

Железничар

RAILWAYMAN

12 - 18 февруари 2015 г. Цена 60 ст. София, година XXIV, брой 6 www.facebook.com/RailwaymanBulgaria

ЖЕЛЕЗНИЦАТА ДА СТАНЕ

ДЪРЖАВЕН ПРИОРИТЕТ



Поиска председателят на транспортната парламентарна комисия Гроздан Караджов

Кръглата маса, организирана от Института за пазарна икономика (ИПИ), отново предизвиква оживена дискусия по какъв път трябва да върви през следващите години българският национален железопътен превозвач. Сега вниманието предимно се насочи към товарния жп транспорт, като идеята беше да се обсъдят основните предизвикателства и възможни решения за повишаване на ефективността на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД. Паралелно се повдигна и въпросът за дългосрочната стратегия на новото ръководство, която трябва да бъде представена до края на март.

Дискусията между участниците в срещата – представители на изпълнителната, законодателната и местните власти, на социалните партньори, на товародателите и спедиатори, на ръководството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, както и анализатори и експерти от неправителствени организации протече под мотото „Перспективите пред „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД – икономически и социален поглед“.

Между 2007 и 2009 г. превозваните товари от държавната железница са спаднали наполовина – поради кризата върху, в която изпада индустрията, затварянето на Кремиковци и загубата на пазарен дял при нарастващата конкуренция в сектора, показва анализът на ИПИ. След това товарното дружество на БДЖ започва постоянен про-

цес на реформи, чиято цел е неговото оздравяване, но така и не успява да се стабилизира. Според данните, които коментират експертите на Института, извършената работа – в обем на превозени товари и нетонкилометри, след 2009 г. до 2011 г. показва леко положително раздвижване в сравнение с предишния посочен период и следващия до 2014 г. Позовавайки се на официалните отчети на дружеството анализаторите открояват няколко периода „на увеличаване на работата и съответно на приходите (ЕБИТДА), както и свиване на ножицата между приходи от продажби и оперативни разходи (2009 - 2011 г.)“. Втори период се характеризира със спад в работата и съответно на приходите, при продължаващо свиване на ножицата между приходи от продажби на оперативни разходи (2011 - 2013 г.). И промяна в тренда през 2014 г., когато разходите започват да се покачват, а превозите и приходите намаляват. „Подобна картина се наблюдава и ако се вземе нетния финансов резултат при отчитането на амортизациите, продажбата на активи и данъците. В случая е елиминиран ефектът от схемата „дълг срещу собственост“ (с НК „Железопътна инфраструктура“) през 2013 г., което би представило нетния резултат в положителни стойности. Като резултат отново се наблюдават някои оздравителни тенденции до 2013 г. и пречупване на тренда през 2014 г. Така че от финансова гледна точка можем спокойно да твърдим, че през 2014 г. има отстъпление от

реформите в БДЖ“ – стига до извод аналитичната разработка на ИПИ.

В анализа си специалистите от Института за пазарна икономика коментират и една разбивка на основните разходи през последните три години. От нея се вижда, че „докато спадът в превозите води до по-малко разходи за външни услуги (като инфраструктурни такси, ремонт и т.н.), то разходите за материали и персонал се покачват през 2014 г. Те отново надхвърлят 50 млн. лв., като в случая трябва да се отчете и подписването на нов Колективен трудов договор в началото на 2014 г. Един от текстовете, които го отличават в дружеството за товарни превози, в сравнение с периода 2011 - 2013 г., е липсата на гъвкавост при намаляване обема на работата. В старото КТД е предвидено т. нар. „предварителна закрива“ на работниците (т.е. писмено искане до синдикатите за всяко уволнение) да не се прилага при спад в работата – клауза, която до някаква степен балансираше социалната закрива на работниците и икономическите реалности. В новият договор такава клауза отсъства. С други думи предварителната закрива, независимо от обстоятелствата – обема на работата и финансовото състояние на дружеството остава в сила, посочват в изследването си икономистите от института.

„Всичко това показва, че държавните товарни превози изпитват сериозни трудности да се адаптират към реалната среда след кризата, която се характе-

ризира със спад на работата и загуба на пазарен дял. Оздравяването на дружеството минава през различни етапи и общо взето протича мудно. В момента товарните превози отново са на кръстопът, като се очаква нова оздравителна програма, която в някакъв смисъл е неизбежна на фона на финансовите резултати. Имайки предвид текстовете в настоящето КТД, то диалог между ръководството на дружеството и синдикатите е повече от наложителен. В противен случай се задава ново социално напрежение в началото на следващата година, когато този договор изтича“ – се твърди още в анализа.

Във връзка с направените наблюдения, още при откриването на кръглата маса Светла Костадинова, изпълнителен директор на Института по пазарна икономика, обърна внимание, че не само пред дружеството за товарни превози, но и пред целия холдинг стоят не едно предизвикателства, свързани с предстоящите реформи. Едни от тях са нелоялната конкуренция на товарния автомобилен транспорт, която вече продължава години наред и характеризира целия период на прехода у нас. Костадинова не премълча, че моментната ситуация е неблагоприятна не само за жп транспорта, но и за цялата икономика. Въпреки очакванията бюджетният дефицит да намалява в бъдеще, той ще продължава да създава финансов дискомфорт в много сектори, между които е и железопътния. Ето защо, когато говорим за развитие на държавно

предприятие, трябва да се има предвид и това обстоятелство, отбеляза тя. И обобща, че ниският растеж е допълнителна предпоставка за извършване на реформи, които биха направили предприятието работещо, така че то да изпълнява услугите, за които е създадено и да върви напред. Наблюдава се обаче една трайна тенденция – политическите процеси оказват влияние на събитията в държавната железница. Те се отразяват дългосрочно върху нея. Постоянно променящата се политическа обстановка и честата смяна на правителства затрудняват оздравяването ѝ. Това е една от причините приватизацията на товарните превози добре да се прецизира, защото само така може да се направи ясно разграничаване между политически процес и пазарно управление на дружеството. Но свиването на обемите също е знак, че отлагането ѝ не прави превозвача по-атрактивен.

Петър Ганев, старши икономист в ИПИ, твърдо защити идеята за по-бърза приватизация. В противен случай ще продължи нездравословната тенденция от последните години в БДЖ по отношение да се говори за реформи и оздравяване, но те да не се осъществяват. И според икономиста от „Отворено общество“ Георги Ангелов, най-доброто решение за „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД е преминаването му в частни ръце, защото така ще се реши проблемът със свежите ресурси и конкурентоспособността. Той изтъкна, че едва ли

На стр. 4

И ВЛАКОВЕТЕ В СНЕЖЕН КАПАН

Уважаеми Господа!

Днес бях сред пътниците във влак 2610 от Варна за София, който претърпя инцидент след гара Мездра. Случаят е известен и няма да го коментирам. Но искам от мое име и от името на пътуващите в купето и в последния вагон на композицията, да изкажа благодарност на локомотивния машинист, който реагира много адекватно, според нас и може би предотврати по-голяма авария. Също и останалият персонал беше изключително отзивчив. Помагаха ни при слизане и качване, защото повечето пътници бяхме възрастни и имахме нужда от подкрепа.

