

ПРОМЕНИ В РЪКОВОДСТВОТО НА БДЖ

Новият изпълнителен директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД е Владимир Владимиров.

За председател на Борда на директорите на холдинга е избран Велик Занчев, а за заместник-председател Филип Алексиев.

Димитър Костадинов е назначен за управител на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. Управител на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД става Любомир Илиев.

УСКОРЯВАНЕ НА РЕФОРМИТЕ

Най-неотложните задачи за довършване в отрасъла, оставени от служебния кабинет, в момента са довършването на неформалните преговори по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, стартирането на двата меморандума по проучването и изграждането на новите мостове над река Дунав при Силистра – Калараш и Никопол – Турно Магуреле, както и свикването на Консултативния съвет за подобряване на условията на труд, безопасност и обучение на персонала в железниците. Така Николина Ангелкова ги очерта на церемонията по предаване на управлението на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията на колежката си Ивайло Московски.

„Преди всичко ще разчитам на екипа, който е тук и разбира се на политическата подкрепа на нашите коалиционни партньори – заяви министър Московски, след приемането на „щафетата“. – Но едва след като по-задълбочено се запозная с текущото положение поточно и в детайли ще мога да очертая приоритетите, върху които най-спешно ще акцентирам“. В най-общи линии обаче към ускоряване на реформите и надграждане на постигнатите резултати ще бъде ориентирана политиката на министерството, заяви Ивайло Московски. Той не премълча, че предстои управление в много тежка и сложна обстановка за страната, както и в частност за екипа, с който ще работи. Новият министър, е добре запознат със структурата на ведомството и на държавните дружества към него и припомни, че специално в сектора на железниците по време на предишния мандат на управление, стратегията е била за стабилизиране на дружеството за пътнически превози и приватизация на товарното предприятие. Предстоят обаче нови координиращи разговори с Европейската комисия и със Световната банка, след което процедурата ще бъде рестартирана. На тях окончателно ще трябва да стане ясно дали и до каква степен стратегията ще се актуализира.

Много е важно ускоряването на работата с проектите в новия програмен период, по-късно подчерта Московски в интервю пред агенция „Фокус“. По думите му е неотложно одобряването на Оперативната програма за периода 2014 – 2020 г. Спешно е и довършването на лот 4 на магистрала „Струма“ от Сандански до Кулата. Ако има и минимален шанс „Актор“ да се справят, ще бъдат



Планира новият транспортен министър
Ивайло Московски

оставени като изпълнител на отсечката, но продължават ли да работят с досегашните темпове ще бъдат сменени. Всичко това тепърва ще се уточнява с министъра на регионалното развитие Лилияна Павлова. Намеренията на министър Ивайло Московски са да продължи програмата от предишния си мандат за привличане на инвеститори при концесионирането на пристанищата. Първо в списъка е видинското. Същият подход ще бъде прилаган и към големите гари като Варна и Пловдив.

Една от трудните, но и първостепенни задачи, е да се търсят начини за обновяване на пътническите влакове. На първо време това може да се решава чрез ясна ремонтна програма. Министър Московски ще продължи плана си за реструктуриране на „Холдинг БДЖ“ ЕАД със заем от Световната банка. В предишния мандат е ставало въпрос за заем от 460 млн. лв., срещу сериозна реформа, която е включвала и приватизацията на

„БДЖ – Товарни превози“ ЕООД.

Очакват се промени и в бордовете на транспортните компании. Предпоставка за връщане на екипите, с които министър Московски вече е работил, е успешният начин, с който те са решавали проблемите. Вече станаха известни и имената на двамата заместник-министри, добре познати в системата на транспорта. Единият, който ще отговаря за дружествата в него, е Антон Гинев, а другият – за информационните технологии и съобщенията, е Валери Борисов. Припомняме, че освен зам.-министър, Антон Гинев беше и генерален директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Служебният министър Николина Ангелкова го остави съветник. Участвал е и в преговорите с кредиторите на БДЖ.

Валери Борисов наблюдаваше, като зам.-министър, информационните технологии и съобщенията и в предишния кабинет на Ивайло Московски.

НАПРЕДЪК В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“

Отчете служебният кабинет

По време на мандата на служебният кабинет са изплатени около 170 млн. лв. или около 40 процента (приблизително 430 млн. лв.) от всички дадени пари от началото на годината досега по Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г. Това беше съобщено по време на пресконференция в Министерски съвет, в която участва и доскорошният служебен транспортен министър Николина Ангелкова. На същия

брифинг служебният вицепремиер и министър на регионалното развитие Екатерина Захариева представи постигнатите резултати в сектор „Икономика“ във вече приключилия мандат на служебното правителство. До края на тази година няма да се загубят средства по ОП „Транспорт“. За да бъдат изпълнени заложените индикатори до 31 декември 2014

г. остават за сертифициране още около 15 млн. евро.

Приблизително 10 процента е общият физически напредък по жп проектите, които се включени в ОП „Транспорт“. По думите на Николина Ангелкова в началото на мандата й са идентифицирани 5 високорискови проекта – два в пътнически сектор (лот 1 на АМ „Марица“ и лот 4 на АМ „Струма“) и

три в железопътния – Септември – Пловдив, Пловдив – Бургас и Димитровград – Свиленград. Но е била създадена организация за постоянен мониторинг, придружен от седмични доклади със снимков материал.

Отчете се също, че е провеждан активен и конструктивен диалог с Европейската комисия за съгласуване на ОП „Транспорт

и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Бюджетът на новата програма е 1,9 млрд. евро, заедно с националното съфинансиране, а подадените проекти в първия вариант на програмата през юни месец са възлизали на около 4 млрд. евро. Затова се е извършила приоритизация на проектите. Основният принцип в нея е бил спазване на приемствеността на инвестициите от

На стр. 3

ХОЛАНДСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ КУПУВАТ 120 ПЪТНИЧЕСКИ ВЛАКА ОТ ИСПАНИЯ



Основният пътнически жп оператор на Холандия Nederlandse Spoorwegen (NS) ще закупи 120 нови пътнически влака от испанския производител CAF. Договорът между компаниите, възлизащ на стойност 510 млн. евро, предвижда възможност и за допълнителна поръчка на състави от този тип. Очаква се процедурата по окончателното му сключване да завърши през декември.

Новите композиции за NS ще

бъдат създадени на базата на електричните CAF Civity, които широко се използват в много от железниците в Европа и по света. Те ще имат в състава си 3 или 4 вагона и ще могат да развиват максимална скорост 160 км/ч. Предвижда се те да разполагат с всички съвременни удобства, като безжичен интернет, климатик, модерни комфортни салони, енергоспестяващо осветление и тоалетни. В същите ще е внедрена и европейската система

за управление на железопътния трафик ERTMS.

