



Проф. д-р инж. икон. Даниела Тодорова, ректор на ВТУ „Тодор Каблешков“:

НЕ ПОДГОТВЯМЕ БЪДЕЩИ БЕЗРАБОТНИ

Специалностите ни са съобразени с нуждите на работодателите



Проф. Даниела Тодорова е доктор по икономика и професор по „Икономика и управление на транспорта“. Завършва с отличие висше образование по „Икономика и управление на отраслите – профил транспорт“ в Московския държавен минен университет. Придобива образователна и квалификационна степен „Магистър – инженер - икономист“. През 2004 г. прави специализации по „Икономика на транспорта“ и „Финанси и кредит“ в Московския държавен университет по транспорт. Пет години по-късно получава от ВАК диплом за научна степен „Доктор“ по Икономика и управление на отраслите (транспорт) и защитава дисертация на тема „Усъвършенстване на инвестиционната политика на железопътния транспорт в пазарни условия“.

Научните ѝ интереси са в областта на транспортната и инвестиционна политики, икономиката на транспорта, устойчивото му развитие, анализ на разходи и ползи на инфраструктурни проекти, ценообразуване на транспортната услуга, бизнес планиране и управление на инвестиционни проекти и на персонала. Има над 130 публикации у нас и в чужбина. Ръководител е и член на екипи разработили 22-а научноизследователски проекта, от които 7 международни по европейски програми

От декември 2016 г. е ректор на ВТУ. Преди това един мандат е зам.-ректор по научно-изследователската и международна дейност. От 2017 г. е почетен професор на Ningbo University of Technology в Китай. Секретар е за България и член на Научния комитет на Европейската асоциация за сигурност. Член е на секторен референтен съвет по оценка на компетентностите на сектор „Транспорт“ към Българска стопанска камара и на Съюза на учените в България.

Противно на традиционното схващане, че жена, занимаваща се с наука е схоластик, проф. Тодорова посреща и изпраща студентите си с усмивка, а кабинетът ѝ винаги е отрупан с цветя, които напомнят за присъщата ѝ естетика и диалогичност.

- Проф. Тодорова, как оценявате приключващата учебна година?

- В почти 97-годишната си история ВТУ „Тодор Каблешков“ се е доказало като сериозна образователна институция не само на националния, но и на международния пазар. Потвърждава го и годишната рейтингова система на Министерство на образованието и науката, в която участват почти всички висши учебни заведения. Нашето е сред предпочитаните български университети за подготовка на транспортни инженери и икономисти. В него провеждаме обучение в трите образователни степени – бакалавър, магистър и доктор и даваме компетентна и профилирана подготовка на студентите. Постига се благодарение на изключително добре подготвени академичен състав. Той се е доказал не само в България, но и в чужбина с научните си изследвания. Преподавателите ни са търсени експерти на всякакво ниво.

Главният ни приоритет е качествено образование и подготовката на студентите за реалната реализация на пазара на труда веднага след дипломирането им. Затова се интегрираме с транспортни партньорски компании. Това е нашият чар, ако мога така да се изразя. По такъв начин те пряко участват в обучението на студентите, а студентите и специализантите се обучават в реална трудова среда. Самите фирми доинвестират в образованието, което е предпоставка младите хора бързо да се адаптират на работните си места.

- Имате ли възможност да следите отблизо процеса на тази

интеграция след дипломирането?

- Връзката се осъществява чрез кариерния център, който много успешно работи. Изключително горди сме, че нивото на образованието наистина е високо, защото работодателите са доволни от знанията, които младежите са получили. Сериозно наблюдаваме на практическото обучение, защото теорията е едната страна, но практиката изисква компетентности, на които държим. Не случайно поддържаме тесни контакти с много логистични и спедиторски фирми, в които се чувства сериозен глад за квалифицирани кадри.

- В какво се изразява сътрудничеството ви?

