



ОКОЛО 1 МЛН. ЛЕВА ИКОНОМИИ ПРЕЗ 2015 Г.

Прогнозират в „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД след предприетите специални мерки срещу кражбите на гориво

За един дизелов локомотив средната разходна норма на 1 000 бруто тонкилометра през декември е била 9.43 литра. Но след предприетите специални мерки през януари тя е намалена на 8.63 литра. През февруари това количество пада още – на 8.14 литра, съобщи на пресконференция управителят на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД Любомир Илиев. Очакванията през март са разходната норма да достигне около 7.9 литра. Изчисленията показват, че при тези данни, средният месечен разход на композиция може да варира между 30 и 50 хил. литра общо за всички локомотиви в експлоатация, ползвани от дружеството. Очакваният резултат от икономии, които ще се постигнат през 2015 г. от прилагането на всички комплексни мерки е 976 хил. лева, заяви Илиев и обобщи, че от декември досега е изразходвано с 20 процента по-малко дизелово гориво. Според него, сходни на нашите локомотиви, но малко по-млади, се ползват в сръбската и македонската железници, но



там средната разходна норма не надхвърля 6 литра на 1 000 бруто тонкилометра. Разбира се, голямо значение оказва наклонът на терена, по който композициите се движат, както и някои други експлоатационни фактори като натоварването например, но

желанието на ръководството на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД е по този показател да се стреми към постижението на съседите.

Още една причина, за да са налице добрите резултати, са GPS-устройствата, с които в момента работят 53 локомо-

тива. Докато през декември миналата година от тях само 16 са били изправни, сега те са монтирани на всички локомотиви в движение. Това напълно покрива нуждите на дружеството, което дневно ползва някъде между 43 и 45 машини. Остана-

лите стоят като резерв в случай на извънредна ситуация или неочаквана повреда по време на път. Все още само в половината от десетте пункта за зареждане с гориво са монтирани видео

На стр. 5

КАМЪКЪТ СИ ТЕЖИ НА МЯСТОТО

Убеден е Даниел Ямболийски, тазгодишният млад мениджър за един ден в „Холдинг БДЖ“ ЕАД

Инициативата „Мениджър за един ден“ на Джуниър Ачиймънт България тази година изпрати първокурсникът от Пловдивския университет „Паисий Хилендарски“ Даниел Ямболийски в „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Той изучава лингвистика и маркетинг с английски и немски език и като повечето млади хора мечтае за творчески изяви и перспективна реализация.

Завършил с отличен успех езиковата гимназия „Иван Вазов“ в Пловдив, с изучаване на италиански, като ученик Даниел се е включвал в не един проект и различни творчески инициативи, организирани от родината на Данте. Сертификатите за участия в тях и успешното му

представяне не оставят незабелязани и му помагат след дипломирането да спечели стипендия, която му открива възможността да изучава маркетинг в Италия. Той обаче предпочита Пловдивския университет, защото съкровено му желание е за кариерно развитие в България.

Нека припомним, че „Мениджър за един ден“ промотира образователната подготовка на младите хора у нас да се съчетава с практиката. Насърчава и поддържането на постоянна здрава връзка между бизнеса и учебните заведения. Така че над 1000 ученици и студенти в цялата страна всяка година имат възможността да тестват уменията си и да планират кариер-

ното си развитие. Те прекарват един ден във водещи български и международни компании и натрупват директен опит от топ мениджърите в тях. Официалното откриване тази година беше на 25 март в хотел „Шератон“, откъдето младежите с интерес и нетърпение поеха към своите работни места. Така за един ден министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията стана единнадесетокласникът в софийския Американски колеж Валери Иванов. Като пълен отличник момчето е включено в почетния списък на президента на колежа. Участвал е в различни проекти с хуманитарна цел и свободно владее

На стр. 5



ПОЛСКАТА РКР CARGO ВЛЕЗЕ В ХЪРВАТИЯ



Полската товарна железопътна компания PKP Cargo сключи споразумение за стратегическо сътрудничество с хърватския товарен превозвач HZ Cargo. Целта на съглашението е да се подобрят товарните комуникации по транспортния коридор Север – Юг. Това ще даде възможност на двете дружества да подготвят и изгодни съвместни логистични предложения за своите потенциални нови клиенти.

Сътрудничеството с хърватския партньор открива на PKP Cargo достъп до модернизираните пристанища на Адриатика

– Риека и Плоче, до товарните терминали на HZ Cargo и до носително плътната жп мрежа на хърватските железници. Това ще позволи на полското дружество да използва по-ефективно своя подвижен състав.

От PKP Cargo обявиха, че споразумението е важен компонент в осъществяването на бизнес стратегията на компанията, която е насочена към разширяване на дейността в Централна и Южна Европа. Полският товарен оператор може самостоятелно да оперира в 9 страни от Европейския съюз, но досега Балканският регион бе недостъ-

пен за него. Партньорството с HZ Cargo ще осигури по-тясно сътрудничество в областта на железопътните превози и логистичните услуги в триъгълника Балтика – Адриатика – Северно море, а също и на Балканите.

Припомняме, че PKP Cargo е най-големият в Полша и втори по големина в ЕС товарен жп превозвач. През 2014 г. делът на компанията на полския пазар бе близък до 48,5 процента. От своя страна HZ Cargo се явява най-големият каргооператор на Хърватия – пазарният му дял в страната надхвърля 90 процента.



ALSTOM ЩЕ ДОСТАВИ СУПЕР ЕКОВЛАКОВЕ В ГЕРМАНИЯ

Френският концерн Alstom е подписал предварително споразумение с властите на район Калв в германската провинция Баден-Вюртемберг за доставка на нов тип екологични регионални влакове. Договореностите предвиждат в периода 2018 – 2020 г. френският жп производител да предаде до 40 такива състава.

Прототипът им е разработен на базата на модела Alstom Coradia. Той използва по-малко енергия благодарение на внедрената в него система за ефективно управление и разпределение. Освен това нивото на шума му е много по-ниско в сравнение с обикно-



вените дизелови влакове.

