



ИНВЕСТИЦИОННАТА ПОЛИТИКА НА ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПРЕВОЗИ

Обсъди Общественият съвет за подкрепа на железницата



Ръководството на БДЖ успя да постигне невероятен успех, обединявайки всички политически сили за каузата да бъде стабилизирания превозача и да започне изготвянето на дългосрочна стратегия за развитието на железницата, заяви зам.-министър Антон Гинев по време на първото за тази година заседание на Обществения съвет в подкрепа на българския жп транспорт. Освен постоянните членове в него участваха и Веселин Василев, изпълнителен директор на ИА „Железопътна администрация“, Христо Алексиев, зам.-генерален директор „Стратегия и администрация“ на НК „Железопътна инфраструктура“, Милчо Лепоев, зам.-ректор на Университета по архитектура, строителство и геодезия, Стоян Стоянов, директор на поделение „Електроразпределение“ в НКЖИ, Мартин Георгиев, експерт от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

На заседанието се обсъдиха възможностите и приоритетите в бъдещата инвестиционна политика на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, която трябва

да бъде съобразена с променената транспортна обстановка в страната, обществените нужди и изискванията, поставени от новите европейски директиви и документи в сектора.

В обобщения анализ, който беше предоставен от експертите на дружеството за пътническите превози се предлага в седемгодишната програма да се включат инвестиции, които ще се направят от капиталовия трансфер на държавния бюджет, за закупуването на пет тривагонни и десет петвагонни електрически мотрисни влакове. Във връзка с това Димитър Костадинов, управител на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД подчерта, че обновяването на подвижния състав е наложително да се обвърже с модернизацията на инфраструктурата, която се извършва предимно с европейски средства от двата периода на оперативните програми „Транспорт“ и „Транспорт и транспортна инфраструктура“. „С подобряването на параметрите на жп трасетата това е наложително, за да се съхрани конкурентоспособността на сектора, който в сравнение с другите видове транспорт е по-малък

замърсител на околната среда и намалява външните разходи“, обърна внимание Костадинов. Според Веселин Василев и технологично, и конструктивно този жп състав трябва да бъде съобразен с новите възможности, които след 2016 г. ще осигурят модернизиранията направления. Стана ясно, че се предвижда новите влакове да се движат по основните жп линии от София за Бургас и за Варна. Прогнозните планове предвиждат и разработването на тактов график, на всеки два часа, между столицата и Пловдив. Но за да може той безпроблемно да се изпълнява ще са необходими още пет тривагонни мотриси. Подмяната пък на влаковете композиции към Черноморието ще изисква 10 мотриси с по пет вагона.

В анализа, представен пред членовете на Съвета се посочва, че размерът на средствата, предвидени в държавния бюджет за 2015 г. и ползването на капиталов трансфер за нов подвижен състав на дружеството, реално позволяват доставката да се осъществи между 2016 и 2022 г. Вече са направени писмени запитвания за предварително проучване

към осем международни фирми производители като германските „Bombardier“ и „Siemens“, швейцарската „Stadler Rail“, хърватската „Končar – Electric Vehikels“, полската „Pesa Bydgoszcz“, чешката „Škoda Vagonka A.S.“, турската „Tüvasaş“ и испанската „Caf Spain“. Досега интерес са заявили от „Siemens“, „Končar“, „Pesa Bydgoszcz“, „Stadler Rail“ и „Škoda Vagonka A.S.“. Изчисленията показват, че средната индикативна цена на композиция възлиза на 14 000 000 лв., а общо за всички посочени мотриси тя е 210 000 000 лв. Според информацията, подадена от фирмите, производството и доставката на първия влак може да стане в рамките на 24 до 36 месеца от момента, когато договорът бъде подписан. Също така принципно се предвижда изпълнителят да предложи как да стане организирането, супервизията и осигуряването на необходимите резервни части за техническата поддръжка по време на експлоатацията, която изисква планов и извънпланов ремонт. Изпълнителският състав ще се предлага от „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД за период не

по-малък от 10 години. Първата доставка на новите жп превозни средства може да стане най-рано до средата на 2017 г. Останалите на етапи могат да пристигат до 2019 г. Това би съвпаднало с приключването на рехабилитацията на жп отсечките, по които в момента НКЖИ работи.

Освен подобряване на качеството на услугата целта е да се постигнат конкурентни скорости в сравнение с автомобилния транспорт, което ще даде възможност дружеството активно и равностойно да участва в националната транспортна схема. Очакванията са да се привлекат потенциални клиенти, които сега използват автобусните превози. Анализът показва какъв би бил и прогнозният ръст на пътниците след пускането на новите влакове по дестинациите София – Горна Оряховица – Варна, София – Пловдив – Бургас и София – Пловдив. В сравнение с 2015 г. до 2022 г. те биха се увеличили с нови над 3,520 млн. души. Подчертава се, че тези прогнози засягат средните и дългите жп разстояния, които дружеството обслужва. Прогнозираното увеличение на



В ПОЛША ТРЪГНАХА ПЪРВИТЕ СКОРОСТНИ ВЛАКОВЕ

Полските железници влязоха в ерата на високоскоростното жп движение. Това стана след като по няколко от вътрешните маршрути бяха пуснати в движение електрически експреси серия Pendolino. Те са произведени в Италия, Франция и Белгия, където френския жп производител Alstom има заводи. Договорът на компанията с държавния полски жп оператор PKP Intercity е на стойност 665 млн. евро (частично финансиран с европари) предвижда доставката на общо 20 влака от този тип. Около половината от тях вече са пристигнали в страната, а останалите предстои да бъдат предадени.

Новите композиции се използват от поляците под названието Express InterCity Premium (EIP). Основният маршрут, по който се движат е Краков – Варшава – Гданск – Гдиня. Отделни рейсове с тях се извършват също от Варшава до Катовице и Вроцлав. Засега обаче те не регистрират кой знае колко по-бързо движение от останалите междуградски влакове на PKP Intercity, обслужващи споменатите маршрути. Композициите се движат от столицата на страна до Краков или Катовице за 2,5

часа, до Гданск – 3 часа, до Гдиня и Вроцлав – 3,5 часа. Причината е, че полската жп инфраструктура още не напълно подготвена за движение на този тип влакове. Все още в страната има много малко участъци от жп мрежата, където Pendolino могат да покажат напълно своите скоростни възможности. Максималната скорост, която те имат възможност да развият за кратко по тях е 250 км/ч. Същевременно скоростният рекорд, поставен от този тип френски влакове през 2013 г. е 293 км/ч.

Стандартната цена на билета от Варшава до изброените градове се движи в рамките на 135-150 злоти (32-35 евро) за място във втора класа на EIP. За сравнение в по-старите междуградски бързи влакове на полската железница мястото по тези направления струва около 125 злоти (29 евро). През близките седмици обаче с новите електрички е възможно да се пътува и по-евтино, благодарение на промоционалните билети, пуснатите по повод началото на скоростните превози. Те са на стойност 49 злоти (12 евро). За сравнение с нормалните бързи влакове по същите маршрути се пътува с между 0,5-2,5 часа по-дълго, но на цена на билета 60-67 злоти (14 – 16 евро), а при предварителна покупка на билета – за 40 злоти (10 евро).

