СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар
RAILWAYMAN

11 - 17 декември 2014 г. Цена 60 ст. София, година XXIII, брой 39 www.facebook.com/RailwaymanBulgaria

БЮДЖЕТ 2015 ПОСТАВЯ В ОМАГЬОСАН КРЪГ ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПРЕВОЗИ

На второто заседание на Обществения съвет за подкрепа на българските железници беше отбелязано, че с влизането в сила на новото разписание от 14 декември отново се очаква „БДЖ – пътнически превози“ ЕООД да бъде в ролята на балансьор при решаването на транспортните проблеми на много общини, селища и отчасти дори на градския транспорт в някои от тях. На него беше представена презентация за актуалното състояние на железопътния пътнически транспорт и тенденциите за развитие. С приемането на Проектозакона за държавния бюджет на първо четене в парламентарната комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения и в пленарна зала става ясно, че през 2015 г. държавното финансиране за дружеството ще бъде намалено с 40 млн. лева. Орязаните средства за следващата година очертават песимистична експлоатационна картина. „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД ще бъде в невъзможност да осъществи пълният обем превози, който е уточнен в Договора с държавата, а в същото време ще се очаква от клиентите и подобряване на качеството на услугата. В такава сложна финансова обстановка Бюджет 2015 поставя доста трудна задача за решаване пред пътническите жп превози. За изпълнение на пълният обем превози по Договора за обществен превоз са необходими при сегашната ситуация 184 млн. лв. Но при така предложените 140 млн. лв. ще се наложи от началото на 2015 г. да бъдат намалени 140 влака и редуцирани около 25 процента от дължината на обслужваните линии, което приблизително представлява 5 млн. км. Това неизбежно ще доведе до съкращаването на персонал и до социални проблеми. Ще предизвика обществено недоволство в общините.

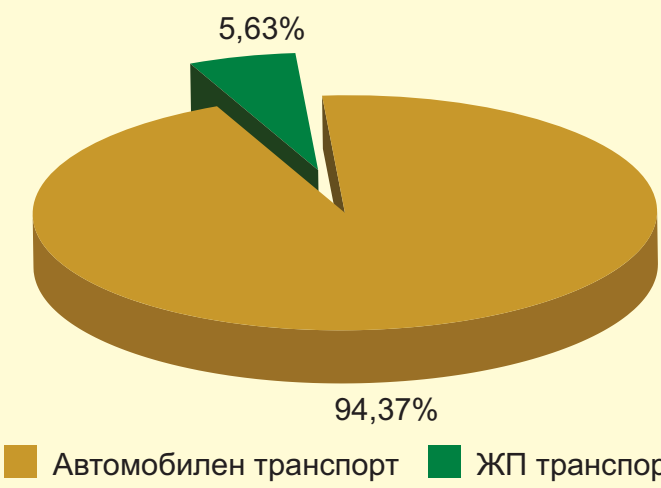
Според прогнозния план, изготвен в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, ще са необходими 184 млн. лв. за покриването на належащите оперативни разходи за пълния обем превози, без които дружеството не може да функционира. В същото време не е тайна, че подвижният състав, с който то оперира е твърде остарял, между 25 и 40 години, и се нуждае от регулярни ремонти или подмяна, което изисква доста средства. Затова голяма част от ремонтите от дълго време се отлагат. „Междувременно превежданите 30 млн. лв. годишно за капиталов трансфер през последните няколко години не идват целево по предназначение за обновяването на парка, което не дава възможност за изготвянето на програма за закупуване на нови превозни средства“ – обясни на заседанието на Съвета управителят на дружеството Димитър Костадинов. И посочи като още един голям проблем, че у нас няма заводи за основен ремонт на локомотиви, както и предприятие за поддръжане на сименсовите мотриси „Дезиро“. Възстановяването им извън границите на страната е твърде скъпо и финансово непосилно, за да се поеме от превозвача. В същия омагьосан кръг се завърта той и при поддържането на остарелия локомотивен парк. Все по-невъзможно става реанимирането на мотрисите от серия 32, за които заради рискове с безопасността от три години има идея постепенно да се спират от движение. Но за да бъде изпълнен графикът и поради липса на друг подходящ подвижен състав се правят компромиси всяка година, което не може вечно да продължава, отбеляза Костадинов. Аналогично е положението и с 52-ра серия. За нея вече не се произвеждат резервни части, но тъй като няма алтернатива, тя по същия начин е реанимирана.

Приблизително толкова „мисията изглежда невъзможна“ и при справянето с всекидневните проблеми, предизвиквани от състоянието на жп инфраструктурата. Като едно от най-тесните места Димитър Костадинов посочи качеството ѝ. За да се осигури безопасност на движението при сегашното състояние на пътя се прибягва до намаляване на скоростите. Средната скорост за страната достига около 50 км в час, което е една от причините да не може да се предложи съвременно обслужване. Това предизвиква и отлив на клиенти. Според анализа на резултатите, направен от управителят на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, новите проекти, финансирани от Оперативна програма „Транспорт“ не се координират и съобразяват с основната дейност на превозвачите. Дружеството трупа значителни загуби от удължаване на маршрути, от пропуснати ползи и преориентирали се пътници към автомобилния транспорт, за които компенсации не се получават. Тази тенденция ще продължи и през следващата година, тъй като още отсега са предвидени много прекъсвания на движението в различни участъци и във връзка с тях – промени в разписанието на влаковете. Показателен е фактът, че относителният дял на жп превозите в пътническия сегмент през 2014 г. е намалял до 5,63 процента в сравнение с другия сухопътен транспорт – автомобилния (фиг. 1). Така че това драстично свиване на пазара, което е в противоречие и с всички тенденции в Европейския съюз, нямаше как да не предизвика тревога у участниците в Съвета.

Вниманието им беше насочено и към все по-острата нужда, която се чувства за квалифицирани кадри. По думите на Костадинов също не е за подценяване липсата

На стр. 5

Пазарен дял на пътническия железопътен транспорт, изчислен на база превозени пътници със сухопътен транспорт през 2014 г.



INTRAREGIO ПРИКЛЮЧИ УСПЕШНО

на стр. 4

БЪЛГАРИЯ СЕ ВКЛЮЧВА В МЕЖДУНАРОДНА СИСТЕМА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ

на стр. 4

НАЦИОНАЛНА ЖП СТРАТЕГИЯ – СЪСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВИ

на стр. 5

БРИТАНСКИТЕ АВИОЛИНИИ В СЪТРУДНИЧЕСТВО С ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ

От 5 декември пътниците на най-големия британски авиопревозвач British Airways вече имат възможност да закупуват комбиниран авио и жп билет. Той им дава правото да летят до Обединеното кралство, а след кацането да се възползват и от железопътен трансфер.

Новата услуга е в резултат от сключения договор за сътрудничество между British Airways и железопътните оператори First Great Western и Heathrow Express. Благодарение на него значително се улеснява превозът на туристите след пристигането им на Острова.

