

**УКРАИНСКО-КОРЕЙСКОТО
ДЕЖАВЮ**

на стр. 3

**КОРАТА СА НАЙ-ВАЖНИЯТ КАПИТАЛ
ВЪВ ВСЯКА КОМПАНИЯ**

Обобщава Петя Найденова, ръководител на служба „Трудова медицина“ в НКЖИ, след приключилата анкета с 1516 служители

на стр. 5



Ще се пътува в края на 2015 г., когато приключи обновяването на жп отсечката

Символичният старт за обновяването на 17,5-километровата жп отсечка Пазарджик – Септември даде зам.-министърът на транспорта Петър Киров, разбивайки бутилка шампанско в багера, който веднага започна да копае. Между трите позиции, на които е разделено трасето между Септември и Пловдив, тази е най-дългата, а след приключването на проекта разстоянието ще се изминава вместо за 40 за 28 минути. „С това отново доказваме, че железопътният транспорт е един от основните ни приоритети. За нас проектът е свързан с намерението да изграждаме балансирана транспортна система, насочена към потребителите, която предоставя

безопасна и екологосъобразна услуга“, заяви Петър Киров пред представителите на пазарджишката общественост, дошли на откриването. Според него обновяването на трасето помагат за постигането на по-добри връзки между регионите и за развитието на местната икономика и бизнес. Също имат голямо значение за селищата, разположени близо до големите транспортни коридори. „Сигурен съм, че през 2015 г. ще се радваме на една модернизирана железопътна линия, която ще допринесе и за интегрирането на нашата транспортна система с европейската“, допълни заместник-министър Петър Киров.

В официалната церемония участваха и зам.-министъра на

транспорта, информационните технологии и съобщенията Атон Гинев, генералният директор на НК „Железопътна инфраструктура“ Милчо Ламбрев, търговското аташе на Австрия у нас Михаел Ангерер, инж. Мартин Кукачка, директор за България на спечелилата конкурса за строителство и проектиране австрийска фирма „Свителски Баугезелшафт“, Клаус Райх, ръководител на проекта, както и представители на местната административна власт в Пазарджик.

По думите на Милчо Ламбрев това жп направление е едно от най-старите у нас, изградено още през далечната 1878 г. Извършваната сега модернизация е част от стратегическата програма за

развитието на трансевропейската железопътна мрежа в България и постигането на скорости 160 км/ч. В контекста на казаното, Ламбрев посочи основните ползи, които носи изпълнението на проекта. Освен откриването на нови работни места, в региона ще бъде значително повишена безопасността на движението след монтирането на новата

осигурителна техника по трасето. Ще се повиши качеството на услугата и на преминаващите жп състави. Ще се подобри транспортният и бизнес климата у нас. Това потвърди и Мартин Кукачка, заявявайки, че инвестициите в инфраструктурата са добра предпоставка за бъдещия икономически растеж в страната. Той

На стр. 4

На 21 февруари беше продаден хилядният онлайн билет за влак. Той е за направление Варна - София. Пътникът, направил хилядната резервация, ще бъде награден с един безплатен билет за пътуване в страната по избран от него маршрут.

От началото на стартирането на системата за онлайн резервации и продажба на билети до днес в нея са се регистрирали над 6400 потребители. Продадените онлайн билети вече са 1080, като 580 от тях са за новите спални вагони.

Най-продаваните маршрути са София – Варна и Варна – София. От всички продадени онлайн билети, най-много са за пътуване с влакове от и за София.

БРИТАНЦИТЕ СА НЕУДОВЛЕТВОРЕНИ

ОТ ЖП ОПЕРАТОРИТЕ СИ

Според изследване, проведено от асоциацията на британските потребители „Which?“, жителите на Обединеното кралство са изключително недоволни от услугите и работата на железниците. По-голямата част от пътниците изказват и недоволство от условията и обслужването по време на самите пътувания.

Преобладаващите оплаквания

са по адрес на високите цени на влаковите билети. В същото време самите железопътни компании уверяват, че няма никакви проблеми и предлаганите от тях услуги се приемат добре от пасажерите. Другите основни клиентски критики са насочени към честите закъснения на жп транспорта и лошото състояние на тоалетните в композициите.

Потребителското допитване

определя компаниите Greater Anglia и Southeastern за най-лошите железопътни оператори на Острова. На другия полюс е жп операторът Merseyrail, към който има най-малко упреци. Около 70 процента от клиентите му нямат никакви претенции към обслужването и услугите, които той предлага.

Билетите на Renfe вече се продават и чрез Loco2

Специализираният в продажбата на жп билети за Европа онлайн агент Loco2 улеснява всички, които тази година ще се отправят към популярната туристическа дестинация Испания. Договор, сключен с испанските държавни железници Renfe, дава възможност на туристите да купят превозен документ за всеки техен влак, от фирмения сайт на дистрибутора (www.loco2.com). Услугата започна да функционира на 18 февруари т. г.

Сред железопътните билети, които могат да се вземат от интернет портала е и популярния „Turista Promo“, предлагащ отстъпка в размер до 70 на сто от стандартната цена. И той, и останалите закупени чрез Loco2, превозни документи за композиции на Renfe, само се разпечатват на принтер и в този вид се представят на кондукторите, след качване в композицията.



Ще разширяват метрото на Дубай



Комитетът по пътно строителство и транспорт на Дубай е разработил планове за разрастване на двете съществуващи „червена“ и „зелена“ линии на метрото. Първата се предвижда да бъде удължена в двата си края, така че вече да достига до новото летище на арабското емирство, както и до комплекса, в който предстои да се проведе изложението „Експо-2020“. Дължината на втората пък трябва да се увеличи двойно.

Откъм едната си крайна станция - „Rashidiya“ - „червената“ линия ще бъде удължена с 3,5 км и новата ѝ последна спирка ще носи името „Mirdif“. В противоположния край трасето ще се разшири с цели 15 км. По този начин общата дължина на линията ще достигне забележителните 110 км, а метростанциите ѝ ще се увеличат от 29 до 41.

Новият участък на „зелената“ линия ще достигне 20,6 км и частично ще минава под земята (8,6 км). Ще свързва районите Dubai Festival City, Ras Al Khor, Dubai International City, Silicon Oasis и Dubai Academic City. Броят на спирките по нея ще скочи от 20 на 31. До този момент дубайското метро превозва между 13 и 26 000 пътника на час. По линиите му вървят 56 автоматични моториси (без машинисти), а още 23 състава от същия тип се намират в резерв. Интервалът на движение на влаковете е 3 минути в пиковите часове и 6 минути през останалото време. Системата за управление на движението на автоматичните композиции позволява интервалът на движение при нужда да бъде намален до минута и половина без да се създават рискове за безопасността на пасажерите.

Метрополитенът на Дубай превози първите си пътници на 9 септември 2009 г., когато бе пусната в експлоатация „червената“ линия. „Зелената“ започна да функционира две години по-късно, отново през същия месец. Досега подземната железница на емирата е транспортирала повече от 330 милиона пътници.