Трансферът по жп маршрута Краков – Гдиня (или Гданск) с новите експреси излиза 189 злоти (44 евро), а при по-рано купен превозен документ – 98 злоти (24 евро). С обикновените бързи състави той е съответно 73 – 80 злоти (17 – 19 евро) и 56 злоти (13 евро).

Полските Pendolino са боядисани в синьо-сребристо. В състава им влизат 7 вагона, способни да превозват до 402 пасажери – 345 във втора, 45 в първа и 12 в бизнес класа. От останалите композиции в жп флота на PKP Intercity ги отличава модерния дизайн и много по-високото ниво на комфорт. Те са климатизирани, имат удобни седалки в салоните, край които са монтирани електророзетки, икономично осветление, места и WC за инвалиди, вагон-ресторант.



ЛИПСА НА РЕЗЕРВНИ ЧАСТИ СПРЯ 14 МОТРИСИ НА КИЕВСКОТО МЕТРО

Киевският метрополитен спря от движение 14 мотриси, тъй като компанията няма пари, за да купи резервни части за тях и да ги ремонтира. От управата й съобщават, че тя е приключила 2014 г. със загуба от половин милиард украински гривни (над 400 млн. долара). При това положение, изпитва критичен недостиг на средства и е затруднена да поддържа както подвижния състав, така и инфраструктурата.

Поради липсата на пари остарелите релси в някои участъци от трасетата не могат да бъдат заменени. С оглед безопасност скоростта на движение на метрорелсове по тях вече е ограничена до 40 км/ч. От основен ремонт се нуждаят също 27 ескалатора в различни метростанции на подземната железница, чиято възраст е надхвърлила половин век, много тунелни съоръжения, електрооборудване и силови кабелни трасета.



Дължината на жп мрежата на Китай надхвърли 110 000 км

В края на 2014 г. общата дължина на жп линии в Китай превиши 110 000 км, от които 15 000 км са скоростни магистрали. Китайските власти имат намерение да продължат с интензивното строителство на железопътни линии и през настоящата година. Най-масштабните проекти в тази сфера са планирани за реализация в централните и западните райони на страната.

През първите 10 месеца през 2014 г. в основните фондове на железопътния транспорт на Китай бяха инвестирани 590 млрд. юана (95,93 млрд. долара). До края на м.г. обаче капиталовложенията успяха да надхвърлят 800 млрд. юана (130 млрд. долара). През този период в Поднебесната империя бяха пуснати в експлоатация нови 7 000 км жп линии. Започна също така реализацията на нови 64 големи жп проекта – в т.ч. на 32 скоростни магистрали.



Изграждането на трасета в централните и западните части на страната вече кипи с пълна сила. Паралелно с това започна строителство и на жп магистралата Циндао (провинция Шандун) - Лянюнган (провинция Цзянсу) в Източен Китай. Тя ще е с дължина 194 км и ще позволява скорости от около 200 км/ч. Друг приоритетен проект е електрифицирането на 933-километровата жп линия Харбин – Манчжоули (Манджурия, на границата с Монголия).

Мексико обяви нов конкурс за скоростния железен път до Керетаро



Властите на Мексико обявиха нов конкурс за строежа на високоскоростна железопътна магистрала между едноименната столица на страната и провинция Керетаро. Очаква се победителят да бъде определен след 180 дни.

Държавният секретариат по комуникации и транспорт (SCT) обяви, че той ще се проведе под министерски надзор и в съответствие с най-добрите практики на Организацията за икономическо сътрудничество и развитие. В тази връзка между SCT и ОИСР предстои да бъде сключено специално споразумение.

На 3 ноември миналата година Мексико подписа договор за изграждането на трасето Мексико сити – Керетаро (разчетено за влакови скорости до 210 км/ч) с китайски консорциум на стойност 3,75 млрд. долара. Няколко дни по-късно обаче правителството на страната го анулира. Мексиканският президент Енрике Пена Нието обоснова това решение със стремежа да се избегнат „всякакви съмнение в законността и прозрачността“ на поръчката. Повод за такива даваеше факта, че до конкурса бяха допуснати за участие само компании от Китай.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ





Deutsche Bahn иска да оперира зад граница, но и ренови пази от конкурента немския жп пазар

Компанията Eurostar засега държи монопола над превозите през Ламанша, но напред ще трябва се влезе в конкуренцията и с други жп оператори

В европейските скоростни състави има доста свободни места

СКОРОСТНОТО БЪДЕЩЕ ЗАВИСИ ОТ КОНКУРЕНЦИЯТА

Авторитетното британско издание *The Economist* алармира, че развитието на скоростните железопътни комуникации в Европа изисква големи капиталовложения, но влаковете-стрели не носят достатъчно приходи. Според журналистите на икономическата медия причината за това е слабата конкуренция между жп операторите.

Скоростните железници отбелязаха разцвет през 2014 г. През декември жп компанията Eurostar, свързваща Лондон, Париж и Брюксел, започна да продава билети за целогодишни рейсове до средиземноморския регион, които ще започнат да се изпълняват от май 2014. Полша откри високоскоростна жп магистрала между Варшава и Краков. Сърбия подписа споразумение с Китай за изграждане на скоростна жп линия между Белград и Будапеща. Турция пуна в експлоатация експреси по маршрута Истанбул – Коня и Истанбул – Анкара.

Но високоскоростното жп движение не е безрезервно благо. Реализирането му е свързано с много разходи. Това провокира практичните американски данъкоплатци да нарекат „колосално праросване на средства“ началото на изпълнението на проекта Bullet train (Влак стрела) в Калифорния през миналата седмица. Той предвижда изграждане на магистрала за високоскоростни влакове.

Реалностите сочат, че поддържането на този тип влакове зависи в не малка степен от държавните субсидии. А високите цени на билетите им често са недостъпни за много от потенциалните пътници. Ала на дистанциите от 300 до 800 км експресите са значително по-бързи и екологични от останалите видове транспорт. Затова и развитието им се толерира от Европейската комисия.

С подкрепата на ЕС и държавни субсидии Европа е увеличила дължината на високоскоростните жп магистрали повече от 6 000 км от 1990 г. насам. За сравнение тогава този вид железни пътища са били с обща дължина само 1 000 км. Днес скоростта на движение на евровлаковете-стрели е около 250 км/ч. А строежа на нови експресни жп трасета на континента продължава с пълна сила. През текущата година се предвижда откриване

на такава линия между Лайпциг и Ерфурт. Догодина се подготвя пускане на идентичен маршрут Милано – Бреша. А през 2017 г. ще влезат в експлоатация поне 4 аналогични линии във Франция. Освен това Евросъюза предвижда да инвестира 4,5 млрд. евро във високоскоростна жп комуникация между Естония, Латвия, Литва и Полша.

По някои маршрути експресите завзеха част от пазара на авиокомпаниите. Компанията Eurostar например държи 75 процента от комбинираните железопътни и въздушни превози по основните европейски направления. Успешно се развиват и откритите не много отдавна жп линии Париж – Лион и Мадрид – Барселона. Все по-често пътуващите по тях експреси успяват да „откраднат“ пасажерите от по-бавните влакове.

