



Веселин Василев, изпълнителен директор на ИА „Железопътна администрация“:

**ТРЯБВА ДА ИМА РАВНОПОСТАВЕНОСТ**  
**МЕЖДУ ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ**  
**И АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ**

Това може да се случи след конкретни законодателни мерки

на стр. 4

**ШИНОБУСИ С АКУМУЛАТОРИ**

Предлагат  
локомотивни  
машинисти  
и посочват  
предимствата им



на стр. 5

## КРУТИ МЕРКИ СРЕЩУ КРАЖБИТЕ НА ГОРИВО

Предприема ръководството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД



Обобщената справка от 2012 г. насам е плашеща, заяви Любомир Илиев, управител на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД по време на пресконференция. По думите му дружеството има в експлоатация 53 дизелови локомотива, чийто разход през базовата година за сравнение е бил 100 бруто тон километра. Тогава всеки един от тях средно на ден е изразходвал по 8 л. гориво. В маневрената дейност този разход средно е бил около 15 л на час. Така че са изразходвани общо за цялата 2012 година 8 242 000 литра на стойност 16 251 000 лв., обърна внимание Илиев. Анализите обаче показвали, че през следващата година консумацията продължава да расте, въпреки намаления обем работа и товари. Като пример бе посочена 2013 г., когато средният разход на гориво продължава да расте с един литър на локомотив. Това реално е оцетило дружеството с по около

500 хил. литра дизелово гориво, чиято цена възлиза на 1 милион лева. През следващата 2014 г. средният разход продължава да скача с още по един литър. Така при изразходвани 9 л изчисленията показват, че щетите за „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД вече възлизат на 650 хил. л преразход за 1 174 000 млн. лв. Или за две години от дружеството са изтекли над 2 млн. лв. за повече изразходвано гориво, обобщил Любомир Илиев.

Също фрапиращо прозвуча, че от 53 локомотива, снабдени с GPS, само в 16 той е работил. През този период не е следено и не е воден отчет как се е движела разходната норма в дружеството, съобщи още Илиев. Това отсъствие на контрол е започвало от най-ниско ниво, от локомотивни машинисти и е продължавало да се толерира нагоре от ръководители на маневрени бригади и диспечери. Вече е разговорно с генералния директор на НК

„Железопътна инфраструктура“ Милчо Ламбрев за проблема, тъй като на много места в диспечерските служби работят служители на НКЖИ. Двете компании ще започнат да съгласуват съвместните си действия, както при разкриване на престъпленията, така и в превантивната работа срещу тях. Те обхващат контрола по време на движение на влаковете, внезапните проверки, наблюдение на рисковите места по гарите и депата, които силно били занижени.

Тревожен остава и фактът, че от всички 65 души през 2013 г. и 35 през 2014 г., хванати да присвояват гориво, никой не е бил отстранен от работа или даден на прокуратурата. Няма и дисциплинарни уволнения. Най-тежките налагани наказания били „забележка“ или „последно предупреждение“. Това отново показва подценената трудова дисциплина и управленска отговорност, коментира Илиев. В

потвърждение той посочи, че в 10-те пункта, където локомотивите зареждат камерите не работят. Затова една от първите мерки е проверка и ремонт на всички уреди за видеонаблюдение.

Всъщност разходните норми още с идването на новото ръководство на холдинга са намалени с 10 процента, което е първата стъпка за овладяване на „излишъците“. От 1 март те ще бъдат занижени отново с още 10 процента, съобщи управителят на „БДЖ – Товарни превози“ ООД. Видеокамери ще се монтират и на още 60 локомотива, както и на всички пунктове за зареждане. В локомотивните кабините ще се поставят „черни кутии“, подобно на самолетите, в които ще се записват маршрута на влака и всичко останало, свързано с движението му, заяви ръководителят на новосъздаденото Звено за превенция на кражбите и риска Васимир Илиев. Според него, с мерките които се вземат

не се открива „топлата вода“. Те са съобразени с Националната стратегия за превенция срещу противообществените явления.

През изтеклите две години също са се извършвали редица злоупотреби с работно време. През 2014 г. за извънреден труд са изплатени 1,1 млн. лв. Само през декември паричният му еквивалент е достигнал 400 хил. лева, добави Илиев. В подкрепа на твърдението си той даде за пример маневрената дейност, чието заплащане се измерва на час. Но при проверките като обичайно явление е констатирано вместо по два часа, редовно да се надписват по четири.

Хванат служител в кражба на гориво веднага ще бъде дисциплинарно освобождаван и даван на прокуратурата. В момента вече тече разследване, след чието приключване ще бъдат уведомен компетентните органи и българската общественост.

Мая Димитрова

# ИСПАНИЯ ЩЕ ИНВЕСТИРА 5,2 МЛРД. ЕВРО В ЖП СЕКТОРА ПРЕЗ 2015 Г.



Министерството на благоустройството и транспорта на Испания планира да инвестира 5,2 млрд евро в железопътния транспорт през 2015 г. Петдесет и четири процента от тези средства трябва да бъдат изразходвани за развитие на високоскоростното жп движение в добавка към отделно предвидените за целта 3,7 млрд евро.

Испанската визия за развитието на скоростните жп комуникации предвижда през настоящата година с приоритет да се работи по изграждането на средиземноморски товарен коридор, който да свърже испанския порт Алхесирас

с Франция. В тази връзка финансирането на проекта ще бъде увеличено с 35 на сто до 1,36 млрд евро. Други 1,2 млрд евро ще се насочат за изграждане на железен път за влакове-стрели към провинциите северно от столицата Мадрид. Със 1,03 млрд евро ще бъде подкрепено и развитието на жп мрежата в северозападно направление, като с 891 млн. от тези средства трябва да се изгради новата високоскоростна линия Олмедо—Виго.

За експлоатация и техническо обслужване на испанския жп транспорт ще се инвестират 585 млн. евро (11 - 12 процента)

от средствата, определени за железниците. За инвестиционни проекти, свързани с обикновените жп трасета, са определени 461 млн. евро (9 процента), за ремонт и покупка на нов подвижен състав - 266 млн. евро (5 процента), а за развитие на крайградските трасета на Renfe, в т. ч. в района на Галисия - 153 млн. евро (3 процента).

С част от бюджета за железниците ще се финансират дейности за подобряване на достъпа до жп инфраструктурата, строителство на нови и модернизация на съществуващи гари в района на Мадрид.

# ТУРЦИЯ СПРЯ ПРОДАЖБАТА НА АЛКОХОЛ В ЕКСПРЕСИТЕ



В Турция вече не се продава алкохол в скоростните влакове и самолетите, които обслужват вътрешните жп и авиолинии. Турските железници прекратиха предлагането на спиртни напитки в експресите преди няколко седмици с аргумента „липса на интерес“. Последният състав, в който бе сервиран алкохол, пътува по направление Анкара – Ескишехир. В момента „твърди“ питиета могат да се купят само в обикновените турски влакове, обслужващи дългите жп маршрути.