Комфортно и достъпно, метрото извърши истинска революция в системата на обществен транспорт на емирството, увеличавайки дела на превозваните с него пасажери над два пъти - от 6 до 13 процента. То също така се превърна във важен фактор за повишаване на привлекателността на различните градски райони, през които преминава, и съществено повлия на цените на недвижимите имоти в тях.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ЗАСЕГА ICE 3 НЯМА ДА ПЪТУВАТ ДО ЛОНДОН



Германските железници Deutsche Bahn (DB) отложиха плановете си за откриване на високоскоростен маршрут до Лондон от Амстердам и Франкфурт през Брюксел. Причините, които изтъкнаха, са няколко: забавените доставки на скоростните влакове Class 407 Velaro D (наричани още New ICE 3), поръчани на концерн Siemens, за обслужване на новата релация; фактът, че процеса за техническо сертифициране на съставите от властите на Франция и Белгия, по чиято железопътна мрежа те трябва да оперират, се проточи по-дълго от очакваното; както и променената бизнес среда.

На DB трябваша няколко години, за да си издаде разрешение от компания-оператор на тунела под Ламанша, скоростните влакове тип ICE 3 да преминават

през него. Смяташе се, че с това е преодоляна последната голяма пречка пред осъществяването на проекта и новият маршрут може да стане факт през 2016 г. Ала закъснените доставки, дълготехническо одобрение на композициите, по-високите такси, поискани от Париж за използване на френската скоростна жп мрежа, и силната конкуренция доведоха до замразяването му. Отлагането в никакъв случай не означава отказ от него, твърдят от германския жп монополист. Докато се получи очаквания скоростен подвижен състав, нужен за новия маршрут, компанията ще приоритизира усилията си върху развитието на жп комуникация между Брюксел и Париж. Впоследствие, на база пазарната конюнктура, ще се преценява кога проектът да се рестартира.

Германската инициатива за организиране на жп услуги между Лондон, Франкфурт и Амстердам цели откриването на директна връзка между посочените градове. Тъй като на пътниците няма да се налага да извършват прекачвания, съответно и цената на билетите ще бъде по-достъпна. Това пък трябва да направи жп превозите по маршрута по-предпочитани от въздушните и от алтернативните влакови превози.

Любопитно е, че междуременно от концерн Siemens се ангажираха да компенсират отсрочките в доставките, като произведат и предадат безплатно на немските железници един влак-стрела New ICE 3. Това засега възпира ръководството на DB да заведе съдебни иски срещу доставчика.

УКРАИНСКО-КОРЕЙСКОТО ДЕЖКАВЮ

В средата на февруари украинските железници („Укрзалізниця“) временно изведоха от експлоатация своите междуградски експреси HRCS2, закупени само преди две години от корейския производител Hyundai Rotem. Причината – констатиране на конструктивна неизправност, създаваща риск за безопасността на пътниците. Уви, тя не е просто поредната открита у въпросните азиатски високоскоростни влакове, но и най-сериозна. Дотолкова, че да постави под въпрос бъдещето им използване в Украйна.

Корейските HRCS2 бяха закупени от украинските железници в рамките на подготовката на страната за домакинството на футболния шампионат „Евро-2012“. Изпитанията им обаче не се реализираха в пълен обем, тъй времето до началото на първенството бе малко. Резултатът от този компромис пролича през миналата зима. Макар и нови, източните влакове-стрели са оказаха недобре подготвени за спецификата на украинската жп инфраструктура и климатични особености. В резултат започнаха много често да аварират, „замирайки“ по гарите или някъде по маршрутите си.

Като начало, на производителя се наложи за своя сметка да замени 60 пантографа на цена по 18 000 евро всеки. При периодичните гаранционни ремонти част от тези устройства трябваше отново да се подменят – удоволствие, струващо на азиатската корпорация около 1,08 млн. евро. Но това далеч не бе всичко. В вода на експлоатацията, в суровите зимни условия бяха открити още куп недостатъци в спирачната, климатичната и някои от електронните системи, допуснати при проектирането и производството на съставите. За излизане от кризата Hyundai

подкрепи решението. Шефът на представителството на корейската фирма в Украйна Юн Сук Чой изрази съжаление и се извини на украинците за проблема. Той заяви, че компанията му за първи път се сблъсква с подобен проблем и предстои щателно проучване, за да се установи какво го е предизвикало.

На 15 февруари в Украйна пристигна група корейски специалисти, които влязоха в състава на украинската комисия, назначена да открие причините за новата неизправност и да предложи решение за отстраняването ѝ. Изводите, до които предстои да стигнат експертите, се очаква да определят и по-нататъшната съдба на украинските HRCS2.

Десетина дни след като техническият екип започна работа, излезе новината, че според предварителните оценки пукнатините в корпусите на електрическите композиции са се появили вследствие на пропуски, допуснати при конструирането им. Най-вероятно става въпрос за неравномерно разпределяне на натоварването върху средната греда. За да се отстрани трайното проблема, ще се наложи замяна и усъвършенстването на корпусната конструкция. Тепърва обаче тази констатация

що оборудване за отстраняването на недостатъка и да съдействат за доработката на съставите в украинско жп депо, препоръчано от държавната железница. По оценки на експертите, модернизацията на корейските електрички може да отнеме между 6 и 9 месеца. Плановите предвиждат тя да бъде реализирана не наведнъж, а поетапно. Първо през усъвършенстването ще преминат композициите в най-лошо състояние, а по-късно и останалите. Междувременно, последните ще бъдат върнати в експлоатация.

Очаква се процедурата да е отново за сметка на корейския концерн, въпреки че договорът му с „Укрзалізниця“ за двугодишно пълно гаранционно и ремонтно

рано коментира, че се обмислят сериозни претенции към Hyundai Rotem заради прекъснатото на практика скоростно жп движение в страната. В тази връзка, корейците вероятно с охота ще удовлетворят и молбата за удължаване с година на пълната гаранционна и ремонтна поддръжка на HRCS2 парка.

времето.

Пълната замяна на HRCS2 с аналогична техника не бе възможна, тъй като украинските железници не разполагат с друг високоскоростен жп парк, освен изброения. В едно от депата им в момента преминават тестове и два двусистемни скоростни експреса



Чешките влакове EJ 675 Skoda поеха обслужването на един от маршрутите на HRCS2



Суровата украинска зима през миналата година се оказа голям проблем за азиатските влакове

Rotem командирова свои инженери в Дарницкото жп депо в Киев, където безплатно модернизираха проблемното оборудване.