Перспективната екокомпозиция е оборудвана със специална система, чрез която енергията от дизеловото гориво може да се преобразува в електричест-

во чрез химична реакция. Мартин Ланге, управляващ директор на Alstom Transport за Германия, заявява: „Новите състави на практика няма да изхвърлят никакви вредни емисии в атмосферата. Във времена като днешните, в които разходите за енергия и замърсяването на природата постоянно растат, развитието на тази технология има важно значение“.

През септември 2014 г. Alstom сключи четири подобни предварителни споразумения за доставка на екологични състави и с властите на германските провинции Хесен, Долна Саксония, Северен Рейн-Вестфалия и Баден - Вюртемберг.

Китайци построиха най-дългата жп линия в Ангола

Преди броени дни в Ангола беше пусната в експлоатация Бенгалската железопътна линия. С дължината си от 1 344 км тя е най-дългата от общо трите основни жп трасета, които са построени в африканската държава. Същата бе изградена от специалисти на китайската компания CRCC и финансирана с кредит от Импортно-експортната банка на Китай. Инвестициите в проекта достигнаха 1,83 млрд. долара.

Новият железен път тръгва от разположеното на брега на Атлантика пристанище Лобито (Западна Ангола), пресича цялата територия на страната и завършва в град Луау, който е на границата с Конго. По маршрута му има 67 гари, а влаковете състави могат да се движат по него със скорости от 90 до 100 км/ч. Това е втората по дължина железопътна линия, изградена от китайски жп строители в чужбина. Другата е жп магистралата Танзания – Замбия (1 860 км).

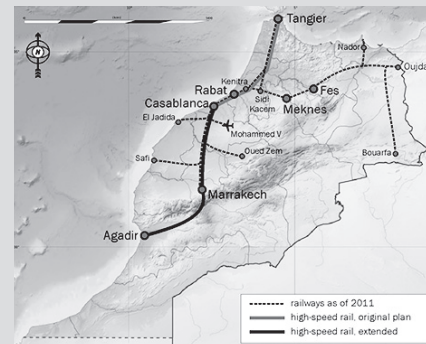
В близка перспектива линията Лобито – Луау се предвижда да бъде свързана с железопътните магистрали Ангола – Замбия, Танзания – Замбия и няколко други. Това ще позволи изграждане на цяла жп мрежа, обхващаща Южна Африка, която свързва Атлантическия и Индийския океани.



Мароко инвестира 780 млн. долара в железниците си

Управителният съвет на мароканските железници (ONCF) одобри инвестиции в отрасъла в размер на 7,5 млрд. дирхама (около 780 млн. долара) за тази година. Повече от половината от тези средства ще бъдат вложени за продължаване на строителството на 200-километровата скоростна жп линия Танжер – Кенитра.

По-голямата част от останалия капитал ще отиде за подобряване на инфраструктурата на традиционните жп трасета. Планирано е също така да се изгради трети железен път в жп участъка Кенитра – Казабланка, дублиращ линията по трасето Сетат – Маракеш и да се извърши модернизация на жп гарите. Освен това, част от тези пари ще бъдат насочени за закупуване на нови влакове и за подобряване на безопасността и охраната на жп мрежата.



Уволниха шефа на сигурността на метрото в Мадрид

Шефът на службата за безопасност на мадридското метро бе уволнен заради разпореждане към служителите да бъдат бдителни по отношение на пътниците с различна сексуална ориентация. Заедно с него са били отстранени още двама работници на метрополитена.

До тези мерки се стигна след като медиите и профсъюза на железничарите се добрах до въпросната заповед. В нея се дават указания на работещите в метрополитена да проверяват щателно билетите на гейовете, уличните музиканти и просяците, както и на зле облечени граждани, които ползват подземната железница. Като причина се изтъква аргументът, че това са едни от проблемните категории пътници. Това обаче е възмутило голяма част от железничарите, които са възприели налагането на подобен подход като дискриминация.

Като реакция, една от испанските гей организации организира шумен протест и флашмоб в центъра на Мадрид. Участниците в него скандираха: „Кой твърди, че гейовете не си плащат пътуването?“ От ръководството на мадридското метро излязоха с декларация, че там не работят хомофоби и се разграничиха от издадената заповед. Оттам обявиха, че ще проведат вътрешно разследване, което да установи и накаже виновните за скандала, както стана впоследствие.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ДУБЛЮРИ УПРАВЛЯВАХА ВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“

Отново студентите заеха местата на своите преподаватели

И тази година традицията във ВТУ „Тодор Каблешков“ беше спазена. На 24 март утрешните транспортни специалисти – инженери и икономисти, поеха за един ден в свои ръце управлението на учебното за-



Проф. Колев предаде за няколко часа на дубльора си Димитър Муниев символичния ключ на ВТУ

ведение. Първоначалната инициатива за това, на сегашния ректор проф. д.т.н. Петър Колев, вече пет – шест години успешно се осъществява и дава възможност на младите хора не само да

предлагат, но и да реализират своите виждания. Според проф. Колев това е единственият начин още от учебната скамейка те да се включат в обществен живот и да преосмислят сложния механизъм на управлението, като едновременно поемат лична отговорност. Така че не трябва да ни учудва фактът, че през целия „Ден на студентско управление“, преди всичко се акцентираше, младежите свободно да вземат самостоятелни решения, които те практически прилагат, за да функционира безпроблемно сложната административна машина. Запознаваха се с тънкостите на управленческия процес, чрез който всекидневно се осъществява учебната и научноизследователска дейност на университета.

Сутринта на 24 март във ВТУ „Тодор Каблешков“ започна с официално откриване, в което участваха всички титуляри и дубльори, както и журналисти. Встъпителните думи на ректора проф. Колев бяха адресирани специално към бъдещите транспортни специалисти. Той подчерта, че този ден е особено важен за възпитаниците на ВТУ, приели сложната задача да бъдат дубльори на отговорни

постове в него. По думите му това е един от най-добрите начини студентите да натрупат административен опит, който ще помогне в бъдещата им житейска и професионална реализация. Той напомни на всички, че сега е моментът да се запознаят с конкретните задачи, които изпълняват в ежедневната си дейност техните преподаватели – титулярите. Обобщавайки възможностите, които дава не само този ден, но и цялото следване във Висшето транспортно училище, проф. Колев каза, че обикновено завършилилите го успешно веднага заемат средни ръководни длъжности, защото много добре познават технологичните процеси и са наясно какви решения да вземат при всяка нестандартна ситуация. И държавните, и частните фирми имат голяма нужда от добре подготвени транспортни кадри, които са „на ти“ със съвременната компютризирана техника, навлизаща все повече във всекидневието ни. Тя изисква добро образование и знания, за да може компетентно да се работи с нея и да помага при осъществяването на различни инженерни или икономически решения, добави още ректорът. Според него, настоящите студенти знаят защо са дошли в университета и каква специализация искат да получат, преди да навлязат в реалната икономика.