От британския авиопревозвач информират, че новият билет дава допълнително преимущество на пасажерите при настъпване на форсмажорни обстоятелства. На тези от тях, които закъснеят за своя авиорейс, с приоритет се осигуряват места за следващия най-близък полет по съответното направление. При това от авиокомпанията държат на пътниците да се осигури максимално удобна връзка с влаковете след като кацнат. По същия начин се процедира и в случаите на забавяне или отмяна на полета.

ОТКРИХА ЖП КОРИДОРА ИРАН – ТУКМЕНИСТАН – КАЗАХСТАН

Новият железопътен коридор „Север-Юг", свързващ Централна Азия и Персийския залив, бе открит с тържествена церемония на 3 декември. Тя се проведе между крайграничните гари Етрек (Туркменистан) и Инче-Бурун (Иран). В нея участваха президентите на трите държави, които съвместно изградиха международната железопътна магистрала Иран – Туркменистан – Казахстан. Проектът бе финансиран от Азиатската и Ислямска банки за развитие. Стойността му надхвърля 1,4 млрд. долара.

Трасето е с обща дължина 926 км. Започва от

Западен Казахстан (град Узен) и се простира до северния ирански град Горган. Най-дългият участък, от около 700 км, се намира на територията на Туркменистан. Другите негови участъци – казахстанския и иранския – са с дължина 146 км и 85 км. Последният бе довършен и свързан с по-рано изградените линии през тази година.

Изграждането на жп коридора започна през 2009 г. и се извършваше поетапно. До Иран железопътните линии са с широко междурелсие (1 520 мм), а на територията на ислямската република – с нормално междурелсие (1 435 мм). Преходът между двата типа жп мрежи се осъществява на туркменско-иранската граница.

Появата му е част от по-широкообхватните усилия на участващите в проекта страни за изграждане на транспортна мрежа, която ще облекчи превоза на стоки между Западна Европа, Русия, Южна Азия и Далечния Изток. По него ще се превозват транзитни товари, на суров нефт, нефтопродукти и селскостопанска продукция от тези региони.

Очаква се новата жп комуникация да доведе до многократно увеличаване на обема на товарните превози само между Иран, Туркменистан и Казахстан. От 3 млн. до 10 млн. тона ще се превозват годишно през следващите няколко години, а през 2020 г. се планират 20 млн. тона. Същевременно този жп маршрут може да допринесе за разширяване на икономическите връзки на Русия и Иран. Включително за изпълнението на руско-иранския договор за доставка на ирански петрол срещу руско зърно, оборудване и други промишлени стоки.

В по-далечна перспектива съществува възможност трасето да бъде удължено до Афганистан.

Дизелови композиции Coradia за германския оператор Vlexx

Регионалният жп оператор Vlexx, обслужващ западната германска провинция Рейнланд-Пфалц, обновява железопътния си парк със състави на френския производител Alstom. По маршрутите на компанията постепенно ще се пуснат в експлоатация 18 тривагонни и 47 двувагонни дизелови композиции Coradia Lint 81 и Lint 54.

Първите влакове от тези типове вече се движат по линиите в южната част на Рейнланд-Пфалц. Това стана след като през лятото те успешно преминаха тестове на германска територия. Федералното жп бюро на Германия (EBA) ги сертифицира и разреши неограничената им експлоатация в цялата страна.

Съставите Coradia Lint 81 (дължина 80,9 м, тегло 140 тона, 3 двигателя с мощност по 390 кВт) и Lint 54 (54,3 м, 98 тона, 4 двигателя по 390 кВт) на Vlexx са предвидени за превоз съответно на 264 и 162 пътници. Те развиват максимална скорост 140 км/ч. Отличават се с високо ниво на комфорт. Изцяло са климатизирани, имат две класи, просторни зони за багаж, велосипеди и детски колички и предлагат лесен достъп за инвалиди. Оборудвани са с видеонаблюдение и модерна система за предаване на аудио- и визуална информация на пасажерите. Също така отговарят на най-новите екостандарти за жп техниката. Шумът при движение и вредните емисии са значително намалени.

Елементите от корпусите им се произвеждат в завода на Alstom в полския град Катовице. Оттам се транспортират за финално сглобяване в жп предприятието, което френският производител има в германския град Залцгитер.

Отхвърлиха идеята за автономност на швейцарския товарен жп оператор

Швейцарското правителство категорично отхвърли идеята товарният жп превозвач SBB Cargo да бъде изведен от състава на държавните железници (SBB). Предложението за това дойде преди няколко седмици от транспортната комисия на Националния съвет (част от парламента) на Швейцария. Нейните членове лансираха идеята карго операторът да получи статут на самостоятелна компания.

От транспортния орган се мотивираха, че SBB Cargo е твърде малко и слабо звено в иначе мощния концерн SBB и не може да се развива достатъчно добре под шапката на националната железница. От него изтъкнаха, че промяната на статута ще даде на преструктурираното предприятие по-голяма свобода да води самостоятелна политика и да се конкурира по-успешно с другите видове транспорт.

Швейцарският кабинет обаче не прие изложените аргументи. Според властите на Конфедерацията намаляването на дела на SBB Cargo на пазара за товарни превози е резултат от високите разходи за издръжка на националните железници. На този етап те налагат гъвкава политика на използване капацитета на товарния оператор.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ЦЕНАТА НА СЪУЧАСТИЕТО

Френските държавни железници (SNCF) ще изплатят компенсации за съучастието си в депортацията на евреите през Холокоста. Оцелелите сред стотиците американци, канадци, израелци и граждани на други държави, превозвани с френските влакове до нацистките лагери на смъртта по време на германската окупация на страната ще получат право на обезщетение. Предвижда се на всички преживели геноцида и на близките на починалите, да бъдат изплатени по 100 000 долара.

SNCF трябваше да заплатят за своите грешки от миналото в името на националните интереси

Френското външно министерство и американският Държавен департамент се договориха за създаване на фонд за обезщетяване, финансиран от Франция и управляван от САЩ. Той бе учреден на 8 декември т. г. Сега на компанията SNCF предстои да преведе в него 60 млн. долара. Тези средства ще бъдат използвани за изплащане на парични компенсации на преживелите депортацията. „Нашата цел е да изплатим обезщетение в размер на 100 000 долара на всеки оцелял след нея", заявява Патрициана Спарасино, посланик по правата на човека към френското външно министерство. Понастоящем за такива компенсации претендират няколкостотин евреи. Броят им обаче може да достигне до няколко хиляди.

Посланик Спарасино уточнява, че парите ще бъдат изплащани на гражданите на всички страни, освен на Великобритания, Полша, Белгия и Чехия. С въпросните четири държави Франция вече има подписани двустранни споразумения в тази област. Френското правителство отбелязва, че през годините са били изплатени над 6 млрд. долара. Но от тях са се възползвали главно френски граждани и много малък брой чужденци.

По време на Втората световна война държавната железопътна компания на Франция е превозила около 76 000 френски евреи и други „нежелани" (цигани, комунисти, хомосексуалисти, дори свалени над страната щатски и канадски пилоти) до нацистките концентрационни лагери. Това става между март 1942 г. и август 1944 г., когато френската република е окупирана от нацистите. И от SNCF никога не са отричали този факт. Без обаче да виждат в това пряка вина.