В периода на най-голямото развитие на високоскоростните линии на Стария континент – 2000 – 2011 г., делът на железопътния транспорт е нараснал незначително – на 6,4 процента. По същото време делът на автомобилите леко се е свил (до ниво от 72,5 на сто), както и този на автобусите (до 9,2 процента). Само авиацията (освен при полетите зад пределите на ЕС) все пак е постигнала малък ръст, достигайки 8,9 на сто пазарен дял.

Редица държави продължават стремително да развиват своите бързи жп мрежи. Във Франция, която първа въведе скоростното жп движение със съставите Trains à Grande Vitesse (TGV) още през 1981 г., доходите и печалбата вече са достигнали пиковите си стойности и започнаха да спадат. Според заключението на националния одиторски орган, една от причините е, че този тип влакове се ползват нецелесъобразно и спират на твърде много населени места, за да „доставят радост на местните политици“. Но основната причина за отлива на пътниците

са евтините полети. За да възврат позициите си в сегмента, френските държавни железници SNCF отговориха с намаляване на цените на жп билетите.

Дължината на испанските високоскоростни магистрали превишава тази на френските, но интересът към пътуването с влаковете-стрели съставлява едва една пета от дела на пътниците на TGV. Въпреки поевтиняването



Без истинска конкуренция в жп сегмента на превозвачите е трудно да задържат и привлечат на нови пасажери

на тарифите през 2013 г., във вагоните на испанските експреси продължава да има още много свободни места.

Според проучванията на журналистите на икономическия седмичник *The Economist* една от причините за това влаковете-стрели да не успяват да „крадат“ достатъчно пътници от другите видове транспорт, е ниското ниво на конкуренцията сред железопътните оператори. На Евросъюза е трудно да превърне групата на националните жп монополисти на държавите-членки в паневропейски пазар, където операторите ще могат да се съревновават един с други и през границите. Чрез трите пакета реформи в сектора, които стартираха от 2001 г., вече е положено началото: конкуренцията се появи в товарния сегмент. Освен това бяха внедрени някои общи стандарти, улесняващи пресичането на границите от влаковете. Но четвъртият етап, който трябва

Френските държавни железници намалиха цените на билетите за експресите TGV, за да спрат отлива на пътници



от чийто уставен капитал също принадлежи на SNCF, започна да оперира през 2012 г. и вече завоява около 20 процента от пазара в Ботуша. На превозвача обаче се наложи да се конкурира остро с държавната компания FSI, контролираща релсовите съоръжения. От NTV се оплакаха на властите, че са жертва на нейните „грозни трикове“ и се надяват, че ново създадения независим регулатор в сегмента ще осигури прозрачни правила на играта.

Британските икономически журналисти стигат до извода, че на националните железопътни оператори ще става все по-трудно да получават политическа поддръжка и да не допускат чуждестранни конкуренти на „техен терен“.

Особено, ако жп мрежата вече е била приватизирана. В тази връзка се твърди, че италианското правителство обмисля частичното раздържавяване на FSI. В Германия този въпрос е отложен, а във Франция засега за това не става и дума.

Със сигурност конкуренцията с другите видове транспорт все повече ще се засили напред.

Бюджетните авиационни компании продължават своята експанзия на европейския пазар. Постепенно се либерализира и сегментът за автобусните превозвачи, обслужващи дългите маршрути. Германия например сваля ограниченията автобуси да обслужват дълги маршрути през 2013 г. и от Deutsche Bahn признават, че в резултат на това от скоростните си влакове са изгубили 50 млн. евро доход през първата половина на 2014 г. Подобен подход се предлага и във Франция. Експертите смятат, че докато секторът на високоскоростни железопътни превози остава зает от група от трима държавни монополи, неговите шансове за успех не са много големи.

Ивайло ПАШОВ



Испания има повече скоростни линии от Франция, но интересът към пътуването с влаковете-стрели АЗЕ е едва една пета от дела на пътниците на TGV



С модерните си влакове-стрели Italo и екстрите в обслужването италианския оператор NTV успява да краде клиентела от държавните железници



Владимир Владимиров, изпълнителен директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД:

БЕЗ РЕФОРМИ БЪДЕЩЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ НЯМА

Тя трябва да стане приоритет на българската държава

- Г-н Владимиров, трансформирането на 40 млн. лв. капиталови разходи в субсидия са само глътка въздух за БДЖ, но те не решават кардинално и дългосрочно проблемите. Какви мерки ще предприеме ръководството за стабилизиране на компанията?

- Връщането на субсидията е изключително важно. Ако това не беше се случило загубата на дружеството за пътнически превози щеше да бъде 45 млн. лв. за 2015 г. И ако се запазеха същите условия в него, т.е. субсидията останах 140 млн. лв. без да се предприемат действия по спиране на влакове и намаляване на персонала, в средата на 2016 г. „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД щеше да се декапитализира, да остане с отрицателен собствен капитал и по закон трябваше да го обявим във фалит. Така че това е един много съществен момент, който успяхме да избегнем.

Но е и факт, че проблемите остават. Трябва да се върви към възстановяване на реформите във всички направления и сфери, както в пътнически, така и в товарни превози. Реформите трябва да включват три основни елемента – инвестиции, изплащане на задълженията към банките и оптимизация. Всичко това ще се извършва паралелно. Реформата е сложна и трудна. Тя не може да се прави частично и да се очаква, че ще бъде постигнат резултат. В момента работим върху План за финансово стабилизиране на дружеството. Съвсем умишлено той ще има по-дълъг хоризонт – от 2015 до 2022 г., защото в този период ще се погасяват и задълженията към банките, като се разчита преди всичко на средства от държавния бюджет. В него трябва да бъдат натрупани около 210 млн. лв. средства, които ще се използват за инвестиции през капиталовия трансфер. С тях ще се закупят съвременни мотрисни влакове, които ще се движат с високи скорости по обновената отсечка София – Бургас, а това ще доведе до около 25 млн. лв. приходи до края на периода. Така че готвим една цялостна програма за развитие и стабилизиране

на железниците.

- Тогава защо се правят изявления, че БДЖ умишлено се води към фалит и дори без тези 40 милиона дружеството би могло да се справи?

- Всеки човек, който разбира от финанси, без да е кой знае колко голям специалист, знае че ако ти намалят приходите с 40 милиона при равни други условия, т.е. разходите останат същите, дружеството ще генерира загуба. Много силен аргумент за правилността на нашата теза е, че успяхме да я защитим в парламентарната транспортна комисия. Оттам единодушно препоръчаха на министъра на финансите 40 млн. лв., предоставени на „Холдинг БДЖ“ ЕАД като капиталов трансфер, да бъдат върнати в субсидията, за да се избегне натрупването на големи загуби и декапитализация, които водят до фалит. В същото време искам да подчертая, че би било добре, когато веднъж си бил изпълнителен директор на БДЖ да имаш малко по-достойна позиция. Имам предвид репликата, че дружеството можело да се справи със същите средства при положение, че самият ти си поискал субсидия в размер на 184 млн. лв. Съществуват три документа, два от които са подписани от бившият управител на Пътнически превози, с които се иска същата субсидия. Писмата са до дирекция „Финанси“ в Министерство на транспорта информационните технологии и съобщенията и представяват искане на г-н Георги Георгиев за субсидията за 2015 г. В тях се посочва размерът на сумата - 184 млн. и 699 хил. лв. Това писмо е изпратено на 12 септември м. г. Преди него има друго – с дата 20 февруари 2014 г. С него дори е поискана още по-голяма субсидия в размер на 205 млн. лв. И в същото време е изготвено още едно писмо от бившия изпълнителен директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД г-н Християн Кръстев, в което се казва, че „във връзка с Бизнес-плана за 2015 г. „Холдинг БДЖ“ ЕАД следва до 24 ноември да представи разработен прогнозен план до 2015 г., а при изготвянето на Бизнес-плана „БДЖ – Пътни-

чески превози“ ЕООД да заложи ниво на финансиране по ЗОУ в размер на 179 875 хил. лв.” Това писмо е изпратено на 27 октомври 2014 г. И трите писма показват, че и управителят на дружеството за пътнически превози, и изпълнителният директор на холдинга са изпращали официални искания за суми в размер на поне 180 млн. лв.