След тържествената част, в съответните кабинети титулярите запознаха своите дубльори с особеностите и детайлите на длъжностите, които през целия ден щяха да изпълняват. На ректорското място този път седна Димитър Муниев, студент в специалността „Транспортно строителство“, на когото за няколко часа проф. Колев предаде символичния ключ на учебното заведение и основната документация в кабинета си – „дясна ръка“ във всекидневната работа на един ректор. На пътствиата му бяха конкретни, свързани с разнообразни организационни въпроси, които изискват незабавно решаване и други, продълготрайни, търпящи отлагане. В ранния следобед започна и ректорският съвет, на който бяха обсъдени въпроси, свързани с учебната и научноизследователската дейност, спортната подготовка на студентите и участието им в националните спартакиади.



Ректорският съвет между титуляри и дубльори протича разгорещено

В дневния ред бе включено и издаването на „Пътеводител на първокурсника“. Мненията бяха единодушни, че той е необходим и ще е много полезен за всички, които за пръв път ще прекратят прага на ВТУ. Ще им помогне по-бързо да се адаптират в обстановката, по-лесно да намират една или друга аудитория, както и да свикнат с установения академичен ред. Новото е, че напред студентите и Студентският съвет пряко ще участват при набирането на кандидата



Доц. д-р Николай Георгиев, институционален координатор по програма „Еразъм“, разясни възможностите й на студентката Илияна Геренска

ния академичен ред. Новото е, че напред студентите и Студентският съвет пряко ще участват при набирането на кандидата

към него става все по-голям, уточни по-късно зам.-ректорът по научно-изследователската и международна дейност доц. д-р Даниела Тодорова. Сега тя имаше две дубльорки Богдана Кръндорска и Петя Иванова, които „попиваха“ указанията й. Заедно задълбочено обсъждаха как точно да се организира и какво да бъде участието в международната научна конференция „Транспорт 2015“.

Спортните инициативи също предизвикаха коментари и конкретни предложения от членовете на Студентския съвет. Надделя мнението в пролетната национална универсиада, която ще се проведе между 17 и 22 май, да преобладават спортни дисциплини с по-голямо индивидуално участие. Докато в лятната на Камчия, превес ще вземат по-масовите – баскетбол, плуване, футбол. Разглежда се и възможността за провеждането на курс по военна подготовка, който трябва да се популяризи-

IN MEMORIAM

Тъжната вест за кончината на Розен Зарков дойде неочаквано. Дългогодишният синдикалист, чийто житейски път изцяло е свързан с транспорта и предимно с българската железница, си отиде в края на миналата седмица. Може би тъжната новина беше толкова неприемлива, защото въпреки коварната болест той до последния момент беше между хората – жизнен, отзивчив за проблемите им, чувствителен към болката, непримирим към социалните несправедливости.

Още като служител на едно от подразделенията на БДЖ – „Ресторанти и спални вагони“ (РСВ) Розен Зарков е един от основателите на синдикалната организация на „Подкрепа“ в него. По-късно, през 2000 г., заради непримиримия си дух, честност и откровена нетърпимост е избран за секретар на Федерацията на транспортните работници „Подкрепа“. Три години по-късно става неин председател, а от 2003 до 2011 г., в продължение на десет години е член на ИС на Европейската транспортна федерация.

През всички изминали години Розен Зарков твърдо отстоява позицията, че българската железница не само трябва да бъде запазена, но и постоянно развивана. Затова до последния ден на жизнения си път не прие нито един от лобистките опити браншът да се притиска до стената и постоянно да е поставян на колена, независимо кое правителство беше на власт и кой управляваше транспортната система. Не се примири и с абдикирането на държавата от железницата, както и с абсурдното й раздробяване. Така не повярва в безбройните хаотични реструктурирания и преустройства, които в продължение на повече от 25 години я обезкървяваха.

Вярваше обаче, че железничарският дух е устойчив и ще победи безсмислените, самоцелни експерименти. Затова, когато преди време беше създаден Центърът за подготовка на кадри към „Холдинг БДЖ“ ЕАД той искрено се зарадва, приветствайки идеята. И винаги беше съпричастен към всеки подобен успех, защото беше твърдо убеден, че отрасълът не само има нужда да създава и да изгражда компетентни специалисти, но и трябва да ги съхранява. За него до последния момент човекът, железничарят остана най-ценното нещо в системата.

ПОКЛОН ПРЕД СВЕТАТА МУ ПАМЕТ!



Доц. Тодорова заедно с Богдана Кръндорска и Петя Иванова обсъждаха предстоящите научни форуми

ти за инженерните специалности през учебната 2015/2016 г. С други думи те ще бъдат най-първата връзка между транспортния университет и училищата, където компетентно и в детайли ще разясняват на евентуалните си бъдещи колеги предимствата на подготовката, която им се предлага.

Стана ясно, че младежкият форум „Иновации, конкурентоспособност и инициативи за развитието на българската икономика“ тази година ще се проведе на 26 май. Интересът на студен-

та сред възпитаниците на ВТУ. Той ще бъде организиран за желещите въз основа на писмо, изпратено от Министерството на отбраната.

През целия ден правеше впечатление, че атмосферата и в отделните кабинети, и по време на ректорския съвет, беше не само изключително делова, но и динамична, а отличната координация между дубльори и титуляри позволяваше да се вземат адекватни решения.