С реализацията на контракта холандските железници ще обновят жп парка си от леки крайградски и междуградски електрички, наричани Sprinter Light Train. В момента по-голямата част от тях вече са морално остарели. Въвеждането в експлоатация на новите испански състави се очаква да започне през 2018 г.

БИЛЕТИТЕ ЗА ФРЕНСКИТЕ СКОРОСТНИ ВЛАКОВЕ ПОСКЪПВАТ



Френските национални железници (SNCF) възнамеряват да повишат стойността на билетите за скоростните си влакове TGV. Наред с това от компанията планират да затегнат условията за връщане на превозните документи за същите композиции. С новата тарифна политика държавният жп превозвач на Франция цели да възстанови рентабилността на своите скоростни маршрути.

Повишението на цените ще засегне основно пътниците, предпочитателно първа класа на влаковете-стрели. Билетите за нея ще поскъпнат с 6 до 10 евро в зависимост от дестинациите. Разчетите сочат, че тази мярка ще

донесе на SNCF допълнителни от 10 до 15 млн. евро.

Ще се въведат и по-строги условия за връщането и замяната на жп билетите, закупени по стандартната тарифа „loisir“ (отдых/свободно време). По новите правила обратното изкупуване на вече придобития превозен документ ще е възможно до 7 денонощия преди датата на отпътуване. Дори този срок да бъде спазен от клиента, осребряване или замяната му с друг пак ще му струва 15 евро.

Нововъведенията са провокирани от факта, че повечето скоростни маршрути на SNCF се оказват губещи. Тази

констатация бе направена от Сметната палата на Франция след проверка на дейността на високоскоростния железопътен транспорт на страната. В отчета на специалистите ѝ се отбелязва, че делът на TGV в оперативния приход на френските железници прогресивно намалява през последните 8 години. За да се коригира това, е решено да се оптимизират твърде раздутите им и нецелесъобразни маршрути, да се повиши ефективността на превозите (чрез увеличаване честотата на рейсовите и намаляване на малките гари по маршрутите) и промени в тарифната политика.

Възстановява се жп комуникацията между столиците на Сърбия и Румъния



След тригодишно прекъсване се възстановява железопътното движение между Белград и Букурещ. Решението за това е взето след преговори между националните железопътни превозвачи на Сърбия и Румъния. То е провокирано от повишения интерес към това направление от страна на пътниците.

Влаковете ще започнат да пътуват между двете столици от 14 декември 2014 г. Разписанието, по което ще се движат, ще важи в рамките на една година.

Русия „налива“ 25 милиарда долара в севернокорейската железница



Обемът на руските инвестиции в проекта за разширение и модернизация на железопътната инфраструктура на Корейската народно-демократична република (КНДР) ще достигне 25 млрд. долара. Това обяви преди броени дни в Пхенян министърът на развитието за Далечния изток на Русия Александър Галушка.

В инициативата, получила названието „Победа“, участват железниците на двете държави, руската компания НПО „Мостовик“ и властите на КНДР. Разработен е план за реконструирането на корейски железни пътища с обща дължина 3 500 км. Наред с това се предвижда и построяването на нови жп участъци за превоз на товари. Те ще осигурят обиколни карго маршрути покрай севернокорейската столица Пхенян – от юг и от север. Проектът се оценява на няколко десетки милиарда долара, които ще дойдат основно като инвестиции от Москва. За реализацията му е създадено съвместно руско-севернокорейско предприятие.

В резултат на модернизацията на жп мрежата на КНДР се очаква до 2020 г. търговския оборот между двете държави да се увеличи до 1 млрд. долара. За сравнение през 2013 г. той е съставлявал 112 млн. долара. Също така реконструкцията и разширението следва да доведе до възстановяване и разрастване на миннодобивната промишленост на Пхенян.

Метрото в Дубай ще се разширява



Транспортните власти на Дубай (едно от седемте емирства, съставляващи ОАЕ) обсъждат предложения за удължаване на двете съществуващи линии на метрото („Червена“ и „Зелена“). Новите участъци се предвижда да бъдат въведени в експлоатация преди откриването на световното изложение Ехро 2020.

Предлага се „червеното“ трасе да бъде удължено с 18,5 км в посока на изложбения комплекс Ехро. В този участък следва да се изградят 12 нови метростанции. Линията трябва да „порасне“ с още 3,5 км (и една спирка) откъм противоположния ѝ край.

Идеята за „зеленото“ трасе е да бъде разширено с 20,6 км и 11 метростанции. Планира се около 12 км от новоизградения участък да преминават по естакада, а останалите 8,6 км – през подземни тунели.

Наред с удължаването на съществуващите, има идея за построяване на още 4 нови линии. „Виолетова“ (с дължина 49 км), която да преминава от север на юг и ще свързва старото Дубайско международно летище и новия столичен мегааеропорт „Ал Мактум“. „Синя“ (47 км, със същата ориентация) – преминаваща по крайбрежието на емирството. И „Златна“ и „Розова“ – с направления изток-запад. Първите три се очаква да бъдат пуснати в експлоатация до 2025 г., а последната през 2030 г.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

НАПРЕДЪК В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“

От стр. 1

предходния програмен период, нуждите от развитие на регионите, проектната готовност и сложността на проектите, като е запазен балансът между пътна и жп инфраструктура. Предвид е взет и балансът за развитието на Южна и Северна България. На този етап цялата автомагистрала „Хемус“ е включена в обхвата на програмата. До края на ноември се очаква да приключи процесът по неформалното съгласуване с Европейската комисия на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“.

Ускорен е процесът по подготовка на проекти за кандидатстване по Механизма „Свързана Европа“, по който България разполага с около 420 млн. евро, заедно с националното съфинансиране. В момента НК „Железопътна инфраструктура“ работи по подготовката на проекта за жп отсечката Драгоман – София – Елин Пелин. Целта е той да бъде подаден до края на февруари 2015 г., за да се спазва срокът по първото набиране на предложения по Механизма за свързаност. В направената равностойна не беше пропуснат и положителния факт на задълбочаващото се трансгранично сътрудничество с Румъния, с която наскоро бе подписан Меморандум за изграждане на два нови моста над река Дунав. Той беше определен от Ангелкова като политически акт, който е чакан с години и който дава голяма възможност за развитие на Северна България.



Във връзка с един от най-тежките проблеми в системата – финансовата стабилност на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, е бил активизиран диалогът с кредиторите и облигационерите. Полученото писмо за подкрепа от ГД „Конкурентоспособност“ в ЕК, в което се казва, че отпускането на държавна помощ в размер на 172 млн. лв. на компанията е допустима мярка. Това е била още една сериозна стъпка за подобряване на състоянието на дружеството и диалога с кредиторите.