През 2013 г. турският парламент прие противоречив закон, ограничаващ консумацията на алкохол от една страна, а от друга рекламирането му. В резултат на това турските авиопревозвачи първи престанаха да предлагат алкохол по време на полетите. Ограничена бе и продажбата на спиртни напитки в цялата страна. За търговията с алкохол от 22 ч. вечерта до 6 ч сутринта бе въведена глоба в размер до 100 000 долара. Забрани се също така показването на кадри, окуражаващи консумацията му по

телевизията и в кино филмите През миналата година мерките се засилиха и предлагането на алкохол в хотелите през нощта също бе ограничено.

Опозицията на властта вижда в тези мерки нарушение на гражданските права на светската част на населението и налагане на нормите на шариата в Турция. Управляващите обаче оправдават инициативата си със загриженост за нравствеността на гражданите и превенция срещу престъпленията.

## Френските железници с двойни глоби за гратисчиите

Френските държавни железници (SNCF) планират да увеличат размерите на глобите за нередовни пътници от 2 март тази година. За някои нарушения санкциите ще скочат два пъти. Инициативата е свързана с факта, че Франция заема първо място в Европа по брой на пасажерските нарушения в железниците.



Проектът за въвеждането на по-строги наказания за пътническите нарушения в жп транспорта и вдигане размера на глобите се разработва от експертна група. В нея съвместно работят специалисти на SNCF и на министерствата на вътрешните работи и транспорта на Франция.

Според директора на френските железници Гийом Пепи, една от планираните мерки ще задължи пътниците да се качват във влаковете, след като се легитимират с личната си карта. По първоначална информация глобата за невалидиран билет се вдига от 10 на 20 евро. Липсата на превозен документ ще струва на нарушителя 50 евро (настоящата санкция е 35 евро) и то, ако ги плати веднага, в противен случай – ще трябва да се раздели със сума между 50 и 100 евро. Покупката на билет непосредствено от кондуктора ще излиза със 7 евро повече от тарифата за разстояние под 100 км и с 15 евро отгоре – за дистанциите над 150 км.

## Спад на жп товарите в Естония

Товарните превози на железниците на Естония (Eesti Raudtee, EVR) през 2014 г. са намалели с 21 процента или с 19,22 млн. тона спрямо 2013 г. През миналата година там са превозени 9,83 млн. тона нефт и нефтопродукти (с 35 на сто по-малко от 2013 г.), 5,6 млн. шистов товар, което е с 5,6 процента по-ниско. Известно увеличение обаче се наблюдава при минералните руди - 3,35 млн. тона (+11%), химическите товари - 1,18 млн. тона (+5%), контейнерите - общо 72 000 броя (+16%), въглищата - 0,62 млн. тона (+45%).



Независимо от постигането на някои положителни стойности, при транзитните превози също се наблюдава спад. За миналата година те представляват 14,08 млн. тона от целия товарооборот на страната и са намалели с 25 процента. Като цяло свиването на вътрешните превози е 3,47 млн. т (3,5%), а импорът е достигнал 1,05 млн. тона или с 21 процента по-нисък от предходната година, а при експорта спадът е 0,62 млн. тона (14%).

Най-много товари са били транспортирани за Русия - 14,4 млн. тона, въпреки че и там се отбелязва намаление около 30 процента.

## Bombardier се оттегли от конкурс за високоскоростни влакове

Канадският жп производител Bombardier се отказа от участие в конкурса за доставка на високоскоростни влакове от ново поколение за американския североизточен жп коридор (Бостън – Ню Йорк). Като причина от концерна изтъкнаха промените, внесени в техническото задание по проекта.



Американският жп оператор Amtrak планира да закупи 28 нови влакове-стрели, с които да замени сега използваните експреси Acela Express. От обновения скоростен парк се очаква да превози с 40 на сто повече пътници. Приемането на заявки за участие в търга приключи на 1 октомври 2014 г., но имената на включилите се в него компании все още не са обявени.

Федералната железопътна администрация на САЩ (FRA) обяви, че частично освобождава компанията Amtrak и държавното дружество California High-Speed Rail Authority (създадено за изграждане на скоростно жп трасе в Калифорния) от задължението да спазват т.нар. закон Buy American („Купувай американското!“). Той изисква финалното сглобяване на новия подвижен състав да се извършва в предприятия в САЩ. Изключението обаче засяга само първите две единици подвижен състав, които всяко от дружествата ще закупи.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

# ШВЕЙЦАРСКО ФИНАНСОВО КРОШЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ

На 15 януари Централната банка на Швейцария неочаквано реши да се откаже от поддържането на ограничения за курса на швейцарския франк спрямо еврото. В резултат той незабавно поскъпна (с над 28 процента) както по отношение на единната европейска валута, така и спрямо останалите световни валути. Изненадващото му „отвързване“ и ръст обаче подействаха като финансово кроше на железопътната промишленост и железниците на много страни.



Досегашната политика на главната финансова институция на конфедерацията не позволяваше еврото да се обменя за по-малко от 1,20 швейцарски франка. Минималният валутен курс бе въведен през септември 2011 г. в опит да се спре поскъпването на местната валута на Швейцария, която е традиционно сигурно убежище за инвеститорите на финансовия пазар. Тогава бе разгарът на дълговата криза в еврозоната, а силният франк бе значителен проблем за швейцарските износители, които трябваше силно да понижат цените си, за да останат конкурентоспособни.

Нещата днес изглеждат по сходен начин. Случилото се подейства като шок за експортната промишленост в Швейцария и особено на жп сектора. „Ние не успяхме да се подготвим за тези промени“, коментира ситуацията Петер Шпулер, изпълнителен директор на швейцарския производител на подвижен състав Stadler Rail Group.

В такъв контекст ръководството на компанията обяви, че обмисля да пренесе част от железопътното си производство зад граница. Там то може да бъде организирано с по-малко средства, тъй като няма да се налага плащанията да се извършват в швейцарски франкове. От борда на директорите на Stadler Rail обясниха, че това е единствената разумна алтернатива,

която може да се предприеме след рязкото поскъпване на курса на швейцарските пари спрямо еврото (до 0,8946 франка за едно евро) и останалите по-знакови световни валути. В противен случай, компанията рискува скоро да не получи нови поръчки от чуждестранни клиенти и да изгуби експортните си пазари.

Stadler Rail вече има опит в изнасянето на производства в чужбина. Освен четирите си завода в Швейцария (в Алтенрейн, Буснанг, Винтертур и Бил), Stadler Rail разположи свои производствени предприятия в Германия, Полша, Унгария, Чехия, Италия, Австрия, Алжир и САЩ. В края на ноември 2014 г. компанията откри в Беларус и първия в постсъветското пространство свой жп завод за широка гама съвременни електрически влакове и мотриси. Той се намира във Фанипол и в цеховете му се изработват и сглобяват влакови композиции, предвидени за използване по жп мрежа с широка междурелсие, с каквато разполагат страните от ОНД. Първата му поръчка е за серия от 21 двуетажни композиции за руския жп оператор „Аероекспрес“, който осъществява превозите на пътници до летищата в страната. Максималната производствена мощност на предприятието достига 120 вагона за година. То осигурява работа на общо 600 жп специалисти.