През настоящата зима се проявиха нови неизправности в композициите, но вече от друг характер. При поредното техническо обслужване на един от влаковете Hyundai (№3) на 12 февруари т.г., украинските жп специалисти намериха пукнатина в носещата конструкция на корпуса. Незабавно е извършен оглед и на останалите композиции и при тях отново са забелязани признаци на същия проблем. Това принуди ръководството на „Укрзалізниця“ да разпорежи временното спиране от експлоатация на всички 10 HRCS2 с оглед безопасността на пътниците. От Hyundai Rotem



Очаква се поредната модернизация да „излекува“ окончателно украинските HRCS2

трябва да бъде доказана чрез специални изпитания. Те започнаха на 25 февруари и ще продължат минимум седмица. Провеждат се по железопътните отсечки Киев - Баришевка и Киев - Полтава - Люботин.

Ако резултатите се потвърдят, от Hyundai Rotem са готови да доставят необходимото комплектова-



Корейските експреси имат модерна визия и предлагат комфорт

В бъдеще украинските железници планират да закупват основно собствени експреси, като „Екр1“

„Екр1“ – нова разработка на Крюковския вагоностроителен завод. Те обаче не са закупени от жп монополиста, а остават притежание на жп предприятието. За евентуалното им бързо закупуване или взимане под наем са нужни както пари, така и техническо време.

Пътниците, предварително закупили билети за съставите Hyundai, бяха компенсирани. От „Укрзалізниця“ разпоредиха да им се възстановява в пълен размер стойността на билета ако откажат да пътуват със заместващите композиции, както и да им се връща разликата в цената на превозните документи, при положение, че се качат на по-ниския клас алтернативни състави.

Дали с решаването на тази криза черната серия за украинските HRCS2 ще приключи е рано да се каже. Но можем да твърдим, че ако несполуките с тях продължат, това ще означава крах за най-малкото досега проект, свързан с модернизацията на украинските железници (закупуването на корейските влакове се оценява на над 300 млн. долара). В този контекст ще е любопитно да разберем и дали няма резон в една забележка на представителя за Украйна на Hyundai Rotem Юн Сук Чой. Той заяви, че техническите проблеми с корейските експреси отчасти могат да се дължат на условията на експлоатация и общото състояние на украинската жп инфраструктура. Предположение, което от „Укрзалізниця“ категорично отхвърлят, като дават за пример безаварийното използване на композиции на чешката компания Skoda Vagonka и на Крюковския вагоностроителен завод.

Ивайло ПАШОВ

МЕЖДУ СЕПТЕМВРИ И ПАЗАРДЖИК ЗА 25 МИНУТИ



От стр. 1

обърна внимание, че екологичният релсов транспорт трябва да е предпочитаната алтернатива на шосейния. Кукачка не пропусна да подчертае, че е разбираемо защо в Оперативна програма „Транспорт“ е отделено приоритетно място на обновяването на българските жп линии и защо се отдава толкова голямо значение на успешното осъществяване на всички проекти, финансирани с европейски пари. Той не забрави и да поздрави българските железничари с професионалният им подход към проблема. По думите му това е гаранция, че и в бъдеще интензивно ще продължи започнатата модернизация.

Австрийската фирма „Свителски“ работи успешно в строителния бизнес от 78 години, но у нас ще строи за първи път. Тя вече е навлязла във всички дейности в бранша, но като основна и най-широко практикувана остава железопътното строителство. Присъствието ѝ е еднакво силно, както в Източна, така и в Западна Европа. Много обекти има също във Великобритания и Австралия, уточни директорът ѝ за България. Той обяви, че фирмата изцяло е обновила машинния си парк, което ѝ позволява да прилага различни съвременни технологии в областта на железопътното строителство. Разполага с повече от 200 високотехнологични машини на водещи фирми в производството на жп техника, върху които „Свителски“ има изключителни права. Това позволява да изпълнява технически решения, ориентирани към

конкретните потребности на клиентите като по този начин потребностите им оптимално се удовлетворяват. Годишно поддържа и строи над 200 км железни пътища, но у нас навлиза чрез отсечката Пазарджик – Септември. Мартин Кукачка изрази увереността си, че фирмата ще успее да защити основните принципи в работа си – качество и производителност, като така ще създаде база за продължителното си присъствие на „интересния български пазар“.

В перспектива, вниманието на австрийците в страната ни е насочено към обновяването на жп линията Русе – Варна. Според инж. Клаус Райх, фирмата с интерес очаква официалното обявяване на търга, за да се включи в него. По думите му, характерното там е, че линията е единична и по нея могат да работят по-големи и високотехнологични машини, които значително съкращават времето за изпълнение. Той посочи една от строителните специфики на проекта Пазарджик – Септември. Това е обновяването на два моста и обединяването им в един с дължина 60 м. Така че още преди започването на същинските работи трябва да се направи временно паралелно трасе, за да не се спира движението. То ще се изгради от съществуващите стоманени части на старото съоръжение. Тъй като направлението е едно от най-натоварените в страната, през цялото време влаковете ще се движат, но само по едната линия. Най-напред в посока Пловдив – София, а

когато тя е готова – ще се прехвърлят по другата. Според договора, строителството трябва да приключи през есента на следващата година. Намеренията, поне на този етап, са ако всички метрологични условия бъдат благоприятни, този срок да бъде скратен. Преди да започне полагането на новите стоманобетонни траверси с безподложно еластично скрепление и релсите тип 60E1 ще бъдат демонтирани старите. После следват изкопните работи и поставянето на баластрата. Ще се сменя и контактната мрежа, както и жп стрелките. Отводнителните съоръжения също ще бъдат подменени. Пътят ще се изгражда по безнаставовия метод, а дължината на релсите ще е по-голяма и вместо сегашните 25 м, ще се поставят 36-метрови. Ще се ползват само български материали и опитът, който специалистите на „Свителски“ са натрупали по света. По договор, в строителството ще бъдат инвестирани 75 млн. лв. с ДДС.

Стана ясно, че фирмата, освен в Унгария, Полша, Хърватия, Германия, Франция, Белгия и други страни от Централна Европа, има представителство в Румъния, където е изграждала жп път за 300 млн. евро в посока северно от Арад. Там е работила в консорциум с три местни фирми и „Щрабаг“. На Балканите е строила и в Черна гора – между Бяло поле и Крушево, близо до сръбската граница. Участвала е и в модернизирането на гръцката жп мрежа, където е изградила 110 км двойна линия за скорост 200 км/ч.

Партньорите ОТНОВО обсъждат RAIL4SEE

В София започна поредната международна партньорска среща по проекта RAIL4SEE (Rail Hub Cities for South East Europe). Нейни домакини, от 26 до 28 февруари, са „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и Столична община. Основната тема на конференцията е възстановяването и развитието на международните пътнически железопътни превози през България към Югоизточна Европа. Във форума участват представители на 26 организации от 10 страни, партньори по проекта.

Акцент на срещата е обсъждането на дългосрочните ангажменти между партньорите по проекта и основните сфери на въздействие за изпълнение на целите му. Те са постигането на дългосрочни и устойчиви политически и финансови резултати в сектора на пътническият железопътен транспорт чрез директно ангажиране на заинтересованите страни и взаимодействие между тях, както и изпълнение на пилотни дейности – технологични мерки за подобряване информираността и обслужването на пътниците, въвеждане на нови услуги, създаване на регионални транснационални платформи за сътрудничество.