Ангажирана е и Европейската комисия в процеса по подготовка на стратегия за съживяване на „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Тя трябва да е готова до края на 2015 г. Според Ангелкова документът щял да се съгласува с всички заинтересовани страни – социални партньори, банки, кредитори. Това бил план за действие с конкретни стъпки, срокове и отговорните по тях участници в процеса за стабилизиране на компанията. Николина Ангелкова коментира още, че се надява и следващият

кабинет да продължи активните преговори и в най-къси срокове да се подпише споразумение с кредиторите на БДЖ.

В железопътния сектор е извършен и анализ на проблемите, свързани с условията на труд и безопасността на движението на влаковете и жп инфраструктурата. Ръководствата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и НКЖИ са изготвили и вече изпълняват серия от мерки за разрешаването им с различни срокове – незабавни, средно-

срочни и дългосрочни. Провели са се срещи със синдикалните организации в сектора, на които бившият служебен транспортен министър и настоящ на туризма благодари за сътрудничеството и конструктивния диалог. Създаден е Консултативен съвет по безопасност с участието на социалните партньори, който следи изпълнението на всички мерки за подобряване условията на труд на персонала и повишаване безопасността на влаковото движение и жп инфраструктура.



„БДЖ – ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ – ГОРНА ОРЯХОВИЦА ОБЯВЯВА

Поделението разполага със свободни жилища за настаняване на работници и служители на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, „Холдинг БДЖ“ ЕАД и „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД

Жилищата са в гр. Русе:

№ по ред	Местонахождение	Жилищна площ /кв.м/	Брой и вид на помещенията
1.	2.	3.	4.
1.	ул. „Искър“ № 77, ап.3	37,97	стая и кухня
2.	ул. „Искър“ № 77, ап.4	37,97	стая и кухня
3.	ул. „Искър“ № 81, ап.4	39,78	стая и кухня

Необходими документи, които кандидатите трябва да представят:

1. Молба за настаняване под наем, адресирана до Директора на ПТП –Горна Оряховица;
2. Декларация от кандидата и членовете на семейството му, че не притежават в същото населено място жилище или вила, годни за постоянно обитаване и не са прехвърляли жилищен имот или вила, годни за постоянно обитаване, през последните 5 години преди подаването на молбата за настаняване на други лица, освен на държавата или на община и в случаите на прекратяване на съсобственост;
3. Служебна бележка за трудовия стаж на кандидата в системата на дружествата;

4. Документи удостоверяващи, че кандидатът за настаняване и членовете на семейството му не притежават в същото населено място жилище или вила, годни за постоянно обитаване – Удостоверение от данъчната служба по постоянно местоживее за декларирани имоти за кандидата и за членовете на семейството му;
5. Служебна справка, че кандидатът се намира в трудово правоотношение с „Холдинг БДЖ“ ЕАД, „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД или „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД,
6. Удостоверение от Службата по вписванията към Агенция по вписванията по постоянно местоживее на кандидата и членовете на семейството му, че не са прехвърляли жилищен имот или вила, годни за постоянно обитаване, на други лица освен на държавата или на община и в случаите на прекратяване на съсобственост през последните 5 години преди подаването на молбата за настаняване.

При необходимост може да се изискат и други относими документи съобразно конкретната фактическа обстановка. Горепосочените документи се представят в Деловодството на „БДЖ –Товарни превози“ ЕООД – ПТП Горна Оряховица, гр. Горна Оряховица 5120, ул. „Цар Освободител“ № 97 в срок от един месец от публикуването на обявата.

тел. и факс: +359 618 6 08 72; e-mail: tp_ptp_go@bdz.bg

За допълнителна информация: **Иван Иванов, експерт – „НИ и РС“ – ПТП – ГО, тел. 0887219318**

инж. Орлин Рангелов

СЪОБЩЕНИЕ

„БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД обяви на 07.11.2014 г. обществена поръчка по ЗОП за „Доставка и монтаж на климатични уреди за кабините на 29 броя електрически локомотиви от парка на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД“, открита с Решение № 45/07.11.2014 г. на Управителя на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. Решението и Обявлението са с уникален номер 01605-2014-0044 в Регистъра на обществените поръчки към АОП. Документацията на поръчката е в „Профил на купувача“ на сайта на Възложителя на адрес: www.bdz.bg

Другата обществена поръчка „Доставка на костюм, студо- и водозащитен /грейка/, за нуждите на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД“, е обявена на основание чл.101б, ал.3 от ЗОП. Възложителят съобщава, че на портала за обществени поръчки и в профила на купувача е публикувана покана за избор на изпълнител по реда на Глава VIII „а“ за възлагане на обществена поръчка чрез публична покана. Срокът за получаване на офертите е 25.11.2014 год. до 16:30 часа, а отварянето им е на 26.11.2014 г. от 14:00 часа в сградата на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД на адрес: гр.София-1080, ул. „Иван Вазов“ №3.



Правителството на Мексико анулира контракта за строителство на първата високоскоростна жп магистрала в страната само няколко дни след неговото сключване. На 3 ноември властите на латиноамериканската държава подписаха договор с консорциум от китайски, мексикански и френска компании, който трябваше да я проектира, изгради и управлява. Няколко дни по-късно обаче сделката, оценявана за 4,3 млрд. долара бе анулирана заради съмнения в равнопоставеността на кандидатите за реализацията на проекта.



ДРАМАТИЧЕН ОБРАТ ПО ЛАТИНОАМЕРИКАНСКИ

Мексиканското министерство на транспорта и комуникациите съобщи, че президентът на страната Енрике Пенья Нието е уважил предложението на кабинета и отменя резултатите от вече проведен конкурс. Държавният глава се аргументира, че по този начин ще се избегнат спекулациите около прозрачността и легитимността му. Съмнения за неговата опороченост се породиха, тъй като до конкурса на практика бяха допуснати само китайските компании. И то въпреки, че имаше засилен интерес към проекта от световни жп концерни като Siemens (Германия), Bombardier (Канада), Mitsubishi (Япония) и Alstom (Франция). Западните гиганти поискаха допълнително време, за да изготвят свои предложения, тъй като не могат да спазят предварително определените срокове. На молбата им бе отклонена.