Решението на швейцарския производител да открие производствена база в Беларус е с цел да се възползва от растящото търсене на влакове за широко междурелсие в динамично развива-



Швейцарските банкери успокояват, че драстичният скок на франка спрямо еврото ще е временен и обстановката скоро ще се нормализира

щите се държави от ОНД. Първоначално негов собственик се предвиждаше да бъде съвместното дружество „Stadler Минск“, основано през 2012 г. от Stadler и Минския областен изпълнителен комитет. По-късно обаче швейцарците изкупили белоруския пакет акции и станаха негов 100-процентов собственик.

Особено чувствителни към увеличаване стойността на швейцарския франк се оказаха също железниците и товароделците от страните на ОНД и Балтика. Причина за това стана фактът, че тарифите за междудържавните пътнически и товарни жп комуникации в тези региони са здраво привързани към валутата на родината на шоколадите „Милка“ (доскоро една от най-стабилните, а в момента – сред най-динамичните). С ръста ѝ те също поскъпват. При това шоково – понякога с пъти спрямо неотдашните стойности.

Цените на билетите и на превозните услуги на жп транспорта в тези държави започнаха да достигат неконкурентоспособни равнища. В резултат железопътните оператори в тях вече губят конкуренцията с авиопревозвачите по редица направления. Започна да се стига до истински парадокси като например този цената на двупосочното пътуване по маршрута Киев – Москва – Киев да излиза два пъти по-евтино със самолет на нискотарифната авиационна компания WizzAir, отколкото с влак.

За да се запази ефективността на жп превозите в тези региони, Съветът по же-

лезопътен транспорт на страните от ОНД и балтийските републики трябва спешно да „отвърже“ цените на превозите си от швейцарския франк. Това препоръчват някои водещи транспортни експерти, за да се избегне влошаването на нещата още повече. Според тях, независимо от политиката, водена от засегнатите държави, техните правителства следва час по-скоро да предприемат мерки, за да спрат негативните тенденции и подобрят



Президентът на Беларус Александър Лукашенко и изпълнителният директор на Stadler Rail Group Петер Шпулер откриха жп завода в бившата съветска република

икономическите резултати в сектора.

Междувременно финансовите власти на Швейцария призовават да не се всява излишна паника. От Централната банка на конфедерацията успокояват, че възходящият тренд на курса на франка ще е само временно явление. Затова и препоръчват на промишлеността да не се избързва с икономически ходове като изнасяне на производства.

Дали уверенията и прогнозите им ще се сбъднат, предстои да разберем. Има обаче основания да им се вярва. И едно от тях е, че швейцарските финансови власти са подложени на изключително силен натиск от промишленото лоби на конфедерацията, което настоява за намаляване курса на франка. Нещо повече – швейцарският бизнес открито заплаши да изнесе много от производствата си в чужбина, ако апелът му не бъде чул. В такъв случай ще започне отлив на данъци, който едва ли е желан.

До нормализирането на ситуацията обаче засегнатите железопътните производители, оператори и контрагентите им ще продължат да изпитват негативите от финансовата нестабилност. И ще бъдат принудени да реагират адекватно на реалностите.



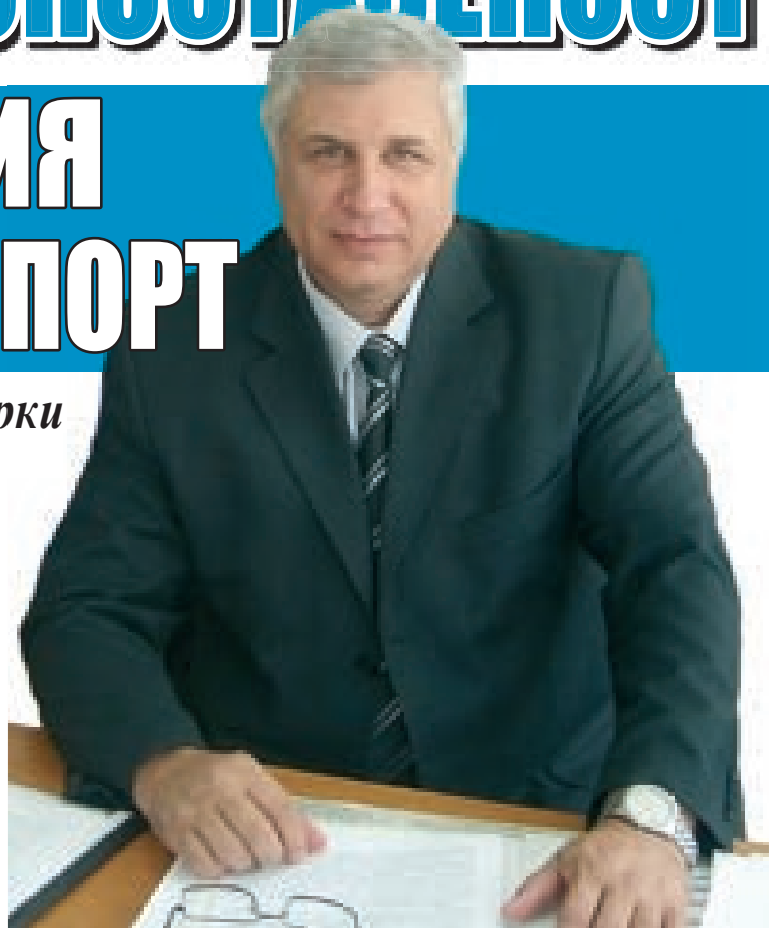
Халетата на завода на компанията в Буснанг, Швейцария

Веселин Василев, изпълнителен директор на ИА „Железопътна администрация“:

# ТРЯБВА ДА ИМА РАВНОПОСТАВЕНОСТ

## МЕЖДУ ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ И АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ

Това може да се случи след конкретни законодателни мерки



**- Г-н Василев, вие присъствате на последния Обществен съвет за подпомагане на българската железница. Какво трябва да обхване седемгодишната стратегия за развитието на сектора?**

- С изготвянето на бюджета за 2015 г. Парламентът реши да раздели на две части субсидията от близо 180 млн. лв. за пътническите превози на БДЖ – едната за субсидиране на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД по договора за обществени услуги, която може да се ползва за оперативни разходи, а другите 40 милиона лв. - за нуждите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и е целево отпусната за изплащане на заема към кредиторите. Отделянето на 40-те милиона от необходимата годишна субсидия означава, че дружеството не може да ги ползва за оперативни разходи, но пък същевременно се дават гаранции, че заемът ще се изплаща редовно в определения размер. Тази схема даде основание на ръководството на компанията да направи изчисления, след което е стигнало до извода, че поради намалената субсидия се налага да бъде свята дейността, което доведе до масови протести и много жалби. Наложих се народните представители да отменят първоначалното си решение. Министър Московски разшири задачата, като обвърза решението за връщане на субсидията в първоначалния вариант с изготвянето на краткосрочна и дългосрочна визия за развитието на железниците у нас. Тя трябва да очертае и предпише стъпките за оздравяване на компанията, за подобряване на обществената услуга, съобразявайки се с модернизацията на жп инфраструктурата, която след 2 години в голяма част по основните направления ще бъде обновена. Ние като държавен орган, наблюдаващ всички превозвачи и НКЖИ, съобразявайки се с промените в европейското законодателство, може да предложим някои възможности, които БДЖ да използва при реструктурирането, при закупуването на нов подвижен състав и при ремонта и модернизацията на стария. Естествено това ще бъде съпътствано от промени не само в Закона за железопътните превози, но и в някои други закони.