- Наблюдаме на креативността, както в регионалния, така и в националния транспортен бизнес. Това е и акцентът, на който обръщаме голямо внимание в кандидатстудентската кампания, тъй като университетът донякъде е бутиков. Защото подготвяме специалисти за един специфичен, труден сектор на икономиката. С всяка изминала година той се развива все повече и повече, бързо нарастват транспортните фирми - силни в логистиката и спедицията. Това е мотивация за завършващите - да се ориентират към сектор, който има бъдеще. Затова тази година може да се похвалим, че сме сред малкото университети, които изпълниха със 107 процента държавната поръчка за прием на бакалаври, безспорно доказателство за интереса към ВТУ и перспективността на отрасъла. Постигнахме този успех, благодарение на гъвкавата програма, която имаме

и интересните ни специалности. Те са магистърски и бакалавърски, ориентирани към различните видове транспорт, свързани с комуникационната техника, с електрообзавеждането, с транспортното строителство, с енергетиката, с икономиката, с мениджмънта. Става въпрос за такива ключови области, които изискват висококвалифицирани специалисти. Гарантираме, че може да им ги дадем, благодарение на опита, който имат преподавателите ни. Те са визитната ни картичка. Всички са със сериозна експертна консултантска дейност и са доказали професионалната си компетентност. Предлагаме над 20 бакалавърски и над 26 магистърски програми, които наистина създават широк профил за обучение на кандидат студентите. Друга възможност за повишаване на квалификацията е по-гъвкавото обучение по програмата „Еразъм“. С над 50 университета обменяме студенти и преподаватели, което е прекрасна възможност за усвояване на добри практики от други европейски университети. При нас идват техни възпитаници. Подготвяме и чужди студенти, предимно от Македония, Сърбия, Украйна, Русия.

- Чувства ли се промяна в отношението към учебния процес след завършването на „Еразъм“?

- Студентите ни са изключително отговорни. Но винаги, когато са правили паралел, са подчертавали, че им харесва индивидуалния подход във ВТУ, личната ангажираност на преподавателите към тях и не на последно място практическия подход, т.е. тесния контакт с бизнеса.

- Обществен израз на тези контакти наскоро дадохте чрез срещата с превозвачите в железопътния транспорт. Какъв е практическият отзвук от нея?

- Да, тя беше изключително ползворна. Чрез Центъра за следдипломна квалификация извършваме обучения по техни заявки. Затова организирахме тази среща с всички частни и държавни жп оператори, за да създадем единна електронна платформа за повишаване на квалификацията на необходимите им специалисти. Тя вече действа и дава възможност в оперативен порядък да провеждаме по-гъвкаво обучение. Дори, по искане на БЖК и „Булмаркет“, сме стартирали два курса при нас, на машинисти за електрически локомотиви. При договорка няма проблем съответното обучение да се провежда и по места, в железопътните компании.

- Поддържате контакти с различни чужди университети, не само европейски. Как се развиват те?

- Сериозно е сътрудничеството с китайския Технологичен университет в град Нимбо, който се намира на 200 км от Шанхай. Един огромен университет, в малък за Китай град, само от 7 млн. души. Те първи ни потърсиха. С тях провеждаме съвместно обучение на докторанти, съответно с китайски и български научни ръководители. Изготвяме общи проекти, правим проучвания. Основно работим в областта на транспортната инфраструктура. Като почетен професор на китайския университет имам задължението поне веднъж в годината да про-



ПРОИЗВОДСТВЕНИ ТЕНДЕНЦИИ НА СТРАНИТЕ ОТ БИВШИЯ ИЗТОЧЕН БЛОК

► веждам работна среща, която да информира за възможностите на далекоизточната страна да инвестира в транспортната ни инфраструктура. На тези срещи задължително присъстват наши транспортни компании, които се занимават с изграждането и развитието ѝ. Сключени са вече няколко меморандума с НКЖИ, с ТСВ и техни специалисти посещават Нимбу. Китай е с огромен интерес към България и специално към нашия университет.

Работим с още 60 университета, не само от Европа. Най-интензивно е партньорството с Русия. Имаме дългогодишно сътрудничество с няколко висши учебни заведения в транспортния сектор, между които най-голям е Руския държавен университет по транспорт в Москва. Всяка година на обменни начала изпращаме група студенти и докторанти за две седмици да практикуват, което дава възможност за сравнение на транспортното развитие при нас и при тях.

- Пролет студентите за един ден „сменят професията“ си и поемат задълженията на академичния съвет. Има ли практически ефект?

- Тази година беше юбилейна, 10-та за инициативата. Идеята е младите да бъдат поставени в реална среда и заемайки позициите на ръководители да погледнат от друг ъгъл към отговорността да управляват. Резултатите са безспорни, защото макар и за един ден, младите хора виждат, че това е изключително сериозно. Студентите много ни помагат и много държим на пряката връзка с тях. Винаги се вслушваме в предложенията им. Те са нашето бъдеще и движение напред - няма ли ги, няма да има и университет.