По този начин китайско-мексиканският консорциум остана единствен участник в конкурса и съответно бе излъчен за победител. В него основни „играчи“ бяха китайските компании China Railway Construction Corporation (International) и CSR Corporation. Техни подизпълнители се явяваха мексиканските предприятия Constructora y Edificadora, GIA, Prodomex, GHP Mexican Infrastructure и Teya Construction. Френската инженерингова фирма



Мексиканският президент Енрике Пенья Нието анулира договора с китайските компании заради съмнения в прозрачността и легитимността на конкурса

Systra – дъщерно дружество на железниците на Франция (SNCF) – пък щеше да поеме функциите на проектен мениджър.

По силата на сключения контракт за 4,3 млрд. долара, обединението се ангажира да построи 210-километрова високоскоростна жп линия, която да свърже столицата Мексико сити с проспериращия промишлен център Керетаро, разположен в едноименния щат в централната част на страната. Наред с това щеше да осигури доставката на партия от 8-вагонни китайски влакове-стрели тип CRH380A (продукт на жп производителя CSR), всеки от които с капацитет за 426 пътници. По условията на договора, консорциумът поемаше и пълното техническо об-

служване на тези композиции за период от 5 години. С дългосрочното финансово обезпечаване на програмата се бе нагърбила Китайската експортно-импортна банка. Тя гарантира, че ще подсигури кредити в размер на 85 на сто от сумата, необходима за нейната реализация.

Ала мексиканската политическа опозиция отказа да признае резултата от конкурса. Тя не прие за нормално наличието на единствен участник в него. Нито късите срокове за провеждането му, които елиминираха останалите заинтересовани фирми от съревнованието. Под този натиск кабинетът бе принуден да иницира неговото анулиране.

След драматичния обрат властите на Мексико обявиха, че предстои провеждането на нов конкурс за изпълнител на проекта. От транспортното ведомство на страната коментират, че на всички потенциални кандидати ще се даде достатъчно време, за да извършат съответните проучвания и да представят оферти.

Това най-вероятно ще доведе до известно забавяне на проекта. По първоначален план строителството на първата високоскоростна магистрала в латиноамериканската държава трябваше да започне през 2015 г. и да завърши през 2018 г. Същата година трасето се очакваше да бъде пуснато в експлоатация.

Независимо от настоящето

положение жп специалистите остават оптимисти за успешното му изпълнение в близка перспектива. Икономистите от своя страна прогнозираха това да окаже положително влияние върху мексиканската икономика и върху тези на държавите-партньори в инициативата. И определено имат основания.

Въпросният жп проект е най-големият в съвременната история на Мексико. Изграждането на скоростната железопътна магистрала, съответната инфраструктура и обслужването на нейните влакове, ще осигури временна и постоянна заетост на над 60 000 души. Ще се даде тласък на местното производство на бетон и други строителни материали. Освен чисто стопанското му значение, той ще доведе и до нов етап в развитието на пътническия жп транспорт в латиноамериканската страна.

В момента в Мексико на практика липсва добре изградена мрежа от железни пътища за пътнически превози. Съществуващите две големи пасажерски линии се използват главно за туристически цели. Едната от тях преминава през територията на западния мексикански щат Халиско и е предназначена за екскурзионни жп рейсове по т. нар. „Път на текелата“. В рамките на влаковите пътувания по нея туристите имат възможност да посетят плантации на рядък вид

кактуси, от който се произвежда популярната спиртна напитка, както и няколко алкохолни фабрики.

Трасето между Мексико сити и Керетаро ще се превърне в знаково и в други аспекти. След изграждането му Мексико ще стане третата държава (след Бразилия и Аржентина) в латиноамериканския регион със собствен скоростен жп транспорт. Нейната жп магистрала обаче ще е и най-бързата. Планирано е влаковете да се движат със скорост до 300 км/ч. Бразилските и аржентинските експресни линии са по-нискоскоростни.

Благодарение на това времето за пътуване между мексиканската столица и главния икономически център на страната се очаква да бъде намалено от сегашните над 2,5 часа до 58 минути. Прогнозираният всекидневен пътникопоток по маршрута се колебае между 23 000 – 30 000 души.

По всичко изглежда, че осъществяването на проекта няма много да се забави. Под въпрос остават само компаниите-изпълнители. Разтрогнатият договор бе първия от такъв голям мащаб, който китайски компании печелят зад граница. Затова те едва ли ще го оставят с лека ръка. Напротив – готвят се за оспорвана битка с западните си конкуренти във втория конкурс. А кой ще излезе победител в нея остава да разберем.

Ивайло ПАШОВ



Китай предложи скоростната магистрала да се обслужва от модерните влакове CRH380A

Мексиканската скоростна жп магистрала ще включва 15,9 км естакади и 11,6 км тунели

КАТО АКУМУЛАТОР НА ПАМЕТ

Определя инж. Иван Гогев книгата си „60 години Дунав мост при Русе и Гюргево“

- Г-н Гогев, какво освен кръглата годишнина от изграждането на първия мост над Дунав при Русе – Гюргево ви мотивира заедно с авторския колектив, с който сте работили, да създадете тази книга?

- Изданието е акумулатор на памет. Тя в представите ми е като някаква времева координатна система, ситуирана някъде далеч от нас, според която понякога трябва да се съизмерваме. Това е една от причините, които ме стимулираха да се върна години назад и заедно с моите колеги да създадем този сборник.

- Как бихте формулирали значението му за съвременните специалисти и за младите, които ще дойдат на тяхно място?

- Целите, които си поставихме бяха различни. Но една от тях бе да преосмислим значимостта на онова, което е направено в началото на 50-те години. Всъщност мостът при Русе – Гюргево има много функции, в които се крие и посланието към идните поколения на хората от онова време.

- Но някои историци и геополитици твърдят, че и тогава, още преди да започне изграждането му, са се появили колебания, свързани с разположението му дори с необходимостта от съществуването му. Бихте ли коментирали тези моменти от неговата история?

- Споменах в презентацията, по време на представянето на книгата, че в основата на този транспортен обръч, или ако щете блокада, които се образуват около нас след средата на 30-те години на миналия век, е привличането на транзитния трафик. Стремелът на северната ни съседка тогава е бил не само нашите, но и останалите товари да преминават по-дълго през чужда територия. За румънците това става изключителен приоритет. Въпреки, че то и сега продължава да е така. По тази причина те не са привлечени от идеята за мостово съоръжение, свързващо двата бряга точно на това място. Най-напред е приет компромисен вариант. Декември 1949 г. е пуснат ферибот при Русе – Гюргево.

- В такъв случай как оценявате новите съоръжения при Силистра – Кълъраш и Никопол – Турну Мъгуреле, за които наскоро между България и Румъния беше подписан меморандум?