През 2009 г. нашият екип завари дружеството с 840 млн. лв. задължения и със 70 млн. лв. загуба. През целия период на предишното ни управление извършихме големи реформи, включително и структурни, за да може да създадем две независими едно от друго и пазарно-ориентирани дружества с много голяма степен на прозрачност, ясни правила и процедури. Това вече е факт. До момента, в който нашият екип беше в ръководството на БДЖ, задълженията бяха намалени със почти 118 млн. лв. Загубите от 70 млн. лв. бяха редуцирани до 30 млн. лв. Ние оставихме един план, който просто трябваше да бъде довършен. За съжаление реформите бяха спрени. Така че, единственото нещо, което предишното ръководство правеше, беше да се хвали, че намалява задълженията, но с парите, излизаци от схемите, които ние направихме с реформите. И веднага давам пример – замената на едни разходи с ускорена амортизация, от което оставаха около 20 млн. лв. на година или замената на дълг срещу собственост между БДЖ и НКЖИ. Истината е, че задълженията са намалени с усилията на бюджета, от където два пъти са вземани пари от капиталови трансфери, съответно 20 и 30 млн. лв. и от отворените схеми в пътнически превози, за които споменах. Става дума за замената на дълг срещу собственост, а също и неустойките от около 5 млн. лв., които бяха платени от турския производител „Тювасъш“ заради закъснението, при доставката на спалните вагони. Като се съберат всички тези суми се вижда как са намалени задълженията на БДЖ. Пак твърдя, че предишното ръководство няма никакъв собствен принос в това отношение. В същото време още при първото ни управление на компанията ние имахме цялостен План за реструктуриране и финансово стабилизиране, в който инвестициите бяха неразделна част. Само че инвестиции могат да бъдат правени паралелно с оздравителна реформа. Защото няма логика да се наливат средства в едно дружество, което е без бъдеще и продължава да генерира загуби. Затова и сега

искаме да има дългосрочен хоризонт, инвестициите да бъдат планирани заедно с оздравителните мерки и усилията по погасяване на задълженията към банките.

Тук искам да подчертая – капиталовият трансфер, който се дава на БДЖ за инвестиции е 30 млн. лв. Инвестициите могат да са само за закупуване на нови активи. Но има и едно условие. Такава инвестиция няма как да се направи, ако не е стартирана обществена поръчка. Когато влязохме преди два месеца отново в управлението на дружеството, такава обществена поръчка не беше подготвена, дори не беше извършен анализ какво може да се купи. През последните две години бившето ръководство на БДЖ е използвало капиталовия трансфер за погасяване на задълженията към банките. При тези обстоятелства ние ще направим същото. Но през настоящата година ще стартираме процедура за доставка на нови влакове, които да се движат по отсечката София – Бургас. Размерът на инвестицията бихме искали да бъде 210 млн. лв. Затова ни е необходима една друга бюджетна прогноза – седемгодишна, която показва, че ще има такова натрупване на средства. Това ще се гарантира от държавата и ние ще можем да направим обществена поръчка, която да задоволи потребностите на клиентите с нови модерни и бързо движещи се влакове.

- През последния месец все по-често се лансира идеята за закупуването на шинобуси, които ще обслужват по-късите, крайградски линии. Какво е вашето виждане?

- Това не е нова идея. За пръв път тя беше разработена от нас, като ръководство на БДЖ по време на първото правителство на ГЕРБ. Тогава много активно се включи и Димитър Костадинов, който в момента е управител на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. Така че ние имаме готова разработка, знаем какви са индикативните цени, познаваме добре и фактичката обстановка. Това което трябва да направим сега, е на база на анализа да видим колко шинобуса са необходими и по кои направления ще могат да се движат. Така те ще заменят влакове с по няколко вагона или мотрисите, които по технически или икономически причини не трябва повече да пътуват. За да се случи всичко това, обаче, е необходимо финансиране. Това също ще бъде обмислено и предложено в Плана за финансово стабилизиране. По-конкретен отговор ще има, след като той е готов и бъде приет от всички

политически сили, цялата българска общественост и е съобразен с бюджета на държавата.

- Това е по-далечната перспектива. В момента има ли готовност за предприемането на краткосрочни мерки, които ще компенсират спирането на старите мотриси от 32-ра серия?

- Там, където спираме тези мотрисни влакове, ще се потърси оптимизация на графика. Това вече се прави, но ще бъдат пуснати всички композиции, които бяха договорени с областните и общински управи. Този проблем краткосрочно ще бъде решен. В дългосрочен план държавата наистина трябва да харчи парите си по-рационално и транспортът на малки групи от хора да се извършва или с автобуси, или с шинобуси, в зависимост каква е транспортната схема на съответната община или област. Не е разумно малък брой хора да пътуват с един локомотив и вагон, които изразходват изключително много средства като оперативен разход. В същото време се получават много малко приходи, а целият процес трябва да бъде субсидиран. Самата инвестиция в шинобуси или автобуси е много по-малка отколкото в локомотиви и вагони. Така че трябва да бъдем прагматични като осигуряваме добър транспорт по най-икономичен начин.

- Какво е състоянието на ремонтната програма, която заварихте и която ще се изпълнява през тази година?

- Положителното е, че има стартирана процедура за ремонт на близо 160 вагона. За съжаление обаче през миналата година разходите за ремонти в пътнически превози са били много малки – 10 млн. лв., което е крайно недостатъчно. Причината е, че дружеството е било поставено под натиск, за да може с една част от парите, които е трябвало да отидат за ремонти, да се погасяват задълженията към банките. Сега се чувства негативния резултат и затова има затруднения при осигуряването на пътнически вагони и локомотиви. Тази година ще направим всичко възможно, за да се избегнат подобни проблеми. Ще искаме да се изпълни цялата инвестиционна програма и едва когато останат средства – те ще се използват за погасяване на задълженията.

- Водещи икономисти непрекъснато повтарят, че е необходима радикална реформа в БДЖ. Интересен е и последният финансов анализ, чрез който икономистът Георги Ангелов доказва огромните загуби от



Призът „Почетен клиент на БДЖ“ 2014 г. се раздели между двама пътника

обслужването на някои линии, като например Габрово – Царева ливада. Как ще се справите с проблема.