Усилията за законодателни изменения трябва да се насочат към даване на възможност на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и дъщерните му дружества да оптимизират дейността си и паралелно да се създадат необходимите предпоставки железопътният сектор да стане конкурентоспособен на автомобилния, като се създадат

равни условия за двата вида транспорт. Неравнопоставеността е залегнала в законодателството. Защото при железопътните услуги за всеки превоз се заплаща инфраструктурна такса, а това е сериозна тежест за операторите, които работят в сектора. Докато автомобилният транспорт от финансова гледна точка е значително облекчен. Там се заплащат годишни винетки, с които многократно може да се пътува, защото у нас още не е въведена ТОЛ-системата. Така се формира много по-ниска цена на превоза. Отделно автомобилните фирми са много по-гъвкави и покриват нуждите на сегашната промишленост, тъй като големи предприятия вече няма. Икономиката ни се гради от малки и средни предприятия, които не произвеждат масова продукция. Пръснати са географски и технологично е много по-удобно да се извършват превози с автомобили. Тази ситуация обаче може да се промени, ако се предприемат законодателни мерки, които ще поставят при равни условия двата вида транспорт, така че всеки да заеме своето подобаващо място на пазара. С други думи, автомобилният транспорт трябва да стане довозвач на железопътния, което ще се отрази положително и върху екологичната обстановка в страната и ще даде възможност на всеки вид транспорт да получи предимства там където е най-силен и най-ефективен. Такава е политиката на целия Европейски съюз.

**- Бихте ли коментирали промените в позицията на Европейската комisia за структурата на жп предприятията?**

- Може да подскажем на тези, които готвят стратегията, възможностите, които се откриват за връщане към старата система, съществуваща в железопътния транспорт преди влизане в сила на Закона за железопътния транспорт у нас през 2001 г. В момента тази възможност съществува и тя е залегнала в Директива 34. Според нея може да има отделни субекти – управител на инфраструктура и жп предприятия, които извършват превози, но се допуска и тяхното обединение при определени условия. Ако те се обединят в една структура както е в Австрия, Германия, а и Франция, която през миналата година се присъедини към тях, това е познато в Европейското законодателство като вертикално интегрирана структура. При нея всяко дружество е самостоятелно, но всички са обединени в един холдинг, с което се оптимизира дейността и използваните ресурси. Това е подобна струк-

тура, каквато имаше и нашата железница преди влизането в сила през 2001 г. на Закона за железопътните превози. Със законодателни промени това отново може да стане. При подобно управленческо решение ще се оптимизира дейността и на двете компании - БДЖ и НКЖИ. Те ще започнат да си взаимодействат, за да подобрят услугата и оптимално да използват маршрутите, подвижния състав, службите за безопасност и т. н. Естествено има изисквания, които трябва да се спазват – за отделно счетоводство, за разпределяне на капацитета, за равнопоставен недискриминационен допуск до инфраструктурата и управление на движението. Ще се създадат такива законодателни условия, които не противоречат на европейските изисквания. В момента в Четвърти жп пакет се подготвя директива за промяна на Директива 34, която излезе като проект в началото на миналата година. Тя предвижда да бъдат признати съществуващите структури от вертикален интегриран тип, но да не се създават нови. Повечето държави, включително и България, реагираха остро. И в момента се обсъжда прилагането на двойствен режим. Може би такъв ще е последният проект на тази директива, от който България може да се възползва. Това, както обясних на обществения съвет, ще е една революционна стъпка за страната ни.

**- Кога се очаква да стане?**

- Няма още точна информация кога Четвърти жп пакет ще влезе в сила. По отношение на него, освен промяната на Директива 34, която е една от основните препъни камъчета, се изменя и Директива 49, където същественото е, че се преминава към единен сертификат за безопасност. Сега всеки превозвач в ЕС притежава два вида сертификат – „Част А“ и „Част Б“. Първата част е за опериране в целия Европейски съюз, а втората – за всяка отделна държава. Проектът предвиждаше тази дейност да се извършва от ЕРА – Европейската железопътна агенция, но държавите-членки отново се противопоставиха, защото ако това стане ще се обезличат националните органи за безопасност. Хубаво е, че вече се върви се към сближаване на позициите и към приемането на единен сертификат, който ще се издава от ЕРА в сътрудничество с националните органи по безопасност (НОБ). Те ще извършват основните дейности по сертификацията, а чрез споразумения за сътрудничество с ЕРА разходите им ще се компенсират, ще се разпишат точно правата и отговорно-

стите на ЕРА и НОБ-овете. Тази формулировка беше предложена от България и подкрепена от всички държави. Паралелно вървят процедурите по съгласуване на техническия пакет, които засягат Директива 57 за оперативната съвместимост. С тях също се дават правомощия на ЕРА при издаване на разрешения за допускане до пазара. Тук отново имаше остри реакции, така че пак се върви към двойствен режим. Това означава, че ако подвижен състав или дадена структурна подсистема е изградена за нуждите на отделна държава, ще работи само на нейна територия. Тогава заявителят може да се обърне за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация или допуск до пазара или към европейския орган ЕРА, или към националния - НОБ. Тези разрешения ще са равностойни. Ако обаче става дума за линейни системи, като ERTMS, които минават през няколко държави, разрешението за допускане и експлоатация ще се издава от ЕРА, но пак в сътрудничество с отделните държави-членки.

Освен техническия стълб има и политически, който включва Регламент 1370 за допускане до пазара на услуги. Той включва отварянето и либерализацията на пътническите превози, както и промени в изискванията на договора за обществени услуги. Проектът е готов, но дебатите, свързани с него, временно се отлагат.