- В моето изложение споменавам римската сентенция от началото на второто столетие на новата ера. Тя твърди – устойчиво е това, което се движи. Не случайно битова мнението, че тогава в нашия участък са били построени цели 8 постоянни и 64 временни съоръжения. Не е естествено по долното течение на Дунав сега да съществуват само два моста, между които разстоянието е 400 километра. Докато го нямаше

мостът „Европа“ трафикът изключително се поемаше от Русе – Гюргево. Искам да подчертая, че той през цялото време е имал своята прагматична функция, което споменавам и в книгата си. Изпълнявал е съответната роля и в геополитически, и в стратегически аспект. Това много добре се е разбирало от тогавашното управление на бившия Съветски съюз, който се е намесил в строителството му. Трябва да се има предвид, че този мост така е изграждан, че може да понася и много големи натоварвания.

- Вие казвате, че му предстои дълъг живот. Каква е перспективата му?

- Той е младо съоръжение, само на 60 години. По начина, по който е направен 150 години в никакъв случай не са проблем, ако разбира се добре се поддържа и пътната, и железопътната му инфраструктура.

- Бихте ли посочили инженерните и технологичните предимства на първия и на втория мост над Дунав?

- Много е трудно точно да се определят и едва ли трябва да ги търсим като правим разлика между тях. Всеки си има своите достойнства. Защото те са творения на съвсем различни епохи. „Европа“ е с модерна конструкция, изградена чрез вантова система. Използван е нов метод на монтаж – конзолен, което за пръв път се прави у нас. Той е качествено различно съоръжение от стоманобетон. Предимството на Русе – Гюргево е, че е полесен за поддържане, защото е със стоманена конструкция. Но от друга страна в това се състои и неговата слабост, тъй като побързо се поддава на корозия. Разположен е на около 200 хил. кв. м., а това е колосална площ и тя изисква специални грижи. Всеки от двата моста обаче си има положителни качества. Но в тях е вложена различна философия. Русенският е с повече

Инж. Иван Гогев е ръководител на отдел „Поддържане, диагностика и експлоатация на железния път“ в поделение „Железен път и съоръжения“ на НК „Железопътна инфраструктура“. През 1981 г. завършва Държавния университет за транспортни съобщения в Санкт Петербург. Между 1993 и 1998 г. е директор на Първа железопътна секция – София към БДЖ. Бил е началник на отдел „Железен път и съоръжения“ в Генерална дирекция на НК „БДЖ“, главен одитор и ръководител на отдел „Вътрешен одит“ в НК „Железопътна инфраструктура“. От 2006 до 2009 г. е директор на поделение „Железен път и съоръжения“ в НКЖИ.

През 2005 г. получава сертификат „Европейски железопътен инженер“ от UEEIV. В продължение на 10 години работи в Управителния съвет на Националното сдружение – общество на инженерите по железен път (НСОИЖП), а от 2000 до 2003 г. е негов председател. Автор е на юбилейното издание „60 години Дунав мост при Русе и Гюргево“.



геополитическа функция, която по онези времена носи по-голям военен нюанс, подчинен на раздмелчаването. Докато „Европа“ е резултат на съвсем друга епоха – на разкрепостяване, на съвременното виждане за геополитически ценности, повлияни от идеята за сближаване.

- Какви са очакванията ви за визията на другите два моста, които ще се строят?

- Принципно всяко такова съоръжение има една основна мисия – да сближава хората. Например „Европа“ изпълнява две главни функции. Първата е да се създадат необходимите условия за целостта на Четвърти паневропейски транспортен коридор. И другата – да внесе своята осезаема лепта в тъй наречената Югоизточна транспортна ос на континента. Бъдещите мостове ще имат същите функции. Но най-

вече те ще съживят икономическия потенциал, който се намира и на двата бряга на реката.

- Как оценявате вложения човешки труд и усилия, за да го има днес „юбиляра“?

- Когато съм се докосвал до коментираната тема винаги ме е изумявало уникално краткия срок за изграждане – две години и три месеца. Всеки специалист в областта ще го окачестви като строителен подвиг. Още повече, че това колосално комбинирано съоръжение е дълго 2 километра и 224 метра.

- Колко време ви трябваше да разработите темата и подготвите книгата?

- Първоначалният ангажимент, който поех през март тази година, бе да направя презентация. Около три месеца ми бяха необходими, за да сглобя конструкцията ѝ, както и да събера

голям обем от различна информация – електронна и печатна. Не случайно нарекох презентацията „Дунав мост преди и след това“, защото за мен е много интересен и първоначалния период, времето на Римската империя, когато за пръв път се заражда идеята между двата бряга да се строят такива съоръжения. Няма да се впускам в историческите подробности, които са включени в книгата. Който проявява интерес може да ги прочете. Но искам да кажа, че двадесет дена, след като беше за пръв път изнесена презентацията в Русенския университет, един от колегите ми в екипа, Пламен Ценов, предложи да направим книгата. Нямах писани текстове, защото цялата презентация беше на слайдове, но всеки от тях даваше добра възможност да се развие отделна глава. Този колега ме убеди в необходимостта на това, което трябваше да направим. Той бързо се организира и намери спонсори – НКЖИ, Националното сдружение общество на инженерите по железен път и други жп фирми, благодарение на които изданието стана възможно. Аз обаче по-скоро го определям като сборник.

- Може би скромничите, защото това е доста трудоемка изследователска работа.

- Далеч съм от мисълта и нямам самочувствието, че нещо особено съм направил. Но искам да благодаря освен на Пламен Ценов и на другия си колега от екипа Ивайло Баиров, който хвърли много усилия по събирането на архива. Инженер Светлана Иванова, пък беше живата връзка с издателството в Русе. Тя издирваше важни факти в интернет и се занимаваше със систематизирането на сборника.

Интервюто взе:
Мая Димитрова



КОИ СА АКТУАЛНИТЕ ЦВЕТОВЕ за сезон есен/зима 2014-15?

Цветовете в колекциите на дизайнерите за сезон есен/зима 2014-15 са доста разнообразни. Преобладаващи са по-дълбоките и тъмни тонове, но на тях контрастират и някои пастелни нюанси (на розовото и прасковеното), както и по-ярки цветове (неонові цветове, ярко зелено или кобалтово синьо). Разбира се, традиционните черно и бяло отново са на линия за студените дни.

Ето и актуалните цветове за сезон есен/зима 2014-15:

САНГРИЯ И АЛЕНО ЧЕРВЕНО

Червеният цвят е изискан, стилин, забележим, но по един много елегантен начин. За този сезон на мода са нюансите сангрия и алено червено. Първият е по-сдържан, така че може да го използвате и в офис облеклото си. Другият търси внимание, набива се на очи, но пък така ще постигнете идеалният контраст със сивотата на зимните дни.