Обект на обсъждане е изработването на стратегически документ с дългосрочна перспектива за трансграничната железопътна политика, който ще подпомогне и допълни европейските регионални стратегии в областта на железопътния транспорт.

В рамките на тридневната конференция ще се проведе тристранна среща на III клъстер, формиран в рамките на RAIL4SEE и обединяващ партньорите от България, Гърция и Румъния. Във фокуса на задълбоченото и детайлно обсъждане попадат възникналите проблеми и възможни решения във връзка с изпълнението на пилотните дейности по проекта.

Общо 28 партньори от 10 страни, сред които са и „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и Столична община, си сътрудничат в инициатива за развитието на железопътния транспорт в Югоизточна Европа. RAIL4SEE е проект на стойност 4,8 млн. евро. Осъществява се в рамките на тема „Мрежа от градове – транспортни центрове за по-добър достъп до транспортни услуги и повишена мобилност на хората в страните от Югоизточна Европа“ (Network of (hub) cities for an increased access and mobility of people in the SEE-region) по Програма за международно сътрудничество в Югоизточна Европа (South East Europe Transnational Co-operation Programme – SEETCP).

Проектът предимно е насочен към повишаване на конкурентоспособността и интеграцията на Югоизточна Европа, но не с инфраструктурни мерки и действия, а с други, допринасящи за подобряване на железопътния и обществен транспорт, и развитието и интегрирането на 11 т. нар. „хъб“ градове – Болоня, Венеция, Триест, Любляна, Виена, Братислава, Будапеща, Солун, София, Загреб, Букурещ и допълнително Белград – в международни транспортни коридори.



Петър Киров: „За нас този проект е свързан с намерението да изграждаме балансирана транспортна система, насочена към потребителите“.



Мартин Кукачка: „За 78 години фирмата ни навлезе успешно в строителния бранш, но най-голям опит придоби при изграждането на жп инфраструктурата и годишно поддържа над 200 км линии“.



Клаус Райх: „Ще кандидатстваме и за обновяването на жп направление Русе – Варна, което е с по-различна специфика от Пазарджик – Септември“.

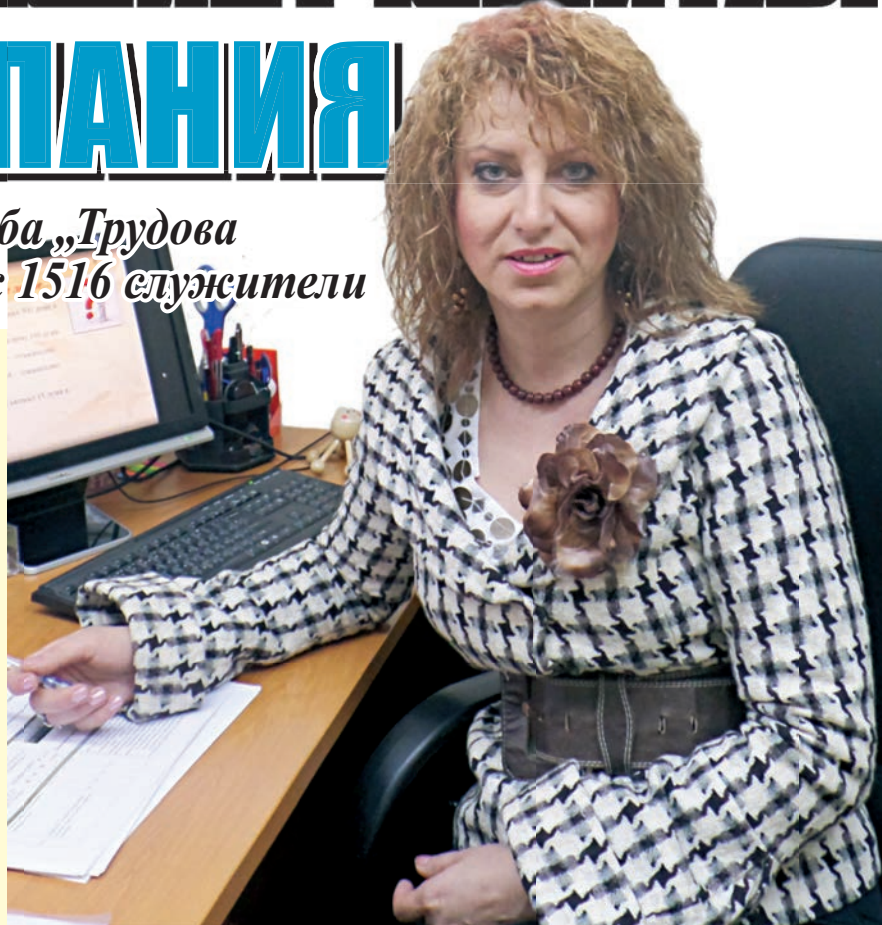
ХОРАТА СА НАЙ-ВАЖНИЯТ КАПИТАЛ ВЪВ ВСЯКА КОМПАНИЯ

Обобщава Петя Найденова, ръководител на служба „Трудова медицина“ в НКЖИ, след приключилата анкета с 1516 служители

Петя Найденова е ръководител на службата по трудова медицина в НК „Железопътна инфраструктура“. В системата на железопътния транспорт работи от началото на трудовата си кариера. Започва като инспектор „Безплатни пътувания“ в БДЖ, после е оператор в Главен изчислителен център на БДЖ, по-късно постъпва като библиотекар във ВТУ „Тодор Калбешков“ и продължава в библиотеката на БДЖ. В НКЖИ е от 2008 г., където работи като психолог в отдел УЧР, по-късно и в Инспекция в ЗБР. При създаването на службата по трудова медицина, тя е сред първите, които започват да работят в нея като от 2011 г. я ръководи.

Завършила е немската езикова гимназия в Ловеч, след това е учила в ДБИ, първата ѝ магистратура е от СУ „Климент Охридски“ - специалност „Библиотечно-

информационни науки“. По-късно защитава и втора магистратура, отново в същото висше учебно заведение, по специалност „Психология“. В него завършва следдипломна квалификация по „Управление на човешки ресурси“ и специализация по „Консултативна психология“. Има завършени различни курсове като „Хипноза“ - към Българска асоциация по хипноза, „Енергийна психология“ в Американската асоциация по развитие на меридианни и енергийни техники, „Класически и лечебен масаж“, „Рейки“ - 2 ниво, сертифициран НЛП - Практик и НЛП - Мастър към Института по невролингвистично програмиране (НЛП) - България. Изкарала е и модул 1 на EMDR психотерапия - „Десенситизация и повторна преработка на информация, посредством движение на очите“, към Европейската асоциация по EMDR, предстои ѝ да вземе модул 2 и сертифициране.



- Г-жо Найденова, вие разработвахте темата „Работа в екип, комуникации и управление на конфликти“. Коя е причината да изберете точно тази тема?

