независимо от наличието на десет лицензирани превозвачи, реално работят четири. За частните превозвачи е характерно тава, че те са обвързани с едно или няколко големи предприятия със сериозен за нашите мащаби товароборот и не проявяват интерес и агресивност за завладяване на чужди позиции, изпълнявани от другите превозвачи. За националния превозвач на практика остават предимно малките и несигурни поръчки, което прави неефективна неговата дейност.

При така създадените се икономически условия (държавният превозвач е неефективен, а частните не виждат смисъл в разширяване на дейността си) товарните жп превози постоянно губят позиции и намаляват относителния си дял при изпълнение на транспортната услуга. Подобни са крайните резултати и в сектора пътнически превози.

- Какви са вашите идеи и предложения за подобряване условията на труд и увеличаването на пазарния дял на железопътния транспорт?

- На първо място, необходими са реални законодателни промени за даване на преференции на жп транспорта. За целта е целесъобразно да се проучат и адаптират към нашите условия положителните практики на посочените по-горе страни. Второ, да се разработят реални пазарно обосновани инфраструктурни такси, чрез които да се преустанови сегашната практика на неоснователно толериране на автомобилния транспорт.

В тях е възможно да се заложат и някои екологични, социални и енергоемки параметри, които безспорно ще направят релсовия транспорт по-привлекателен. Трето, към Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ да се създаде специализирано звено за анализи и прогнози на железопътния транспорт.

За държавните превозвачи „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД е необходимо да се промени структурата на дружествата, така че те да се занимават с управление на дейността, а не с рутинна оперативна работа. Също така да се изгради звено за разработване на проекти за участие в конкурси за европейско финансиране. Работата да се насочи към консуматора на услугата, а не към вътрешните проблеми на дружествата. Необходимо е и да се отдели ремонтната дейност от експлоатационната, като за целта може да се създаде самостоятелно ремонтно предприятие в рамките на „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Смятам, че е нужно да се въведе финансова, оперативна и управленческа самостоятелност на поделенията на дружествата, както и да се оптимизират вагонният, локомотивният парк и персоналът.

- Ваши студенти имат ли желание за работа в железницата?

- В Техническия университет се подготвят бакалаври, магистри и докторанти. Бакалаврите завършват специалностите „Транспортна техника и технологии“ и „Технология и управление на транспорта“. В учебните планове са заложили за изучаване общообразователни и специализиращи дисциплини по двигатели с вътрешно горене, автомобили, железопътна техника. Това позволява на нашите възпитаници да кандидатстват за работа в почти всички транспортни и машиностроителни предприятия. Сред тях обаче има единици, които са закърмени с идеята да бъдат железничари, въпреки лошия имидж, който се създава чрез медиите. Те знаят, че техниката е изключително сложна и нейната експлоатация и поддръжка изисква много знания и умения.