Страницата подготви:
Мая ДИМИТРОВА

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: ГОЛЯМАТА

През последните три месеца в британския железопътен сегмент е особено горещо. Властите на Обединеното кралство започнаха процедура за продажбата на дяловете си в европейския високоскоростен оператор Eurostar International. Със средствата, получени от сделката, правителството възнамерява да намали държавния дълг на страната. Процес на смяна на собствеността се наблюдава и сред някои от другите големи частни жп дружества на Острова



Британските власти продават дела си в скоростния оператор Eurostar International

РАЗПРОДАЖБА НА ЖЕЛЕЗНИЦИ

Властите на Великобритания започнаха подготовка на процедурата за продажбата на притежавания от тях дял (40 процента) от уставния капитал на железопътна компания Eurostar International през октомври 2014 г. Пет месеца по-късно проведенят конкурс вече е история, а с излъченият победител – канадско-британския консорциум Patina Rail* – в на-

лара). Така общата стойност на търговската операция ще донесе на хазната на Обединеното кралство 757,1 млн. паунда (1,15 млрд. долара).

Останалите дялови пакети от Eurostar International, чийто влакове пътуват между Великобритания (Лондон) и континентална Европа през тунела под Ламанша, са притежание на държавните железници на Фран-

чалба. През 2014 г. пътниците на компанията отбелязаха ръст от 3 процента и достигнаха 10,4 млн. души. За година оперативната печалба също е скочила с 2 на сто – от 54 милиона (през 2013 г.) до повече от 55 млн. паунда (83,9 млн. долара). За този период са изплатени и дивиденди в размер на 18,6 млн. паунда, от които в британския бюджет пряко са се ввели 7,4 млн. паунда.

Защо тогава британското правителство ще продава акциите си в Eurostar?! Това се случва в рамките на одобрената от него приватизационна стратегия за периода 2014 – 2020 г. Тя предвижда освобождаване от държавни активи на стойност 20 млрд. паунда (30,5 млрд. долара). С помощта на тази програма властите възнамеряват да намалят обема на държавния дълг, който сега достига 1,432 трилиона паунда (2,183 трлн. долара) или 75 процента от brutния вътрешен продукт на кралството.



Влаковете-стрели, опериращи през тунела под Ламанша, вече две години носят печалба на дружеството

чалото на март т. г. бе сключено споразумение за осъществяване на сделката. Самият процес по оформянето на договора и неговото подписване се очаква да стане през второто тримесечие на настоящата година. След сключването му купувачът ще придобие 40 на сто от акциите на високоскоростния оператор, срещу 585,1 млн. паунда (892,2 млн. долара). В момента те все още са собственост на британската държавна жп компания London & Continental Railways (LCR). Освен това, при успешно финализиране на контракта самата компания Eurostar International е задължена да изкупи и привилегированите акции, които британското правителство има в компанията, в размер на още 172 млн. паунда (262,3 млн. до-

ция (SNCF) и на Белгия (SNCB). Мажоритарният дял (55 на сто) държи френският монополист, а на белгийския държавен жп оператор SNCB са останалите 5 процента.

Тези две дружества все още могат да се намесят и да осуетят сделката с Patina Rail. В договора, с който е учредена Eurostar International, е заложена опцията те да имат правото да изкупят продавания дял акции срещу 15 процента по-висока цена от тази, фиксирана в предварителното споразумение (585,1 млн. паунда).

Ако това се случи, британското правителство само би спечелило повече. При обявяването на конкурса за продажбата на британските дялове в скоростния оператор, първоначално 40-процентен пакет бе предложен за 325 млн. паунда (483,4 млн. долара). От офертите на участниците в съревнованието цената се увеличи с над 260 млн. паунда. Освен 15 на сто отгоре ще са добре дошли на изпитващата финансови трудности държавна хазна на Острова. Засега обаче няма индикации за подобни намерения сред останалите акционери.

Интересът към скоростния жп оператор се обяснява с факта, че от две години той вече не е губещо дружество, а излезе на пе-



С приходите от акциите в Eurostar властите на Острова възнамеряват да намалят обема на държавния дълг на страната



Британския жп лизингодател Eversholt Rail е собственик на голям парк от пътнически подвижен състав и товарни локомотиви. Очаква се скоро да бъде купен от китайска компания

И ако сделката за британския дял в Eurostar International тепърва ще се приключва, то тази за продажбата на втория по големина товарен и логистичен жп оператор (след DB Schenker) на Албиона – Freightliner Group

– вече стана факт. Дружеството е създадено през 1995 г. в резултат на приватизацията на железниците на Острова. През годините е собственост на редица частни компании, но дейността му се развива успешно, в това число и в Австралия, Холандия и Полша. От началото на март

– заяви Джек Гелман – президент и главен изпълнителен директор на Genesee & Wyoming.

Железопътният сегмент на Обединеното кралство се оказва апетитен и за Поднебесната империя. В края на януари т. г. от китайската инвестиционна компания CK Investments обяви-



Вторият по големина товарен и логистичен жп оператор в Албиона – Freightliner Group също вече е с нов собственик

т. г. то за пореден път бе придобито – този път от аналогичната американска компания Genesee & Wyoming (G&W). Стойността на сделката е 760 млн. долара.

Промяната на собствеността няма да окаже никакво влияние върху дейността на Freightliner Group и дъщерните фирми на дружеството. Няма да има и съкращения сред техните служители. „Покупката на Freightliner е стратегически ход за G&W. Придобиването на британския опе-

ха, че ще подпишат договор за закупуване на 100 процента от акциите на британския лизингодател, работещ с железопътен подвижен състав, Eversholt Rail Group. Очаква се контрактът за 2,5 млрд. паунда (3,72 млрд. долара) да бъде финализиран веднага, след като Европейската комисия го одобри.

CK Investments принадлежи на холдинга Cheung Kong Infrastructure Holdings Ltd. От своя страна частната Eversholt Rail, подобно на гореспоменатите дружества, също е „рожда“ на приватизацията на British Rail и е създадена през 1994 г. Днес тя притежава около 28 на сто от британския жп парк от пътнически подвижен състав, както и товарни локомотиви. Нейни настоящи собственици са компаниите Eversholt Investment Group SCS, Morgan Stanley Infrastructure Partners и STAR Capital Partners.

Случващото се в жп сектора на Великобритания е нещо нормално за все по-глобализиращия се световен бизнес. Дейността на железопътните компании и свързаните с тях дружества са съществена част от него. Затова смяната на „игриците“ на този и други подобни апетитни жп пазари, със сигурност няма да са прецедент.