От жп монополиста твърдят, че по това време ръководството и служителите му не са имали контрол върху дейностите на компанията, а са били принудени да изпълняват разпорежданията на наложеното от Берлин пронацистско правителство на страната. Френският жп превозвач изтъква, че около 2 000 негови железничари също са загинали във фашистките лагери на смъртта. И в този контекст доскоро категорично отказваше да уважи претенциите за обезщетения на оцелелите жертви на Холокоста.

Ала невинността на SNCF бе опровергана. Адвокатите на пострадалите от геноцида френски семейства намериха документи,

Френският президент Франсоа Оланд неотдавна откри мемориал на жертвите на Холокоста в някогашния депортационен лагер Дранси край Париж

Оцелелите от „лагерите на смъртта" и наследниците им ще получат компенсации за преживяното от SNCF

че дружеството е получавало заплащане, равняващо се на цената на жп билет трета класа, за всеки депортиран. Нещо повече – откриха, че френските композиции на смъртта нарочно са били препълвани със затворници, за да се изкарва по-голяма печалба от превозите. Същевременно служителите на железницата не са полагали никакви грижи за обречения „товар". По време на цялото пътуване депортираните са оставяни без храна, вода и не им е осигуряван достъп до санитарни помещения. Един пример е особено показателен за прилаганата практика. На 2 юли 1944 г. от затворническия лагер Компиен тръгва с влак 2 166 затворници. Когато три дни по-късно той пристига в концлагера Дахау 536 души от тях вече са били мъртви. Телата на починалите просто са били изхвърляни по време на пътуването. Фактите сочат, че по-малко от 3 процента от всички депортирани са успели да оцелеят до края на войната.

Твърденията на SNCF, че са извършвали депортацията под принуда се развенчават и от независими проучвания. В доклада Bachelier, поръчан от самите френски железници, се посочва, че те активно са сътрудничили на нацистите. Германците дори им позволяват да запазят контрола върху всички аспекти на депортирането – включително върху техническите средства, с които се извършва превозването. В исторически документи е отбелязано, че от френския жп оператор дори негодували, когато сътрудници на Червения кръст се опитвали да осигурят храна и вода на затворниците. Това забавяло графиците за депортиране.

Няма доказателства, че френската жп компания е опитвала да осуети депортацията. Установено е, че нейни служители действително са демонстрирали солидарност със затворниците, но напълно самоволно и символично. Най-сериозният случай, е когато машинист отказва да подкара поверения му затворнически влак. Нито той, нито останалите обаче са репресирани, тъй като простъпките им са дребни. Живота си губят само железничари-членове на съпротивата, които участват в акции срещу нацистите. Но нито една от тях не е директно насочена срещу депортирането.

През 1995 г. тогавашният френски президент Жак Ширак първи призна официално, че страната му е съучастничка в депортирането на евреите. Трябва обаче да минат още 14 години преди Върховният съд на Франция да потвърди тази позиция. През 2009 г. най-високата съдебна инстанция в страната признава отговорността на държавата за тези престъпления, но за разочарование на жертвите и техните роднини отхвърля исковете им за стотици хиляди евро обезщетения. Върховните магистрати се аргументират с различните мерки, предприети от властите след края на Втората световна война и обявяват, че засегнатите от Холокоста са получили достатъчно компенсации.

След този развой SNCF признава вината си с уговорката, че са били просто „винтче в нацистката машина за унищожение". През 2011 г. те поднесоха извинение за участието в хитлеристките престъпления, но засегнатите от геноцида заявиха, че то трябва да бъде подкрепено от парични обезщетения. Изминаха обаче още няколко години преди това да стане факт.

Сключеното този месец споразумение, френските железници да преведат значителната сума във фонд за компенсации на преживелите Холокоста, на практика бе взето под натиск. Перспективата за провеждане на успешен бизнес в Северна Америка принудила представителите на SNCF да седнат на масата за преговори с Държавния департамент на САЩ, който защитава правата на евреите. До договорката се стигна едва след като няколко американски щата заплашиха да се откажат да допуснат френски жп концерни до редица апетитни проекти в сегмента.

С това френският жп монополист най-накрая ще може да затвори напълно тази не особено лицеприятна страница от своята история.

Ивайло ПАШОВ

Френските железници са съучастници в депортирането на евреите по време на германската окупация на страната

INTRAREGIO ПРИКЛЮЧИ УСПЕШНО

„Холдинг БДЖ“ ЕАД беше сред най-активните партниращи си организации

На 21 ноември т. г. в испанския град Фуертевентура завършиха финалните срещи за проект INTRAREGIO (Създаване на интермодална транспортна мрежа чрез основани на знание регионални изследователски клъстери), финансиран по 7-а Рамкова програма на ЕК, програма „Развитие на знанието”. Във форума участва и „Холдинг БДЖ” ЕАД.

Семинарът, финалната конференция и последната работна среща на партньорите по проекта протекоха в рамките на петото издание на Атлантическото изложение за транспорт и логистика SALT 2014, организирано от Канарския транспортно-логистичен клъстер с подкрепата на Правителството на Канарските острови.

В отделните сесии бяха представени вече приключили, както и настоящи и бъдещи проекти в областта на интермодалния транспорт на пътници и товари – COMPASS, ORIGAMI, INTERCONNECT, MAPDRIVER, SYNAPTIC, TRANSFORUM, SHAPE IT, POLISUMP. Основната идея бе да се популяризират резултатите и добрите практики в тази област и все по-широкото прилагане на интермодалните решения. Присъстващите имаха възможността да се запознаят с 6 проектопредложения за бъдещи инициативи между отделните партньори и потенциални заинтересувани страни от транспортния сектор. Сред тях бяха и двама български представители. Тези проектопредложения са разработени в рамките на INTRAREGIO и са включени в Общия план за действие по проекта.

Експерти от „Холдинг БДЖ“ ЕАД презентираха разработеното в сътрудничество с участниците в създадения през април тази година в Русе Интермодален и логистичен клъстер (БДЖ, Русенски университет „Ангел Кънчев”, ИАППД и БРП) проектопредложение, насочено към изграждането и развитието на интернационалните мултимодални зелени коридори Западна Европа – Турция. Интерес към инициативата вече проявяват германски и турски партньори. Припомняме, че клъстерът обединява националния железопътен превозвач – БДЖ, две логистични компании, Русенски университет „Ангел Кънчев“, „Българско речно плаване“ АД и ИА „Поддържане и проучване на река Дунав“. Представителят на университета „Ангел Кънчев” представи пред широката аудитория един от най-прагматичните инструменти за взаимодействие между академичните среди от различни европейски региони – споразуменията по Европейската образователна програма Еразъм Плюс, които партньорите по INTRAREGIO подписват помежду си.