ИЗИСКАНО СИНЬО

Синьото напоследък се е превърнало в новото черно и отказва да предаде челните позиции сред актуалните цветове в модата. За сезон есен/зима 2014-15 забелязваме два негови нюанса, които изпъкват по-силно – светлите тонове на кобалтовото и кралското синьо. Идеални са за всеки повод.

КОНЯК

Кафявото отново е на мода, но този път под светлините на прожекторите е неговата по-мекa разновидност, наричана от дизайнерите „коняк“. Нежен, мек и стоплящ цвят, който излъчва стил и се вписва напълно в есенната тематика. Бежовото и наситеното, тъмно кафяво също попадат в списъка с актуални цветове за сезона.

КИПАРИС И КАКИ

Ако преди година царят на цветовете беше изумрудено зеленото, днес зеленият цвят отново присъства на подиума, но този път в по-сдържани и дълбоки тонове. На мода са така нареченият цвят кипарис (по-студено и тъмно зелено) и цвят каки (кафеникаво-зелен нюанс с по-мекo излъчване, използван често в милитъри модата).

СТУДЕН АЛУМИНИЙ

Ако искате да избягате от традиционното черно, не харесвате тъмното сиво, а търсите строг и елегантен цвят за попълненията в есенно-зимния гардероб, тогава трябва да се огледате за нещо в цвят алуминий (нещо средно между светлосиво и сребристо). Освен това тази тоналност е идеална за по-модернистично излъчване, като понякога се използва и във футуристичната мода.



МРЪСНО ЖЪЛТО

Оказва се, че жълтото ще продължи да бъде модерно и този сезон. За разлика от патешкото и яркото жълто, които владееха лятото, през зимата то присъства повече с нюанси като горчица и мръсно жълто.

НЮАНСИ НА ЛИЛАВОТО

Още един представител на по-дръзките и ярки цветове през есен/зима 2014-15 – лилавият цвят. Но ако миналата година по това време се оглеждахме за неговите тъмни нюанси, то тази търсим обратното – поромантичните и женствени тонове. Виолетово, люляково или цвят слива са сред най-актуалните проявления на лилавият цвят сега.



ДЪРВОТО НА ЖИВОТА, ОТ КОЕТО СЕ ДОБИВА БРАШНО

Мескитовото брашно се добива от дървото мескит. То може да бъде открито в пустините на Мексико и САЩ. Нарича се още Дървото на живота. Брашното от мескит представлява прах, получен от смилането на семената и шушулките на растението мескит. То има сладък вкус и нежен аромат. Подходящо е за подправяне на редица храни, за подсладяване и за приготвяне на сладки напитки и ферментирал алкохол. Продуктите от мескит са известни на местните населениия от векове, които отдавна го използват като основен източник на храна.

Мескитовото брашно намира място сред суперхраните. Освен уникален вкус, то притежава и високи хранителни стойности. Притежава много положителни качества. В него се съдържат ценни за човешкия организъм съставки като лизин, калций, магнезий, калий, желязо, цинк, диетични фибри и протеини.

Една от основните функции на мескитовото брашно е успешното балансиране на кръвната захар. Захарите, които се съдържат в него, са под формата на фруктоза. Тя не изисква инсулин за обмяната на веществата. Това прави брашното добра алтернатива за диабетици.

Приемът му подпомага поддържането на постоянно ниво на захарта в кръвта за продължителен период от време. Високите нива на лизин пък в състава му го правят ценна съставка при храни, в които лизиновите стойности са занижени. 25% от мескитовото брашно са естествени фибри. Тъй като се усвояват по-бавно от останалите видове зърнени култури, те предотвратяват резките повишения и понижения на нивото на кръвната захар. Така стресът за организма се намалява, а панкреасът постепенно нормализира своята дейност.

Брашното от мескит може да се използва като ароматен подсладител за различни сладки изделия самостоятелно или в комбинация с други видове зърнени брашна. От него могат да се приготвят и различни видове сурови крекери, пайове, бисквити, хляб.

Мескитовото брашно е перфектно допълнение към различни напитки като чай, кафе и др. Съчетава се добре и с пресни и кисели млека, енергийни напитки, плодове и ядки. Като добавка мескит се използва за овкусяване на зеленчукови ястия, салати, сосове и супи. Служи и за украса на различни десерти и крем супи – трябва само леко да се поръси отгоре.

МЕДИТАЦИЯ С ЦВЕТОВЕ

Цветовете са светлина с различна честота. Цветовете са знание, цветовете са красотата за очите ни. Цветовете могат също да помагат за подобряване на настроението и за справяне с някои негативни емоционални състояния. Това става най-лесно чрез медитация с цветове, за която можете да прочетете по-долу.

Можете също да използвате силата на цветовете при избора на дрехи, в интериора, в готвенето, в аксесоарите.

Ето и за какво помагат различните цветове:

ЧЕРВЕНО

Внушава енергия, сила, мотивация, увереност, целеустременост, смелост, внимание върху детайла. Помага при депресия, негативизъм, срамежливост, но трябва да се избягва от склонни към агресия хора.

ОРАНЖЕВО

Стимулира тялото и ума, самочувствието, оптимизма, вътрешната сила, креативността, щастието, ревитализира. Помага при депресия, негативизъм, емоционални травми, загуба.

ЖЪЛТО

Повдига самочувствието, има прочистващ съзнанието ефект, повишава самоконтрола и самочувствието. както и способността за концен-

трация. Помага при депресия, умора, отчаяние, негативизъм, прекалена чувствителност към критика, липса на самочувствие (да се избягва при проблеми със съня).

ЗЕЛЕНО

Балансира, хармонизира, спомага за личностното развитие и повишава емпатията. Помага при стрес, тревожност, самосъжаление, обръкване.

СИНЬО

Внушава спокойствие, мир, успокоява, релаксира, стимулира креативността, подкрепя честността, интуицията, себеизразяването. Помага при безсъние, стрес, тревожност, превъзбуденост, гняв.

ВИОЛЕТОВО

Стимулира въображението, съчувствието, чувството на принадлежност, самоуважението, достойнството. Помага при стрес, липса на увереност, ниско самочувствие, тежка депресия.

РОЗОВО

Внушава спокойствие, прочиства мислите, създава привързаност, прави хората по-мили и състрадателни. Помага при трудности във връзката, безсъние, гняв, агресивност, свръхчувствителност.

За да усетите лечебната сила на цветовете, трябва да си отделите 10 минути за медитация. Изберете тихо и спокойно място, различно от леглото ви. Затворете очи и се съсредоточете върху дишането. Успеете ли да се откъснете от страничните мисли, започнете да си представяте съответния цвят като мъгла или светлина.