**- Как би се отразило това върху развитието на българската железница?**

- Екипът, който работи върху стратегията за развитието на железопътния транспорт може да предложи да се мине към вертикално интегрирана структура на управление на държавно контролираните дружества (НКЖИ и „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, а също не и „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД). Друго, което бих препоръчал задължително да стане, е да се постигне равнопоставеност на жп и автомобилния

транспорт. Ето защо трябва бързо да се изработи и утвърди национална транспортна схема. В нея ще се очертаят *рестриктивни* мерки за отделен вид транспорт, така че да се стимулира този, който е по-ефективен в дадения сегмент. Разбира се, необходимо е да се извърши и едно задълбочено маркетингово проучване, което ще даде ясна представа за товаропотоците и географското разпределение, ще очертае и икономическите показатели, върху които да се създаде тази национална транспортна схема. Това ще даде възможност при пътническите превози да се изяснят какви са основните направления, какъв подвижен състав ще се закупува, а и от този, който съществува има такъв, който може да се използва. Това задължително трябва да влезе в стратегията.

**- Ще стигне ли времето до края на февруари да се разработи стратегията?**

- Тя трябва да е от две или три части. Но тази, която незабавно трябва да се разпише и да започне да се изпълнява е тази с краткосрочните мерки. Проблемът на дружеството за пътнически превози е, че няма с какво да работи. Подвижният състав, с който разполага, се нуждае от ремонт. Затова е спешно необходима ремонтна програма - с перспектива 2 – 3 години напред, придружена с анализ кое е излишно и къде да се вложат средства. Едната част от подвижния състав, която „не става за нищо“, т.е. е амортизирана и технически остаряла - да се отдели и бракува. Друга, в не толкова в добро техническо състояние, но с приемливи технически параметри да се ремонтира и да се използва, докато се закупят нови превозни средства. И третата част, най-малко амортизираната трябва да бъде основно модернизирана. Чак след като се направи този анализ и се вземат съответните управленски решения, да се изготвят техническите спецификации и да започне подготовката

# ШИНОБУСИ С АКУМУЛАТОРИ

Предлагат локомотивни машинисти и посочват предимствата им



на тръжните процедури за закупуване на нов подвижен състав.

По отношение на организацията и персонала – също трябва да се извършат анализи и да се предприемат действия за оптимизация. Но не по-малко важна е квалификацията на кадрите, както и това визията за тях да е дългосрочна.

Последното, което мога да препоръчам на този екип, който работи върху стратегията, е да разплати ясно като постулати, като точни формулировки всичко това, за което говорим, заедно с всички основни решения. След това е необходимо да се организира една разяснителна и съгласувателна кампания с всички заинтересовани страни, за да се постигне национална визия за това, което трябва да се случи. Да се посочи и времевият период, който да е съобразен и с развитието на инфраструктурата. Добре е също да има и финансова обосновка. После този документ трябва да се одобри на национално ниво, така че която и политическа сила да управлява, да го ползва и изпълнява. Ако обществото се обедини около вертикалната структура, веднага могат да се предприемат законодателни промени, както и да се разплатят мерки за повишаване на конкурентоспособността на железницата у нас. Но при всички случаи е необходима легитимна процедура, за да се стигне до конкретни резултати. Едновременно може да се създаде екип, който да започне работа върху националната транспортна схема, която също да се постави на обществено обсъждане. Считам, че е добре да се ползва и приключилото наскоро проучване „Инфракер“, където има много изводи, върху които може да се стъпи. То продължи около две години и беше финансирано с европейски пари. Включва задълбочени анализи и анкети, които ще са полезни на екипа, който сега разработва стратегията.

Интервюто проведе:  
Мая Димитрова

Отмененото вече решение да се спират пътнически влакове, за да може с част от субсидията да се изплащат задълженията към кредиторите, предизвика сериозна реакция в обществото. Нашите пътници се притесниха, че ще изгубят удобния си и евтин транспорт, а железничарите – работните си места. Единственото положително нещо е, че в такива моменти започваме повече да се замисляме върху проблемите и да търсим начини за тяхното решаване. Във връзка с това искаме да направим някои конкретни предложения, които биха подобрили експлоатационната обстановка в българската железница.

Внедряване на акумулаторен подвижен състав пряко засяга въпроса с какви нови влакове ще се обслужват клиентите на БДЖ.

Все по бързото развитие на електромотилите е съпътствано от усъвършенстването на акумулаторните батерии. Например литиево-йонните са с акумулираща способност от 200 Wh/kg, при КПД на батерията 0,9. Затова по-целесъобразно е широко дискутираните в момента шинобуси за обслужването на слабо натоварените направления да се поръчат с акумулаторни батерии, вместо с двигатели с вътрешно горене. От изчисленията, които направихме, се вижда, че разходите за енергийни източници ще намалееят 4,7 пъти.

Един акумулаторен шинобус със собствено тегло 30 тона ще може да се движи приблизително 360 км с едно зареждане. Теглото на акумулаторната батерия е около 2 тона, което е напълно приемливо. При съвременните акумулатори и зарядни устройства, зареждането се осъществява за около половин час. Съществува и безконтактен начин за зареждане с индукторна бобина, при който това се извършва за около 10 минути. Като практически пример за перспективността на предложението е автобусната линия N 114 в Берлин, която се обслужва само от акумулаторни автобуси.

Една акумулаторна батерия може да се експлоатира от 8 до 10 години. Отделно, изключително ниските експлоатационни разходи ще позволят да се повиши честотата на влаковете и да се подобри транспортното обслужване, което ще привлече и нови пътници. Ремонтните разходи на акумулаторните шинобуси ще са много по-ниски отколкото на този тип превозни средства с дизелови двигатели, защото акумулаторните батерии и асинхронните електродвигатели почти не се нуждаят от

ремонт за разлика от двигателите с вътрешно горене. Зарядните устройства ще могат да се монтират в една от крайните гари на участъците, които ще се обслужват с акумулаторни шинобуси, така че да няма нужда зареждането да се извършва в депо, което води до допълнителни разходи.

Още една възможност за намаляване на експлоатационните разходи дава и внедряването на акумулаторни локомотиви в маневрената дейност. Така например напълно е реалистично преустройството на маневрените дизелови локомотиви от серия 51 в акумулаторни. Те са с електрическа предавателна система, което прави реконструирането им безпроблемно. Паралелно, енергийните разходи също ще се намалееят 4,7 пъти.

Ще се опитаме предварително да защитим предложенията си от някои очаквани възражения.

В момента акумулаторни шинобуси не се предлагат на пазара, но с изключение на акумулаторната батерия, производството им не представлява никакъв проблем за всеки производител на съвременен електрически подвижен състав. Батериите могат да се закупят от специализираните производители. Разбира се, доставката на подвижен състав по специална поръчка е по-скъпа, но по-високата цена ще се изплати неколккратно впоследствие в резултат от значително по-икономичната им експлоатация.

Приблизителните изчисления показваха, че само от икономията на енергийни разходи спрямо използването на дизелов шинобус, стойността на акумулаторната батерия се изплаща за около 8 месеца, а през останалите 7 до 9 години от живота ѝ се получава много сериозна финансова икономия. При това тук не се отчитат силно понижените разходи за ремонт, нито екологичните предимства. Така че акумулаторните шинобуси са изключително перспективни не само в неелектрифицираните участъци, но и за обслужване на по-слабо населени линии в електрифицирани отсеци.