На всички тези хора – нашето ГОЛЯМО БЛАГОДАРИЕ! Пожелаваме им здраве и късмет!

С уважение: **М. Димитрова**

Това е писмото на признателна пътничка, пътувала с един от влаковете, които през последните дни попаднаха в снежния капан на зимата. Скална маса, която пада по време на преминаването му между гарите Мездра юг и Зверино става причина локомотивът да дерайлира. Нито един от 194-мата души във влака не е пострадал, благодарение на професионализма на локомотивните машинисти Игрил Иларионов и Юлиан Станков.

При аналогични обстоятелства, ден преди това, електрическата мотриса на пътнически влак 40131, който пътува между Горна Оряховица и Стара Загора, внезапно е изненадана, между гарите Плачковци и Кръстец, от свлечени върху релсите скали. Отново локомотивните машинисти Игор Петров и Росен Железов светкавично реагират и предотвратяват тежко произшествие без никой да пострада.

Първият случай, с който започна тази черна серия инциденти стана на 6 март по теснолинейната линия Добринище - Септември, около 11:50 ч. между Долене и Варвара, в района на спирка Цепина. При удара в падналите на пътя скали в композицията пътуват 12 души. И пак локомотивната бригада на Пламин Емдяков и помощникът му Муса Али успява да овладее машината и да омокоти челния удар.

И при трите инцидента пътниците са били транспортирани с леки автомобили или автобуси, осигурени от „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД.

АРЖЕНТИНА НАЦИОНАЛИЗИРА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ СИ



Аржентина започна национализация на своите железници, като властите на страната отмениха без компенсация всички договори с частните жп компании. Решението бе обявено от президента Кристина Киршнер и бе подкрепено от правителството.

„Държавата повече няма да плаща на частните жп компании“, заяви министърът на транспорта Флоренсио Рандацо. „Тя може да се грижи за железниците по-ефективно отколкото частния сектор и вече го доказа. Нямаме намерение да даваме компен-

сации на никой от досегашните частни оператори“.

Железопътният транспорт на Аржентина бе приватизиран през 90-те години на миналия век заедно с много други сектори от икономиката на латиноамериканската държава. Водоснабдяването, електроснабдяването, газова и нефтодобивна индустрия, както и националната авиокомпания също бяха предадени в частни ръце. Стопанисването им и приходите за бюджета от тях обаче не удовлетворяват властите. Те съобщиха, че в периода, в който жп комуникациите

са били частни, ефективността на превозите е намаляла многократно и много направления са били закрити.

Преди обявяването на национализацията правителството частично беше започнало да възвръща контрола си над управлението на жп транспорта. Като начало, подопечни на транспортното министерство държавни дружества поеха обслужването на 4 жп линии, свързващи Буенос Айрес с провинциите. В момента това се случва и по останалите жп направления.

В САЩ ЩЕ ВЪЗРАЖДАТ ЧАСТНИТЕ МЕЖДУГРАДСКИ ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ



В САЩ отново могат да се появят частни пътнически влакове, обслужващи редовни междуградски жп линии. През последния век тези комуникации бяха поети основно от държавни оператори, тъй като частните предпочитат да инвестират в далеч по-догоносни товарни превози.

Една от първите частни щатски железопътни компании, които възнамеряват да инвестират в сегмента, е Boston Surface Commuter Railroad (BSCR). Ръководството ѝ планира да започне да осъществява пътнически жп превози между Устър (щата Масачузетс) и Провидънс (столицата на щата Роуд Айлънд), ползвайки инфраструктурата на товарната жп компания

Providence & Worcester. Те се очаква да стартират след 18 до 24 месеца. Целта на проекта е да предложи надеждна алтернатива на автомобилните превози, чиято продължителност в наши дни понякога е зависима от редица фактори (трафик, лошо време и т.н.).

За обслужването на линията компанията BSCR предвижда да наеме дизелови локомотиви F40 и машинисти от товарната жп компания Providence & Worcester. Със същата ще бъде сключен договор за техническа поддръжка на подвижния състав. Отделно, дружеството ще наеме собствен персонал за обслужване на пътниците. Около 3 млн. долара ще бъдат инвестирани

и за оценка на обема на необходимите инфраструктурни дейности, нужни за финансиране на новото трасе.

Очаква се жп рейсове по 75-километровото трасе Устър - Провидънс да продължават между 70 и 75 минути. За сравнение, най-бързите автомобилни пътувания по маршрута отнемат приблизително същото време, но са зависими от климатичните и пътни условия. От BSCR прогнозира първоначално да превозват по 750 пасажера на ден, а до 5 години да увеличат пътническия поток до 1 млн. души годишно. Жп превозите ще се осъществяват изцяло за сметка на компанията, без държавни субсидии.

Hitachi ще купи италианския жп производител Ansaldo Breda

Японската компания Hitachi спечели конкурса за закупуване на акциите на потъналия в дългове италиански производител на подвижен състав Ansaldo Breda (част от конгломерата Finmeccanica). Азиатският концерн ще го придобие за 36 млн. евро.

Победата в търга дава право на Hitachi да вземе и 40 процента от дяловете на Finmeccanica в инженеринговата компания Ansaldo STS. Последната е специализирана в производството на жп сигнализация и системи за управление на движението. За този пакет акции японският холдинг ще заплати 773 млн. евро (по 9,65 евро за акция).

Двата контракта ще преминат проверката на антимонополните регулатори. Впоследствие Hitachi е задължена от италианското законодателство да проведе конкурс за продажбата на останалите акции на Ansaldo STS. Очаква се сделките за тях да бъдат финализирани до края на годината. Японците ще положат усилия да изкупят повечето от тези активи, но им предстои оспорвана борба с китайската компания Insignia.



SNCF инвестират 4,9 млрд. евро за модернизация на жп инфраструктурата

Френските държавни железници (SNCF) ще инвестират рекордните 4,9 млрд. евро в модернизацията на жп мрежата си през тази година. За провеждането на мащабните ремонтни работи се планира да се наемат 2 000 нови служители. Те ще бъдат назначени в компанията SNCF Réseau, отговорна за жп инфраструктурата.

През януари т. г. отговарящата за управлението на жп трафика компания SNCF Infra бе обединена с инфраструктурния оператор RFF. В резултат от сливането се роди дружеството SNCF Réseau. Преструктурирането бе провокирано от големите дългове, натрупани от инфраструктурното дружество (36,8 млрд. евро към края на 2014 г.).

През миналата година френските железници отчитат 1,5 процента ръст на приходите (до 27,2 млрд. евро) благодарение на международната дейност на холдинга. Чистата печалба на компанията възлиза на 605 млн. евро. От ръководството ѝ се надяват през 2015 г. да увеличат приходите с 3 на сто.



Hyundai Rotem ще достави още мотриси за метрото на Истанбул

Южнокорейският жп производител Hyundai Rotem ще достави 17 четиривагонни мотриси за линия M2 на метрополитена на Истанбул. Стойността на контракта е 93,5 млн. евро. За поръчката претендираше и китайската корпорация CNR, която планираше



да произведе съставите в завода си в Чанчун. Корейците обаче спечелиха конкурса, тъй като предложиха съвместно производство и с 12 на сто по-изгодна цена.