- В краткосрочен план това трудно може да бъде избегнато поради няколко причини. Виждате какви протести имаше при спирането на възможно най-нерентабилните влакове. В Царева ливада 22 влака ежедневно осигуряват 7 хиляди места. От тях са заети само около 460, което е 7 процента от използвания капацитет. Като имаме предвид, че една част от пътниците пътуват безплатно се вижда, че това са изключително нерентабилни линии. Държавата харчи милиони, а с тези влакове пътуват съвсем малко хора. За тях със сигурност трябва да се осигури транспорт, но е необходимо да се търси алтернативна и много по-евтина услуга. Това е въпрос на баланс на цялата транспортна схема.

- По време на протестите се издигнаха искания да бъде спряна приватизацията на Товарни превози и да бъдат дадени неизплатените ваучери на служителите. Как ще коментирате тези искания?

- Процедура за ваучерите е стартирана през май 2014 г. по време на предишното ръководство на БДЖ и е била обжалвана многократно. Ние заварихме този проблем преди два месеца, когато поехме ръководството на компанията. В момента правим всичко възможно, за да го решим и плащаме на служителите в пари, а не с ваучери. Това не е най-добрият вариант, защото излиза по-скъпо на дружеството, но сме поставени в невъзможност да предприемем каквото и да е било други действия. Колкото до Товарни превози, моля, в „Железничар“ да публикува отчетите на дружеството за периода от 2007 г. до 2014 г., за да се види ясно от всички, че те не са „златната кокошка“, както твърдят някои. За съжаление дружеството през този период, винаги е било на загуба и там трябва да протече много сериозна реформа. Като мениджър ние сме напълно наясно с това. Използваме съвременни инструменти, както за анализ, така и за реализация на реформите. Но има съпротивителни сили. От една страна е сключен Колективен трудов договор, който забранява намаляването на персонала в съответствие с превозените обеми и разходи. И от друга – при всеки един опит да стартира реформа се намират хора, които хвърлят необосновани обвинения без каквото и да било аргументи, стремежи се да запазят статуквото. Само че това статукво унищожава бъдещето

на железницата. Без реформа за БДЖ няма бъдеще и това е ясно за всеки здравомислещ човек. Реформата е тежка и включва много непопулярни мерки, но за спасяването на железницата няма друг изход. Много е важно железницата да стане приоритет на държавата, след като е била пренебрегвана през последните 20 години. Важно е и да се утвърди Плана за развитие на БДЖ, в който да има съчетание от мерки, свързани с инвестиции, погасяване на задълженията към банките и оздравяване на компанията. Ако се използва такъв комплексен подход и всичко се прави едновременно тогава има всички шансове БДЖ да стане една нормална жп компания.

- Всъщност вашите ръце са вързани с този Колективен договор. Той докога е в сила?

- Колективният трудов договор е в сила до месец април 2016 г. Той наистина връзва ръцете на всяко едно ръководство. Но ние ще търсим начин въпреки него да извършваме реформата. Очакваме в нея да се включат цялата българска общественост, която има отношение към БДЖ, заедно със т.нар. „стейкхолдъри“, в които влизат ръководството на компанията, служителите, синдикатите, политическите партии, обществените, екологичните организации, организациите на потребителите, Министерство на финансите, дори и фискалът. Защото всички пари, които влизат в дружеството, трябва да бъдат аргументирани. В „стейкхолдърите“ участва и Европейската комисия, а в случай, че се вземе заем от Световната банка в тях трябва да включим и нея. Така че се надяваме програмата на БДЖ да бъде оценена като мениджърска, да се приеме с консенсус в Народното събрание, за да се изпълнява през следващите седем години. Това според мен е най-разумният начин, чрез който може да осъществим реформите в БДЖ. Тази политика се подкрепя и от Министерството на транспорта информационните технологии и съобщенията.

- Кога ще бъде готова окончателно стратегията?

- Министър Московски поиска от БДЖ и НКЖИ заедно с Министерството на транспорта да имат обща стратегия. Планът за финансово стабилизиране и развитие на БДЖ, като част от нея, в общи линии ще е готов до средата на февруари. След това по него ще бъдат проведени дискусии, преди да стартират всички процедури, официалното представяне и приемане на програмата от правителството и парламента.

На финала на кампанията, която през миналата година се проведе за десети път, наградата „Почетен клиент на БДЖ“ за пръв път се разделя между двама пътника, които успяха да съберат най-много бонусни точки. Припомняме, че кампанията стартира на 13 януари и приключи на 10 декември 2014 г.

Една от щастливките, Мая Паскова от с. Ясен с 24 събрани точки, получи лично от управителя на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД Димитър Костадинов наградата си – карта за безплатно пътуване първа класа за цялата 2015 г. за всички влакове, които се движат по националната железопътна мрежа. Другата редовна пътничка, натрупала 24 точки, на която Съветът на директорите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД единодушно присъди същия приз, е Антоанета Горанова от с. Подем. През миналата година и двете са ползвали по дванадесет абонаментни карти по редовна тарифа по маршрутите Плевен – Подем, дълъг 21 км и Плевен – Ясен, с дължина 7 км.

Веднага след като приключи церемонията Мая Паскова сподели, че е очарована от обслужващия персонал на влака, с който всекидневно пътува до работното си място в Мизия. „Железничарите във всички екипи са много любезни и внимателни към пътници-

те. Отзивчиви, те винаги са готови да дадат изчерпателна информация за най-удобните връзки, които човек може да направи от гарата в Плевен с други жп композиции или превозни средства, които са му необходими, за да продължи по направлението, по което пътува“ – добави Паскова. Не скри и радостта си, че благодарение на получената от БДЖ награда, със сигурност тази година ще може спокойно да планира семейната си почивка на българското черноморие, докдето ще ползват и удобните спални вагони на компанията.

Второто място в класирането за 2014 г. зае Пенка Йовчева от град Хисар, която през миналата година е ползвала четири абонаментни карти по редовна тарифа по петдесеткилометровото направление Пловдив – Хисар. Наградата ѝ е карта за шестмесечно безплатно пътуване в първа класа на всички влакове в страната. Класиралите се на трето, четвърто и пето място също получават безплатни карти за цялата национална жп мрежа, но за три месеца.

Бонусната програма продължава и през тази година. Новата кампания по номиниране на „Почетен клиент на БДЖ“ за 2015 г. започна на 12 януари.

ИНВЕСТИЦИОННАТА ПОЛИТИКА ...

От стр. 1

приходите за същия период ще е 26 млн. лв., а намаляването на преките експлоатационни разходи ще е с 11,647 млн. лв. При такова благоприятно развитие на инвестиционната политика след 2022 г., общият годишен икономически ефект, в сравнение с настоящата година, трябва да бъде 11,352 млн. лв., а пълното изплащане на предоставените за доставката средства би се постигнало в рамките на 15 години.