Конференцията завърши с дискусия за трудностите и ползите от създаването на клъстерни обединения и необходимостта от по-тясно сътрудничество не само между отделните клъстери, но и вътре в тях между организациите, които са ги създали. На последната работна среща се отчетоха резултатите от тригодишната работа на участниците в проекта. Ралица Атанасова като представител на Еврокомисията обобщи положителната оценка, която ЕК дава на постигнатото. Успешното приключване на дейностите по проект INTRAREGIO създава добри предпоставки за продължаващо сътрудничество и нови инициативи между партньорите и през текущия програмен период до 2020 г. Един от основните положителни резултати са предоставените възможности за обмен на кадри и добри практики между отделните региони, за подобряване на сътрудничеството с компании извън Европейския съюз. От българска гледна точка заслугата на INTRAREGIO в национален план също е голяма най-вече за създаването на Интермодалния транспортен и логистичен клъстер Русе, в който една обща идея даде възможност да се осъществят съвместни проекти и инициативи.

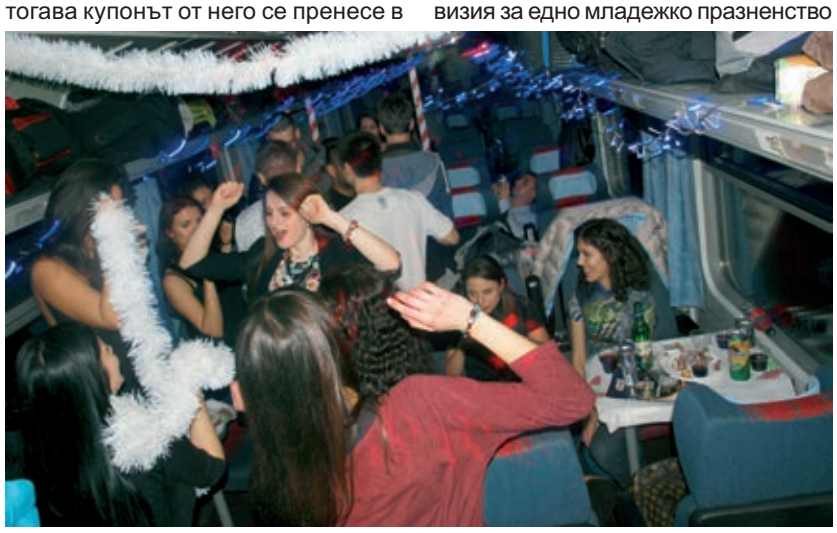
Даниела Саркисян

СТУДЕНТИ ПАК ВДИГНАХА КУПОН НА КОЛЕЛА

Организаторът „Swift GAP Events” популяризира нестандартната идея

За втора година младежката група за организиране на културни и алтернативни флашмоб събития „Swift GAP Events” се обърна към ръководството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД за съдействие при нетрадиционното посрещане на студентския празник – 8 декември. През 2013 г. младите хора за пръв път използваха романтичното теснолинейно влакче между Септември и Добринище, като тогава купонът от него се пренесе в красивия планински курорт Банско.

Този път „Swift GAP Events” избра маршрутът София – Горна Оряховица, а пътуването нарече „Среднощен експрес 2“. Преживяването наистина е било необичайно, споделяха след завръщането си главните персонажи в събитието – студентите от различни столични ВУЗ-ове. Според организаторите, идеята им е чрез празнични пътувания да създават по-различна визия за едно младежко празненство и паралелно – по-забавен и нетрадиционен начин да популяризират пътуването с националния железопътен превозвач.



Така на 6 срещу 7 септември в 22:35 часа на Централна гара София около 100 студенти се качиха в допълнително включения вагон към композицията София – Варна. Вагонът беше украсен с балони и други парти артикули и отдалеч правеше впечатление, че е по-различен от останалите. Почти веднага след потеглянето на влака започна и веселата част, изпълнена с много танци под звуците на различни стилове музика. За доброто настроение на пътуващите студенти се грижеха участници в популярни телевизионни формати, които подсилваха музикалното оформление с изпълнения на живо. За около четири часа до Горна Оряховица младежите заедно с актьорите успяха да създадат неповторима атмосфера. Така под въздействието на приятните емоции те продължиха партито в един от ресторантите на старопрестолния град Велико Търново, където посрещнаха и 8 декември.

БЪЛГАРИЯ СЕ ВКЛЮЧВА В МЕЖДУНАРОДНА СИСТЕМА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ

До 1 юни 2015 г. ще протече пробната експлоатация на системата, чрез която ще може да се наблюдават международните пътнически и товарни влакове. В края на месец ноември Национална компания „Железопътна инфраструктура“ сключи договор с RNE (RailNetEurope) за включване на страната ни в нея. Контрактът се подписа от инж. Валентин Кънчев, директор на поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета“ и Йозеф Щал, мениджър TIS (Train Information System). С този договор, се изпълняват разписаните ангажименти по Регламент 913/2010 на Европейския парламент.

TIS дава възможност за реално проследяване на маршрута на жп композициите във всяка една точка, както и прогноза за движението и причините за закъсненията. Системата ще бъде въведена в експлоатация от 2 юни следващата година. Така всички железопътни превозвачи ще могат да наблюдават движението на международните си влакове.

Информационната система TIS има три основни функции. Инфраструктурните управители ще ползват информация за международните влакове, в реално време. Ще се подобри плановостта за използване на капацитета и извършване на строителни дейности по железопътната инфраструктура. Ще се постигне и по-прецизна отчетност, защото получената информация ще се съхранява в обща база данни. Включването в системата ще подобри планирането на аварийните ремонти, както и информираността между превозвачите и инфраструктурните мениджъри.

БЮДЖЕТ 2015 ПОСТАВЯ В ОМАГЬОСАН КРЪГ ...

От стр. 1

на учебни заведения, където младите хора могат да се обучават адекватно и да получават добро професионално образование. Той специално посочи, че това най-вече засяга локомотивните машинисти и то на пътническите влакове. При постоянно нарастващата конкуренция от страна на „Метрополитена“ в София непрекъснато се чувства глад за такива специалисти. „Превръщаме се в банка за кадри на метрото и частните превозвачи, заради липсата на перспектива, на нормално заплащане и условия на труд при нас“ – подчерта Димитър Костадинов.

Не може да се разчита в краткосрочен план и на очакваните 172 млн. лв., за които през септември т. г. главна дирекция „Конкуренция“ на ЕК изпрати уведомително писмо. С него бе потвърдено, че Комисията смята за допустима държавната помощ за преструктурирането на БДЖ, тъй като тези средства са изразходвани преди България да стане пълноправен член на ЕС. Официално нотифициран документ все още не е получен, информира изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Владимир Владимиров. Процедурата изисква по-дълго време, а оптимистичният вариант е средата на следващата година. Краткосрочните мерки обаче не търпят отлагане, защото има опасност от декапитализиране и на двете дружества в холдинга, подчерта председателят на Съвета на директорите Велик Занчев. Затова участниците в дискусията акцентираха на най-неотложните стъпки, които предстои да се предприемат за решаването на проблема със задълженията и неплатежоспособността, както и въпросът, свързан с оперативното управление на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, особено след намаляването на държавната субсидия по Договора за извършване на обществена превозна услуга. Бяха обсъдени и възможностите за бързото подобряване на взаимодействието между „Холдинг БДЖ” ЕАД и НКЖИ във връзка с координацията, технологията и организацията на превозите, както и условията за достъп и ползване на железопътната инфраструктура.

Представителите на различни организации в Обществения съвет, поеха ангажимент да подкрепят пред различните институции у нас интересите на националния железопътен превозвач, като важен фактор в социално-икономическото развитие на страната.