Ивайло ПАШОВ

* Консорциумът Patina Rail е формиран от две инвестиционни компании – канадската Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) и британската Hermes Infrastructure. Първата управлява пенсионни и застрахователни фондове с чисти активи от 226 млрд. канадски долара (180,5 млрд. щатски). Втората – аналогични фондове на стойност около 3 млрд. паунда (4,6 млрд. долара). Ако дружеството придобие британския дял в Eurostar International, три четвърти от него ще станат собственост на CDPQ, а една четвърт – на Hermes Infrastructure.

ОКОЛО 1 МЛН. ЛЕВА ИКОНОМИИ ПРЕЗ 2015 Г.

От стр. 1

камери, но до средата на април и всички останали ще работят с видео наблюдение. Тогава посегателствата ще бъдат сведени до минимум, прогнозира Любомир Илиев. Той се аргументира с обстановката, която се наблюдава в петте пункта, снабдени с камери, където те наред с контролните функции имат и превантивно значение. От началото на годината са били заловени двама служители, докато са източвали гориво в депо в Горна Оряховица. Те веднага са отстранени от работа дисциплинарно.

Усилено се работи и върху специален софтуер, чрез който се надгражда системата. Той в реално време ще може да пресмята разстоянието, което изминава един локомотив, скоростта му, натоварването и оборите на двигателя. Всекидневно ще сравнява физически измерената разходна норма с това, което се случва в действителност. Според плановите на ръководството на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД софтуерът ще бъде изцяло внедрен до края на април. Всъщност една от основните цели на всички мерки, които се



предприемат от началото на годината е превантивната борба с кражбите, коментира Васимир Илиев, ръководител на отдел „Превенция на посегателствата и анализ на риска“ в товарното дружество. Той уточни, че след въвеждането на софтуера злоупотребите с гориво ще стават много трудно. Защото данните, които се отчитат дават възможност непрекъснато да се получава подробна информация за движението на цялата композиция, за позиционирането на локомотивите и вагоните в страната, както и за наличното гориво

и скоростите по време на движение. Васимир Илиев нагледно демонстрира как точно ще става това и подчерта, че така в целия експлоатационен процес контролът изключително ще се засили и ще даде възможност за подобряване на качеството на услугата. „Анализирайки критичните точки има възможност по-лесно да се установява как точно е направен конкретният разход на гориво“ – каза Васимир Илиев. И обясни какво трябва да се разбира под „критична точка“ – изразходваните количества гориво, натоварването на

влака и т.н.

Стана ясно, че всички пунктове за зареждане са свързани с НАП. До този момент монтирането на видео камерите е струвало на дружеството 8 000 лв., които в сравнение с големите финансови щети в резултат на посегателствата, са незначителна сума. Очакваните икономии и приходите, които ще донесат те за дружеството, също са от значение и предпоставка да се разработи новият софтуер, както и да се инвестира в усъвършенстването на технически контролни средства. Тревожен обаче е фа-

ктът, че 40 души, уличени през 2012 г. в кражби на гориво съдът е върнал на работа. По думите на Любомир Илиев действията на тези хора се наблюдават и ако се установят нарушения ще им бъде потърсена отговорност. Създаването в момента цялостна информационна система ще допринесе и за изграждане на по-високо самосъзнание у железничарите, добави управителят. Но тя не предвижда само санкции, а в нея са заложени и бонуси за добре свършена работа.

Мая ДИМИТРОВА

КАМЪКЪТ СИ ТЕЖИ НА МЯСТОТО

От стр. 1

английски, немски и руски. Докато течеше инициативата младият мениджър не само успя да се запознае със структурата и

изключително динамичен и изпълнен с впечатления ден вече е зад гърба му, той не премълчава, че е останал приятен изненадан от възможността да контак-

ръководител. Разбира и тежката задача, когато трябва да се вземе правилното решение, от което зависи съдбата не на един, а на 1000 или 2000 души. Също така какво може да последва и от допускането на най-дребната грешка, когато работиш на такова място. Сблъсква се с тази истина още в началото на първия си работен ден, докато присъства на няколко срещи между представители на ръководството с изпълнителния директор на холдинга Владимир Владимиров. И малко по-късно, когато се запознава с оперативната и административна дейност в двете дъщерни дружества.

Посещението на изпълняващият длъжността млад директор в депо, където се съхраняват атракционните влакове на БДЖ – „Корона Експрес“ и „Витоша Експрес“ ще му остави незабравим спомен. Там той не само е разгледал ретро композициите, но и се е докоснал до тяхната богата история, непосредствено свързана с развитието на българския жп транспорт.

Първият мениджърски работен ден за Даниел Ямболийски завършва със сертификат за участие в инициативата на „Джуниър Ачийвмънт“ и с рекламни материали за дейността на холдинга, връчени от Влади-

мир Владимиров. Приключва и с още нещо – затвърденото убеждение, че камъкът най-много си тежи на мястото. Точно това е причината и в момента Даниел да продължава да не съжалява, че като повечето си съученици не е поел с италианската стипендия в ръка към Терминал 2 на Летище София, а е останал в България. Засега смята, че трябва да опита кариерно да се развива в родината си. Но ако през следващите години държавата продължава да боксува, а сам той не успее да се

справи с житейската ситуация в нея, може да послуша съветите на най-близките си – да се реализира зад граница. Това до голяма степен зависи дали мечтите за перспектива и сигурност няма да се разбият заедно със сегашната амбиция и ентузиазъм. Но поне от първия си работен ден като мениджър и от многобройните си контакти със специалистите и ръководителите в „Холдинг БДЖ“ ЕАД Даниел Ямболийски не е разочарован, а е обнадежден и остава оптимист за бъдещето.



За Даниел „Корона Експрес“ и „Витоша Експрес“ вече няма да са само туристическа атракция, а частица от богатото историческо минало на железницата ни

работата на транспортното ведомство, но и участва в редовното правителствено заседание в сряда.

В същия ден колегата му Даниел Ямболийски влезе в сградата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД на ул. „Иван Вазов“ като изпълнителен директор. И сега, когато този

тува с ръководители, които при тежават ясна и модерна визия за развитието на железницата у нас. По същество тя не може да се осъществи, ако отсъства стабилната подкрепа на държавата, споделя прощаващият мениджър, ясно осъзнал колко голяма е отговорността на един



Няколко успешни хода върху шахматната дъска, на която е играл цар Борис III наистина не са за пропускане...