Тъй като необходимите инвестиции са значителни председателят на Съвета проф. Йордан Мирчев препоръча в стратегията, която ще се изготвя да се включи като възможност търсенето на финансиране и от Планът Жан-Клод Юнкер за Европа. Независимо от перспективата за доставка на нов подвижен състав Веселин Василев подчерта необходимостта от осъществяването на добра ремонтна програма като краткосрочна мярка за решаване на проблема с недостига на вагони и локомотиви. Според него



у нас има излязъл от употреба жп състав, който е подходящ за основен ремонт. Към тази теза се присъедини и Емил Йончев, изпълнителен директор на жп завода в Септември. Тъй като капацитетът му позволява, а и предприятието разполага с модерно оборудване и технологии, участниците в Обществения съвет предложиха да се направи опит за изготвянето на идеен проект на шинобус, както да и се проучат възможностите за местно производство.

По думите на Василев, за да

се пробие по-лесно статуквото, а седемгодишната стратегия се приеме безрезервно от политиците и българската общественост, визията ѝ ясно трябва да очертае около 20 – 30 приоритета, придружени с конкретна финансова рамка, които да се предложат за обществено обсъждане. В този контекст зам.-министър Гинев поиска персонализиране на експертната отговорност на специалистите, които ще разработват стратегията.

Страниците подготви:
Мая Димитрова

IN MEMORIAM

Целият активен жизнен път на инж. Йосиф Смилов бе свързан с железницата. Роден на 5 юли 1932 г. в София, след като семейството му заради бомбардировките се изселва в Русе, той завършва техническото училище в града. Учи в Московския институт за инженери по транспорта и завършва с отличие специалността „Експлоатация на железопътния транспорт“.

Веднага след завръщането си в България изцяло се отдава на железничарската професия, която до края на живота му остана неговото единствено призвание и откровение. С голяма всеотдайност той преминава през всички нива на технологичните и експлоатационни процеси, като един от най-изявените и неуморни строители на съвременната железница у нас след 1958 г. Това печели доверието на хората, които работят с него и като началник на най-голямото тогава железопътно управление в страната – горнооряховското, и като генерален директор на Стопанско обединени „БДЖ“, което ръководи между 1971 г. и 1980 г. В този период започва интензивната реконструкция, модер-

низация, електрификация и удвояване на жп линиите в страната. Тогава се открива и фериботната връзка Варна – Иличовск. Внедряват се водещи постижения на техническия прогрес в областта на автоматиката и телемеханиката. През 1981 г. Йосиф Смилов е главен директор на управление „Научно-технически прогрес и инвестиции“ в Министерството на транспорта, а от 1984 г. става заместник министър на транспорта.

Избран е и за зам.-президент на Международния съюз на железниците UIC. Между 1990 г. и 1991 г. е представител на българските железници в бюрото по ОПВ в Прага.

За дългогодишната си и всеотдайна работа е удостоен със званието „Почетен железничар“. Йосиф Смилов беше и един от инициаторите и основател на сдружението „Клуб на железничаря“, на когото като председател до последните си дни вдъхваше много живот и непринудена атмосфера.

ПОКЛОН ПРЕД СВЕТЛАТА МУ ПАМЕТ!

КАК ДА ПРЕВЪРНЕТЕ 2015-ТА В УСПЕШНА ГОДИНА



Искате да постигнете много неща през тази година, но не знаете откъде да започнете? Ето откъде...

Тази година дадохте ли си обещания да спрете да пушите, да отслабнете, да обръщате повече внимание на семейството, да се грижите повече за здравето си? О, да, не се съмняваме, че амбициите и надеждите на всички нас в началото на годината са големи. Само с надежда обаче не се получава, каквото и да си пожелаем. Затова нека извървим малките стъпки, за да я превърнем в успешна и невероятна.

НАПРАВЕТЕ СПИСЪК С ЦЕЛИТЕ

Да, вземете химикал и лист. Настанете се удобно на дивана у дома. Напишете всички онези неща, които искате да постигнете и да ви се случат през годината. Естествено става дума за постижими цели, свързани с вашите умения и знания – да запишете езиков курс, да ви повишат в службата, да спрете цигарите и т.н. Желания от сорта на „да се превърна в принцеса“ не се броят.

КУПЕТЕ БИЛЕТ ЗА ДЪЛГО БЛЕНУВАНО ПЪТУВАНЕ

Направете го още през януари. Не умувайте много-много, за да не се разубедите накрая. Пътуването винаги е начин да преосмислите света, да дадете ново начало, да се запознаете с различни хора, да се вдъхновите, да се заредите положително. Точно от това се нуждаете през 2015-а, за да успеете, нали?

ПРОБВАЙТЕ НОВИ НЕЩА

Успешните хора много често са ширококросроени, с голям мироглед и отворени към всичко ново. Не се колебайте да се впускате в приключения, независимо на колко години сте. Скочете с бънджи, направете планински преход, отидете на море на палатка, запишете курс по нетрадиционни танци или спорт и т.н. Всеки месец си поставяйте нова цел за следващия, за да държите съзнанието отворено и за да развивате въображението.

НЕ СЪЖАЛЯВАЙТЕ ЗА МИНАЛОТО

Бъдещето се гради с високо вдигната глава, която никога не се обръща назад. Не се опитвайте да си припомняте несполуките на отишлата си година, а погледнете напред и помислете какво може да направите, за да не се повтарят те отново.

НАУЧЕТЕ НОВИ НЕЩА

Запишете най-после езиковия курс, за който си мечтаехте, шофьорския, или се преквалифицирайте. Уроци по танци, спорт, яздене също са сред нещата, които ще ви помогнат да разширите знанията, уменията и способността да сте съсредоточени и устремени напред. А и да завършите успешно 2015 година.

Готови ли сте?

ДИЕТА ЗА СЛЕД ПРАЗНИЦИТЕ

Традиционно коледните и новогодишните празници се прекарват с много шум, веселие и разбира се обилна трапеза. И няколко седмици след тях кантарът все така показва няколко килограма повече от преди. Как да възстановим предишното си тегло?

Основното правило е да се употребяват само такива храни, които се усвояват добре от организма без да натоварват прекалено храносмилателните органи и бъбреците. Подходящи са например зеленчуците, плодовете, млечните продукти, яйцата, зърнените храни.

Плодовете и зеленчуците са не само богат източник на витамини и минерали, но и на хранителни влакна. Фибрите притежават уникалното свойство да не се усвояват в червата, а да свързват и извеждат от тях много от вредните вещества и излишците от мазнини.

Дори картофите, които мнозина не смятат за диетичен продукт, са подходящи в този момент. Сварени или задушени, те имат ниска калоричност, усвояват се напълно и не натоварват организма.

Друга полезна храна, която се усвоява на 98%, са яйцата. Не се страхувайте да изяждате дневно по 1-2 варе-



ни яйца – в жълтъка холестеролът се съчетава с лецитин и практически не е вреден за организма, а в белтъка се съдържат необходимите за организма аминокиселини. Ето защо яйцата могат да заменят за определен период от време месото. Белтъкът съдържа и вещества, които подобряват изгарянето на мазнините и способстват за нормализирането на мастния обмен.

Специалистите съветват да не измъчваме организма си с гладуване. Най-важен елемент от диетичното хранене е закуската. Според диетолозите, тя не трябва да надвишава 400 ккал. Ако не закусите достатъчно, задължително по време на обяд ще искате „да си наваксате“, а това не е от полза за организма.