- Денонощието ни има 24 часа, от които осем работим, известни часове спим, и в останалите трябва да намерим време за семейството си, хобитата си, приятелите си, пътуване от и до работа, други занимания. Това прави почти една трета от съзнателния ни живот, посветен на работата, на компанията от колеги, които в много редки случаи са избрани от самите нас. Налага се да общуваме в работни екипи и да се справяме с много типове характери и техните особености.

Общуването се осъществява чрез комуникация, понякога тя обогатява изключително много, но може и да ни затормози и обезпокои. Появяват се конфликти, често уменията ни не достигат, за да се справим и да ги преодолеем успешно. Нерядко конфликтите са емоционални, произтичащи от различните нагласи и възгледи на хората, зависещи от потенциала и готовността на човек да ги преодолее и да излезе с изводи и поуки за себе си. Подготвих презентация на тази тема с идеята да придобием повече знания за тези процеси, които ежедневно ни засягат и провокират.

- Бихте ли коментирали основните й акценти?

- Презентацията е бърз поглед върху темите, систематизирана без претенция за изчерпателност, на популярен език и с лесен достъп чрез сайта на компанията. Въвеждам темата за екипа, давайки ясни инструкции за кодекса на честта, който трябва да води съекипниците, продължавам с идеята за създаването, развитието и отмирането на екипа, сравнявайки го с циклите на човешкия живот, след което запознавам с характерните персонажи като участници в роли. За да работи ефективно един екип, той се нуждае от качествена комуникация между членовете му. Затова запознавам с елементите на комуникацията, видовете, в които съществува тя, и се опитвам да обясня пречките при общуването. Давам идея за основите на деловите контакти, техники за слушане и акцентирам на неформалната или не-словесната комуникация, която е силно средство за предаване на информация. При работата ми над конфликтите ме е водила практическата стойност на този въпрос, влиянието им върху личността, справянето с различни типове конфликтни личности, както и стратегии и тактики при

решаването на конфликти.

- С разделянето на проучването на няколко подтеми – стрес, работно място, взаимоотношения, екипи, конфликти - до какви обобщения стигнахте по всяка от тях. Как се отразяват те на психоклимата и работата в НКЖИ?

- Темата за стреса ми е любима - в природата няма стрес сам по себе си, има факти и тяхното тълкуване, което се базира на нашите човешки нагласи. Стресът е необходима реакция, че сме живи същества и се мотивираме да извършваме дейности, които ни развиват и ни карат да израстваме. Това е здравословният стрес, това е температурата до 37° С. Над тази точка реакциите ни подсказват, че стресът и температурата ни идват в повече. Знанието ни дава възможността да добавяме информация и умения за справяне в различните стресови ситуации, които се пораждаат в работната среда. Понякога самата тя и взаимоотношенията в нея са стресови, друг път и личностните качества на човека са основа за развитие на стресова симптоматика. Всички теми са свързани, индуцират се, казано по-просто възникват една от друга: работна среда - екип - взаимоотношения - конфликти - стрес. Затова е важно да се подобрява устойчивостта на работещите към стреса в компания като НКЖИ, което засяга както икономическия ѝ успех, така и здравето и удовлетвореността на работещите в нея, ефикасността на техния труд.

- Ще може ли най-общо да формулирате изводите, които направихте след провеждането на анкетата от 90 въпроса между 1516 служители в компанията?

- Анкетата е проведена в четирите експлоатационни поделения на компанията. Резултатите показват, че като цяло, в системата на НКЖИ са създадени добри условия за труд. Високият относителен дял на отговорите, показващи удовлетвореност от работата, възможност за изразяване и отстояване на собствено мнение, положителна оценка за добра политика на ръководството, правилна оценка на вложения труд, липса на неолоялни отношения между колеги, равномерност при разпределение на задачите в течение на работния ден показват една оптимална организация на труда, имаща отношение към намалено влияние на стресогенните фактори, свързани с условията на труд.

Много добро впечатление прави проявеното желание за подобряване квалификацията. Като неблагоприятни органи-

зационни и психоемоционални фактори анкетиранияте оценяват изпълнение на задачи, несвързани с длъжността, изпълнение на задачи в съкратени срокове, използването на остаряла техника и най-вече несъответствието между вложен труд и възнаграждение.

- По какъв начин могат тези изводи практически да се приложат за подобряване на работата и стимулирането както на личната, така и на колективната инициатива?

- Важен елемент за запазване на работоспособността е времето за почивка, което дава възможност за възстановяване на физическите и психическите ресурси, необходими на организма. Тук трябва да се отбележи, че във всички поделения в компанията са въведени, разработени от службата по трудова медицина физиологични режими на труд и почивка, за да се запази работоспособността на работещите.

Неотчитането на потребността на организма за почивка е фактор, въздействащ пряко върху усещането за удовлетвореност от работата. Препоръката ни към работещите в компанията е да отчитат необходимостта от редуването на работа и почивка, да реструктурират времето си оптимално, да извършват по-сложните задачи в часовете, в които са по-активни, да се вслушват в симптомите на тялото си, които подсказват, че стресът им е в повече от допустимото. Да се допитват до колегите и приятелите като социална подкрепа и да търсят навременна професионална консултация.

В сайта на компанията е поместена обширна презентация с целите, резултатите и изводите от анкетата, с много графики, разпределени по поделения, с примерни мерки за редуциране на влиянието на психосоциалните фактори от работната среда.

- Оттук нататък върху какво трябва да се обръща по-голямо внимание за преодоляване на формулираните проблеми?

- 52,24 процента от анкетиранияте се тревожат за неща, които предстоят да се случат; 35,03 процента съобщават за вътрешно напрежение и безпокойство; 52,70 процента се притесняват от съкращения; 26,25 процента имат неспокоен сън; 21,17 процента проявяват раздразнителност, избухливост или гняв; 21,50 процента се чувстват уморени без причина; 43,60 процента се притесняват дълго след някое неприятно преживяване; 25,33 процента се страхуват, че хората могат да им навредят;

76,65 процента имат усещане, че другите не казват истината. Тези показатели са сравнително високи по отношение на проявите на несигурността и притесненията, в които се налага да живеем и работим. Трудно може да се формулира извод, че те засягат само работната среда, тъй като тези глобални проявления често са част от стратегията за оцеляване на самата личност в условия на криза.

Колкото повече човек може да влияе върху организацията на работата си и да управлява работното си време, толкова по-малко ще наблюдава проявленията на симптомите на стрес на работното си място. Ако компанията предприеме мерки за по-голяма информираност при организационните промени, ако получава повече обратна връзка за потребностите и нуждите на работещите, като ги ангажира и направи съпричастни към организационни предложения, има възможност мотивацията и удовлетвореността да се повишат и стресът да се редуцира.

- Къде ще ви е необходима помощта на административното ръководство в НКЖИ?