За организирането му Hyundai Rotem и турската компания Tüvasaş създадоха съвместното предприятие Eurotem. То ще е ангажирано със сглобяването на метро влаковете в завод в град Адана (Турция). Предаването на първите композиции се очаква да започне в края на 2017 г.

Производителят от Южна Корея е доставчик и на съставите, които в момента оперират по линия M2, както и на мотрисите, обслужващи тунела Marmaray под Босфора. Поредните метро влакове, които азиатската компания ще достави за истанбулския метрополитен, са предвидени за автоматична експлоатация без машинист.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

КАКВА Е ТАЙНАТА НА УСПЕХА НА ПОЛСКАТА ЖП ИНДУСТРИЯ?

Вече няколко години полските производители на подвижен състав активно участват в задграничните конкурси за закупуване на нови влакове и трамваи. В резултат на това полската жп индустрия успешно пласира продукцията на фирми като Newag Nowy Sącz, Pesa Bydgoszcz и Solaris.



Влизането на Полша в Евросъюза даде възможност на местната жп индустрия да стъпи на задграничните пазари

Полша е държава с богати железопътни традиции. Икономиката ѝ се опира на добива на въглища, които откриват време са традиционен товар, транспортен с железницата. Така че и броят на полските предприятия за производство и ремонт на подвижен жп състав винаги е бил голям. До 1989 г. всички те влизаха в структурата на държавните железници, но с либерализацията бяха трансформирани и трябваше да намерят начин да се адаптират към новите пазарни реалности. На голяма част от промишлените предприятия това не се удаде. И все пак до днес са оцелели повече от 10 жп завода, които до неотдавна напълно зависеха от поръчките на държавните жп компании.

разходи от около 9 млрд евро.

За производителите на жп техника в Полша в момента има няколко сценария за развитие. Единият предполага широка диверсификация на продукцията им – подвижен състав за градските комуникации, експорт към пазарите в чужбина, производство на специализирана техника. Частично такава стратегия реализират компаниите Pesa Bydgoszcz и Newag Nowy Sącz. Друг вариант е тясната специализация. Като такова е създадено дружеството ZPS, което с успех заема нишата за ремонт на специална жп техника и жп инфраструктура.

Newag използва също възможността да влезе в различни алианси с чуждестранни жп производители (като GE, Siemens и Stadler). Благодарение на това

приятие Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego и сега като акционерно дружество е собственост на мениджерите си. В момента Pesa доминира на вътрешния пазар

дизеловия влак Atribo в Италия на жп компаниите Ferrovie del Sud Est, Ferrovie Nord Milano, както и на румънската Ferrovie Emilia Romagna. Кулминацията в експанзията в това направление е контрактът за продажба на 40 композиции на италианските държавни железници Trenitalia.

През 2011 г. Pesa успя да стъпи на пазарите в Германия и Чехия (с дизеловите състави Link). Производителят подписа договор първоначално с чешките железници за доставка на 31 влака. След това сключи контракт и с регионалния немски оператор Regentalbahn (за 12 състава) и рамково споразумение с Deutsche Bahn (за 470 композиции). В рамките на последното съглашение стават факт още два договора с германския регионален превозвач DB Regio за продажба на общо 36+9 пътнически влака. Последните засега нови договори на полската компания

фондова борса. Неин мажоритарен акционер е Збигнев Якубас. Компанията заема добри позиции в областта на модернизацията и производството на локомотиви, както и в производството на дизелови влакове. Инженерите ѝ вече са разработили и първия прототип на трамвай (Nevelo).

В своята дейност Newag използва челия опит на партньорите си - в т. ч. EC Engineering и General Electric. Компанията сътрудничи с най-големите западноевропейски производители на подвижен състав (Siemens, Stadler) и ползва техните добри практики. Благодарение на това ѝ се удаде да пробие в жп сектора на Италия и Хърватия.

Развитието на Newag започва през 2008 г., когато придобива производителя на електролокомотиви ZNLE Gliwice. През декември 2013 г. компанията на Якубас получи поръчка за 10 дизелови състава за Италия.



Шинобусът на Pesa вече успешно оперира в Украйна



Най-големият засега задграничен договор на Pesa е за производството на 120 трамвая за Москва

Влизането на Полша в Евросъюза даде възможност на местната жп индустрия да стъпи на задграничните пазари. Привлечените ресурси (субсидии, целеви програми и т.н.) от ЕС им позволиха да се развиват и да предлагат продукция, отговаряща напълно на изискванията на Общността. С нея сега обновяват своя парк редица компании за жп и градски транспорт в цяла Европа.

Самият полски пазарен сегмент има голям капацитет за реализиране на продажби на подвижен състав. Налице е необходимост от замяна на около 1000 електрически влака. По оценки на полските експерти, за да се удовлетворят нуждите от модернизация на подвижния състав в страната, се изискват

успя да намали разходите за производство и обмени технологии с партньорите си.

Още една стратегия е поглъщането от чуждестранен концерн или финансова група. Обикновено това означава край на производството на продукция под собствената марка, но позволява на фирмата да запази работните места и да се развива занапред под друга марка. Такъв път поема, например, предприятието Konstal Chorzów, придобито от френския гигант Alstom, както и Rafawag Wrocław, погълнато от канадския жп концерн Bombardier.

Pesa Bydgoszcz се превърна в полския хегемон за много кратък период. Компанията се появява на мястото на държавното пред-

за нови трамваи и също така започна успешно производство на нови електролокомотиви. Тя се стреми да затвори целия цикъл на производството. Вече е създадала и собствено проектантско бюро, както и холдинг от специализирани фирми, подпомагащи дейността.

Компанията Pesa обикновено взема участие в конкурсите самостоятелно (изключение стана изпълняваната съвместно с Bombardier поръчка за 20 състава за полския междуградски оператор PKP Intercity) или при директно сътрудничество с локални партньори при търговете в чужбина.

Същевременно Pesa се стреми към максимална диверсификация на портфейла поръчки. През 2008 г. компанията придоби полското дружество ZNTK Mińsk Mazowiecki, което извършва модернизация на електрички и сглобяване на нискобюджетни дизелови състави. В резултат на това Pesa успешно стъпи в Източна Европа. Първите ѝ експортни успехи там са с продажбата на нейните дизелови влакове 610M и 620M - първоначално в Украйна, а след това в Беларус и Литва. Следващата стъпка стана продажбата на



Newag разчита да завладее нови пазари в чужбина с електролокомотива си Griffin

са за 9 състава Link за немския жп оператор Niederbarniemer Eisenbahn и за 3 влака тип 730M за Беларус.

В периода 2009 - 2013 г. Pesa подписа и няколко контракта на доставка на трамваи - за унгарския град Сегед, за румънския Клуж, руския Калининград и за София. Най-големият договор в сегмента обаче е за производството на 120 трамвайни мотриси за градския транспорт на Москва (сключен през юни 2013 г.). В момента поляците участват и в няколко други търга по света, в т.ч. в Бразилия.

По друг път поема компанията Newag Nowy Sącz, чиито акции се търгуват на Варшавската

Освен това през май 2014 г. полската жп фирма сключи договор с хърватския жп производител Đuro Đaković Specijalna Vozila за съвместно производство на електролокомотива Griffin. Също така с хърватите е договорено да продават продукцията на Newag на трети страни.