- Непрекъснато обновявате материалната база. Бихте ли коментирали бъдещите ви намерения?

- С две думи - тя е огромна и много богата, разположена е на 160 декара, в която са включени освен учебните корпуси и общежития, също спортни площадки и парк за отдих. Изискват се много средства за поддръжка. Няма как да я осъществяваме без съдействието на партньорите, които участват в образователния процес. Някои се включват с лекции, други инвестират в създаването на профилирани лаборатории с тясна насоченост към дейността им. През последната година по този начин открихме няколко учебни зали и лаборатории с финансовата подкрепа на различни фирми. И тази година по време на изложението „Транс Тренд“ правим същото.

- Какво очаквате от предстоящата кандидатстудентска кампания?

- Вече я открихме и усилено работим, защото учениците стават все по-малко и по-малко. Но основно наблюдаваме върху ползите, които транспортният сектор евентуално би предложил за реализацията на бъдещите студенти. Смятам, че и тази година ще се справим успешно с приема тъй като специалностите, които предлагаме са атрактивни и са с директна реализация в бизнеса. С други думи - не подготвяме бъдещи безработни. Специалностите, които предлагаме отговарят на нуждите на трудовия пазар, съобразени са с потребностите на работодателите и гарантират сигурна работа на нашите студенти.

Интервюто взе:
Мая Димитрова

Активността на източноевропейските производители на подвижен състав се засилва. Ярките примери за прогресивно развиващи се жп предприятия от региона се увеличават. Тенденцията се повлиява и от стабилните инвестиции на световните жп доставчици, които подпомагат своите дъщерни и партньорски компании в страните от Източна Европа. Това постепенно променя ситуацията на пазара за релсов транспорт.

В завода си в Крайова частният румънски жп производител Softronic се подготвя да пусне третия електросъстав Hurelion. Той е поредният, предназначен за местния пътнически жп оператор Softrans, който е дъщерно дружество на предприятието.

Дейността на Softronic е показателен пример за измененията на източноевропейския пазар за подвижен състав. Все повече се налага тенденцията за появата и развитието на малки и средни жп компании, с дейности в няколко страни. Тези производители се издържат основно чрез вътрешните поръчки. Но напоследък все повече се наблюдава увеличаване на международните сделки, както в сегмента на пътническия, така и при товарния подвижен състав. Тази ситуация ярко контрастира с картината през 80-те и началото на 90-те години на миналия век. Тогава големите държавни жп предприятия със силно централизирана структура произвеждаха предимно големи партиди жп техника на своя територия. С тях задоволяваха нуждите на местните железници и на партньорите си от соц блока.

Softronic е сред малкото източноевропейски производители, които продължават да правят локомотиви. Създаден е през 1999 г. като приемник на едноименния доставчик на жп електрооборудване. За този период разработва и произвежда многосистемните шестостни електролокомотиви Transmontana и задвижваните от променлив ток техни събратя Phoenix. Купувачите им са предимно жп оператори от Румъния и Унгария.

Първият локомотив от семейството Transmontana се появява през 2010 г. Доброто му представяне скоро привлича скандинавско внимание. През 2015 г. един от представителите му премина изпитания в Швеция. Следва договор за доставка на 8 нови машини с шведския жп оператор Green Cargo. Стойността на контракта е около 20 млн. евро, като финансирането му осигурява банка Raiffeisen, която получава гаранция от румънската Експортно-импортна банкова институция. През юли 2018 г. са предадени първите два локомотива, а останалите се очакват до края на 2020 г.

През 2014 г. Softronic излиза и на пазара за мотрисен подвижен състав, представяйки първия си електромотрисен влак тип Hurelion. Той е предназначен за работа по линии, електрифицирани както с променлив ток (с напрежение 25 kV и честотой 50 Hz), така и с прав ток (с напрежение 3 kV). Четиривагонната композиция разполага със 189 седащи и 225 правостоящи пътнически места и отговаря на европейските изисквания за експлоатационна съвместимост. В момента жп превозвачът Softrans оперира с две такива мотриси по маршрутите между Крайова, Букурещ и Брашов. До месеци се очаква да получи и въведе в експлоатация още една. Същевременно

Softronic планира да разработи и подобен дизелов състав за румънския пазар.