Предоговаряне на инфраструктурните такси в зависимост от съответствието на действителната и проектната скорост за участъка.

Това е другият момент, върху който искаме да обърнем внимание. Много често поради ремонти или влошено техническо състояние на железния път, в редица участъци се намалява максимално допустимата

скорост или се поставят ограничения по железния път. Това води до увеличаване на времето за пътуване, чийто резултат е влошаване на предлаганото от нас обслужване и загуба на клиенти. Така че най-целесъобразно е, инфраструктурната такса да се намалява в същото съотношение, с което е ограничена и средната скорост в определено направление. В противен случай се нарушава взаимодействието между БДЖ и НКЖИ, което непосредствено рефлектира върху експлоатационната обстановка.

Непрекъснато се правят корекции в графика за движение поради ремонти или за подобряване на обслужването на пътниците. Тези корекции се изпращат с телеграми от НКЖИ. Понякога в разписанието само на един влак, например от София за Бургас, има по три корекции, за различни участъци, а телеграмите се получават на различни дати. В тях се посочват влакове, които не се движат в еднакви направления. Те не са само на БДЖ, но и на частните превозвачи. Такава организация значително затруднява обработката на посочения вид документи и правилното информиране на локомотивния и превозния персонал. Затова предлагаме в сайта на НКЖИ да се вкарат разписанията на всички композиции, които се пътуват по националната железопътна мрежа, разпределени по номерата им - като тези с коригирано разписание за съответната дата се изписват с червен цвят. След кликане върху съответния номер, да се появява цялото разписание, от началната до крайната гара, но не само в отсечките с корекции. Разписанието би трябвало да излиза в същия вид, какъвто е в публикуваната книжка разписание - с максималните скорости, спиращи проценти и т. н. По този начин изключително ще се облекчи ежедневно му индивидуално разпечатване и предоставянето на актуализирания му писмен вариант на всеки машинист и началник-влак.

Считаме, че ще е полезно в сайта на БДЖ да се публикуват предложения на пътници за разписанието на влаковете, което ще помогне за намирането на по-оптимални решения, свързани с графика за движение. Надяваме се, че с нашите предложения ще помогнем за подобряване на работата в железопътния сектор, с която много от нас са свързани през целия си живот.

Георги Митов, Христо Иванов  
локомотивни машинисти

# ТРИФОНОВДЕН

На първия ден от месец февруари българската православна църква отбелязва Трифоновден. Великомъченик Трифон е славен като светец-лечител, за когото се носят множество легенди. Една от тях разказва, че едва 17-годишен е успял да излекува дъщерята на римския император Гордиан, с което спечелил завидни почести. Свети Трифон, известен също с това, че отрязал носа си, докато зарязвал лозето, е считан и за покровител на виното и лозята.

Според традициите, рано сутринта на Трифоновден стопанката омесва хляб и приготвя варена кокошка, пълнена с ориз или булгур. В нова вълнена торба се слага питата, кокошката и бъклица с вино. С такива торби на рамо мъжете отиват на лозето. Там се прекръстват, вземат косерите и от три главини всеки отрязва по три пръчки. След това отново се прекръстват и поливат с донесеното вино лозите. Този ритуал



се нарича „зарязване.“ След това всички се събират и избират „цар на лозята“. Едва тогава започва общо угощение.

Според етнографи в основата на празника се крие древният култ към Дионис – бога, когото в античността почитали като покровител на виното, веселието и лозята. Вярвало се, че там, където той мине, хората се научават да отглеждат лозя и да правят вино.

Празникът е включен към цикъл от три последователни дни, наречени Трифунци. Те се празнуват както следва: 1-ви февруари – Трифоновден; 2-ри февруари Сретение Господне и 3-ти февруари – Свети Симеон. Последните два дни се почитат за предпазване от вълци. Тогава жените не режат с ножици, за да не се разтвори устата на вълка, не плетат, не предат и не шият. Приготвят обреден хляб и след като раздадат от него на съседите, слагат зальци от хляба в кърмата на животните – за предпазване на добитъка и на хората от вълците.



Давайте, насладете се на сутрешната си чаша горещо кафе! Скорошно американско проучване, най-мощното в тази сфера до момента, предполага, че хора, консумиращи кофеиновия еликсир редовно, вероятно са защитени от злокачествен меланом – водещата причина за смъртоносния рак на кожата. Опасните меланомни произтичат от пигментни клетки в кожата, наречени меланоцити. Сериозната болест най-често започва да се развива от бенка, която е претърпяла дълго и силно излагане на слънце, например през лятната ваканция.

Хората, участвали в експери-

мента, пият по четири или повече чаши кафе на ден и за тях се предполага, че рискът да развият злокачествен меланом е 20 % по-нисък от този на непиещите кафе. Въздействието на злокачествените меланомни е толкова силно, че тези двадесет процента се оказват особено значими. По-стари проучвания доказват, че кофеинът може да унищожи клетките, сериозно увредени от ултравиолетовите лъчи, но да запази здравите клетки непокътнати. Въпреки това, новите изследвания включват само кофеиновото кафе, като това означава, че има възможност не самият кофеин да е съставката, понижаваша риска

от леталната болест, а някой друг компонент на кафето.

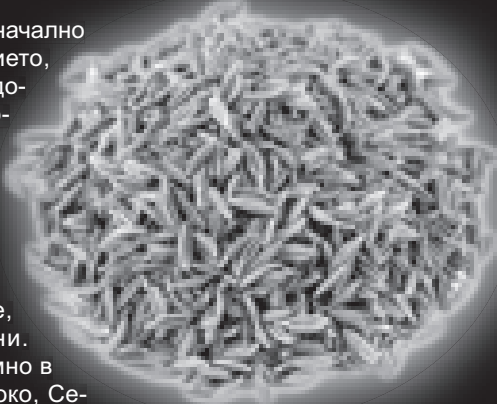
Учените споделят, че експериментите имат и за цел да покажат на хората, че консумацията на популярната кофеинова напитка не е толкова вредна и не трябва да се съжалява за всяка изпита чаша. Разбира се, тези нови изследвания не следва да подтикват към прекаляване с кафе и след това – цял ден незащитено излагане на слънце. Все пак най-добрият начин за предпазване от рак на кожата остава отбягването на директни слънчеви и ултравиолетови лъчи, както и редовната употреба на слънцезащитна козметика през лятото и зимата.

## КИМИОН – НЕЗАМЕНИМАТА ПОДПРАВКА

Култивиран първоначално по Средиземноморието, кимионът бързо придобил широка популярност, благодарение на специфичния си вкус и благотворните си действия. Славата му е все тъй голяма от времето на фараоните, та чак до наши дни. Отглежда се предимно в Египет, Индия, Мароко, Северна Америка и Чили. Арабите и латиноамериканците също са известни с афинитета си към ароматната подправка.