Ако ви е по-лесно, в началото можете да си представяте картина в такива цветове – зелена поляна, синьо море, розови цветя, оранжеви плодове и т.н.

Представете си как цветът ви обгражда от всички страни. С всяко вдишване цветът нахлува постепенно в тялото ви. Представете си, че издишвате този цвят.

Обърнете внимание на настроението, което този цвят ви носи, как се променя начинът, по който се чувствате. Когато се почувствате готови, започнете внимателно да връщате вниманието си към тук и сега. Отворете очи и се огледайте за нещата, които реално присъстват в стаята.

Вдишайте и издишайте още няколко пъти и се насладете на приятното усещане, което ви е донесла медитацията с цветове.



7 ИЗУМИТЕЛНИ ИЗОСТАВЕНИ МЕСТА ПО СВЕТА

И познайте... България води класацията с паметника на Бузлуджа, който не спира да изумява цял свят със своята сюрреалистична мистичност. Класацията е в един от най-известните сайтове в Америка – „Buzzfeed“. А всички изоставени места имат своята история и това ги прави още по-интересни.

1. ПАМЕТНИКЪТ НА БУЗЛУДЖА, БЪЛГАРИЯ

Най-големият идеологически монумент в България. Издигнат е през 1981 г. на връх Хаджи Димитър, повече известен със старото му име – връх Бузлуджа. След падането от власт на Тодор Живков, паметникът започва да се руши, чупят се стъклата – унищожени са и мозаечните портрети на Тодор Живков и дъщеря му.

2. КОЛМАНСКОП, НАМИБИЯ

Призрачен град в пустинята, който в миналото си е бил малък и процъфтяващ миньорски град. Изоставен е в следствие на непрекъснатата битка на жителите с нестихващите пясъчни бури, които днес са на път да заличат вече изоставения град.

3. ОСТРОВ ХАШИМА, ЯПОНИЯ

Призрачен остров, необитаем от 40 години, на който навремето кипял усилен индустриален труд – добив на въглища, преработка на метали и какво ли още не. На острова дори имало кино, което работниците посещавали. През 60-те години петролът измества въглищата и мините на острова се затварят, с което приключва и животът в него.

4. ГАРНЕТ, ЩАТЪТ МОНТАНА В САЩ

Един от многото призрачни градове в Америка, на които никога не би искал да попаднеш... особено

но през нощта. Търсенето на злато в различните райони на страната е създавало за кратко време такива градове, които след изчерпване на златото или неуспешно търсене, са загивали също толкова бързо, колкото са и били създавани.

5. ХОТЕЛ ДЕЛ САЛТО, КОЛУМБИЯ

Това зловещо място е построено през 1923 г. и е направено на хотел чак през 50-те. Намира се до невероятно красива долина с водопади. Изоставен е в следствие на токсично замърсяване на реката. Наскоро хотелът е превърнат в музей, но отстрани изглежда напълно изоставен и необитаем.

6. ОСТРОВЪТ НА КУКЛИТЕ, МЕКСИКО СИТИ

Остров, на който навсякъде са окачени стари кукли по клоните на дърветата и изоставените колиби. Историята разказва, че един от малкото жители, обитавали малкия остров, намерил мъртво малко момиченце на него. За да почете духа му, той започнал да колекционира кукли и ги окачвал навсякъде из острова. Никога не ви пожелаваме да се озовете там!

7. ПРИПЯТ, УКРАИНА

Градът е построен в началото на 70-те години, за да обслужва електроцентралата. Населението му достига 50 000 души. Чернобилската АЕЦ е мястото на най-тежкия инцидент с атомен реактор в историята. Целият град е евакуиран след авария през 1986 г.

КАКВО ГОВОРЯТ ЗА ТЕБ ЛЮБИМИТЕ ТИ КНИГИ?



Според специалистите любимите ни книги говорят много повече за нашата идентичност, отколкото можем да си представим. Често, когато сменяме жанра, това издава промяна в настроението или настъпването на определена фаза от живота ни. Но като цяло винаги се връщаме към любимите си четива. Когато четем, ние се намираме в друг, алтернативен свят, а не в реалния живот. Именно изборът на тази алтернатива (книгата) е свързан с психиката и същността ни. Вижте какъв тип сте вие според любимите си книги.

КРИМИНАЛНИ РОМАНИ И ТРИЛЪРИ: Вие спадате към хората, които са пристрастени към тръпката и вънленията. Ненавиждате скуката в ежедневието и чрез книгите търсите своите малки приключения, които да ви карат да се чувствате живи. Това не значи обаче, че сте екстремисти, защото все пак предпочитате опасностите да са иреални, а именно върху страниците.

ЛЮБОВНИ РОМАНИ И ПРИКАЗКИ: Това са два различни жанра, но имат много общо. Читателите на тези книги са с романтични души, хора мечтаещи, но не и наивни. Важно е да се различава реалността от измислицата.

Класическа литература: Не всеки може да понесе Достоевски, но тези, които обичат класиката, са природно интелигентни и много, много начетени. Те се отличават също с развито въображение, остър ум и безпогрешна интуиция. Обикновено в реалния живот са лидери и личности, чиято дума винаги се чува.

Фентъзи и научна фантастика: Читателите на фантастика са хора отворени към новости и иновации, приемайки новите гледни точки, любопитни и толерантни. Те са откриватели, начетени личности, които винаги изпъкват с блестяща логика и креативност.

НАУЧНА И ДОКУМЕНТАЛНА ЛИТЕРАТУРА: Хората, които четат този вид книги и то не по задължение, са интелигентни и любознателни. Често това са хора, които живеят само и единствено в реалния свят и отхвърлят всичко, което не е обяснено от науката. За тях белетристиката е лъжа и могат да бъдат много упорити, дори тесногърди.

ЯПОНСКО УИСКИ Е №1 В СВЕТА

Шотландците са известни майстори на уиски, но сега са разочаровани, защото японска малцова напитка бе обявена за №1 в света, пишат британски медии.

Шампионът е „Yamazaki Single Malt Sherry Cask“, бутилирано през 2013-а. Класацията се изготвя за 11-а година от експерта Джим Мъри. Той дал на пиетието от избата „Ямадзакис“ на компанията „Сънтори“ 97,5 точки от 100 възможни. Тя е най-старата за производство на уиски в Япония и е създадена през 1932 г. Според Мъри вкусът на уискито победител е „близо до неописуемо гениално“.