Electroputere е друга румънска промишлена фирма, която в миналото бе известна като производител на подвижен състав. Но тази ѝ дейност беше прекратена още в началото на 90-те години на XX век. След няколко опита, през ноември 2007 г. тя беше успешно приватизирана от саудитската инвестиционна група Al-Arab Contracting. Новият собственик преориентира дейността към производството на резервни части за локомотиви и модернизиране на вагони (сред клиентите е операторът на букурещкото метро Metrorex), тролейбуси и трамваи. Тези работи се осъществяват в завода на Electroputere в Крайова.

В северната ни съседка работят още няколко доставчици на релсов транспорт. Едно от тях е съвместното предприятие Greenbrier Europe. То е създадено през юни 2017 г. от вагоностроителните компании Astra (Румъния) и Greenbrier (САЩ). На последната принадлежат 75 на сто от акциите на дружеството. Най-големият завод на Greenbrier Europe е разположен в град Арад (Западна Румъния).

Силно развитие на жп промишлеността се наблюдава и в Полша. Миналата година се оказа знакова за бъдещето на PESA - един от най-големите полски производители на подвижен състав. В същото време забележителни резултати отбелязва и конкурентната жп компания Newag, която подобно на румънската Softronic, бележи чувствителен напредък в разработката на нови локомотиви. Това са Dragon и Griffin, които пробиват, както на вътрешния, така и на международния пазар.

Newag произвежда тяговия си състав на базата на наследените мощности от бившето жп предприятие ZNLE в Гливице, което компанията придоби през 2008 г. Година по-късно направи там дебют на своя първи шестостен електролокомотив Dragon. До момента полските железопътни оператори SA, закупили 15 такива локомотива, в т. ч. 6 единици, снабдени с дизел за изпълнение на функцията last mile. Компанията получи поръчки и за второто си поколение локомотиви Dragon. В края на октомври 2018 г. държавният товарен жп превозвач на страната PKP Cargo поръча три локомотива от новата версия на локомотивното семейство, чиято обща стойност възлиза на 10,6 млн. евро.

Четириосните електролокомотиви Griffin на Newag се използват по жп мрежата на Полша за теглене, както на товарни, така и на пътнически влакове. Те могат да развиват скорост до 160 км/ч.

През май 2018 г. държавния превозвач РКР сключи с частния жп производител контракт за 86 млн. евро за доставката и техническото обслужване на 20 от тях. В него е заложена и опция за покупката на още 10 електролокомотива. Ако тя бъде успешно осъществена, общият размер на договора ще достигне 128,5 млн. евро.

Още през лятото на 2014 г. Newag подписа с хърватския жп производител Duro Daković от град Славонски Брод споразумение за сътрудничество за разработка на модел на Griffin за линии, електрифицирани с променлив ток с напрежение 25 kV и честота 50 Hz. Но досега за реални резултати от партньорството не е съобщавано.

Историята на компанията Newag, чийто централен офис е разположен в град Нови Сонч, води началото си от 1876 г. В момента 53 на сто от акциите на компанията принадлежат на дружеството Taurus Capital Investments. Освен локомотивите, Newag произвежда също електрички Impuls и дизелови влакове за полски жп компании.

От 2013 г. Newag си партнира с германската компания Siemens Mobility и сглобява немските метро мотриси Inspiro в завода си в Нои Сонч. През 2010 г. за метрополитена на Варшава са заявени 35 шествагонни състава, от които 25 са сглобени от полската компания. През ноември 2017 г. партньорите представиха и първата от 20-те тривагонни мотриси, поръчани за третата линия на метрото в София.

Важен момент от развитието на Newag е дебютът на западноевропейския пазар. В продължение на няколко години компанията получава от Италия редица поръчки за регионални влакове. През декември 2015 г., по контракт на стойност 14 млн. евро, тя достави първия от 4 заявени теснолинейни дизелови композиции (за линии с ширина 950 мм) под бранда Vulcano на Ferrovía Circumetnea - железницата на италианския остров Сицилия. Те са проектирани и произведени въз основа на концепция, първоначално разработена от италианския жп производител Costa Sistemi Ferroviari, който обаче обяви фалит. През 2013 г. Newag откупи правата върху поръчката за Ferrovía Circumetnea и изпълни договора. През декември 2017 г. полската фирма получи от сицилианския жп превозвач поръчка за още два такива влака.

(Следва)

Ивайло ПАШОВ

По материали на
Railway Gazette International и
„Железные дороги мира“



Електролокомотив от семейството Dragon
Източник: i1.wp.com