- В отговорите на анкетиранияте се проявява и една много важна особеност на психосоматичния климат в компанията. Работещите в по-високите възрастови групи показват по-голям относителен дял на чувството за стрес, а жените повече от мъжете. За всички обаче страхът от съкращения е най-честият стресогенен фактор. Не бива да се подценява и влиянието на индивидуалните личностни особености, както и адекватната квалификация за изпълняваната длъжност върху възприемането на условията на труд и оценката им като източник на стрес. Наличието на отговори, показващи негативното влияние на някои фактори на условията на труд, не е тревожно, а показва необходимост от превантивни информативни мерки и тренинги за справяне със съответните стресови натоварвания. Службата по трудова медицина в НКЖИ работи в посока за опазване на физическото и психическо здраве на работещите в компанията, следвайки добрите практики на Европейския съюз за повече информираност и превенция по въпросите на стреса на работното място. Необходимо е да се подчертае, че дружеството е изградено от хора и това е най-важният капитал, който трябва да ценим, опазваме и развиваме.

Интервюто проведе:
Мая Димитрова



На първи март честваме един от най-обичаните празници, символизиращи приближаването на пролетта – празникът на Баба Марта. Традицията е свързана с всички земеделски култове към природата и се смята, че носи плодородие в началото на новия сезонен цикъл. Най-характерната черта на първомартенската обредност - завързването на мартеничка – е плод на многовековна традиция.

Българският фолклор представя Баба Марта като сестра на Големия Сечко (януари) и Малкия Сечко (февруари). Поради пакостливостта на братята си, тя много често е недоволна от тях, заради което мартенското

време е изключително променливо и бързо се разваля. Всички обредни действия, извършвани около първи март, имат за цел да предизвикат нейното благоразположение.

Обичаят за връзване на мартеница е известен не само у нас, но и в Румъния, Гърция, Македония, Молдова, Албания и Сърбия. Българската традиция повелява да се закичва мартеничка на всички, включително на млади животни и дървета, но в някои от съседните ни държави мартеници се връзват само на жените и децата, а мъжете ги носят на скришно място – например в обувката. Според друг наш обичай най-възрастната

жена трябва да почисти дома преди изгрев слънце, а после да простре навън каквато и да е червена тъкан. Смята се, че това ще зарадва Баба Марта и ще предизвика благосклонността ѝ към къщата и нейните обитатели. На този ден старите жени не трябва да излизат навън, за да не разгневят Баба Марта, която иска да се наслаждава само на млади и хубави моми.

По традиция мартеничките се свалят, когато видим първото разцъфнало дърво или първия щъркел, което означава, че променливите мартенски дни са отминали и ни очакват топлата пролет.

УКРАСЕТЕ ДОМА С ГИРЛЯНДИ ОТ БЕЛИ И ЧЕРВЕНИ ПОМПОНИ

С гирлянди от бели и червени помпони ще внесете мартенско настроение в своя дом. Включете и децата в изработването им, за да усетят удоволствието от собственото творчество.

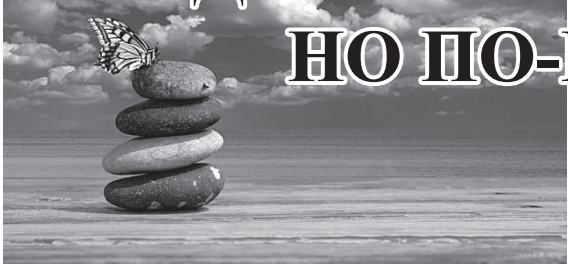
Помпони от прежда се изработват лесно. За да получите средни по големина, но плътни „топки“, е необходимо да навивите прежда около трите пръста на едната ръка 70 – 75 пъти. След това внимателно изхлузете от пръстите си навитата прежда. „Прищъпнете“ през средата на намотаната прежда с помощта на друго парче прежда и затегнете здраво. С



ножица разрежете в горния край всички „ушички“, които се получават над и под пристягащия конец по средата. Ще получите топка от стърчащи кончета прежда. Изравнете ги грижливо, за да бъде помпонът с идеална форма.

Когато сте направили достатъчен брой бели и червени помпони, изберете подходяща конопена връв, дълго парче прежда или тънък ширит, на който с помощта на игла с по-голямо ухото да нанижете готовите помпони. Изберете такова място за гирлянда, че да му се радвате всеки ден до идването на пролетта.

КАК ДА ЖИВЕЕМ ПО-ПРОСТО, НО ПО-ПЪЛНОЦЕННО?



Великият Леонардо да Винчи е казал: „Простотата е най-сложното нещо“. Днес ние живеем излишно усложнено – запълваме времето си до секунда със социални ангажменти, а жилищата ни са препълнени с вещи. Това е пречка към постигането на вътрешна хармония. Заради материалната и емоционална „претрупаност“ ние изгубваме връзка с вътрешното си аз и собствените си приоритети.

В приятелствата търсете качество, а не количество. Двама или трима истински приятели са много по-ценни, отколкото 15 – 20 познати, с които се виждате по инерция, задължение или липса на

по-интересни занимания.

Не бъдете винаги на разположение. Ако сте излезли на разходка или пък обядвате със семейството си, не вдигайте мобилния си телефон. Светът няма да загине, ако върнете пропуснатото обаждане след 45 минути, например.

Не се превръщате в роб на вещите си. Запазете онези, които са или красиви, или практични. Престанете да купувате нови и нови неща, които всъщност не са ви необходими. Подарете или продайте излишните вещи.

Ограничете за един месец срещите и забавленията. Избягвайте пазаруването. Не включвайте телевизора. Насладете се на това да си пригответе храна сами, да разговаряте с близките си и да погледате нощното небе. Вижте как вселената не се движи напрегнато до задъхване. Тя просто... е. Станете и вие част от нейното спокойно битие.

РЯПА



Ряпата е двугодишно кореноплодно растение с невероятни лечебни свойства. Произходът ѝ се свързва със Средна Азия, но от хилядолетия се отглежда и в Япония, Китай, Гърция и Египет. Преди разпространяването на картофите, за хората и животните ряпата е била основен източник на въглехидрати, витамини, белтъчини и различни минерали. За храна се използва предимно коренът, но листата също са ядливи. Те могат да се консумират като спанака.

Тъй като е съставена от 90% вода, ряпата е изключително ценена при нискокалоричните диети. Кореноплодното растение е полезно и поради високото съдържание на калий, фосфор, калций, желязо, магнезий, фолиева киселина и витамините А, В и С. Има благоприятно действие при проблеми със стомашно-чревния тракт и стимулира дейността на жлъчката. Отвара от сварена ряпа се използва при кашлица. Редовната консумация на ряпа има изключително полезно действие върху нервните състояния, предизвикани от ежедневния стрес, а също така помага при борба с депресията. Друго ценно действие на кореноплодното растение е, че отваря апетита при зложиди деца. Действа изключително лечебно при болести на устната кухина, дихателните пътища и анемия.

ОГРЕТЕН ОТ РЯПА

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

1 кг. ряпа;
2 скилидки чесън;
300 г. кашкавал;
3 с.л. магданоз;
2 с.л. масло;
200 мл. сметана;
100 г. орехи;
сол и черен пипер на вкус.