Не забравяйте супите. Постната супа задоволява глада по-добре, отколкото който и да е тестен или ма-

зен продукт. Забравете за всичко мазно! Храната, която употребявате, трябва да бъде изключително варена или задушена. Ограничете и солта – тя стимулира апетита. В списъка на забранените продукти са също алкохолът и майонезата.

Не си струва да се ограничавате и да спазвате диети, състоящи се от 1-2 продукта. По-полезно е да ядете от всичко, но по малко. Намалете порциите, като замените обичайните чинии за второто ястие с десертни, а купичките за супа – с чаши.

Не забравяйте и за физическите упражнения – те допринасят не само за подобряване на тонуса, но и за изгарянето на излишните калории. Освен това спортът повишава самооценката и създава положителни емоции. А към нещо толкова сериозно, каквото е отслабването, трябва да се подхожда с добро настроение и вяра в себе си.

ЧИЯ

Чията е цъфтящо растение, достигащо височина около един метър, което много наподобява градинския чай. Цветовете ѝ са бели и лилави, като в края на всяко стръкче се формира грозд, върху който на групички са разположени семената. Те са твърди, бели и черни с изключително малки размери.

Името чия или чиа е общото наименование на два вида диви култури Салвия (*Salvia Hispanica* и *Columbariae*).

Чията е богат източник на полезни хранителни вещества, в състава ѝ влизат витамини, антиоксиданти, минерали, фибри, протеини и омега-3 мастни киселини. Семената от чия са известни още в древността с полезните си свойства и приятния си вкус, наричани са още „мини яйца на динозаври“.

Доказано е, че антиоксидантните свойства на чия трикратно надминават тези на касиса. Семената не съдържат холестерол, захари и глутен, а количеството на желязо в състава им надвишава три пъти желязото в спанак. Семената съдържат двойно повече калий от банана, а количеството на калций надвишава пет пъти това в състава на животинското мляко. Чията е мощен източник на протеини, лесно се смела и усвоява от организма.

Семената от чия предпазват от рак и понижават риска от сърдечно-съдови заболявания. Проучване представя чията като най-богатия растителен източник на алфа-линоленова киселина (ALA) и омега-3 мастни киселини. Доказано е, че алфа-линоленова киселина предпазва от развитие на ракови клетки, намалява нивата на кортизола и понижават риска от сърдечно-съдови заболявания.

Семената на растението помагат при лечение на диабет тип 2, стабилизират нивата на холестерола, намаляват количеството натрупани мазнини, предпазват организма от дехидратация, лекуват депресия и спомагат за детоксикацията. Поради свойството им да поддържат тялото хидратирано, семената се препоръчват като изключително ефективна добавка в режим за отслабване.

Чия има приятен зърнен аромат и придава на ястията плътен и наситен вкус. Семената могат да се приемат, след като предварително се киснат в обикновена чаша вода или напитка според вкуса – чай, сок. Може да се добавят в различни видове шейкове и смутита. Ако се оставят да престоят накиснати по-дълго, семената се превръщат в гел, придобиват вкуса на течността и може да се консумират с лъжица.



ГОДИШЕН ХОРОСКОП ЗА 2015-А



ОВЕН

Още в началото на новата 2015-а и особено през февруари почти всички, които са в зрителното ви поле, ще са доброжелателно настроени към вас, а вие не пропускате възможността да черпите помощ и подкрепа в намеренията си. Предстоят ви срещи и преговори с партньори. Всичко това се отразява благоприятно на кариерата ви и ви дава нов стимул за започването на нови дейности, до които до този момент не сте се осмелявали да се докоснете. Продължавате с широк размах до края на юни, след което се постарайте да преминете в сянка, довършвайки започнатите дела. За вас това ще бъде година на съдбоносни решения, на добрите ви възможности и завоюване на финансови успехи, година на вземане на съдбоносни решения, защото всичко, което извършите през нея, ви обещава успех в бъдещето.



ТЕЛЕЦ

Предстои ви една успешна година, от началото ѝ всичко започва да се подрежда добре. От средата на февруари до края на юни ще настъпят положителни промени в областта на професионалната ви дейност. Сега имате възможността да заздравите своите позиции в екипа, в който работите. Тези от вас, които все още търсят работа, ще я намерят. Не разчитайте единствено на късмета, а се потрудете здраво, за да постигнете добри резултати. В началото на лятото спокойствието се сменя с безпокойство поради възникване на проблеми с договори от различно естество, финансови неуредици и ангажименти към близките ви роднини. Но бъдете уверени, че личност от близкото ви приятелско обкръжение ще ви предложи своята финансова помощ и поддръжка.



БЛИЗНАЦИ

2015 г. ви обещава значителни промени и много нови възможности. Ще пътувате, ще сключвате успешни договори, но бъдете внимателни с подписването на споразумения през февруари, средата на май и септември. Тогава акцентът пада върху вашето образование. През втората половина на годината се очертават необичайни вълнения и

преживявания, и то предимно в интимната сфера. През 2015 г. ще бъдете отново влюбени и романтиката ще диктува действията и постъпките ви. По отношение на финансите годината обещава да бъде необичайна, като новите възможности намират своето отражение и във финансово отношение. Бъдете внимателни с изразходването на средства и се постарайте да спестявате, тъй като в средата на лятото ще имате нужда от тях за нови инвестиции, и то предимно в професионален аспект.



РАК

През 2015 г. се налага да вземете съдбата си в свои ръце. Активно се включете във всички дейности, свързани с възможността за успешен бизнес в областта на хотелиерството, ресторантьорството и кулинарията. От китайския зодиакален знак Коза се свързва със зодиакалния знак Рак. Така че, това е една звездна година за нови начинания, свързани с вашето жилище, може да е успешна промяна, дори и промяна, свързана с избора на местоживееене в друга страна, която успешно ще реализирате при желание към края на годината. Опитайте самостоятелно да се разпореждате със собствената си съдба, особено във

времето след края на юли, когато звездите ви обещават и успешен бизнес с възможности за разширяване на дейностите ви. В сферата на любовните отношения на Раците започва да се случва нещо интересно и коренно различно.



ЛЪВ

През 2015-а ще успеете да се справите с многото завистници поради нарастващата ви популярност и известност в обществото. Цялата година преминава в загриженост за собственото ви благополучие, особено в материалната сфера, в която може да разчитате на успехи до средата на лятото. Сега е моментът да действате, да създадете нова фирма, да започнете нови начинания. Рискът ще ви привлича, но през февруари са възможни финансови неуредици – стари дългове. В интимната сфера лятото ви обещава щастлива романтична връзка, ново начало, а през есента изненадващо може да решите да сключите брак. Семейните Львови успяват да съхранят брака си с цената на отказването от някои навици, с които дразнят партньора си. Само действието е това, което обещава успех във всяка от сферите на живота.



ДЕВА

Не бива да ви изненадва подаръкът на звездите да ви предложат нова ръководна длъжност. За стартирането на нов бизнес може да разчитате на помощта на влиятелни личности или на стари приятели. Новото служебно положение ви помага да промените напълно живота си. Още в началото на 2015 г. ще може да реализирате много от идеите и желанията си. През месеците февруари, май и септември анализирайте внимателно всяка ситуация. Ще може да разберете причинно-следствените връзки от звездната конфигурация. Девите ще стават все по-открити и разкрепостени, като се стараят да прекарват все повече време ангажирани с обществени мероприятия. Ще бъдете привлекателни за противоположния пол, а в очите ви ще светят звезди. Това е решаващото за успехите ви в професионален план и в интимните отношения.