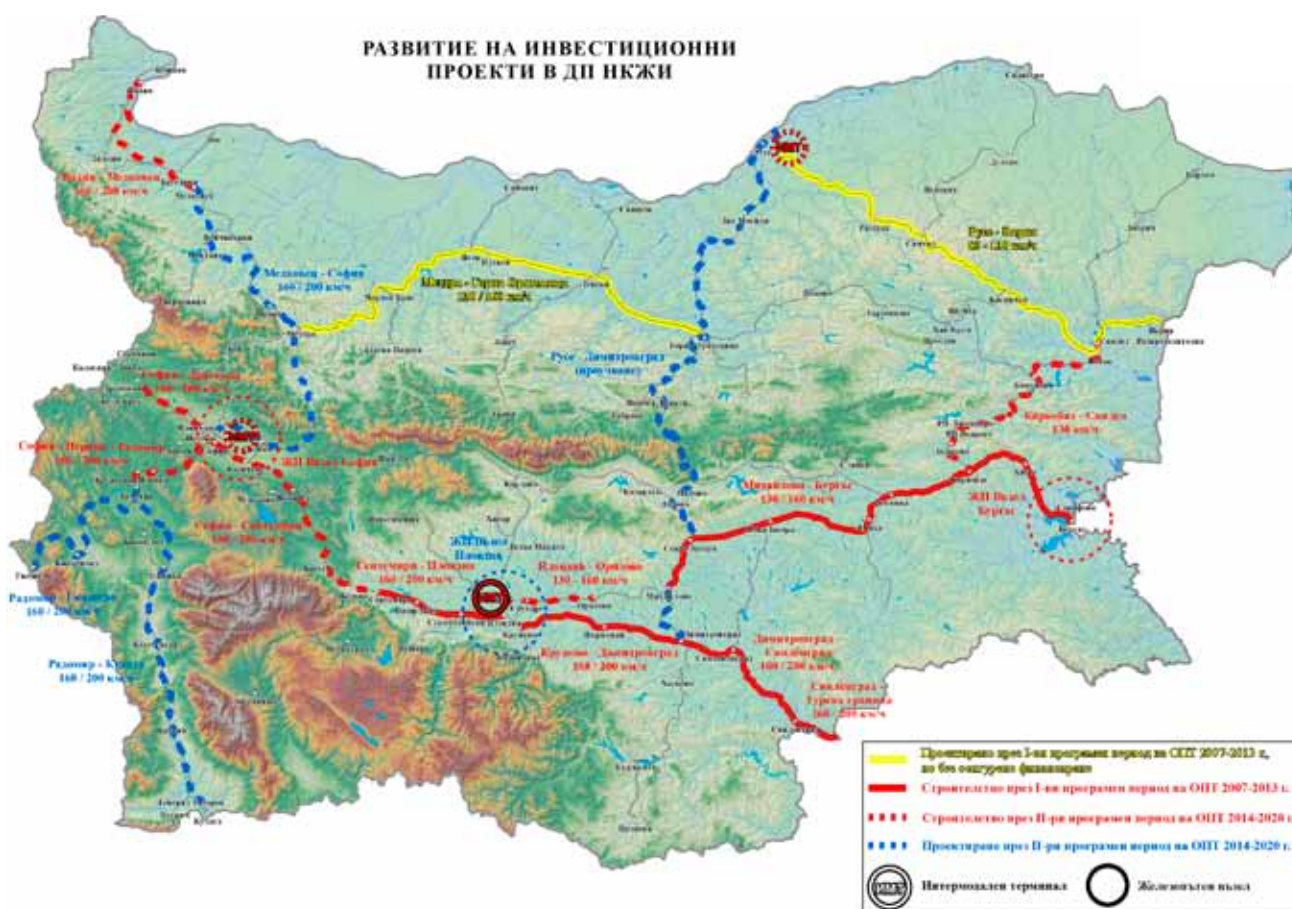
Повечето, за съжаление, попадат в автомобилни предприятия, стават монтьори и след определена практика част от тях започват да се изкачват в йерархията и да извършват реална инженерна работа. Докато тези, които постъпят в железницата, най-често директно заемат инженерно място и може бързо да се развият, дори в рамките на едно депо, ако са кадрирни специалисти.

- Съществува ли връзка между обучението и практиката, планирането и реализацията на тези кадри?

- Да. В нашата катедра ежегодно се провеждат практики. Правим ги под няколко форми. Между първи и втори курс е т. нар. общообразователна практика. След трети курс всяка катедра си обявява местата за практика. Нашата има твърд курс в това отношение и практиката минава на необходимото ниво, като се посещават всички водещи предприятия в бранша. Допълнителна възможност за практическо обучение на студентите е провеждането на курсове за придобиване на правоспособност за машинисти.