ЛАЗАРОВДЕН И ЦВЕТНИЦА БЪЛГАРСКАТА ТРАДИЦИЯ

Лазаровден и Цветница се честват последните събота и неделя преди Великден. Това са най-цветните и красиви момински празници, които символизират възрождащата се природа с живот, изпращането на студентите зимни дни, любовта и цветята.

Главна роля на тези празници имат девойките (за разлика от Коледуването и Сурвакането, които са типично мъжки празници).

Лазаровден, „Лазарица“ или „Лазарова събота“ се празнува винаги в съботата преди Цвет-

ване на най-съкровеният надежди за всеки от семейството, а от своя страна стопаните ги даряват с орехи, яйца, пари, плодове и дребни подаръци.

Вярвало се е, че обичаят Лазаруване носи стопанско и житейско благоденствие на цялото село. Затова лазарките, макар съвсем млади момичета, се посрещат с особена почит от всички жители.

Цветница е най-пъстрият празник през годината и е естествено продължение на Лазаров-

на нощно бдение в събота вечер. Християните ги отнасят в дома си за здраве на здравите и за излекуване на болните. Вярва се, че осветената върба пази от зло и затова се поставя върху домашната икона, а на входната врата се окача върбово венче, които стоят до следващата година.

Народът нарича Цветница още Цветна неделя, Вая, Кукленден.

Момите, лазарували предния ден, се събират на реката (кладенеца или чешмата), като всяка носи свое венче и омесения



ница. Празникът носи името на Свети Лазар, който е възкресен от Христос на четвъртия ден от своето погребение в знак на благодарност за проявеното от него гостоприемство.

За девойките това е обред за „посвещение“ в моминството, за „замомяване“ – така те влизат в групата на момите и са готови да създадат семейство. Тяхната възраст е от 10 до около 16 години. Лазарките, облечени в празнични дрехи и с цветни венци на главите, носят кошнички, окичени със зеленина за събиране на дарове. Те обикалят къщите с песни, пожелавайки здраве, плодородие, щастие, благоденствие и сбъд-

ден. Празнува се неделата преди Великден (Възкресението) – най-големият християнски празник.

Възкресил в събота Лазар, Христос влиза в Йерусалим, възседнал магаре, а хората го посрещат с палмови клонки, които постилал на земята пред краката му и с радостни възгласи „Осанна“.

На този ден в българската православна църква се отслужва молитва и се освещават върбови клонки, които заменят палмовите клонки (оттам идва и другото наименование на Цветница – Връбница). На самия празник след тържествената литургия, свещениците ги раздават на вярващите. Освещаването се извършва

предварително обреден хляб, който прилича на човешка фигура (затова и се наричат „кукла“) и изпълняват обичая „кумичене“. Парчета от хляба и венчетата се нареждат върху дъсчица и се пускат по течението. Момата, чието венче излезе най-напред, се избира за „кумица“ – вярва се, че тя ще се омъжи първа и повежда моминското хоро към своята къща. Момите „говейт“, т.е. мълчат пред кумицата до Великден, когато отиват с червени яйца в нейния дом.

На Цветница имен ден празнуват всички с имена, свързани с цветя, дървета и всякакви други растения.

КОПРИВАТА

Коприлата е едно от най-полезните растения, които природата е дала на човек. Народната медицина отдавна е признала и употребява копривата с лечебни цели, а ползите от нея са огромни и доказани.

Коприлата е многогодишно тревисто растение с височина 150 см, с дълго пълзящо коренище. Този натурален дар е не само богат на витамини, минерали и дъбилни вещества с важно значение за кръвоносната ни система, но с негова помощ се приготвят вкусни и здравословни ястия.

Коприлата е източник на бета-каротин, витамините А, В, С, D, Е и К, желязо, калций, манган, калий, цинк, магнезий и мед. Коприлата съдържа и повече витамин С от някои култивирани растения и дивни билки, като маруля, броколи, спанак, карфиол, зелен фасул и др. Листата на копривата са богати на дъбилни вещества, пантотенова киселина, ситостерол и хистамин, а коренищата ѝ най-вече на нишесте.

Наред с доказаните си здравословни свойства, копривата се е утвърдила и като вкусна храна, с която може да доставим удоволствие на сетивата и небцето си. Обикновено сме свикнали да включваме коприва в менюто си през пролетта. Любими на мнозина са супа от коприва, яхния от коприва или пък салата. От коприва може да се направи дори брашно, а чаят от коприва е световно признат с целебните си свойства.

Може да се каже, че копривата е едно от чудесата, с които ни е дарила природата. Тя е известна със своето стягащо, отхрачващо, тонизиращо, противовъзпалително и диуретично действие. Коприва се препоръчва като мощно средство за предпазване от чернодробни, артритни, ревматични и бъбречни заболявания, също и при лечение на алергии и анемия. Целебната сила на копривата се дължи на нейните кръвопречистващи функции.

Отварата от коприва намалява съдържанието на захар в кръвта. Освен за пикочните пътища, копривата е полезна и за отделителната система, тъй като добре регулира работата на стомаха. Продължителният прием на запарка от растението засилва имунната система и бори вирусните заболявания и бактериалните инфекции.

Доказано е, че копривата помага и при проблеми с черния дроб и жлъчката, заболяване на далака (дори и при туморни образувания на органа). Растението „чисти“ слюзта в стомаха и дихателните органи, стомашните спазми и язва. Коприлата има страхотен ефект и върху дихателните пътища. Приемът на чай от лечебното растение помага и при белодробни проблеми.

СУПА ОТ КОПРИВА



НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

300 г коприва
1 връзка пресен лук
1 морков
1/2 к. ч. ориз
1 домати
1/2 ч. л. джоджен
1/2 ч. л. червен пипер
черен пипер
мачерка
олио
сол

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Почистете и измийте копривата. Нарезжете моркова и лука на дребно и ги изсипете в 3-4 с. л. сгорещено олио в тенджерата, в която ще варите супата. След като зеленчуците поомекнат добавете към тях и нарязаната коприва и разбъркайте. След това сложете около 1,5 л вода, а след като супата заври добавете солта и подправките. След 10-15 мин. сипете измития ориз, а след още 5 мин. и домата. Оставете супата да поври до пълното сваряване на ориза.