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Ряпата се нарязва на много тънки кръгчета. Ако се използва бяла или червена ряпа, се слага в гевгир, залива се с вряща вода и се подсушава. Дългата бяла ряпа дайкон няма нужда да се попарва предварително. Разбърква се с чесън и се посолва на вкус. Разделя се на 3 части. Кашкавалът се настъргва на едро, а после се разбърква с магданоза. Дъното на тавичка се намазва с маслото. Върху него се разпределя едната част от ряпата и се поръсва с една трета от кашкавала. Залива се с една трета от сметаната. Така се правят по 3 слоя от всички продукти. В последната част от настъргания кашкавал се прибавят орехите и се поръсва върху огретена. Запича се във фурна, загрята на 170° С, за около 1 час или докато се зачерви добре и ряпата омекне.

УКРАИНСКИ БОРШ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

1 гл. кромид лук;
2 бр. картофи;
1/2 гл. цвекло;
2 бр. моркови;
1/2 гл. целина;
300 гр. бяла ряпа;
250 гр. зеле;
3 с.л. олио;
1 с.л. заквасена сметана;
2 бр. дафинов лист;
1 връзка магданоз;
3 бр. зърна бахар;
Сол, черен пипер и оцет на вкус.



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

В тенджерата се загрева олиото и се запържва ситно нарязаният лук. После се добавят морковите, целината и настърганите ряпа и цвекло. След като се задушат под капак за няколко минути, към тях се прибавят и нарязаните на ситно зеле и картофи. Долива се литър вода и се добавят солта, пипера, дафиновия лист, оцета и бахара. Супата се оставя да покъкри десетина минути на слаб огън, а после се сервира с лъжица сметана и пресен магданоз.

ДА СЕ ОБЛЕЧЕШ В ... МОБИЛНИ ТЕЛЕФОНИ

Неочаквано модно решение на дизайнерското дуо „Фьодор Голан“ е предизвикало същински фурор на скоро отминалата седмица на модата в Лондон. Тандемът, обединил сили с гиганта Нокия, е създал пола, изцяло направена от смартфони.

Вместо да бъдат с един цвят или мотив, някои от седемдесетте екрана излъчват на живо различни случки, а други – разнообразни предварително направени снимки. Именно движещите се светлини и цветове придават особен бляскащ ефект на полата, създаващ илюзията, че всъщност е направена от плат. За да предизвикат още по-голямо удивление, създателите са разработили специално софтуерно приложение за телефоните, което синхронизира движението на картинките с това на моделите. Сътворяването на първата интерактивна пола в света е отнело на дизайнерите само три месеца, а след възхитата на публиката, дуото е твърдо решено да продължи и за в бъдеще работата си с Нокия.



СЛАДЪК ШЕДЬОВЪР

Кой би бил най-добрият начин да се отбележат 450 години от смъртта на великия Микеланджело? Разбира се, че пресъздаването на великата творба „Създаването на Адам“ изцяло от сладки изделия и декорации за торта!

Произведението е дело на майсторка на захарни изделия, която го е кръстила с тематичното заглавие „Сготвянето на Адам“. Мишел Уибоу, създателката на сладкото изкушение, е изработила близо 6-метровото си творение с повече от 10 000 сладки и различни украси за торти, слепени с ванилова глазура. Изработването на изключителния проект е отнело на сладкарката цели 168 часа, но според нея „никог



празненство не е изцяло завършено без торта“. Най-трудното в пресъздаването на Микеланджеловия шедьовър е било в наподобяването на неговия специфичен стил, но разнообразните възможности от цветове и текстури улеснили майсторката на торти при

изработването на репродукцията. Друго препятствие било постоянното изкушение за Мишел да си похапва от шедьовъра. Тя се надява да е получила одобрението на Микеланджело, а за възхитата на публиката е сигурна, тъй като накрая тортата ще бъде нарязана и раздадена на посетителите на лондонската църква „Сейнт Панкрас“, в която е изложена.

СФЕРИЧНИТЕ СКАЛИ В НОВА ЗЕЛАНДИЯ



Край плажа Коекохе, разположен на Южния остров на Нова Зеландия, се намират едни от най-чудноватите природни образувания. Това са сферичните скали Моераки, наречени на името на близкия град. Те са формирани преди около 60 милиона години от седиментни наноси по древно морско дъно, натрупани около ядро по начин, подобен на този на формирането на перлите. По повърхността им има специфични пукнатини, чийто произход

все още остава неясен.

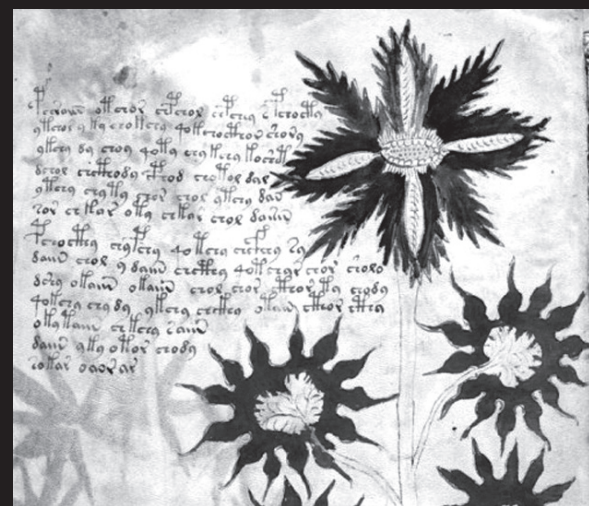
По плажа Коекохе са разпръснати над 50 каменни сфери. Най-големите са с тегло 7 тона и диаметър 2 – 3 метра. Стари снимки от 19 в. показват, че на времето броят на кръглите камъни Моераки е бил значително по-голям, но с годините туристите са отнасяли със себе си по-малките

скални топки. Днес камъните Моераки са защитени от посегателства и вандализъм със специален закон.

Според преданията на маорите, сферичните скали са останки от кошниците за улов на змиорки и други рибарски принадлежности, изхвърлени на брега от водите на океана след потъването на кануто Арайтеуру, с което са пристигнали митичните им предци-гиганти.

ЩЕ БЪДЕ ЛИ РАЗЧЕТЕН РЪКОПИСЪТ НА ВОЙНИЧ?

От десетилетия насам изследователите се опитват напразно да дешифрират текста на най-загадъчния ръкопис от Средновековието, известен като ръкописа на Войнич. Той е открит в италиански манастир през 1912 г. от търговеца на книги Уилфред Войнич, съпруг на Етел Лилиан Войнич – авторката на романа „Стършел“. Смята се, че ръкописът е изработен между 1404 г. и 1438 г. – през епохата на италианския Ренесанс. Днес той се съхранява в Библиотеката за редки книги и ръкописи „Бейнеке“ в Йейлския университет.