Интервюто взе:
Ивет ПЕТКОВА

ИНВЕСТИРА СЕ В ЖИЗНЕСПОСОБНИ ПРОЕКТИ



От стр. 1

Според Христо Алексиев много е важно да се завърши изцяло направлението Изток – Запад и да започнат да се предприемат първите по-осезателни стъпки по изграждането на другото стратегическо направление Север – Юг. „В момента повечето от съседните ни страни като Румъния и Гърция работят по първото.

Това е логично, но нашето мнение като инфраструктурна компания е, че ако още от сега не се направи нещо и по втората дестинация, много скоро ще се появят проблеми. Затова крайно време е да се потърсят добри варианти за изграждането на модерни жп връзки по оста Север – Юг и по-конкретно с държави като Румъния, Гърция, Турция“, коментира Алексиев.

До 2020 г. се предвижда да се приключи с модернизацията на линията София – Пловдив, в частта София – Септември. Само за нея ще са необходими около 1 млрд. евро, защото се налага изграждане на ново планинско трасе. В момента усилено се работи по оптимизиране на техническия проект и средствата, свързани с него. По време на съвета бе уточнено, че ще се направят известни компромиси с инвестиционните стойности, но няма да се отстъпи от постигането на пълна оперативна съвместимост с останалата европейска железопътна мрежа. Разчита се 30-процентно намаление на

средствата, които ще се вложат в линията София – Септември. Другата важна отсечка е обновяването на трасето между Михайлово и Бургас. Тя е втора фаза от общия проект Пловдив – Бургас, по който в момента също усилено се работи.

С най-добра проектна готовност обаче в момента е линията Русе – Варна, чиято стойност е 305 млн. евро. Тя предимно ще обслужва товарното движение при оптималните за него скорости 120 км. Аргументите за предлагането ѝ като приоритетен проект е, че у нас вече започва да се работи по оста Север – Юг. Налице са и възможностите за успешно комбиниране на трите вида транспорт – железопътен, воден и автомобилен. Всички проучвания показват, че през следващите години превозите на товари и стоки между Румъния, България и Турция сериозно ще се увеличават. От икономическа гледна точка се оказва, че модерна жп връзка между София, Истанбул и Букурещ е по-изгодна ако се обнови линията Карнобат – Синдел, отколкото по-късата релация Русе – Димитровград. Според специалистите, за да се постигне оперативна съвместимост, там трябва да се вложат около 3 млрд. евро. Освен че за Синдел – Карнобат ще са необходими няколко пъти по-малко средства – 500 млн. евро, този вариант обвързва в една логистична верига няколко пристанища – бургаското, русен-

ското и варненското, заяви Алексиев. Той информира, че до тук се изчерпват възможностите за финансиране на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“.

Пари от „Свързана Европа“ ще се търсят за жп линиите София – Драгоман и Видин – София в отсечката Видин – Медковец. За нея също се работи за по-евтин предпроектен вариант. Освен тези големи жп проекти, до 2020 г. у нас ще се изпълняват и други, по-малки. Те включват интермодални терминали, както и подобряването на достъпа до българските пристанища. Финансирането им ще се търси по линия на публично-частното партньорство или концесиони-

рането. Идеята е изцяло да се промени досегашната философия на жп мрежата към нашите морски и речни портове, която е била създавана за съвсем друг тип икономика. В отделен проект през този програмния период ще се отдели и изграждането на GSM-R мрежа по основните направления, съобщи пред участниците в обществения съвет Христо Алексиев. Така ще се ускори постигането на оперативна съвместимост в телекомуникациите с останалите европейски системи и при извършването на международни превози.

Мая ДИМИТРОВА

Национална компания „Железопътна инфраструктура“ вече е с подновено „Удостоверение за безопасност на управител на железопътна инфраструктура“ в съответствие с Директива 2004/49 ЕО. Документът е част от европейските сертификати, които регламентират изискванията за безопасност на железопътния транспорт. То гарантира, че методите на работа и процесите, които се прилагат в експлоатацията, поддържането и развитието на железопътната инфраструктура са според европейските и национални нормативни документи.