Вътрешният полски жп пазар вече става тесен за местните големи производители на подвижен състав. Затова външната експанзия сега е единствен шанс за понататъшното им технологично и икономическо развитие. Времето ще покаже в каква степен те ще успеят да се наложат по света.

Ивайло ПАШОВ



Подвижният състав на полската жп индустрия се представя успешно както в страната, така и зад граница



Стоил Фердов



Светлана Костадинова



Гроздан Караджов

ЖЕЛЕЗНИЦАТА ДА СТАНЕ ДЪРЖАВЕН ПРИОРИТЕТ

От стр. 1

някоя банка в момента би отпуснала заем за оздравяване, след натрупаните стари задължения, които дружеството не е успяло да погаси. Освен това то годишно заплаща 15 - 16 млн. лева инфраструктурни такси, които също се оказват непосилна финансова задача и увеличават дълговете.

На диаметрално противоположна позиция застана Петър Бунев, председател на Синдиката на железничарите в България. Той защити тезата, че приватизацията не е панацея за разрешаване на проблемите, защото ще окаже негативен ефект и върху клиентите с малки поръчки, които търсят по един – два вагона или цистерни.

Председателят на парламентарната комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения, Гроздан Караджов, обяви, че досега държавната политика е фаворизирала автомобилния транспорт, въпреки че политиката на Европейската комисия стимулира по-екологичните железопътни превози. По думите му е достатъчен само един пример: „Средствата, които държавата дава за поддръжка на пътната инфраструктура у нас не покриват дори едnodневната винетка, с която един 20-тонен чужд ТИР транзитно преминава през страната. Затова не е много коректно да се правят сравнения между акциза върху горивата, който се плаща с жп инфраструктурните такси. Железницата също оперира с локомотиви, които се движат с дизелова тяга, а те не са освободени от акциз“ обясни Караджов. Според него използването на по-екологичния жп транспорт трябва да стане и у нас държавна политика. Затова до някъде ще помогне въвеждането на ТОЛ-таксите след две години. Това вече е предпоставка за създаването на справедлива и обективна пазарна среда за двата вида сухопътен транспорт. „В сегашния вариант, всеки български данъкоплатец плаща на всеки автомобилен превозвач на товари в света, който преминава през нашата територия. За бедна държава като България, подоб-

но положение е абсурдно. Час по-скоро трябва да изоставим тази практика. По отношение на това какво може да се направи за лицензионната политика на Министерството на транспорта, мисля, че то не би трябвало да се меси драстично във вече установените пазарни отношения в сектора“ - добави Караджов. Той направи фигуративно сравнение между автомобилния и железопътния транспорт и ги оприличи на „сиамски близнаци“, а като свързващо звено между тях посочи спедиторите, логистичните фирми и интермодалността. В отговор на икономическите анализатори от ИПИ депутатът подчерта, че приватизацията е политика, а не процес.

Водим железниците към нивото от 1939 г., когато обемът на превозваните товари е бил 7 млн. тона годишно, каза по време на кръглата маса Стоил Фердов, бивш зам.-министър на транспорта и дългогодишен генерален директор на БДЖ преди 1989 г. Той в цифри анализира това тревожно състояние и формулира причините за него. От една страна превозвачът е притиснат от силния икономически спад, а от друга – безконтролното властване на автомобилното лоби. Като примери посочи на правленията София – Бургас и София – Перник, където поради липса на национална транспортна политика се наблюдава недопустима неполяна конкуренция. По думите на Стоил Фердов решенията са няколко. Увеличаване на контрола от страна на транспортното министерство, преговаряне и реструктуриране на дълга, намирането на политическа воля за създаването на единна холдингова структура между превозвача и управителя на инфраструктурата. Така ще се преодолее изкуствено създадената задължнялост между двете компании.

Йордан Мирчев, също бивш шеф на БДЖ, преди разделянето му, и бивш председател на парламентарната транспортна комисия при управлението на НДСВ и тройната коалиция, не скри възмущението си, че

НЮКИ само събира такси без да поддържа в добро състояние инфраструктурата. Той отправил забележка и към държавния превозвач, че в областта на товарните превози не показва пазарно поведение и се обявил за бърза приватизация. В противен случай по думите му той ще последва съдбата на Кремиковци. Дори стигна още по-далеч като предложи алтернативна стратегия, която в най-общи линии се изразява в създаването на изцяло нов „Български железопътен холдинг“. В нея значителна роля се отделя на разработването на национална транспортна схема, в която местните и общинските власти ще имат определяща роля за пътническите превози.

В момента „Холдинг БДЖ“ ЕАД изготвя стратегически план за развитието на компанията между 2015 и 2022 г., поясни изпълнителният директор Владимир Владимиров. Според подготвяната стратегия товарното дружество трябва да бъде генерално реформирано. То работи в изключително динамична пазарна обстановка, отбеляза Владимиров. Но припомни, че е загубило голяма част от позициите си в нея след закриването на Кремиковци. И допълни, че по-късно дружеството е преминало през няколко икономически цикъла, без обаче да проявява гъвкавост, в зависимост от ситуацията. В момента усилено се работи точно в тази насока, за да може да се промени пазарното му поведение. Изключително се акцентира и върху въвеждането на съвременни електронни технологии в товарните превози, които ще сведат до минимум кражбите. Реформите са от всякакво естество, обобщил Владимир Владимиров. Планът, който се подготвя е много детайлен. Той предвижда сериозна инвестиционна програма, търси решения за погасяване на задълженията и предлага реформи както в пътническия, така и в товарния сектор. „Проблемите в БДЖ са натрупвани с години и изискват изключително прецизна и задълбочена работа. Затова всичко, което в момента се прави е

свкупност от реформи. Ако те на политическо ниво изцяло не бъдат подкрепени нищо няма да се случи. Обратното, приемат ли се всички елементи в плана със сигурност железницата ни ще стане съвременна“ - подчерта изпълнителният директор на холдинга.

Минималната инвестиция, която е необходима за пътническите превози е 210 млн. лв. Очаква се те да бъдат и по-мощни. Но това преди всичко за-

виси от бъдещия ангажимент на държавата. Стратегията обаче акцентира и върху увеличаване на собствените приходи. Намерението е тя да бъде нотифицирана в Брюксел, за да се даде възможност на държавата да погаси част от задълженията към банките и да се развържат ръцете на превозвача да инвестира в обновяването на подвижния си състав.

Мая ДИМИТРОВА

ИМА ЛИ ГРАНИЦИ МЕЖДУ ЖЕНСКИ И МЪЖКИ ПРОФЕСИИ?

В навечерието на 8 март, Международният ден на жената, по инициатива на Информационното бюро на Европейския парламент в България беше проведена конференция под назова „Има ли мъжки професии?“. В Дома на Европа в столицата се събраха представители на нетипични за пола им професии. В дискусиата участваха жена военен лекар, жена диригент, мъж учител и мъж медицинска сестра. Вниманието на аудиторията привлече разказът на Даниела Костадинова, единствената в момента представителка на нежния пол, която близо от месец е помощник локомотивен машинист в товарното дружество на „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Припомняме, че в „Железничар“ вече я представи в броя си от 19 – 26 февруари т.г. в публикацията „Да откриеш сърцето си за железницата“.