(Продължение в бр. 2)

КАКВО Е ЧУВСТВОТО ЗА ХУМОР НА РАЗЛИЧНИТЕ ЗОДИИ



ОВЕН

Най-много му допадат плоските и кратки шеги, при които още от началото ти е ясно къде трябва да се смееш.

ТЕЛЕЦ

Предпочитанията на Телците са насочени към сериозните и сложни вицове. Харесват шеги за това как бедните мамят богатите, както и анекдоти за икономии.

БЛИЗНАЦИ

С тях не се шегувай, защото имат остър език. Обичат да остроумничат по повод и без повод. Допадат им вицове за пътувания и автомобили, въобще за всичко, което се движи. Ако вицът е тъп, другите ще се смеят, но те – не.

РАК

Развличат ги анекдоти с добър край, за да не се разстройват. Може да се разплачат от смях и да заразят околните.

ЛЪВ

Несъмнено фаворити при тази зодия са вицовете за львови, за Анка картчарката. Предпочитат простите и разбираеми шеги.

ДЕВА

Обичат да се шегуват. Те знаят, че устата служи главно, за да се усмихваш, а искреният смях подобрява здравето. Хуморът им е незлоблив и на места даже смешен. Разказват вицове с излишни подробности, докато отегчените слушатели не ги довършат сами.

ВЕЗНИ

Предлагайте им мек, вежлив хумор като английския. Трябва да е елементарно – къде да се смееш, къде да направиш пауза и къде само да се хихикаш.

СКОРПИОН

Обичат черния хумор, от който лъха оптимизъм. Например: „Няма толкова лоша ситуация, която да не може да стане още по-лоша“. Любимите им персонажи от вицовете са злите тъщи, чудовищата и привиденията.

СТРЕЛЕЦ

Шегите им са оптимистични. Бавно загряват, но дълго и шумно се смеят. Обичат анекдоти с международно присъствие.

КОЗИРОГ

Вицовете им са брадати, хуморът – последователен, сух и консервативен. Уважават анекдоти за чукчи и тъжните смешки за смисъла на живота.

ВОДОЛЕЙ

Предпочитат вицовете с приказен сюжет – за летиращи килимчета и вълшебни покривки. Приветстват хумора в стил фентъзи, където доброто побежда злото и дружба възтържествува.

РИБИ

Обожават шегите за Щирлиц и колко е трудно да бъде разобличен. Хуморът им е нееднозначен, двойствен и непонятен. Привличат ги анекдоти със загадка, но без развързка, като: „Летят два крокодила: единият оранжев, а другият – на запад“.

НАЙ-ТОЧНИТЕ И ИНОВАТИВНИТЕ В ЕВРОПА

Швейцарските железници не само ще ви закарат навреме, но и могат да ви почерпят с горещо кафе

Федералните железници на Швейцария (SBB-CFF-FFS) бяха определени за най-точната железопътна компания на Стария континент. През миналата година швейцарските влакове още повече са подобрили своята пунктуалност, въпреки извършваните многобройните ремонтни дейности.

Швейцарският железопътен транспорт, който е една от ембемите на Конфедерацията, остава верен на своята репутация. През 2014 г. около 87,7 на сто от клиентите на SBB-CFF-FFS са пристигнали навреме до местата, за които са пътували. Статистиката сочи, че в сравнение с 2013 г. показателят точност се е подобрил с 0,2 процента.

В Швейцария се прилагат изключително сурови критерии за изчисляване точността на железопътния транспорт. Съобразно тях се приема, че пасажерът е пристигнал навреме, ако съставите регистрират закъснение не повече от 3 минути. По този начин SBB-CFF-FFS стават лидери по отношение на точността сред всички останали европейски железници.

За сравнение, в повечето от държавите в Европа влаковете, които регистрират изоставане от разписанието в рамките на 5 минути, се приемат за пристигнали навреме. В Австрия например времевата граница, след която започва да се отчита закъснение е 5 минути и 29 секунди. В Германия пък този критерий е 5 минути 59 секунди.

Освен, че със сигурност ще ви закарат по график до вашата крайна дестинация швейцарските федерални железници могат и да ви почерпят с чаша горещо кафе. Тонизиращата топла напитка се предлага безплатно в пиковите часове. Получават я пътниците, които в тези времеви пояси не бързат особено и се



Предпочелите по-късен влак печелят ароматна чаша безплатно кафе, ваучер за услуга или намаление за пътуване

Очаква се с помощта на безплатните поощрения пътническият потокът на швейцарските железници да се разпредели по-равномерно... И да има много повече доволни и щастливи пътници

съгласят да изчакаят и да пътуват с по-късен влак.

Последното нововъведение се предлага съвсем отскоро. То влезе в сила и нашумя в дните преди Коледа миналата година. Чрез него от SBB-CFF-FFS целят да се намали препълването на жп съставите в най-натоварените часове от деня. Засега този допълнителен стимул за избягване на претъпканите състави се харесва от клиентите. Пасажерите, които нямат спешна работа с радост приемат да пътуват с по-късен влак, за да се освежат с чаша кафе в барчето на гарата.

Помислено е и за тези, на които топлата напитка няма да

се стори достатъчен мотив, за да пренесат пътуването си напред във времето. Вместо нея, швейцарските железници предлагат също ваучер за ползване на услуга или намаление за пътуване в часовете с по-малко пътници.

Изпълнителният директор на SBB-CFF-FFS Андреас Мейер коментира, че тази иновация също така помага да се задържат на досегашните нива цените на жп билетите. Според него стойността на превозните документи ще расте, ако броят на хората, използващи съставите в пиковите часове, се увеличава. Шефът на жп монополиста апелира работодателите също да помогнат

за намаляване на препълването на крайградските и междуградски състави. „Въвеждането на гъвкавото работно време би се харесало на много служители. А благодарение на него пътническият поток би се разпределил далеч по-равномерно“, заяви Майер.

За допълнително улеснение на пътниците от швейцарските железници обещават да осигуряват по-добра информация за това къде (в кой влак) и кога (в кой рейс) биха могли да намерят свободно място.

В заключение можем да кажем, че това е поредна иновация от SBB-CFF-FFS в услуга на пътниците. През миналата го-

дина например в композициите на федералната жп компания се появиха стюарди, които се стараят да правят пътуването им максимално удобно. Освен това беше създадена и специална служба към железниците, която срещу поносима такса доставя багажа на пасажера до посочен адрес или го взема оттам. В ход е и мащабно оборудване на швейцарските влакове и гари с бърз и надежден безплатен безжичен интернет (Wi-fi). И това далеч не е всичко, а познавайки перфекционизма на жителите на Конфедерацията няма и да бъде!

Ивайло ПАШОВ

Продължава АБОНАМЕНТ 2015

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: BG07BPB179241064295803
BIC: BPB1BG3F
БАНКА: ЮРОБАНК БЪЛГАРИЯ АД

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

За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент 24 лв.