Компанията получи и два други нови европейски сертификата, които са неделима част от удостоверението. Първият е „Сертификат на лице, отговорно за поддържането на железопътни превозни средства“, с който се потвърждава, че специализирани превозни средства за поддържане на железния път и собствени пътнически вагони от парка на НКЖИ се поддържат според изискванията на Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт. Вторият е „Сертификат на структура, която отговаря за поддръжка“. Той се издава в съответствие с изискванията на европейските нормативни документи и потвърждава прилаганата в ДП НКЖИ система за поддържане на товарни вагони в компанията.



Всеки от нас познава хора, които през 10 – 15 минути ни информират чрез Facebook или Twitter за всевъзможни подробности от ежедневието си, като ревниво следят колко харесвания или съответно колко последователи са събрали. Да не говорим за добилите феноменална популярност собствени снимки, направени с телефон, които са възпеление на самовлюбеността. Изглежда, че съвременното онлайн общуване подхранва най-вече небивалия нарцисизъм на съвременния човек.

Изследване, проведено от

университета в щата Мичигън, показва, че младите хора предпочитат Twitter, докато интернет потребителите на средна възраст избират Facebook като начин за изява на собственото его. Младешите отдават особена значимост на собственото си мнение по всеки един въпрос и затова Twitter е идеалната платформа за тях, тъй като позволява максимално широко разпространение на всевъзможни „бисери“, които са ограничени по отношение на броя на знаците, а това само по себе си предполага, че са по-лесно четивни в сравнение

с всеки друг по-дълъг текст. Улегналите хора на средна възраст, които не по-малко от младите се стремят към одобрението на околните, залагат на Facebook в стремежа си да бъдат харесвани от своите колеги или познати. За младите социалните мрежи са вид „мегафон“ за собствените им идеи, начин да разширят социалните си контакти и да си изградят определен имидж, докато за хората над 35-годишна възраст те се превръщат в своеобразен инструмент за затвърждаване на вече завоюван престиж.

ИЗПОЛЗВАЙТЕ ЕФЕКТИВНО СВОБОДНОТО СИ ВРЕМЕ

След дългия период на празници мнозина споделят, че накрая вече са искали да се върнат на работа, защото не ги свърта у дома. Въпреки че натовареното работно ежедневиe след почивните дни бързо ни изморява, сякаш сме изгубили уменията да се отморяваме пълноценно.

За да бъде почивката действително ефективна и да ни изпълни с приятни емоции и положителна енергия, е важно как релаксираме, а не колко дълго или колко често. Ако през периодите на отпуска продължаваме да се ядосваме за професионални или лични проблеми, тогава ще се завърнем към работен ритъм още по-изтощени.

За да се възползваме максимално добре от свободното си време, на първо място трябва да се отърсим от мислите за служебните задачи. Психолозите наричат тази способност „откъсване от рутинния мисловен поток“. С други думи, това означава да дадем почивка на ума си.

През почивните дни мнозина избират т.нар. активно разпускане, което включва щуро препускане от едно забавление на друго. Този вариант е добър, но има и своите минуси, тъй като при него по-скоро се изразходва, а не натрупва енергия. Специалистите препоръчват да редуваме активните забавления с по-спокойни дейности, които отпускат тялото и съзнанието.



Стушване във фотьойла с хубава книга, разходка в парка, уютна вечеря на свещи у дома, вана за двама с ароматни билки – много са кратките удоволствия, които възстановяват физическите и душевните си сили.

Активните забавления, за които стана дума по-горе, е добре да бъдат не просто комерсиално предлаганите възможности за отдих, а дейности, които ни дават нови способности и ни развиват като хора. Почивните дни са времето, което можем да отдадем на любимото си хоби, занимания със спорт или пък научаване на някакво ново умение. Така едновременно ще се разведрим и ще се обогатим като личности.