Мая Димитрова

ПОЗИЦИЯ

НАЦИОНАЛНА ЖП СТРАТЕГИЯ – СЪСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВИ

Проф. дтн инж. Ненчо Ненов

Позволявам си да споделя мнение по този толкова наболял проблем на българската държава през последните години, на базата на повече от тридесетгодишния си опит, както при обучението на студенти, докторанти и специализанти по железопътни специалности, така и като автор на множество инженерингови научно-приложни разработки, внедрени в поделенията на БДЖ, в работещите предприятия от железопътната промишленост и в столичния метрополитен.

От гледна точка на обезпечаването на жп предприятия с необходимите инженерни специалисти може да се констатира намаляваща привлекателност на професията, което се потвърждава от минималният брой желаещи да се обучават по посочените специалности. На фона на демографската криза у нас и намаляващия брой млади хора, завършващи средно образование, проблемът се задълбочава. Основни причини за тази констатация са неуспешната реформа в железопътния сектор и влошаването на обществения имидж на жп дружествата (недобри условия на труд, недостатъчно и несигурно заплащане и др.). По отношение на кадрите със средно образование – не са използвани възможностите на т.нар. професионално образование или фирмено обучение. Предоставяните от БДЖ и НКЖИ преди години стипендии на желаещи да се обучават по жп специалности привличаха само по няколко кандидати.

Непосредствените ми наблюдения от работата и състоянието на локомотивни и вагонни депа в цялата страна също не вещаят светла перспектива в краткосрочен план. Недофинансирането на дейностите по експлоатационна поддръжка и ремонт на амортизирания и застарял локомотивен и вагонен парк са основната причина за лошото качество на предлаганата железопътна услуга, увеличеното време за пътуване и оттам за намаляване на приходите от пътнически и товарни превози. Дори последната доставка мотриси от Сименс пътуват с неизправни (но незастрашаващи безопасността) възли, агрегати и компоненти.

В този смисъл, с укор към неизползваната възможност за финансиране от Европейските фондове през програмния период 2007 – 2013 г. за закупуване на нов подвижен състав, е необходимо приоритетно да се работи за постигането на това през периода 2014 – 2020 г., тъй като финансовото състояние на България не позволява отделянето на бюджетни средства за такава цел.

Една друга възможност за подкрепа и иновации в железопътния сектор на страните членки на ЕС е българско участие в проекта Shift2Rail, създаден с Регламент ЕС №642/2014 на Съвета от 16 юни 2014 г. Целта му е изграждане на единното европейско железопътно пространство, за по-бърз и по-икономически изгоден преход към по-привлекателна, удобна за ползване (включително от хората с ограничена подвижност), конкурентоспособна, ефективна и устойчива европейска железопътна система. Също така и за разработването на силна и конкурентоспособна в световен мащаб европейска железопътна промишленост, чрез всеобхватен и координиран подход, съобразен с нуждите на железопътната система и нейните ползватели от научни изследвания и иновации, като наред с това се улесни прехвърлянето на товари от автомобилния и въздушния към железопътния транспорт.

Не трябва да се пропускат големите възможности за проектно финансиране в рамките на ЕС, чрез които да се допълва недостатъчната бюджетна субсидия на държавните железопътни предприятия. По този начин ще се създадат предпоставки за успешна иновационна дейност и ще се постигне технологична модернизация и преодоляване на изоставането от водещи европейски железопътни администрации.

Отчитайки състоянието на железопътния сектор в момента, бюджетната прогноза за 2015 г. и прогнозата за собствени приходи на държавния жп превозвач, на преден план излиза необходимостта от спешни мерки за цялостна стабилизация. Разработването на дългосрочна стратегия за развитие, но с такъв приоритет.

Каква железница е необходима на страната, в какъв формат и с какви параметри са сред най-актуалните въпроси, но отговорите са в прерогативите на държавата и зависят от нейните финансови възможности. При всички случаи обаче, е недопустимо и неприемливо България да бъде „тъмно петно“ на най-важния в света железопътен коридор – Пекин – Лондон. Динамичното и възходящо развитие на железопътния транспорт на държавите по този коридор и в частност на съседните страни не кореспондират със състоянието и недобрите перспективи на българската железница и това налага спешна и адекватна намеса на държавата. В скъсени срокове националната законова нормативна уредба се нуждае от усъвършенстване и хармонизация с европейската. Например в Германия от времето на Бисмарк действа закон, по силата на който превозването на пътници успоредно на железопътни трасета с друг вид транспорт е недопустимо.

От съществено значение за успешната стабилизация на железопътния транспорт е подобряване на координацията между държавния превозвач и НКЖИ. Без затова да се изисква значим финансов ресурс е необходимо прецизиране на подхода и принципите за балансирано определяне на инфраструктурните такси, въвеждане на системи за контрол на техническото състояние на подвижния състав в движение и за финансово разчитане между собственика на инфраструктурата и превозвачите, регламентирани с европейските нормативни документи Директива ЕС №14/2001 на Европейския парламент и Съвета на Европа от 26 февруари 2001 г. Съществуват реалистични възможности за изграждане на т.нар. Check-Point система на граничните и на влакообразуващите гари в железопътната мрежа на страната.

От друга страна е необходимо двете държавни компании да прецизират в детайли технологията, организацията и управлението на превозния процес, както с оглед на възможностите за оптимизация на текущата експлоатационна дейност, така и със синхронизиране на ремонтните дейности по жп трасетата, за да се направи правилен подбор на участъците за ремонт и постигане на завършени хомогенни жп тягови рамена за скорост 160 км/ч.

Съществените предимства на жп транспорта по отношение на екологичност, разход на гориво/енергия, безопасност на движението и др., както и значимостта на железопътният транспорт за социално-икономическото развитие на страната не подлежат на съмнение и мотивират стремеж за рационализиране на инвестициите в сектора, за покриване на европейските изисквания.

Използването на крайни и непопулярни мерки като: поредно намаляване броя на влаковете, ново редуциране числеността на персонала (втори по значимост разходен експлоатационен елемент), компенсиране недостигащото финансиране от държавния бюджет, чрез повишаване цената на услугата и др. Но не дава адекватно решение на проблемите и може да бъде разглеждано единствено и само като действие в посока ликвидация на железопътния сектор. Това от своя страна е в дълбоко противоречие с европейската политика, ценности и перспективи, и по мое мнение не трябва да се допусне.

ПРЕЖИВЕЙТЕ КОЛЕДА БЕЗ ДА НАПЪЛНЕЕТЕ

Коледа не е само 24 и 25 декември. Коледа тази година започва още на 19 декември и ще приключи някъде към 2 или 3 януари. Това са две седмици, в които често закуската плавно преминава във вечеря, бабите се съревновават коя повече сърми ще натъпче в устата на преялото вече домочадие, а пържолите са толкова изкушаващи, че трябва да изядеш поне две.

Нека тази година се смилим над собствените си стомаси и елегантни фигури и приложим един таен план за ненапълняване по Коледа. Най-голям ефект ще има този план, ако вие сте домакините на къщата и готвенето зависи от вас. Тогава ще можете да сложите под елегантен, но твърд контрол и яденето на цялата фамилия.