Кимионът, благодарение на острия си, дори натрапчив, силен и топъл аромат, дължащ се на високото ниво на етерични масла, се допълва особено добре с различни месни продукти, особено мляно месо, суджучи и наденици. Уханните семенца са важна част от състава на индийските подправки гарам масала и къри, където отново се разпознават лесно заради специфичния си вкус. В България кимионът също се радва на широка употреба, като се използва предимно в ястия с кисело зеле, месо, соленики и ястия, приготвени на скара.

Освен незаменим вкус, кимионът е и източник на белтъчини, мазнини, етерични масла, кемпферол и кверцетин. Доказано е, че подправката има изключително благотворно влияние върху храносмилателната система, а и също че притежава жлъчегонни и нервоуспокоителни свойства. Кимионът е известен със силата си да подхранва апетита, като успоредно с това успокоява спазмите и отстранява газовете от червата. Популярната подправка оказва положително влияние върху дихателните пътища и освен това увеличава количеството кърма. При алергични реакции, особено при такива към прах и полен, се използва етерично масло от кимион, доказано като ползотворно средство в подобни ситуации. Освен това същото масло помага за понижаване кръвната захар, а е и болкоуспокояващо средство. Също така кимионът се използва като антиоксидант, подобрител на паметта и в борбата със стреса.



## ГАРАМ МАСАЛА – ТРАДИЦИОННАТА ИНДИЙСКА ПОДПРАВКА

### НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

8 с.л. семена от кориандър;  
4 с.л. кимион;  
2 ч.л. черен пипер на зърна;  
4 с.л. кардамон;  
2 ч.л. карамфил;  
2 пръчици канела.



### НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Подходящ тиган се загрява на средна степен и в него се слагат подправките. Изпичат се, като се разбъркват периодично, за да не загорят. Ако котлонът е прекалено силен, отвътре ще останат сурови. Щом са готови, се отстраняват от котлона и се оставят да изстинат. Кардамонът се обелва и заедно с другите подправки се смилва в машина или в хаванче до получаване на ситна смес. Така получената подправка трябва да е съхранява в добре затворен съд.

## КАШКАВАЛЕНИ КИФЛИЧКИ С КИМИОН

### НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

100 г. краве масло;  
300 мл. прясно мляко;  
25 г. прясна мая;  
1 ч. л. сол;  
2 ч. л. захар;  
500 г. брашно;  
150 г. кашкавал;  
1 ч. л. семена кимион;



### НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Маслото се разтопява заедно с прясното мляко, а после млечната смес се охлажда до стайна температура. В купа се натрошава маята заедно със захарта, като се добавя млечната смес и солта. След това се прибавя брашното и се омесва тесто, което се прехвърля в намаслена купа и се покрива да втаса за около 60 минути. През това време кашкавалът се настъргва на едро и се смесва със семената кимион. Тестото се разделя на три части, всяка от които се разточва на кръгла питка. Всяка питка се разделя на 8 триъгълничета, в които се поставя от кашкавалена плънка. Тестото се навива на кифлички, те се намазват с прясно мляко и се нареждат в предварително загрята фурна на 225 градуса, като се пекат около 20 минути.

# ГОДИШЕН ХОРОСКОП ЗА 2015-А

(Продължение от бр. 1)



## ВЕЗНИ

През 2015 г. не трябва да позволявате миналото да се върне в живота ви. Още през февруари се налага да се справите със стари плащания и ако се наложи, да изтеглите кредит от банка. Звездите предупреждават да не се поддавате на приказките на банковите служители, а подробно да прегледате договора за кредит, като се консултирате със специалист юрист. Деловите и личните предложения до края на юни ще ви засипят едва ли не като рога на изобилието. След края на юни ще изпитвате потребност от емоционална, финансова и домашна сигурност. Звездите са на ваша страна и ви обещава успешно развитие на събитията през цялата година, като бъдете по-внимателни през месеците февруари, май и септември. През годината някои от вас може да вземат съдбоносни решения. Не се изненадвайте от започването на нов етап в любовните връзки.



## СКОРПИОН

И през 2015 г., особено след края на юли, на късмет може да разчитат Скорпионите, заангажирани с творчески професии, артисти, музиканти, художници. А на останалите представители на знака Скорпион звездите ще им помогнат във вземането на решение за промяна на жилището, смяна на местоживеенето или нова кола. Засиленият интерес към вашата особа не само в професионален, а и в личен план, както и успехите ви ще идват като морския прилив и отлив. Не бива да ви изненадват няколко признания в любов от най-неочаквани хора. Главните събития в личен план ще са именно в любовен аспект. Семейните може да се сблъскат с проблеми, свързани с децата им, особено през май. Тези, които нямат до момента деца, може да ги планират през месеците март, юли и ноември.



## СТРЕЛЕЦ

През 2015 г. за родените под знака на Стрелец се забелязва начало на нов професионален цикъл, съпроводен с всичките плюсове и минуси при реализирането му. Тези от вас, които са сериозно заангажирани с работата си, започват нов проект, който от дълъг период от време се е оформил в главите им. Те може да разчитат не само на доброто разположение на шефовете си, а и на безкористната подкрепа от страна на приятелите. През февруари, май и септември бъдете особено внимателни при подписването на важни документи, особено на договори. По-смелите представители на знака Стрелец не е изключено да вземат внезапното решение за отговорна стъпка - да сключат брак. Мнозина може да променят работата си, а тези, които все още са безработни, да намерят подходящата за тях ангажираност.



## КОЗИРОГ

Вие ще запомните 2015 г. с отварянето на нови възможности не само в професионален аспект, а и в личен план. Може да разчитате на много нови постижения и промени. За някои от вас това може да бъде смяна на местоживеенето във връзка с работата ви, дори и в чужбина. На коренни промени може да разчитате от началото на септември до края на годината. На семейните представители от знака Козирог ще им се наложи да се охарчат повече във връзка с порасналите си деца през май и септември. През февруари и март при много от вас се налага преразглеждането на работните отношения с част от партньорите ви, дори и на тези от други градове, с цел стартирането на нов бизнес през периода март-април.



## ВОДОЛЕЙ

През първата половина на 2015 г. щастието ще ви се усмива постоянно. Все пак не е лошо да бъдете внимателни от края на януари до края на февруари по отношение на сключване и подписване на договори, за да се предпазите от грешки. За разширяване на бизнеса или нова ориентация в работата помислете в периода от март до юли, но не трябва да се избързва. През юли-август много от вас ще се преориентират към нови трудови задължения, свързани с по-добро заплащане, а някои от тях ще поемат нов път по отношение на образованието си. Огнените ви страсти се разгарят през лятото - от юли, като няма да угаснат до края на годината. Дори през есента много от вас ще са готови да сменят самотата си с нова интимна връзка или брак. Тези от вас, които имат хронично заболяване, трябва да спазват здравословен начин на живот.