Също толкова важно е да използваме празниците, за да

прекараме повече време заедно със своето семейство, близки и приятели. Усещането за принадлежност към някаква общност от хора, с които ви свързват общи преживявания, интереси и емоции, е една от основните съставки на щастието.

Струва си да се замислим и за още един вариант за пълноценно прекарване на почивните дни – участието в благотворителни дейности. Когато отделим от свободното си време, за да помогнем на онези, които не са имали нашия късмет или шанс в живота, самите ние получаваме възможност да научим нови неща, да дадем добър пример и да допринесем за създаването на по-щастлив социален климат в общността, от която сме част.

КАРФИОЛЪТ – ИЗТОЧНИК НА ВИТАМИНИ ПРЕЗ ЗИМАТА

Карфиолът (Brassica cauliflora, наричан също и цветно зеле) е едногодишно тревисто растение от семейство кръстоцветни. За родина на карфиола се смята Източното Средиземноморие, но най-често той се отглежда в Америка и Европа.



Растението е изключително богато на витамините С, В1 и В2, а високите концентрации на витамин К са основа за изграждането на костите и помагат срещу остеопорозата. Карфиолът съдържа вещества, които стимулират специфични ензими в тялото, в резултат на което борбата с токсините става по-лека. Така цветното зеле ни предпазва от злокачествени заболявания и забавя стареенето. Високото съдържание на витамин С и селен подкрепя имунната система, а това прави карфиола особено полезен през зимата.

Карфиолът е голяма находка в режима за намаляване на телгто, тъй като има високо съдържание на фибри и ниско съдържание на калории. Използва се за приготвяне на ястия с висока хранителна стойност. В сурово състояние може да се прибавя към салати. Консервира се като туршия самостоятелно или с други зеленчуци.

ПЕЧЕН КАРФИОЛ

Продукти:

1 средно голяма глава карфиол;
7-8 с.л. зехтин;
1/2 ч.л. смлян кимион;
1/2 ч.л. смлени зърна кориандър;
3-4 скилидки чесън;
1-2 ч.л. кърри;
1 ч.л. червен пипер;
сол и черен пипер на вкус;
1 лайм.



Начин на приготвяне:

Карфиолът се нарязва на розички, измива се и се подсушава с кухненска хартия. Зехтинът, нарязаният чесън и подправките се смесват и разбъркват добре, изливат се в тавата. Розичките карфиол се овъргалват добре и от всички страни в зехтина и подправките. Пече се в предварително загрята на 200 градуса фурна, докато карфиолът леко омекне и се зачерви. Сервира се топъл, поръсен със сок от лайм.

МУСАКА ОТ КАРФИОЛ

Продукти:

1 кг карфиол;
2/3 ч.ч. масло;
3 глави лук;
1/2 ч.ч. ориз;
5 бр. домати;
3 бр. яйца;
3 с.л. брашно;
1 ч.ч. прясно мляко;
50 г кашкавал;
1 връзка магданоз;
сол и черен пипер на вкус.



Начин на приготвяне:

Карфиолът се почиства и се накъсва на цветчета. Залива се с кипяща подсолена вода и се вари 10 минути. Отцежда се и се нарязва на ситно. Дребно нарязаният лук се задушва в половината масло, прибавя се оризът и се пържи до прозрачност. Сваля се от огъня и се смесва с половината от доматиите, нарязани на ситно, магданозът, солта и черния пипер. Прибавя се карфиолът. Сместа се изсипва в намазана с масло тавичка и отгоре се покрива с останалите домати, нарязани на филии. Едно от яйцата се разбива с половината от млякото и се излива върху ястието. Пече се в загрята фурна 15 минути. Междувременно се прави светла запръжка от останалото масло и брашното, разрежда се с втората половина от млякото и малко от отварата на карфиола, посолява се и се смесва с разбитите яйца. Мусаката се залива с получената паста, наръсва се с настъргания кашкавал и се пече до зачервяване.