И така, какъв е планът:

ПОВЕЧЕ САЛАТИ

Наблегнете на салатите – цвекло и моркови, туршия, кисело зеле, салата снежанка. Те дават обем, но без много калории на сериозното ядене. Разбира се, не се отнася за салати с майонеза.

РАНЕН ОБЯД И РАННА ВЕЧЕРЯ

Ако каните гости за обяд или вечеря, поканете ги час по-рано от обичайното. Нека обядът започне малко преди 12, а вечерята да е не по-късно от 18 часа. Така ще имате време да си починете между двете хранения.

РЕДУВАЙТЕ ГОСТУВАНИЯТА С ПОЧИВКА

Направете график за гостуванията и не ходете на повече от едно място за един ден. Всяко гостуване е свързано със сядане на трапеза, така че не си го причинявайте. Ако сте били на гости на обяд, вечерта си останете вкъщи и заменете вечерята с кисело мляко и бисквити.

СМЕНЕТЕ ЯДКИТЕ С ПЛОДОВЕ И ЗЕЛЕНЧУЦИ

Свикнали сме на масата преди основния обяд или вечеря да сервираме (а после и да похапваме) купички с ядки. Те са прекалено калорични за и без това натоварения ни кулинарен график. Нарежете моркови и краставици на пръчици, поднесете ги в чашки с лимонов сок и ще имате прекрасни ордьоври, без непрекрасните калории от тях.

ИЗМИСЛЕТЕ ИГРИ

В България празникът е ядене и пиене. Но празникът – не само Коледа, а и всички останали през годината, е смях, забавление и общи спомени. Разнообразете яденето с коледни забавления. Скрийте подаръците за всеки на различно място и му дайте насоки къде да си го търси или просто се преместете от масата за хранене на холната маса, на която не ви чакат купища сладки, а само кафе и чай.

ПРИБИРАЙТЕ СЕ ПЕШ

При всяка възможност ходете и се прибирайте от гости пеш. Така ще изразходите някоя и друга калория в повече, а и ще подобрите храносмилането си.

ВИНАГИ ЩЕ ИМА УТРЕ

Не се опитвайте да изядете всичко днес. Нито пък се опитвайте да сготвите всичко днес. Утре също е ден, в който ще ядем, ще се обичаме, ще празнуваме.

НЕ СУШЕТЕ ДРЕХИТЕ СИ В ПОМЕЩЕНИЯ, В КОИТО СПИТЕ ИЛИ СЕ ХРАНИТЕ

Сушенето на изпраните дрехи вкъщи може да предизвика сериозни здравни проблеми, предупреждават британски учени. Влажното пране позволява на опасни спори да се размножават у дома. Дрехите по радиаторите повишават влагата на въздуха с 30 процента, а тя се оказва идеалната среда за вирене на опасни организми.

Специалистите предупреждават за опасността от спорите на Asperigillus fumigatus, които предизвикват заболяването аспергилоза. Тази гъбична инфекция засяга дихателната система. Началните оплаквания са кашлица, задух и втрисане. По-късно към тях се прибавят хрички с наличие на кървави жилки, обща слабост, висока температура и загуба на тегло. Заболяването протича със затишие и обостряне.

Учените съветват в никакъв случай да не се суши прането вкъщи, тъй като влажните дрехи съдържат около 2 литра вода, която се изпарява в помещенията.

Повечето хора имат достатъчно силна имунна система, за да се преборят с астпергилите, които се развиват във влажна среда. Но хората с по-слаба защита на организма са особено уязвими. Под риск попадат и астматиците.

Специалистите съветват прането да се суши или в машини за сушене, или навън, но в никакъв случай в помещения, в които спим или се храним.

ЧЕРНИЯТ ЧАЙ

От растението Camellia sinensis се добиват трите вида най-полезен чай в света. Те са черен, бял и зелен. Разликата идва от времето на бране и ферментацията, на която се подлагат листата.

При черния чай процесът на ферментацията е пълен, белият не се подлага на ферментация, а за зеления се използват всички части на растението и ферментацията е краткотрайна. Най-предпочитан е черният чай, независимо дали студен или топъл.

Черният чай е изключително специфичен. Отглежда се в Хималайските сини планини, на голяма надморска височина. Районът е един от най-големите за производство на чай в света. Най-популярен е черният чай, смесен с африкански или цейлонски чай. Тази смес доближава вкуса на английските и ирландските чайове. Чистият черен чай също е широко популярен. Той се нарича „single estate tea”.

Черният чай е изключително полезна напитка. Това се дължи на ценните съставки, които присъстват неговия състав – полифеноли, теофилин, теобромин, флуор, редица микроелементи, катехини и етерични масла. Витамините С и Е също са силно застъпени, както и кофеинът.

Специфичното при черния чай е, че кофеинът в него не води до пристрастяване, което го превръща в основна алтернатива на кафето. В една стандартна чаша от напитката се съдържат около 45 мг кофеин. Високото съдържание на кофеин превръща черният чай в силно тонизираща напитка. Той възбужда и зарежда с енергия цялото тяло. Кетахинът в него пък действа антиоксидантно.

В Китай хората вярват, че силната напитка предпазва от рак и някои други болести. Освен това, ароматните му качества действат успокояващо. Доказано е, че редовната му консумация има безброй терапевтични предимства.

Освен всичко друго, черният чай съдейства на тялото в борбата с килограмите и затлъстяването. Съставките му намаляват вредния холестерол и редуцират до минимум приема на мазнини от организма. За да има този ефект, черният чай се приема чист, без захар, мляко, сметана и други.

ПРИРОДНИ СРЕДСТВА СРЕЩУ ПРОСТУДА И КАШЛИЦА

Обикновената настинка е състояние, което е типично не само за зимата, но също така се среща и през останалите сезони на годината. То може да се окаже доста изтощително. Има обаче някои природни средства, които могат да облекчат настинката и грипа.

Благодарение на мощните си антиоксидантни свойства, чесънът е сред най-добрите предпазни средства срещу простуда и грип.

Ако чувстваме леки болки в ушите, те може да са в резултат от силна хрема. В тези случаи трябва леко да смачкаме скалидка чесън, която да се увие в чист памук и да се постави в ухото, но не много надълбоко, за да не попадне случайно навътре.

При простуда и кашлица трябва да вземем 4 – 5 скалидки, които отново да бъдат леко смачкани след което леко запържени и да се изконсумират. Може също така да си приготвим и напитка от няколко скалидки чесън, два домата и един лимон.

Куркумата е богата на куркумин и летливи масла, които имат протективни и терапевтични свойства при хората, страдащи от кашлица и настинка. Когато се появи усещане за дращене в гърлото, което издава появата на болки или кашлица, би било полезно да използваме куркума, за да предотвратим задълбочаването на проблема.

Най-лесният начин да се използва растението е да се консумира топло мляко, към което е добавено малко количество куркума.

Някои хора си приготвят чай. Трябва да сварим четири чаши вода, след което да добавим една чаена лъжичка куркума на прах и да оставим да престои за 10 минути. След като се прецеди, към напитката може да добави лимон и мед.