Сервирайте супата от коприва с натрошено сирене.

ПАСТЕТ ОТ МАГДАНОЗ И КОПРИВА

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

200 г коприва
2 връзки магданоз (без дръжките)
100 г смлени орехи
220 г крема сирене
100 г краве сирене
60 г настърган пармезан
100 мл зехтин
2 с. л. лимонов сок
1 ч. л. настъргана лимонова кора
черен пипер
сол

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Коприлата се измива добре. Слага се в леко подсолена вряща вода и се вари за 10 мин. Отцежда се в гевгир и се оставя да се охлади. Когато се охлади от нея се отцежда излишната вода като се стисне с ръце. Слага се в кухненски робот и към нея се добавят всички останали съставки. Смила се докато се получи пастет.



ЗЛАТНИ ПРАВИЛА ЗА ВОДЕНЕТО

Едно от емблематичните имена в Google Ерик Шмид и неговият колега Джонатан Розенберг, бивш старши-вицепрезидент на компанията по продуктите, запретнаха ръкави и написаха полезно-практичното четиво „How Google Works“. В него, те споделят ценен личен опит за постигане на успешна комуникация: например, как истинските професионалисти водят кореспонденция. Ето как:

• Отговаряй бързо! На някои хора може да се разчита: те отговарят бързо. И това е най-сигурният знак, че на тях може да се разчита. А на други – не. Стремете се да бъдете от първите. Повечето от най-добрите и най-заети професионалисти реагират бързо на писма, при това на всякакви писма, а не само на избрани от тях. Това задава позитивна обратна връзка: вашите колеги и партньори ще бъдат много по-склонни да ви включват във важни дискусии и решения. Освен това, подобна бърза реакция подкрепя хоризонталната, меритократична култура в компанията. Отговорите могат да бъдат и много кратки. Нашият любим отговор е „Ясно“. Когато сте уверени в способността си да отговаряте бързо, вие вече имате право да обсъждате публично какво означава отсъствието на отговор. В нашия случай, това обикновено означава „Ясно, продължавайте“. Но, за повечето хора, липсата на отговор означава: „Имам си толкова други грижи на главата, въобще не ми е до твоите писания, изобщо не знам кога ще стигна до него (и дали изобщо ще стигна), така че, ако ти трябва обратна връзка, продължавай да си бърбориш сам. Освен това, не те харесвам!“

• В имейла е важна всяка дума, а безсмислената проза е



НА КОРЕСПОНДЕНЦИЯ

...безсмислена плява! Изразявайте се ясно, очертавайте без излишни лирически отклонения проблемите. Това е умение, което изисква да му отделите малко повече време и подготовка. Пишете чернови, след това ги редактирайте като премахнете излишните думи. Покойният вече американски сценарист и писател Елмор Ленард отговоря на въпросите за творческите си успехи така: „Зачерквам всичко, което другите хора пропускат.“ Повечето писма са пълни с моменти, които хората „пропускат“.

• Непрекъснато прочиствайте папката „Входящи“. Колко време прекарвате да прегледате пощата си в колебания на кое писмо най-напред да отговорите? Колко време губите да отваряте и четете писма, които вече сте прочели, но на които не сте отговорили веднага? Когато отваряте ново писмо, има няколко варианта: да го зачетете и да разберете, че не си струва да продължавате; да го прочетете и веднага да реагирате; да го прочетете и да реагирате по-късно; да го прочетете по-късно. Веднага направете избор, но най-добре измежду първите два варианта. Ако сте прочели писмото и ви е ясно какво трябва да направите, веднага го направете.

• Първо четете най-новите писма. Винаги има кой друг да се погрижи за по-старите.

• Помнете, една от задачите ви е и да предавате, не само да получавате. Когато получите писмо с полезна информация, помислете на кого още може да е от полза тя и я препратете.

• Внимателно със скритите копия! Обикновено, това означава, че нещо се опитвате да скриете, а това е вредно и рисковано в среда с прозрачна корпоративна култура. Или обозначете явно човека в копие или изобщо не го добавяйте.

• Не „крещете“, не се карайте в кореспонденция. Ако изпитвате нужда да го направите, нека бъде лично.

• Опростете проследяването на вашите писма. Когато изпращате писмо със задача, която искате да проследите, добавете своя адрес в копие и след това маркирайте писмото. Така ще ви е по-лесно да откривате и проверявате задачите, които са останали висящи. Просто пращате първоначалното писмо с въпроса: „Направено ли е вече?“

• Помогнете си с търсенето в бъдеще. Ако получавате писма, за които трябва да помните в някакъв бъдещ срок, пращате си ги с няколко ключови думи, описващи съдържанието им – например „покана – симпозиум – компания (името на компанията). Удобно е не само за писма, но и за важни документи.

ТРИ ЖИТЕЙСКИ УРОКА ЗА ВСЯКА ВЪЗРАСТ

В живота на всеки настъпва момент, в който започваш да правиш равностетка на изживяното до момента и да се питаш на какво те е научил животът. Този етап може да настъпи в различно време, но обикновено се случва за първи път, когато човек навърши 30 години.

Ето три житейски урока, които са важни за всеки, независимо какъв начин на живот е водил до този момент.

1. Вярвайте на предчувствията си

Следвайте инстинктите си. Това важи както за личните, така и за професионалните ви



планове. Правете нещата, както ги чувствате, дори ако това означава да преобърнете живота си изцяло или да сложите едно ново начало.

2. Отделяйте време за хората, които обичате

Хората са много по-важни от всичко останало. Не превръщайте отмяната на планове в навик. Не отлагайте прекарването на

известно време в компанията на семейството или приятелите ви. Да, това изисква усилие, а всички ние сме много заети, но това е нещо, за което никога няма да съжалявате.

3. Превърнете грижата за себе си в приоритет

Каквото и да ви кара да си отпочивате и да подхранва душата ви – правете го по-често. Да се грижите за самия себе си е от изключително значение за психическото здраве и за благосъстоянието като цяло. Това е много важно, за да се избегне прегарянето на работа или в личния живот. Нека грижата за себе си е сред основните ви приоритети.

ЛОНДОНСКОТО ТАКСИ, КОЕТО ПРАВИ ЧУДЕСА ЗА ОКОЛНАТА СРЕДА

Иновативно ново такси пътува из улиците на Лондон и хем предпазва околната среда, хем предоставя една значително по-евтина услуга.