Нова молекула е ключът за младостта



Новосъздаденият в специална лаборатория антиоксидант би могъл да запази кожата

ни млада за по-дълго време, предпазвайки я от щетите, които слънцето всекидневно нанася. Учени от Нюкасълския университет твърдят, че молекулата, наречена Тайрн, ще ни осигури пълна защита от радиационните слънчеви UVA лъчи. Препологамият начин на разпространяване на антиоксиданта ще е чрез прием на хранителни продукти или употреба на козметични стоки.

UVA лъчите ускорят състаряването на кожата и предизвикват появата на бръчки. Те проникват дълбоко под епидермиса, наранявайки съединителната тъкан, и така

увеличават риска от поява на рак. Слънцето също излъчва и UVB радиационни лъчи, които причиняват изгаряния по кожата и също са посочвани като причина за онкозаболявания.

Учените уверяват, че ще се проведат множество тестове за установяване наличието на токсичност, преди Тайрн да се пусне в комерсиална употреба. Най-вероятно продуктът ще е достъпен на пазара след минимум 5 години. Особено дълъг път трябва да се измине, за да се установи със сигурност дали антиоксидантът ще е полезен за предотвратяване на рака на кожата.

5 НАЧИНА ДА ЗАЗДРАВИТЕ ВРЪЗКАТА СИ

Защо вместо да си давате всевъзможни обещания за новата 2014 г. не направите връзката си по-силна, по-здрава и най-вече по-щастлива? Имате нова новеничка година пред себе си, през която можете да се концентрирате върху развитието на собствения си живот във всички негови аспекти. Ето няколко начина да превърнете просто добрите взаимоотношения във вълнуващо, страстно и завладяващо приключение!

1. Отпуснете се

Фактите: Едно от качествата, наблюдавано при най-щастливите двойки, е лекотата, с която те се отнасят към заобикалящите ги ситуации. Шегуват се, приемат се такива, каквито са и никога не забравят какво ги е събрало някога.

Решението: Споделяйте истории с партньора си за вашето запознанство, за първите ви впечатления и мисли. Разкажете един на друг кои качества харесват в отсрещния, кои черти на характера ви карат да се усмихнете. Тези лесни упражнения помагат за възръщането на ведростта във връзката.

2. Бъдете вдъхновение един за друг

Фактите: Щастливите двойки не се критикуват взаимно, а напротив – вдъхновяват се и си помагат в самоусъвършенстването. Те се подтикат един друг да вървят нагоре, подкрепяйки се във всички ситуации, без да лицемерничат.

Решението: Поемете отговорност за действията, думите и поведението си. Влезте във форма и започнете да вършете различни неща, не залянявайте в



бездействие. Помнете, че играете в екип с партньора си и взаимно се подбутвате към върха

3. Фокусирайте се върху позитивното

Фактите: Двойките, които се фокусират върху доброто и успешното във връзката си, а не върху проблемите и негативните аспекти, са в много по-добри отношения и хармония.

Решението: Помислете за дребна промяна в поведението, която обаче може да накара партньора ви да се почувства обичан, желан, ценен и забелязан. Може да е нещо толкова просто като неочаквана и нежна целувка, сърдечен комплимент или малък изненадващ подарък в точното време.

4. Бъдете по-съпричастни към своя партньор

Фактите: Щастливите двойки винаги се опитват да разберат гледната точка на другия, поставят се на негово място и проявяват емпатия в почти всички ситуации. Те не се ограничават само в собствените си идеи, удобства и очаквания.

Решението: Когато усетите, че сте критично настроен, обиден или ядосан, се опитайте да погледнете през очите на партньора си и да разберете неговите действия и подбуди. Повечето от конфликтите и споровете могат да се избегнат, ако емпатията стане естествена реакция.