НАВИЦИТЕ НА ПОЗИТИВНИТЕ ХОРА

Животът е изпълнен с прекрасни преживявания. Трябва само да ги забележим. Колко е невероятно чувството да усетим как слънчевите лъчи галят кожата ни! А миризмата на дъжда? Усещането за топъл вятър? Всички тях можем да доловим, като започнем деня си с по-позитивна нагласа. Да живееш щастлив живот означава да си изградиш позитивни навици, които ти помагат да се фокусираш върху това, което истински има значение – върху малките усещания и действия без цена, но с висока емоционална стойност.

9 навика, които обединяват позитивните хора:

• Позитивните хора се събуждат всяка сутрин с идеята, че нещо чудесно е възможно да се случи днес.

Усмивката е лечебна енергия. Затова е важно винаги да търсим човек, на когото да се усмихнем в началото на деня. Не е 100% сигурно, че това ще ни удължи живота, но при всички случаи ще добави живот към годините. Постоянната позитивна нагласа е „най-евтиният фонтан на младостта".

• Те празнуват това, че са живи.

Умът ни е прозорец, през който виждаме света. Най-добрият начин да го накараме да разбере, че сме щастливи, е като мислим, чувстваме, вървим, даваме и служим сякаш сме най-големия късметлия в целия свят.

• Оценяват съвършените моменти.

Животът не е перфектен, но неминуемо има своите перфектни мигове. Не си заслужава да позволяваме на дребни неща да развалят настроението ни.

• Приемат промените.

Неизследваната територия не е добра или лоша. Тя просто е такава, каквато е. Да, може да разклати основите ни като човек. Може да се изкушим да направим крачка назад. Но промените са тези, които ни карат да израстваме. Това е правилната гледна точка, която трябва да приспособим.

• Пристрастени са към постоянно и безспирно самоусъвършенстване.

Не е задължително да е 1 януари, за да си подарим шанса да променим останалата част от живота си. Всеки ден е нов ден да се учим, растем, развиваме силите си и да се лекуваме от минали грешки, за да се придвижим напред. Всеки ден е шанс да преоткрием кои сме и да го разберем за себе си.

• Изживяват и вдишват истината.

Това е най-позитивният и освобождаващ от стрес начин да се живее, защото истината накрая винаги става ясна.

• Избират да са щастливи без конкретна причина.

Ако ще бъдеш щастлив поради някакъв повод, можеш да си навлечеш неприятности, защото някой може да ти отнеме повода. Затова се усмихни веднага, защото можеш, без да търсиш основание.

• Помагат на хората около себе си да се усмихват.

Знаят, че понякога само една усмивка, дадена на някого, може да е единственото му хубаво нещо през деня. Тя може да е това, което ще го издигне до нови висоти.

• Прекарват време с позитивни хора.

Обграждат се с компания, която ги прави щастливи. Общуват с близки, които не биха се възползвали от тях по никакъв начин и присъстват само защото ги е грижа. Всички останали са преходни.

ХИЖА ЗА $40 000 НА ДЕН В АЛПИТЕ

Супер луксозна хижа в Алпите очаква своите посетители срещу малко над 40 000 долара за вечер, или около 300 000 долара за седмица. Le Petit Palais chalet (от фр.език: Хижа Малкият палат) се намира в престижния ски курорт Куршевел, във Френските Алпи.

Цената изглежда доста висока, но и „екстрите" в хижата не са малко. Тя се отдава под наем заедно с лични готвачи, икономи, има дори собствен нощен клуб. И естествено, богатите клиенти я обожават.

Хижата е построена през 2012 г. и е струвала 60 млн. долара, разказва собственикът й Денис Крема пред „Wall Street Journal". Шестетажната вила има и басейн, винена изба, пура бар и предоставя изключително красиви гледки от всеки един от своите 18 000 квадратни метра пространство.

Le Petit Palais има 7 спални и може да събере между 12 и 15 гости, а също така има връзка и със съседната хижа – Le Petit Chateau (от фр.език: Малкият замък), през широк подземен паркинг.

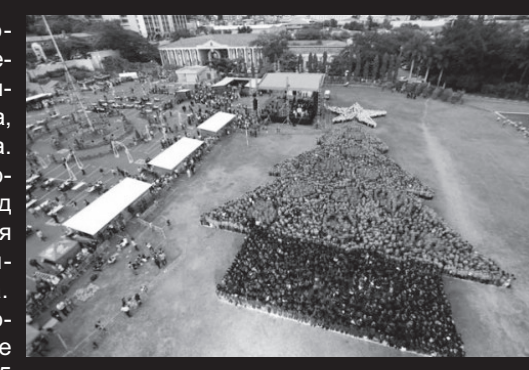
ИСТОРИЧЕСКИ ТИРБУШОН ПРОДАДЕН ЗА 40 000 ПАУНДА

Тирбушон с историческа стойност бе продаден на търг за 40 000 паунда във Великобритания. Когато Лондонският мост е разрушен през 1831 г., един малък фрагмент от него бил превърнат в тирбушон, който бе продаден на търг във Великобритания за почти 100 пъти повече от определената си цена.

Тирбушонът от 19-и век е направен от части, които се смята, че датират отпреди 800 години. Върху него са гравирани думите: „Направено от метално парче, взето от една колона. В продължение на 656 г. то е било в основите на стария Лондонски мост".

Древният тирбушон е купен от анонимен европейски колекционер срещу 40 000 паунда. Първоначалната му цена бе определена на около 600 паунда.

СВЕТОВЕН РЕКОРД ЗА НАЙ-ГОЛЯМА ЧОВЕШКА КОЛЕДНА ЕЛХА



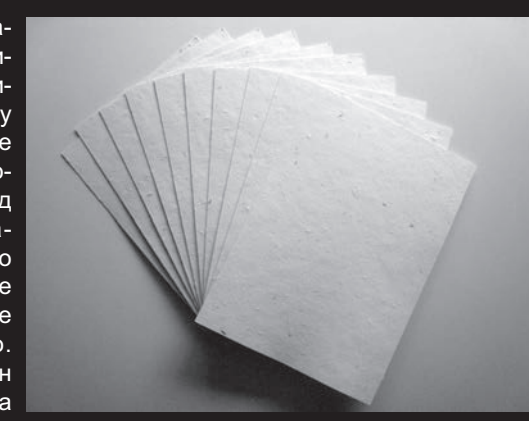
Хондурас постави световен рекорд за най-голямата коледна елха, съставена от хора. 2 945 души оформиха елхата пред президентския дворец в столицата Тегусигалпа.

„Огромно удоволствие за мен е да обявя, че 2 945 души успяха да счупят рекорда за най-голямо човешко коледно дърво", каза представителят на Рекордите на Гинес.

Предишният рекордьор беше Аржентина, когато участваха 1 982 души.

Участниците в елхата в Хондурас бяха облечени в зелено, червено и жълто. Зелените бяха клонките на елхата, червените бяха закачените играчки, а хората в жълто образуваха звездата на върха на елхата. Всички останаха в тази форма в продължение на 6 минути.