Запазени са 240 страници от книгата, направени от фин пергамент от телешка кожа. Страниците са украсени с диаграми и илюстрации на екзотични растения, звезди и тайнствени човешки фигури. Текстът е на неидентифициран до момент език, изписван от дясно на ляво. Кriptoаналитици от цял свят са пробвали да разчетат тайнствените послания, но без особен успех до момента.

Англичанинът Стивън Бакс, професор по приложна лингвистика в университета в Бедфордшир, обаче, твърди, че е успял да разчете няколко думи от мистериозния документ. На него му хрумва да търси собствени имена на растения и съзвездия в текста, следвайки подхода при разчитането на египетските йероглифи. „Ръкописът съдържа много рисунки на звезди и растения. Успях да идентифицирам някои от тях с помощта на средновековни ръкописи за лечебни билки на арабски език, както и на други езици“.

Сред думите, които Бакс успява да разшифрова е названието на съзвездие Телец, както и думата КАНТАИРОН, отнасяща се до илюстрацията на растението „кентавър“, което е било известна билка през Средните векове. Той е разчел и думите, означаващи, „кориандър“, „памук“, „кукуряк“ и няколко други названия на лечебни растения. „Целта ми при оповестяването на постигнатите на този ранен етап резултати е да насърча и други лингвисти да се присъединят към мен, за да можем да дешифрираме целия ръкопис и да разберем какво е посланието на загадъчните му автори“, посочва проф. Бакс.

СЪНИЩАТА СА СВЪРЗАНИ С ЛИЧНОСТНИЯ ТИП

Механизмът на сънищата от години предизвиква интереса на учените. Доколко в сънно състояние проявяваме типичните си черти като хора и доколко изявяваме скрити свои особености все още не е доказано окончателно. Въпреки това последните изследвания върху връзката между това, което сънуваме, и личностният тип, към който принадлежим в будно състояние, дават забележителни резултати.



Според тях, хората от тип А (амбициозни и под постоянен вътрешен натиск) сънуват тревожни сънища по-често от хората от тип Б (по-спокойните и отпуснати индивиди).

Онези, които твърдят, че сънуват още в самия период на заспиване, са по-уравновесени и живеят в хармония със самите себе си, като същевременно не са склонни към конформизъм. Хората, които пък не си спомнят сънищата от първоначалната фаза на съня, са по-авторитарни като личности.

Чувствителните натури, които са наясно със своите тревоги, по-често сънуват бъдещи или минали събития в сравнение с хората, които подтискат собствените си емоции.

Сънищата на творческите личности често се развиват в необичайна обстановка, но в тях често присъства мотивът за загубата или преодоляването на пречки. Децата са също чест участник в техните сънища.

Хората със силно развита интуиция пък помнят само „значимите“, архетипни сънища, наподобяващи митологични разкази. Интровертните личности са по-склонни да помнят „обикновените“, типични сънища, които отразяват събития от ежедневието.

Разсъдъчният тип хора, които взимат своите решения на базата на логическия анализ, имат подчертано емоционални сънища.

Вагон-ресторанти - ЧЕТИРИ В ЕДНО



В желанието си да предложат на своите клиенти по-добро обслужване, държавните железници на Финландия (VR) въвеждат в експлоатация уникални двуетажни вагон-ресторанти без аналог в света. Те са наречени DuettoPlus и съвместяват модерен бар и заведение за хранене, комфортен пътнически салон и многофункционална зала.

На първото ниво на новия вагон е разположен ресторант с 53 места. Той предлага много разнообразно и богато меню. Представителите на VR твърдят, че пътниците имат възможност да поръчват такива блюда, каквито досега никога не са се предлагали във влаковете. Те могат да се наслаждават, както на всички готвени ястия, превърнали се в емблематични за ресторантърската верига Duetto, така и на някои новостии. Например - специални топли закуски, суши, паста, тестени изделия, пилешко барбекю,

пармезан ризото. Модерното кухненско оборудване гарантира високото качество на блюдата.

В единия край на ресторанта е обособена малка сцена, предвидена за камерни изпълнения. Тя дава възможност за музикална програма и караоке. На междинното ниво в противоположния край на вагона, пак е разположен кафе-бар и хранителен павилион. Оттам освен топли и студени напитки, закуски и сладкиши, пасажерите могат да си купуват и храни за вкъщи.

На втория етаж на DuettoPlus има пътническо отделение с 41 седящи места. По-голямата част от тях са разположени в пасажерски салон с големи панорамни прозорци, комфортни единични седалки и няколко сепарета. Единичните кресла могат да се завъртат във всяка посока и пасажерите винаги да пътуват с лице по посока на движението. Положението и наклонът на облегалките, подлакътниците

и подглавника също се коригират индивидуално. Много удобна е и меката мебел в 4 и 6-местните сепарета. В единия край на етажа се намира отделена от салона зала, чието предназначение е различно. В нея се провеждат бизнес срещи, презентации, частни сбирки, а служи също и за отдих. Предвидена е най-много за 12 души (толкова са седящите места) и е модерно обзаведена, включително с екран и аудио-визуална техника. За нея по предварителна заявка може да бъде осигурен кетъринг и сервизно обслужване.

От VR дават възможност на пътниците предварително да резервират места, маси в ресторанта, многофункционалната зала и дори целия пътнически салон, разположен на второ ниво.

Вагон-ресторантите DuettoPlus са продукт на основния финландски производител на подвижен състав Transtech Oy. Проектирани са на базата на идеи и предло-

жения от пътниците, влаковия персонал и жп експертите на VR Group. Наред с комфорта, специален акцент е поставен върху екологичността. В кухнята, сервизните и пътническите помещения е предвидено разделно събиране на отпадъците. Използваната в заведението за хранене посуда е биоразградима. Олекотяването на вагона чрез широко внедряване на алуминиеви сплави и използването на по-икономичното LED осветление намалява потреблението на енергия.

Държавните железници са поръчали 26 вагона DuettoPlus. Това като инвестиция се оценява на 68,5 милиона евро. С тях ще бъдат заменени част от 37-те стари вагон-ресторанта (от 4 типа), с които финландските железници оперират още от 70-те години. Освен тях в момента се използват и 18 по-модерни, включени в експресните композиции Pendolino. По-голямата част от поръча-

ните вагон-ресторанти ще бъде предадена на VR през настоящата година, а последните два - в началото на 2015 г. Те ще бъдат включени в съставите, обслужващи дълги жп маршрути. Първият DuettoPlus ще стане част от пътническата композиция между Хелзинки и Осло. Останалите ще бъдат прикачени към междуградските влакове, пътуващи до Рованиеми, Йоенсуу, Каяани, Куопио и други градове в страната. Обслужването на новите вагон-ресторанти ще поеме дъщерната компания на концерн VR - Avesca Oy, която се занимава с ресторантърската дейност.

През последните години VR Group активно инвестира в двуетажни подвижен състав. В резултат на това компанията в момента разполага и оперира с 219 такива вагона (спални, пътнически и ресторанти), използвани предимно за междуградски превози.

Ивайло ПАШОВ

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.