New Metrosab е първото електрическо такси с удължен пробег на пътуване. С пълно заредена батерия автомобилът



може да измине 80 км. Ако не успее да стигнете до зарядната станция, може да включи еднolitровия бензинов мотор, който играе ролята на генератор. Необходими са само 10 минути, за да бъде възстановена работата на батерията.

В таксито можете да откриете тъчскрийн с цветен дисплей, USB socket за зареждане на вашите джаджи, регулируема светлина и прочее. Има дори и панорамен стъклен покрив. Нищо чудно, че кметът на Лондон Борис Джонс нарече таксито „Ролс ройсът на такситата“.

ТАРАЛЕЖ ИЗКОПА ЛАМПА НА 1400 ГОДИНИ В ИЗРАЕЛ

Таралей допринесе да бъде открита лампа на 1400 години, след като изкопа дупка на археологически обект в Израел, предаде Франс прес.

Археолози извършвали рутинна проверка, за да се борят срещу кражбите на древни находки на археологиче-



ския обект Хорбат Сив. Така забелязали нещо като малък хълм край дупка, изкопана от таралей. Когато доближили дупката, открили керамична лампа, която датира от преди 1400 години и е съхранена много добре.

„Таралежите са отлични археолози, които умеят да правят разкопки по несравним начин – заяви Ира Хоровиц от екипа. – Тъй като в страната има много археологически обекти, често се случва таралей да изгради убежището си между находки под земята. Животинката изхвърля на повърхността пръст заедно с някоя находка.“

„ШОКОЛАДОВ ВЛАК“ ОБИКОЛИ ПАРИЖ

В продължение на 8 дни жителите и гостите на френската столица имаха възможност да се насладят на една изключителна сладка атракция – „Шоколадов влак“. Специалната, изкусителна композиция преми-на през най-големи гари на Париж и предложи на желаещите едно изключително интересно пътешествие във времето, посветено на историята на шоколада.

Инициативата бе организирана от подразделението за пътуващи изложбени събития на френските железници Trains Expro SNCF и известната верига за бутикови шоколадови сладкиши Yves Thuriès. Повод за нея стана приближаващия Великден около който французите отприщват с особена сила страстта си към какаовите вкусови. А те ги обожават! Не случайно Франция е петата страна в света по потребление на шоколад. Първи са швейцарците, които изядат по над 12 кг на година, а последни японците и китайците чиято годишна „норма“ е само 100 грама...

В периода 14 - 22 март, ежедневно специален скоростен влак TGV, брандиран като огромен шоколад, спираше на една от шестте най-големи парижки гари (Монпарнас, Лион, Аустерлиц, Норт, Париж и Сен Лазар). Композицията оставаше на нея между 10 и 19 часа, а в четирите й вагона бе разположена уникална изложба. Благодарение на



нея всеки посетител можеше да узнае историята на най-любимото лакомство на човечеството и да се запознае с целия процес на неговото производство. Като

проследява историята на пренасянето на шоколада от испанските конкистадори в Европа до началото на промишленото му производство през XIX век.

В следващия вагон посетителите имаха възможността да се запознаят с пътят на какаото преди да достигне до нас под формата на шоколадени блокове, бонбони, сладкиши или на прах. Изложбата в него разкри дългото пътуване от какаовите плантации до окончателната трансформация на продукта. Гостите се запознаха със страните – производители на какао. С начините на отглеждане на различните му сортове. С



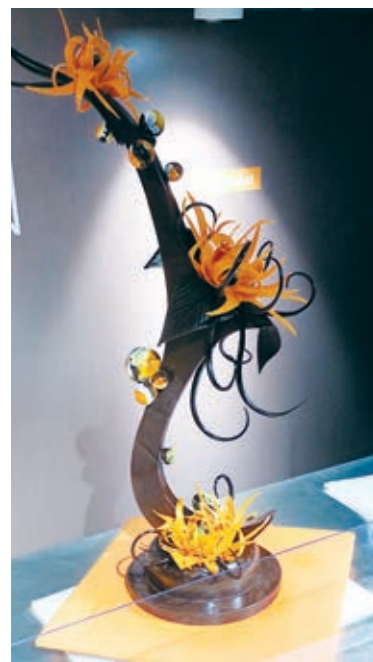
Шоколадовият влак посрещаше гости на шестте най-големи гари на Париж

и дълго - до 5 дни за висококачествения шоколад) разбъркване на подгрята шоколадова смес с цел отличното смесване на отделните съставки.

В третия вагон „пасажиерите“ имаха възможност да се насладят на майсторството и победват с един от най-добрите шоколадieri на Франция – Ив Тюрие. Известният майстор-сладкар създаваше през тях истински шоколадени шедеври, които те можеха да дегустират.

Последният вагон от състава представляваше своеобразен магазин за продуктите на веригата Yves Thuriès. Там на посетителите на изложбата се предлагаше богато разнообразие от шоколадови лакомства (в т.ч. уникални шоколадови яйца) за предстоящите Великденски празници. Изкушение, на което никой от тях успя да устои...

Ивайло ПАШОВ



В експозицията имаше истински шоколадови шедеври



Майсторът-шоколадier Ив Тюрие



Гостите имаха възможност да се запознаят с историята...



... и с тайните на производството на шоколада

се започне от изпичането на какаовите зърна и се стигне до създаването на невероятните десерти. Достъпът до експозицията бе напълно безплатен.

В първия вагон на „Шоколадовия влак“ гостите се пренасят в предколумбовите времена и в царството на ацтеките, които се смятат за изобретателите на шоколадовия еликсир. Едно от предположенията е, че наименованието „шоколад“ произлиза от думата „chocolatl“ на ацтекския език Нахуатъл, превежда на като *горчива вода/напитка*. Индианският народ я е свързал с Шочикетсал, богинята на фертилността у жената и й я е поднасял в дар. Експозицията



Посетителите не пропуснаха да си купят сладкиши и бутикови великденски яйца

целия процес на производството – в т.ч. операциите, оборудването и машините, чрез които се трансформират вкусните какаови зърна в сладкиши. Специалности демонстрираха пред гостите два от най-важните процеси от тяхната обработка - изпичането и конширането (непрекъснато

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