ИЗОБРЕТИХА ХАРТИЯ ЗА МНОГОКРАТНО ПОЛЗВАНЕ



Химици от Калифорнийския университет изобретиха хартия, върху която може да се печата с ултравиолетови лъчи. След това, с нагряване, напечатаното може да се изтрие и хартията да се използва отново. По този начин един лист от хартията може да се използва до 20 пъти без да се губи качеството на печата.

Изобретението се основава на окислително-възстановителна химическа реакция. Хартията от ново поколение е покрита със специален оцветител, който под въздействието на ултравиолетовите лъчи на работещ с тях принтер, става бял – повърхността сякаш се осветява покрай буквите и отпечатаните символи.

За да се изтрие напечатаното, хартията трябва да се подложи на повторно окисление и обезцветеният окислител възстановява цвета си. При нагряване на листа до 115 градуса по Целзий, целият процес на възстановяване за повторно използване отнема около 10 минути, обясняват учените.

КАК СЕ Е ПОЯВИЛ ЗНАКЪТ @

Този символ е познат на всеки интернет потребител. Но, изненада – той не е рожба на века на всеобщата компютърна грамотност, а е бил известен още в Средновековието и е имал най-различни предназначения. Версиите за произхода му също са няколко, всички до една са интересни и заслужават внимание.

Знакът @ е известен поне от 15-и век, но е напълно възможно да е бил измислен и по-рано. Според една от версиите, първи са започнали да го използват монасите, които превеждали различни трактати, написани включително и на латински. В латинския има предлог „ad", и в общоприетия за онези времена шрифт, буквата „d" се изписвала с малка опашчица, завита нагоре. При бързо писане, предлогът изглеждал като знака @.

Благодарение на флорентиските търговци, от 15-и век нататък знакът @ започнал да се използва като търговски символ. С него била обозначавана мярка за тегло, равняваща се на 12,5 кг – една амфора, и според тогавашните традиции, буквата „а", с която се обозначавала мярката, била украсена със завъртулки и изглеждала както общоизвестния символ днес.

Испанците, португалците и французите имат своя версия за произхода на обозначението – според тях, то идва от думата „ароба" – стара испанска мярка за тегло, равняваща се на около15 кг, която обозначавали писмено с условния знак @, взет от първата буква на думата.

Железничар
София 1080, ул. „Иван Вазов" 3
„Холдинг БДЖ" ЕАД
www.bdz.bg
Главен редактор Мая ДИМИТРОВА
Оформление Милкана ИВАНОВА
Материали се приемат на електронен носител
E-mail: maya02@abv.bg
Печат: „Военно издателство" ЕООД ISSN 0861-0851

Така ще изглеждат новите метровлакове в Лондон *Дизайнът е изключително модерен и стилен*

БЪДЕЩОТО ЛОНДОНСКО МЕТРО

В началото на 2015 г. транспортният департамент на Лондон TfL (Transport for London) планира да обяви конкурс за закупуване на 250 мотриси от ново поколение за метрото на британската столица. След предварителна селекция до участие в него ще бъдат допуснати 5 големи жп производители: Alstom, Bombardier, CAF, Hitachi и Siemens. Победителят се очаква да бъде обявен през 2016 г. Той ще спечели договор, чиято стойност може да достигне 2,5 млрд. паунда.

Новите мотриси ще се закупят за обслужване на четирите най-натоварени линии на лондонската „Тръба" (The Tube), както лондончани често наричат метрополитена. Това са трасетата Piccadilly, Central, Waterloo & City и Bakerloo. Предвижда се съставите да започнат да влизат в експлоатация между 2022 г. и 2025 г. и да останат на „служба" през следващите 40 години.

От TfL вече представиха концепцията си (наречена New Tube for London) за визията на бъдещите влакове. Тя е разработена от дизайнерската компания PriestmanGoode по поръчка на транспортния департамент и лондонското кметство. Последната предлага вътрешен дизайн и оборудване за железопътния и авиотранспорт. Интериорът на влаковете, пътуващи между Гетуик и Лондон, както и на подвижния състав на жп оператора Virgin, са дело на дизайнерите й. Сред клиентите й са и редица известни авиопревозвачи.

Компанията, която спечели сделката за производство на 250-те мотриси ще трябва да пресъздаде този изключително модерен дизайн. Предизвикателство за нея ще са също иновациите и перспективните технологии, заложени в проекта. Целта на всички новости, е да подобрят комфорта и безопасността на пътниците и да се повиши ефективността на превозите.

Проектът предвижда новите метровлакове да бъдат съставени от вагони, които ще позволяват на пасажерите да се придвижват по цялата дължина на композицията. Това, че вагоните няма да са отделени с прегради помежду си дава възможност да се освободи още много полезно пространство. На свой ред това ще облекчи пътуването в пиковите часове.

Заложено е също вагоните да са по-къси, което прави композициите по-гъвкави. Така те могат да спират по-близо до самата станция. Между тях и ръба на перона вече няма да остава голямо разстояние, в което пътниците могат да пропаднат, ако не внимават. Вратите също са по-равномерно разположени и по-широки, което предполага много по-бързо и лесно качване и слизане от влаковете.

Метровлаковете ще спират по-близо до ръба на перона и така ще се елиминира „дупката", в която пасажерите сега често пропадат

Предвижда се вагонните врати да бъдат оборудвани от LED светлини, които да мигат в зелено или червено според това дали предстои да се отворят или затворят. Идеята е, да се подскаже на пътниците кога е безопасно да слизат и да се качват. Разчита се тази светлинна индикация да разубеждава хора да влизат във вагоните в последния момент, когато съществува риск да бъдат затиснати.

Освен това влаковете ще са напълно климатизирани и снабдени с безжичен интернет. Всички означения и реклами в пътническите салони ще се изобразяват на дигитални екрани, вместо на хартиени пана, както е в момента. Едно от най-важните нововъведения обаче е, че мотрисите ще са напълно автоматизирани и няма да се нуждаят от водачи. Въпреки това през първите 10 години от тяхната експлоатация ще има машинист, който да наблюдава работата на системите.

Очаква се новите метро композиции да превозват между 8 и 19 000 души повече на час от използваните сега. Това ще позволи на лондонския метрополитен да поеме прогресивно увеличаващите се пътници, резултат от нарастването на жителите на британската столица. Прогнозите сочат, че нейното население ще се увеличи от настоящите 8,4 млн. души до 10 млн. през 2030 г.

Ивайло ПАШОВ

В салоните пътниците ще се радват на комфорт и модернистичен интериор

Маршрутът и информацията за пътниците ще се изобразява на дигитални екрани

Продължава АБОНАМЕНТ 2015

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

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

Цени за реклама

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

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

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

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

Име.....Фамилия.....

Фирма.....тел:.....

Адрес: пощ. код..... гр./с. .....

Област..... ул./жк.....

№/бл.....вх. ..... ет. ..... ап. .....

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

1. Идентификационен №.....тел./факс.....

2. Материално отговорно лице .....

3. Адрес на фирмата по регистрация.....

Железничар

Банкова сметка на вестника в лева

ТИТУЛЯР: „ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ПОЧИВНА ДЕЙНОСТ" - 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.