Преди да бъде бутилирано, „Yamazaki Single Malt Sherry Cask“ отлежава между 12 и 15 години в специални бъчви. От напитката има само 16 000 бутилки. На второ и трето място са американски продукти – бърбънът „William Larue Weller“ и „Sazerac Rye 18 Year Old“. Според Мъри класацията трябва да бъде аларма за шотландските производители, ако не искат да изгубят славата си.



Пет тайни послания, които езикът на тялото ни изпраща

Езикът на тялото, за разлика от вербалната комуникация, няма правила. Има, обаче, едва доловими невербални знаци, които често правим, без да осъзнаваме, че могат да имат силно въздействие върху другите.

Ето някои често срещани, но по-малко известни невербални сигнали:

• Трепването на веждите

Това е бързото повдигане на веждите, която се случва, често без наше знание, когато видим човек, когото познаваме. Но на съзнателно ниво можем да използваме трепването на веждите като бърз и дискретен поздрав. Психологът етолог Айбъл Айбесфелд е изучавал този жест и твърди, че това е универсален знак за разпознаване.

• Разширяването на зениците

Редица изследвания са установили, че жените биват оценявани като по-привлекателни на

снимки, на които зениците им са увеличени. Този ефект е познат поне от времето на древните египтяни, когато жените са слагали в очите си капки от отровното растение беладона, за да разширят изкуствено зениците си.

• Жестът „купа“

Това е жест, при който ръцете ни се придвижват симетрично и синхронно нагоре, образувайки нещо като купа. Често се използва, когато човек иска да предаде разбиране – сякаш ни казва: „Ето, всичко е тук пред мен.“ Обикновено се възприема

много положително от наблюдателите, и внушава усещане за мъдрост.

• „Фалшивата“ (не-Дюшенова) усмивка

Обширните изследвания на Пол Екман (известен американски психолог) и колегите му доказват ясното разграничение между истинските усмивки – показващи искрена радост – и прессторената радост. Ключът е в очите. „Истинската“ или Дюшенова усмивка включва очите, и по-точно присвиването на външните ъгли, което създава ефекта „пачи крак“. Често фалшива усмивка се използва, за да отговори на нечий очаквания, съобщавайки „Усмихвам се, но това не ми харесва“, или „Присмивам ти се.“

• Жестът на диригента

Той включва събран юмрук, с палец, който сочи нагоре и е ефективен инструмент в разговора – поставя акцент по позитивен начин. Ако гледате речите на някои политици, ще видите, че много от тях често го използват.



Какъв е аромата на космическото пространство? В австрийските федерални железници (ÖBB) изглежда са наясно и възнамеряват да споделят това откритие със своите клиенти. В рамките на кампания, целяща да придаде по приветлив облик на крайградските и регионалните влакове, те ще обновят тоалетните им по доста авангарден начин. Влизайки в тях пътниците изведнъж ще се озовават сред... вселената, планината, океана или сред лимонена горичка. И ще могат да усетят уханието на съответната среда, в която са попаднали.

Необичайната инициатива е част от програма за модернизация на крайградските и регионалните композиции. В хода ѝ се предвижда първоначално на обновяване да бъдат подложени 250 състава от този тип. Наред с някои промени в интериора, WC-ата им ще бъдат декорирани с панорамни фототапети в различни стилове. Чрез тях ще се пресъздават космически, планински, морски и градински пейзажи. Паралелно с това във въпросните помещения ще бъдат монтирани и системи за дезодориране на

въздуха, които ще разпръскват аромати, характерни за съответната специфична обстановка.

Клаус Харстенауер, ръководител на местните и регионалните железопътни превози на австрийските железници оценява новия дизайн на влаковете тоалетни, като знаково събитие. По думите му решението за обновяването им по този нетрадиционен начин е било взето след проучване на мненията на пасажерите, изразявани чрез формите за обратна връзка в интернет сайта на компанията и чрез анкети. В тях те масово са определили усещането за чистота, за простор и доброто си общо впечатление, като ключови за комфортното пътуване.

В този момент ÖBB провежда изследване сред пътниците, за да се изясни кой от лансираните дизайни ще се ползва с най-голяма популярност. Космическата панорама очаквано предизвиква значителен интерес, но и доста коментари. Анкетираните досега не са на единно мнение, че някой може да определи точно какво е уханието на вселената. Затова и изразяват съмнения, че федералната

железница ще успее коректно да го пресъздаде.

До изтичането на настоящата година държавният жп монополист на Австрия планира да обнови WC-ата на 12 пътнически композиции. Но всичките 250 състава трябва да бъдат модернизирани до края на 2016 г. Предвижда се те да оперират на територията на цяла Австрия.

Според Клаус Харстенауер кампанията ще може да бъде осъществена при 95 на сто от всички крайградски и регионални влакове. Тя няма как да обхване останалите по чисто технически причини. В тези 5 процента попадат най-старите влакове, чиито санитарни помещения са с прекалено малки размери. Последното не позволява декорирането и оборудването им по вече презентирания идеен проект.

Неотдавна швейцарските държавни железници (SBB) също преобразиха по сходен начин тоалетните на част от влаковете си, обслужващи вътрешни маршрути. В тях се появиха успокояващи фототапети и пана с изгледи към планински пасища и панорами от върховете на Алпите.

Ивайло ПАШОВ Сред лимонена горичка



Традиционната визия на влаковите WC-та ще бъде променена



Влизайки в санитарните помещения пътниците ще се озовават сред планината... Сред океана... Или в... космоса



Продължава АБОНАМЕНТ 2015

И през тази година вестник „Железничар“ ще продължава да информира за актуалните събития в бранша.

За ваше улеснение отново ви предлагаме абонаментен талон, който след попълване и документ за внесена сума по посочената сметка, може да изпратите в редакцията на вестника.

Цени за реклама

За контакти:
Мая Димитрова
0889 41 30 03
maya02@abv.bg
bdz@bdz.bg

При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,50 лв. за кв. см
Вътрешна страница - 0.50 лв. на кв. см.
Последна страница - 1.00 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1.80 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 1 лв. на кв. см.
Последна страница - 1.50 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

Име.....Фамилия.....
Фирма.....тел:.....
Адрес: пощ. код..... гр./с.
Област..... ул./жк.....
№/бл.....вх. ет. ап.

Ако искате да получите фактура, моля, попълнете следните данни:

1. Идентификационен №.....тел./факс.....
2. Материално отговорно лице
3. Адрес на фирмата по регистрация.....

Железничар
Банкова сметка
на вестника в лева

ТИТУЛЯР: „ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ПОЧИВНА
ДЕЙНОСТ“ - ХБДЖ ЕАД
IBAN: BG07BPBI79241064295803
BIC: BPBIBGSF
БАНКА: ЮРОБАНК БЪЛГАРИЯ АД

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

За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент 24 лв.