5. Възползвайте се от момента

Фактите: Двойките, които се чувстват щастливи заедно, не се задоволяват с просто „хубава“ или само „добра“ връзка. Те описват взаимоотношенията си като нещо невероятно, незаемимо, изключително. Обръщайки внимание на партньора, правите връзката по-силна, по-здоровловна и несъмнено по-радостна

Решението: През новата година не се задоволявайте просто с една обикновена добра връзка, където страстта, вълнението и забавлението са си отишли. Използвайте всеки момент с партньора си, за да експериментирате, да пробвате нови неща, да практикувате ново поведение и да правите нещо добро за връзката си всеки ден.

КАРТИНИ, КОИТО ИЗОБРАЗАВАТ... КАРТИНИ



Преди време иновативният американски художник Том Мосър открива изключително интересен начин да задържи чуждото внимание върху своите произведения. Пенсилванецът започва да рисува различни хора, наблюдаващи неговите собствени творби, изложени в галерия или музей.

Вдъхновението за художника идва, когато той става

случаен свидетел на разгорещен спор между две деца, които наблюдават абстрактна картина на гола женска фигура и разпалено я обсъждат. Том решава, че би било чудесно да нарисова подобна сцена, в която интригата между персонажите е фокусирана върху изкуството, а и така би привлякъл още повече вниманието на наблюдателя към своите картини.

Сред произведенията на Том Мосър могат да се видят изморен от обиколката на музея старец, поседнал да почине на пейка пред голямо цветно изображение; жена, която внимателно изучава картина на сърце; дори и куче, което любопитно разглежда рисунка на тенис топка. Твърдейки, че наблюдението върху различни хора е изключително полезен и интересен опит, художникът прекарва известно време, изучавайки поведението на посетителите, и се опитва да интерпретира „диалога“ им с изложените творби.

ОСТАНКИ ОТ ЕДНА МРАЧНА ЕПОХА

Изцяло покрито с цветни графити и нито един здрав прозорец – така изглежда разпадащото се руско село в днешна Чехия, изоставено преди две десетилетия в края на Студената Война. Сегашната зловеща тишина няма нищо



общо с динамичната глъчка на стотиците жители, живяли там и завърнали се в Русия след падането на Желязната Завеса. Селото, кръстено Божи дар, е построено от съветските войски, нахлули в тогавашна Чехословакия през 1968 г.

Хиляди хора са живели в сивите комунистически блокове и близките военни казарми, а селото дори е разполагало със свое кино. Сега много от сградите са се превърнали в бетонни скелети със счупени стъкла. По подовите са разхвърляни ръждясали петролни варели и счупени бюра. В Божи дар са все още запазени бледите спомени за отдавна напусналите обитатели – по етажите в кооперациите могат да бъдат намерени части от дървени легла, а парчетата от стари тоалетни казанчета се търкалят безшумно по коридорите. В повечето от празните апартаменти под тапетите си личат налепени страници от запазени съветски комунистически вестници, изпълнени със снимки на войници и танкове, настойчиво опитващи се да събудят патриотичния ентузиазъм сред масите.

Селото служи като сериозно напомняне за една глава от човешката историята, която все още предизвиква гняв сред чехите, защото е свързана със загубата им на суверенитет. В обзиримо бъдеще село Божи Дар изглежда готово да остане като смразяващ паметник на мрачните години на Студената Война.

Eurostar е рекорд - 10 милиона пътници за година

Високоскоростният железопътен оператор Eurostar International*, чийто влакове се движат между Великобритания (Лондон) и континентална Европа (Брюксел и Париж), е превозил малко над 10 млн. пътници през 2013 г. Такъв брой клиенти за една календарна година е рекорд и знаково събитие в историята на компанията, която в края на 2014 г. ще отбележи 20-годишен юбилей от създаването си.

От жп превозвача признават, че са планирали достигането на този показател доста по-рано. Годишен пътникопоток от 10 млн. пътници е очакван още през 1998 г. – т.е. 4 години след формирането на дружеството. Впоследствие надеждите се изместват все по-напред във времето. Ожесточената конкуренция с бюджетните авиокомпани, световната финансова криза и серията атентати в европейските железници - в Мадрид и Лондон, повлияват на пазарната конюнктура и постоянно отлагат този планиран ръст.