Участващите в конференцията отново чува, че Даниела Костадинова от най-ранната си детска възраст, още преди да тръгне на училище, се е влюбила във влаковете в родния си град Провадия. Всъщност мотивацията ѝ да избере тази нетрадиционна за жена работа е почти същата като на останалите, които бяха в залата – сбъдването на една силно желана младежка мечта. Едва когато започнала своето обучение във Висшето транспорт-

но училище „Тодор Каблешков“ обаче, младата жена е разбрала колко сериозна и отговорна е тази професия, което още повече я е амбицирало да се качи в локомотива и докаже себе си. Даниела Костадинова подчерта, че среща безрезервна подкрепа за професионалния си избор не само сред приятелите си, но и от своите колеги, за което им е безкрайно признателна. Изтъкна го в противовес на съществуващите стереотипи за това какъв тип образование трябва да получават жените и каква професия е подходящо да упражняват. Те по-рядко от мъжете избират технически и научни специалности и така се създава разделение на пазара на труда между двата пола и изводът, до който са стигнали различни социологически изследвания. Въпреки високото образование на жените, не само в България, но и в Европа съществува „пропасть“ между тяхното ниво на получени знания и на кариерното им развитие впоследствие, което трябва да бъде преодоляно. Около това се обединиха поканените на форума. Те обсъдиха и връзките между образованието и професионалната реализация на двата пола.

Събитието се излъчи онлайн на интернет страницата на Информационното бюро на Европейския парламент в България.

ПРЕЗ АПРИЛ С МЕТРО ДО ЛЕТИЩЕТО

Строителството на метрото до летище София почти е приключило, съобщил изпълнителният директор на „Метрополитен“ ЕАД инж. Стоян Братоев, докато заедно с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски, столичния кмет Йорданка Фандъкова и журналисти пътуваха с тестова композиция по новото трасе. Остава още да се провеждат изпитания, тъй като цялото трасе се налага да се обхожда с подземни мотриси. Това е необходимо, защото всеки участък трябва да се настрои за съответните скорости в зависимост от параметрите му, обърна внимание инж. Братоев. Междувременно ще се поставят указателните табели, а след това до 10 април трябва да се подпише акт 15. Процедурата ще завърши с приемането на обекта от приемателна комисия, за да може до края на март линията да се подготви за въвеждането ѝ в експлоатация в началото на април.

След откриването на участъка, жителите на ж.к. „Дружба“ ще могат да стигат до центъра само за 15-16 минути, заяви Йорданка Фандъкова. Тя е възложила на колегите си от градския транспорт да обсъдят с гражданите и с представители на бизнеса, които имат офиси в този район, реорганизация на движението на градския транспорт, така че всички линии на автобусите, тролейте и трамвая, които минават през „Дружба“, да имат директна връзка с поне една станция на метрото. Правят се известни промени в движението на някои автобусни линии, така че да се предостави на гражданите



най-удобното и функционално придвижване до съответните метростанции.

Според министър Ивайло Московски, софийското летище ще се превърне в един своеобразен мултимодален транспортен център, след свързването му с подземната железница. Той посочи също, че в проекта ще се създаде базова площадка за жп транспорт. Не премълча желанието, както на министерството, което ръководи, така и на столичната община, през следващите години да се създаде възможност 1,5 км от гара „Подуяне“ да се изтегли като инфраструктура към аеропорта, за да може на практика той да се обслужва от всички видове сухоземен транспорт. „Дано

икономиката на държавата да тръгне в правилната посока с по-голям растеж, за да напълним със съдържание тази инфраструктура“, добави още Московски. Малко по-късно, в края на месец април, подземната железница ще започне да се движи и до бизнеспарка в Младост 4, като трасето в момента е завършено около 94 процента. По този повод транспортният министър заяви, че статистиката е безспорна и от гледна точка на обществения интерес това е един от най-важните проекти, защото над 350 хиляди души ежедневно използват услугите на столичното метро. Техният брой ще се увеличи с още 90 хиляди, след откриването на новите две линии.

Идеята сега е до средата на годината да бъде избран изпълнителят на проекта за третата метролиния, сподели Йорданка Фандъкова. Продължава строителството и на участъка по бул. „Черни връх“, продължението на втората линия на метрото до ул. „Сребърна“. Надземното движение по булеварда се очаква да бъде пуснато в края на август, но ще продължи подземното изграждане на станцията. Пусковият срок за нея е средата на 2016 г.

Предвижда се и до края на

годината да започне строителството на третия лъч на метрото в най-тежката отсечка - от Малък градски театър през централната част на столицата до ж.к. „Красно село“. По отношение на „Черни връх“, 35 процента от строителните работи вече са изпълнени. За третата линия на метрото в момента вървят две тръжни процедури - една за избор на изпълнител за строителството му, а другата за доставка на влакове и системите за автоматика, уточни инж. Стоян Братоев.

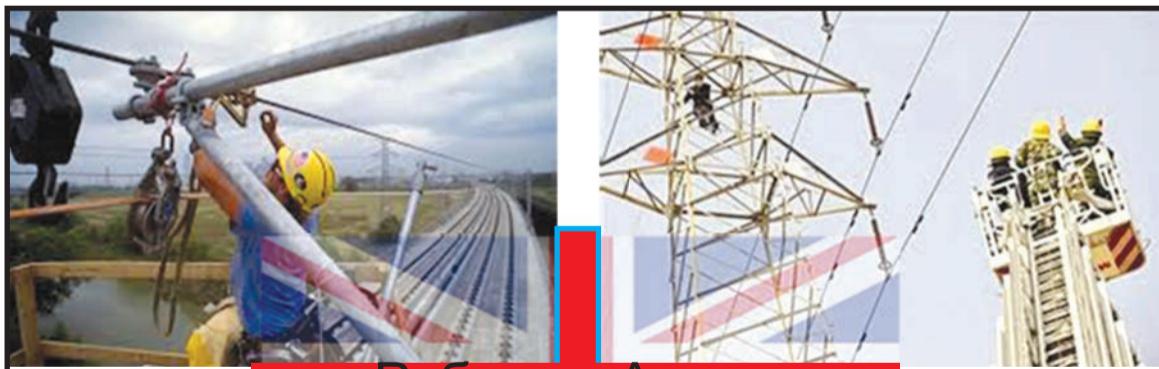
НКЖИ - НОМИНИРАНА ЗА ПРОЕКТА „ПРЕСИЧАЙ ВНИМАТЕЛНО ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕЛЕЗИ!“

Български форум на бизнес лидерите за дванадесета година връчи годишните си награди за отговорен бизнес в присъствието на президента Росен Плевнелиев. Сред номинираните в категорията „Маркетинг, свързан с кауза“ беше Национална компания „Железопътна инфраструктура“, която участваше с проекта си „Пресичай внимателно железопътните прелези!“. Идеята за него възникна във връзка с инициативата Международен ден за безопасно преминаване през железопътните прелези. Целите на проекта са да покаже, че инцидентите могат да бъдат избегнати ако се спазват правилата за движение и се ограничи опасното поведение на участниците при пресичане на жп прелези и пространствата около тях, както и приобщаването и формирането на култура по пътна безопасност още от детска възраст.