## РИБИ

През 2015 г. представителите на знака Риби ще имат изключителни възможности по отношение на дом, семейство, промяна на местоживеене с положителен ефект и всичко това, съпроводено с горещи страсти. До март все още не може да очаквате значителни промени или събития, които да ви увличат емоционално и да ви накарат да бъдете бързи и активни в действията си. След това главното в професионалния ви успех ще бъдат отношенията с бизнес партньорите, което ви дава възможност да реализирате важен за вас проект. В сферата на интимността Рибите успяват да съхранят личния си живот, но това няма да е за сметка на професионалната им дейност. Ще се наложи да решавате дали да оформите официално отношенията си със сключването на брак. Не се колебайте в тази насока, действайте.

## ЗА КАКВО СИ ХАРЧАТ ПАРИТЕ РАЗЛИЧНИТЕ ЗОДИИ

### ОВЕН

Те пръскат пари без да се колебаят. Обичат да купуват нови неща, без да мислят дали ще могат да си платят сметките. Привличат ги вещи от пластмаса.

### ТЕЛЕЦ

Те могат да пестят пари заради спокойствието, което си предоставят за бъдещето. Когато тръгнат да пазаруват, ще обърнат всеки магазин, за да намерят най-качествената и изгодна стока. Склонни са да правят успешни покупки с бяла техника.

### БЛИЗНАЦИ

Те могат да изхарчат цялата си заплата за един ден, но никога няма да посегнат към заем, защото не биха могли да бъдат зависими. Те са колекционери и обичат неща със стойност.

Пазаруват монети, картини, антики.

### РАК

Разпределят финансите си по перфектния начин. Парите са важни за тях и следят всеки един лев. Представителите на тази зодия купуват телефони, таблети, телевизори.

### ЛЪВ

Те са щедри и задоволяват капризите на близките си. Умеят да печелят много пари и да ги харчат за екстравагантни дрехи и бижута. Позволяват си най-шикозните и привличащи погледи облекла.

### ДЕВА

Не обичат да прахосват пари. Купуват само най-необходимото, за да живеят. Винаги сравняват цените. Дават най-много от средствата си за храна и

сметки, останалото се спестява.

### ВЕЗНИ

Везните пазаруват чанти, обувки, часовници и телефони, което прави трудно да се организира техния бюджет. Не обичат да се занимават с финанси и прехвърлят отговорността на друг член от семейството.

### СКОРПИОН

Харчат пари само за неща, което истински ги вълнуват. В един месец могат да си купят нова хидромасажна вана, авангарден климатик с картина и всичко най-ново и модерно, което да е от полза в домакинството.

### СТРЕЛЕЦ

Представителите на тази зодия са най-хазартните личности, но за сметка на това имат изключителен късмет.

Пръскането на пари е хоби. Предпочитат да харчат за почивки и екскурзии.

### КОЗИРОГ

Обикновено, те инвестират средствата си в имоти и коли. Обичат лукса и скъпите предмети. Счита се, че са разумно пазаруващи.

### ВОДОЛЕЙ

Обикновено пазаруват импулсивно, без значение имат ли нужда от покупката. Склонни са да пръскат прекалено много пари за масажи, спа, фризьор, маникюр и всичко в грижа за себе си.

### РИБИ

Те са щедри и обичат да правят подаръци. Голяма част от средствата им отиват по заведенията. Ако трябва да купуват нещо за дома, то това е обзавеждане и аксесоари.



# НИ-ТЕСН МОТРИСИ ПРЕВЗЕМАТ МЕТРОТО НА МИЛАНО

Първият от общо 30 поръчани високотехнологични  
влакове за подземната железница  
на града вече вози пътници



Интериорът на моторисите от серията



Кабината на машиниста



Управата на Милано участва в церемонията по пускането  
в експлоатация на първия състав

Метрополитенът на Милано се сдобил с високотехнологична моториса от ново поколение. Съставът е първият от 30 моториси от тази серия (известни под името Leonardo), поръчани от градските транспортни власти за обновяване на жп парка на подземната железница. Те се отличават с модерен дизайн и много нововъведения спрямо сега използваните в метрото влакове. Сред достойнствата им са значително по-високото ниво на комфорт, икономичността, екологичността и ниската шумност.

Първата моториса Leonardo започна да се движи по основната, т.нар. „Червена“ линия (Linea Rossa – M1\*) на миланското метро. Тя има дължина 107 м и състои се от 6 високотехнологични вагона (моторни и прикачени), които са свързани помежду си

и позволяват на пътниците да се придвижват по протежение на композицията. В тази конфигурация може да превозва до 1232 пасажери и да развива максимална скорост 90 км/ч.

Съставът е снабден с цифрова система за управление. Напълно климатизиран е и гарантира приятен микроклимат за пътниците както в горещо, така и в студено време. Оборудван е с енергоспестяващо светодиодно осветление и безжичен (Wi-Fi) интернет във всички вагони. Вътрешните стени са усилены и вандалоустойчиви. Задвижващите електродвигатели също са от ново поколение и консумират с 30 процента по-малко енергия в сравнение с по-старите модели.

Водещата в серията моториса бе представена от производителя – компанията Ansaldo Breda –

още през юли миналата година. Впоследствие с нея бяха осъществени около 90 тестови пътувания. Те се извършвани главно през нощта, когато метрото бе затворено за обществеността. В хода им транспортните власти на Милано успяха да тестват как функционира монтираната по трасето нова система за сигнализация. Провери се и работата на паралелно въведената усъвършенствана система за контрол на метро движението. Натрупаният опит през този период ще позволи останалите моториси от серията да влязат в експлоатация много по-бързо и лесно.

Предвижда се още 13 композиции Leonardo да започнат да се движат по миланската Linea Rossa до началото на май т. г. Тогава градът ще бъде домакин на Световното изложение Expo

2015. След провеждането му доставките ще бъдат продължени. Според плана, последният тридесети състав от серията трябва да бъде предаден на метрополитена през пролетта на 2016 г. Част от новите влакове ще поемат обслужването и на „Зеленото“ метро трасе (M2, дължина 39,4 км, 35 спирки) на подземната железница.

Метро моторисите Leonardo се закупуват изцяло за сметка на държавната компания за обществен транспорт на града ATM (Azienda Trasporti Milanese). Стойността им възлиза на 220 млн. евро, които са осигурени със заем от Европейската инвестиционна банка. Транспортният оператор може да си позволи да обслужва кредита благодарение на средствата, спестени при различните съкращения (на

персонал, техника, ресурси), реализирани през последните няколко години, които имаха за цел да оптимизират разходите на дружеството.

Отчитайки значителните инвестиции в проекта, жителите на Милано изразиха опасения, че внедряването на новите състави ще доведе до поскъпване на билетите за метрото. От ATM обаче ги успокоиха, че промени на тарифите не са предвидени и посъветваха клиентите си спокойно да се наслаждават на пътуванията с новите влакове на подземната железница.

**Ивайло ПАШОВ**

\* „Червената“ линия на метрото в Милано е главната от общо 4-те на метрополитена на италианския град. Тя е с дължина 26,9 км и има 38 метростанции.

## 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: BG07VPB179241064295803  
BIC: VPB1BG3F  
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.