Въпреки по-бавния темп на развитие на дейността, още от самото начало (14 ноември 1994 г.) досега Eurostar отбелязва постоянно нарастване на обслужените клиенти. Най-значително е това увеличение в последните две години. През 2012 г. на скоростния оператор се доверяват 9 911 000 пасажери, а през миналата година 10-милионният клиент се качва в един от влаковете му на 30 декември.

Според търговския директор на дружеството Ник Мерцер възходящата тенденция се обяснява с появилите се неотдавна признаци за съживяване на све-

товната и европейските (особено на британската) икономики, както и с появата на нови дестинации, обслужвани от високоскоростните влакове под Ламанша.

До голяма степен знаковият брой пътници на Eurostar през 2013 г. се дължи на фокусиране вниманието на международната общност върху поредица събития в британската столица. Такива са раждането на кралското бебе, изложбата на Дейвид Бауи в музея „Victoria & Albert“ и концертите на „Ролинг Стоунс“ в Хайд парк по повод 50-годишния юбилей на групата. Същевременно, привлекателен за европейците и гостите на континента от останалия свят се е оказал новият зимен маршрут на превозвача между Лондон и сърцето на швейцарските Алпи. Той осигурява пряка връзка на туристите с някои от най-известните ски курорти в „страната на шоколада“. Поддържа се благодарение на партньорството с концерта „TGV Lyria“, който е собственост на френските и швейцарските държавни железници и осъществява високоскоростните жп превози между двете държави.

По всичко изглежда, че възходът на Eurostar ще продължава,

особено като се имат предвид новите маршрути на компанията, които трябва да станат факт много скоро. През 2015 г. операторът ще открие линия между Лондон и курортните градове в южната част на Франция. Тя ще преминава през икономическите, транспортни и туристически центрове Лион, Екс ан Прованс и Авињон. Година по-късно трябва да се реализира и направлението Лондон – Амстердам. За него вече има подписано споразумение с холандските железници Nederlandse Spoorwegen (NS). Напливът от клиенти към жълто-белите евросъстави най-вероятно ще е с оглед и на анонсираните акции и изненади по повод 20-годишнината на компанията. Няма да липсват и такива, които ще я предпочетат заради новите по-модерни, бързи и комфортни композиции E320 (5-та версия на Siemens Velaro, известна и като Class 374), с които на етапи започва да се попълва и обновява парка ѝ. Те ще са с дължина 390 м, два локомотива (по един във всеки край), 14 вагона и ще развиват скорости до 320 км/ч.

* За периода на съществуването си Eurostar International е обслужила общо 140 милиона пътници. Мажоритарният дял акции (55 на сто) в нея е собственост на френските държавни железници SNCF. Британската компания London & Continental Railways притежава 40 на сто, а белгийският държавен жп оператор SNCB - 5 процента.

Ивайло ПАШОВ



Служители на компанията с гордост позират пред цифрата на рекордното достижение

СНИМКА: EUROSTAR



Новите влакове E320 ще обновят жп парка на Eurostar



Продължава АБОНАМЕНТ 2014

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 попълване и документ за внесена сума по посочената сметка, може да изпратите в редакцията на вестника.

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

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

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

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

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

Железничар
Банкова сметка
на вестника в лева

ТИТУЛЯР: „ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ПОЧИВНА
ДЕЙНОСТ“ - ХБДЖ ЕАД
IBAN: BG07BPBI79241064295803
BIC: BPBIBGSF
БАНКА: ЮРОБАНК БЪЛГАРИЯ АД

Изпратете този талон
на факс (02) 987 71 51
или на адрес: София 1000,
ул Иван Вазов №3
Печатни издания БДЖ ЕАД
За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент 24 лв.