В конкурса се включиха компании, които работят в различни сфери на икономическия и обществения живот. Сред тях НКЖИ беше единствената държавна структура.

Общо 77 проекта, представени от 55 фирми през 2014 г., се състезаваха за статуетките в най-утвърдения и престижен конкурс за корпоративна социална отговорност (КСО). Вече стана традиция с годишните награди за отговорен бизнес на Българския форум на бизнес лидерите да се отличават социалноотговорните практики на фирми, които получават не само признание и популярност, но и платформа за обмен на опит и идеи в областта на КСО.

Сред многобройните гости, дошли на събитието бяха заместник-министри, висши мениджъри на български и международни компании, и.д. посланикът на Великобритания Сара Райли, представители на администрацията, неправителствения сектор и медиите.



Работа в Англия

Фирма **Grupo SaMarCo** подготвя езиково и професионално български технически кадри за работа в чужбина и е осигурила работа на повече от 3000 души в Испания, Франция и Англия от 2001-ва година насам. В момента набираме кандидати за работа в Англия по специалност монтаж на ж.п. контактна мрежа и тягови подстанции, а също и ел. монтажници високо напрежение (далекопроводи, подстанции и т.н.т.).

Предлага се: интервю с английски работодатели. Ако сте одобрен следва назначаване в английска фирма с часова ставка 12 лири/час, съгласно английското законодателство. Допълнителен бонус: самолетен билет, местен транспорт, жилище, 10 лири/ден за храна, пенсионни осигуровки, работно облекло – всичко това платено от работодателя.

Изисква се: техническо образование, професионален стаж над 2 години, желание за работа в екип, инициативност и комуникативност.

За кандидати с недостатъчно ниво на английски – подготвяме в София, чрез ускорен 50-часов курс по метода на сугестопедията, за придобиване на базово езиково ниво с цел преминаване през задължителното интервю и изискваните тестове от работодателя в Англия.

За кандидати с добро ниво на английски – подготвяме в София, чрез 50-часов курс, за изкарване на теста по Правилник за Безопасност на Английските Държавни Железници – PTS (Personal Track Safety).

Може да посетите страницата ни на <http://www.samarco.es/bg>

Кандидатите да изпратят подробна автобиография на имейл: info@samarco.es

ПОПУЛЯРНА И СЛЕД ХИЛЯДИ ГОДИНИ – ЧУДОТО НА АКУПУНКТУРАТА



Като изключително важен елемент от традиционната китайска медицина, корените на акупунктурата могат да бъдат проследени най-малко 2500 години назад. Думата "акупунктура" идва от латински език – "acus" (игла) и "punctura" (от глагола „pungere“ – пробощам), като буквално означава убождане с игли. Общата теория на този специфичен вид лечение се основава на предпоставката, че в тялото съществуват потоци на енергията Чи, които са от съществено значение за здравето на организма. При човека и висшите бозайници енергията циркулира в тялото по 12 невидими енергийни линии, познати като "меридиани". Всеки меридиан е свързан с определен орган и е неразделна част от него. Помежду си меридианите са преплетени в сложна мрежа от по-малки канали.

Съвременните изследвания показват, че на местата, в които се намират акупунктурните точки, електрическата проводимост на кожата е няколко пъти по-висока

от тази в съседните участъци. Смушенията и прекъсванията на тези енергийни потоци се считат за главни виновници за всички болести. Чрез акупунктурно лечение може да се отстрани дисбалансът при енергийния поток през определени точки, ситуирани малко под епидермиса. Акупунктурата представлява цяла гама от процедури, включващи стимулиране на места върху или в самата кожа чрез множество различни техники.

Съществува голямо разнообразие на подходи за диагностика и лечение в съвременната акупунктура, която съчетава всякакви традиционни медицински практики от Китай, Япония, Корея и други страни. Най-добре разученият механизъм за стимулиране на акупунктурни точки използва проникване в кожата чрез тънки, твърди, метални игли, които са манипулирани ръчно или чрез електрическа стимулация.

Акупунктурата като терапевтична интервенция е широко

практикувана в почти целия свят. Правени са изключително много проучвания върху потенциалната полезност на тази практика. При тях са отчитани и допълнителни фактори като например самовнушението или т.нар. плацебо ефект, при който пациентът изпитва облекчение от болестите си поради самия факт, че се е подложил на лечебна процедура. Доказана обаче е ефикасността на акупунктурата при следоперативно неразположение и гадене, причинено от химиотерапия. Наблюдава се и облекчение при постоперативна зъбна болка. При заболявания като пристраствяване към медикаменти, рехабилитация след инсулт, главоболие, менструални спазми, фибромиалгия, миофасциална болка, болки в кръста, астма и други, акупунктурата може да бъде изключително полезна като допълнителен метод на лечение, алтернатива на традиционните практики или пък основен елемент в цялостната лечебна програма.

ЧАЯТ МАТЧА СТАВА ВСЕ ПО-ПОПУЛЯРЕН

В случай, че редовно посещавате модерните кафенета и барове, вероятно сте забелязали ново попълнение в менюто. Екзотични комбинации като лате с матча, матча десерти и матча смутита изглежда са превзели повечето шикозни заведения! Какво всъщност е тази мистериозна матча?

Родом от Япония, тя представлява стрити на фин прах зелени чаени листа. Благодарение на специалния начин на стриване, консумацията на матча е точно толкова полезна, колкото ако изядете самите листа. Зелената пудра е най-силният антиоксидант сред различните видове зелен чай. Матчата се счита и за



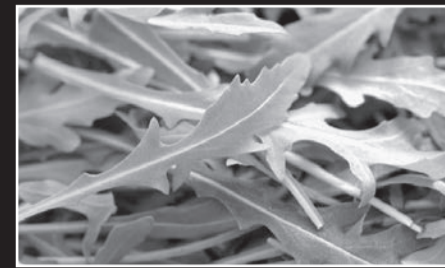
страхотен източник на енергия, въпреки своето минимално съдържание на кофеин, и довежда консумиращите я до състояние на т.нар. „спокойна будност“, когато човек е енергичен и продуктивен, но в никакъв случай напрегнат. Различни изследвания подсказват, че приемът на стритите листа защитава сърцето, укрепва кожата и костите.

В матчата и въобще зеления чай се съдържа специален катехин, който функционира като антиоксидант срещу рак, различни вируси и сърдечни заболявания.

Традиционният начин за пиене на чай матча изисква специални аксесоари – купа, бамбукова четчица и чайник. Половин чаена лъжица зелена пудра се слага в специалната купа и върху нея се изсипва малко количество гореща, но не вряла вода. Сместа се разбърква енергично с бамбуковата четчица до достигане на пена по повърхността. След това се добавя още вода, в зависимост от вкусовите предпочитания. Препоръчва се консумация без захар.

РУКОЛА – ГОРЧИВИЯТ ЗАМЕСТИТЕЛ НА САЛАТАТА

Руколата представлява многогодишно зелено растение, което предимно расте из Северна Америка, Европа и Мала Азия. Изключително често руколата се представя като вид глухарче, но се оказва, че е съвсем отделно



растение, дори не от същото семейство.

Въпреки че е познато от древността, тревистото растение се отглежда от едва 20-30 години. Руколата представлява свеж зеленчук, който освен с горчивия си вкус, се отличава и с превъзходни хранителни, здравословни, а и диетични качества. Интересен факт е, че още от антични времена тя се счита и за силен афродизиак. Ядливото растение е особено богато на натрий, калий, фосфор, витамини А, С и К, както и голямо количество омега-3 мастни киселини – съвсем нетипично за един листен зеленчук. Тези малки и симпатични листа са доста богати на важната за бременните фолиева киселина и витамин В1, който помага да се справим със стреса.

Сред полезните действия на руколата се нареждат понижаване нивото на кръвната захар и благотворните действия при анемия, кожни и възпалителни заболявания. При започване на диета е добре руколата да намери основно място в специфичното меню. Също така зеленчукът въздейства тонизиращо върху организма и се бори много успешно с натрапчивата умора.

Употребата на рукола в салати внася неповторим вкус и аромат. Често се съчетава с каперси, шам фъстък, пиньоли, кедрови и други ядки. Овкусена със зехтин и тънки ленти пармезан, руколата се превръща в чудесна добавка към пицата. Интересен факт е, че не се препоръчва рязането на листния зеленчук с метален нож, тъй като съдържанието на витамин С води до окисляване и промяна на вкуса.

ПАСТЕТ ОТ РУКОЛА

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

1 връзка рукола;
50 г. тиквени семки;
200 г. заквасена сметана;
лимонов сок;
сол и черен пипер на вкус



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Измийте добре руколата и махнете стъблата. Пасирайте листата заедно с тиквените семки. Разбъркайте с предварително разбитата заквасена сметана до получаването на гладка смес и накрая овкусете със сол, черен пипер и лимонен сок. Поднесете пастета от рукола върху запечен хляб или към всичко, което ви се стори подходящо.

САЛАТА С РУКОЛА, АВОКАДО И ОРЕХИ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

1 връзка зелена салата;
½ връзка рукола;
1 авокадо;
40 г. синьо сирене (по избор);
50 г. орехи;
1 с.л. лимонен сок;
2 с.л. зехтин;
сол и пипер на вкус



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Зелената салата и руколата се измиват, накъсват се на парченца и се подправят със сол, зехтин и лимонен сок. Върху тях се разполагат резени обелено авокадо, предварително полято с лимонен сок, за да не покафенее. Салатата се поръсва с печени със сол орехи, а и по желание парченца синьо сирене, и се сервира веднага.

2015 ГОДИНАТА НА ДЪРВЕНАТА ОВЦА

(Продължение от бр. 5)

Годината на дървената Овца започна на 19 февруари 2015 г. и ще продължи до 7 февруари 2016 г. Овцата е осмият знак според китайския календар, а числото 8 по принцип се смята за много щастливо в китайската астрология. То символизира мъдростта, богатството и успеха. 2015 г. – Годината на зелената дървена Овца ще мине под знака на дома и семейството. (Дървени са знаците в години, които завършват на 4 и 5, а е зелена, понеже зеленият цвят се свързва с петия елемент – дървото.) Периодът ще е особено късметлийски за всички родени в Година на Овцата.



КОН

(1930, 1942, 1954, 1966, 1978, 1990, 2002, 2014)

Тази година каквото и да правите, все ще ви избива на егоизъм. Ще се чувствате объркани, загубили пътя. Ако преодолее слаботта си, ще имате голям успех. Това, което трябва да направите, е да впрегнете всичките си многостранни таланти, за да излезете от кризата.

Кариера: Успехът е с вас през тази година. Дори най-трудните неща ще ви вървят с лекота.

Пари: Прогнозата не е добра. Трябва да пестите средства.

Любов: Научете се да проявявате постоянство и стабилност. Не кръшкайте, за да не останете самотни.

Здраве: Ще бъдете в отлично здраве. Може дори да позатлъстеете.

Семейство: Ще сте душата на компанията на всички семейни сбирки. Това няма да ви е трудно с вашето вродено обаяние.

Пътешествия: Добра година за пътувания в чужбина и опознаване на нови религии и култури.

ОВЦА

(1931, 1943, 1955, 1967, 1979, 1991, 2003, 2015)

Това е вашата година! Любов, работа, здраве – всичко се очертава благоприятно. Предприемайте умерени рискове и успехът ви е в кърпа вързан. Смелостта, оптимизмът и ентузиазмът ви ще са заразителни.

Кариера: Овцете ще имат голям успех в работата и бизнес начинанията.

Пари: Очакват ви добри приходи, които не бива да пилеете все пак.

Любов: Мимолетните залитания ще си останат това, което са – мимолетни. Само сериозните връзки ще оцелеят.

Здраве: Ще бъдете в добро физическо и психическо здраве.

Семейство: Членовете на семейството ви ще успеят да осъществят дълбок емоционален контакт с вас.

Пътешествия: Пътуванията ви ще бъдат разнообразни – с кола, самолет и кораб и по най-различни поводи. Ще имате и приятни семейни ваканции, както и кратки екскурзии за уикенда, и командировки.

МАЙМУНА

(1920, 1932, 1944, 1956, 1968, 1980, 1992, 2004)

Маймуната трябва да се откаже от палавото настроение през 2015 г., ако иска да не пострада. Интуицията ще ви подсказва кога някоя се опитва да се възползва от вашата невинност. Канализирайте в правилната посока енергията си, за да успеете.

Кариера: Високата ви адаптивност ще е ключът към успеха ви през тази година. Не проявявайте упорство и бъдете по-склонни да промените мнението и решението си, ако видите, че е за добро.

Пари: Няма да сте добре с финансите. Подгответе се да посрещнете затрудненията.

Любов: Най-добре е през тази година да се пазите от сериозна връзка.

Здраве: Има опасност от депресии.

Семейство: Проблемите в семейството трябва да бъдат разрешени, но издъно, като се задълбочите и откриете причината.

Пътешествия: Командировките ще бъдат ползотворни.

ПЕТЕЛ

(1921, 1933, 1945, 1957, 1969, 1981, 1993, 2005)

През 2015 г. Петелът може да постигне нечувани успехи. Условието е да бъде дипломатичен и да се съобразява малко повече с реалностите. Бъдете подготвени за непредвидени събития.

Кариера: Ще се издигнете с помощта на ораторските си способности и силно развитата си логика.

Пари: Разумните ви решения ще дадат плод тази година.

Любов: Не една, а няколко нови романтични връзки очакват Петела. Обвързаните ще имат хармонични отношения с любимия.

Здраве: Превенцията е в основата на доброто здраве. Вземайте мерки и не пропускате профилактичните прегледи.

Семейство: Отношенията с роднините ще ви носят топлина, радост и удоволствие.

Пътешествия: Ще имате достатъчно семейни почивки и командировки, за да си „начешете крастата“ за пътувания.

КУЧЕ

(1922, 1934, 1946, 1958, 1970, 1982, 1994, 2006)

Вярност, познание и любов – качества, които са типични за китайската зодия Куче, ще помогнат на представителите й да изкарат една успешна и щастлива година. Те ще бъдат заети с благотворителност, а личните им отношения ще процъфтяват.

Кариера: Ако проявите гъвкавост, тази година непременно ще ви повишат или ще имате големи успехи в работата.

Любов: Нови вълнуващи изживявания, изпълнени с гореща страст и плътски удоволствия.

Здраве: Стари болести ще тормозят Кучетата през 2015 г.

Семейство: Ревността е враг номер едно за отношенията в семейството ви. Не позволявайте на това деградиращо чувство да провали дълбоката връзка, която имате с близките си.

Пътешествия: Добра година, за да предприемете отдавна мечтано пътуване.

СВИНЯ

(1923, 1935, 1947, 1959, 1971, 1983, 1995, 2007)

Свинята ще си поживее добре през Годината на зелената дървена Овца. С положителното си отношение към живота вие ще постигнете много. Ще успеете да осъществите почти всичките си цели.

Кариера: Ще имате успех и в бизнеса, и в кариерата. Във всяко ваше начинание ще ви помага това, че сте толкова търпеливи и трудолюбиви.

Пари: Това е годината, в която трябва да планирате своето бъдеще. Помислете как да организирате разходите и спестяванията си.

Любов: През тази година самотните души ще срещнат любовта.

Здраве: Свинята ще има проблеми с храносмилателната система, но едва ли ще е нещо сериозно.

Семейство: Отдадени сте на членовете на семейството и ще прекарате прекрасни мигове с тях.

Пътешествия: Кратки пътувания ще освежат ума ви и ще ви помогнат да уталожите напрежението.

КАКВО РАЗКРИВА ДЪЛЖИНАТА НА ЖЕНСКИТЕ ПРЪСТИ ЗА КАРИЕРАТА

Професията, която избира жената, се определя от дължината на пръстите й, показват резултатите от ново проучване.

Жените, чийто показалец е по-къс от безименния пръст, са подходящи за „мъжки“ професии, като адвокат или мениджър в промишлеността. Тези с по-дълъг показалец са по-подходящи за стереотипно женските професии – като медицински сестри или начални учителки.



За изследването учени от Националния изследователски университет в Русия, ръководени от проф. Джон Наи, анализират данни за 1500 мъже и жени. Те установяват значими разлики в съотношението между двата пръста само при жените, и то предимно за лявата ръка.

Известно е, че дамите с по-къс показалец, които са били изложени на повече тестостерон преди да се родят, са по-уверени и склонни към рискове. Дали обаче това определя избора на професия, или културните норми, не е сигурно. Затова е важно такива изследвания да се правят в различни държави с различни етнически групи, обяснява проф. Наи.

Друго изследване на учени от университета на Оксфорд разкрива, че съотношението между показалеца и безименния пръст може да покаже склонността към изневяра. Хората с приблизително равна дължина на двата пръста са по-верни в любовта, докато тези с по-дълъг безименен пръст по-често мамят.

Мъжете с еднаква дължина на палеца и показалеца обикновено са по-внимателни към жените, установява пък екип от канадския университет „Макгил“. Ако безименният пръст е по-дълъг, вероятността да са кавгаджии, инатливи и грубияни е доста голяма.



НАЙ-СКЪПИЯТ АЕРОЕКСПРЕС В ЕВРОПА

Знаете ли, че жп пътуване-то между разположеното край Лондон летище „Хийтроу“ (най-голямото в Обединеното кралство и най-натовареното в света) и британската столица излиза по-скъпо от нискотарифен полет от и до Испания? Може да звучи невероятно, но е факт, доказан от изследване на портала Flightright.com! Прочутият скоростен влак Heathrow Express, който осигурява директен трансфер на пътниците между мегаполиса и летището, гарантира най-скъпото железопътно „пътешествие“ в Европа.

Heathrow Express се движи между лондонската гара Паддингтън и летище „Хийтроу“ на всеки 15 минути. Маршрутът му е с дължина 24 километра. Цената на еднопосочен билет с луксозния бърз влак, в който има множество екстри (в т.ч. фитнес уреди, безжичен интернет, комфортни кресла) е 26 паунда (36,06 евро). Това го прави най-скъпият сред всички останали 47 аероекспреси на Стария континент.

Веднага след него се нарежда друг британски влак. Това е аероекспресът между Лондон и

лондонското летище „Станстед“, чийто билет струва 23,40 паунда (32,45 евро). Третото място заема аероекспресът, свързващ шведската столица Стокхолм и летище „Арланда“ (еднопосочен билет 22,07 паунда (30,60 евро)). На четвърто и пето място са отново два летищни експреса от Албиона – свързващи Лондон и аерогарите „Гетуик“ (17,70 паунда, т.е. 24,55 евро) и „Лутън“ (15,50 паунда, т.е. 21,49 евро).

Най-ниската стойност сред европейските влакове от този вид има аероекспресът на Пиза в Италия. Билетът за него струва само 1,30 евро. След това в класацията са аероекспресите на испанските курорти Катания, Ланцарот и Фуертавентура, от чиито летища пасажерите могат да се придвижат до градовете срещу 1,42; 1,47 и 1,52 евро, (1,02; 1,06 и 1,10 паунда). Много достъпен е също експресът, превозващ пътници между Милано и летище Линате – билетът за него е само 1,64 евро. Малко по-скъпи са трансферите от и до аерогарите на Рим, Мадрид и Париж – съответно 5,44; 6,10 и 8,16 евро.



Аероекспресът Heathrow Express осигурява най-бърз трансфер между Лондон и летище „Хийтроу“ – само за 15 минути



Метро, автобусите National Express и Heathrow Connect са по-евтина, но по-бавна алтернатива за трансфер до британската столица

При това положение, ако ви предстои пътуване между Лондон и „Хийтроу“ и не желаете да платите 26 паунда за билет, можете да ползвате няколко по-изгодни варианти за трансфер по маршрута.

Безспорно най-евтиният от всички е с някоя от мотрисите, обслужващи **лилавата линия „Пикадили“ (Piccadilly Line)** на лондонското метро. Те спират на всички терминали на летището и се движат от 5 часа сутринта до около 23 часа вечерта. Цената за едно пътуване е между 4,80 и 5,80 паунда (с карта за отстъпка - 2,20 паунда). Те ще ви превозят от летището до Лондон за 50 минути.

Друга опция е да се използва влакът **Heathrow Connect**, който също се движи на всеки 30 минути (в неделя честотата е 1 час) между летището и гара Паддингтън. Трансферът с него е с продължителност около 25 минути. Цената на билета е поне наполовина по-изгодна отколкото с Heathrow Express (с карта за отстъпка - още повече).



Heathrow Express

Разбира се, имате възможност да се придвижвате също и с автобус на **National Express** (три рейса на всеки час), който оперира между „Хийтроу“ и гара Виктория. С него обаче времето за път надхвърля час. Предвид това, че стойността на превозния документ също е с пъти по-ниска от тази на аероекспреса, все пак компромисът си струва.

Ивайло ПАШОВ



Heathrow Express предлага различни екстри за пътниците си

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 внесената 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“ - ХБЖ ЕАД

IBAN: BG07VPB179241064295803

BIC: VPBVBG33

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.