



SPENO: възможност за модерна поддръжка на релсовия път

■ Петър ГАЛЕВ

В края на миналата година, на семинар в София, ръководителят на отдел “Продажби” на SPENO International - дипломиран евро жп инженер Рудолф Колер, представи възможностите на фирмата за диагностика и цялостна поддръжка на железопътните релси.

SPENO International работи в държави от всички континенти, а дейностите ѝ обхващат цялата сфера на изследване, разработка, производство и експлоатация на машини за шлайфване и репрофилиране на ходови релси по железния път и стрелките, измерване на профили и повреди по повърхността на релсите и проверка за вътрешни повреди по релсите с ултразвук и вихров ток.

SPENO продължава да развива своето “ноу хау” не само за поддръжката на релсите, но и за цялостното оборудване. Влаковете за шлайфване и дисковете за шлайфване се разработват в тясно взаимодействие с фирмите поддоставчици “Мекнафер” и АСИ, в Италия (шлайф-влаковете в град Местре, а дисковете – в град Макон). В сферата на релсовата поддръжка, SPENO е разпростирила дейностите си върху петте континента и подготвя железния път за всякакъв вид експлоата-

ция. Това включва и метрото, като част от градския транспорт, а също тежкотоварни и високоскоростни влакове.

Компанията SPENO е със седалище в Женева, основана е през 1960 и днес има над 600 работници по целия свят.

Клиентите на фирмата са 196, от 47 държави. В момента капацитетът ѝ надвишава 40 000 километра завършено шлайфване годишно.

През годините SPENO въвежда много новости в сферата, в която рабо-

Инж. Рудолф КОЛЕР, ръководител отдел “Продажби” в SPENO, пред “Железопътен транспорт”:



Нашата стратегия за Европа е не да продаваме машини, а да предлагаме услуги по диагностика и поддръжка на релсите, чрез временно изпращане на машини и квалифициран персонал в съответната държава. Когато качествени релси се поддържат още от самото начало, чрез прилаганите от нас методи, това може да увеличи живота им до два пъти. В момента, състоянието на голямата част от релсите в България е такова, че се налага или тяхната подмяна, или пък спешният им ремонт. А след това вече ще трябва да се под-

държат според съвременните европейски изисквания и постижения. Преди 12 години SPENO продаде една машина в България, но не съм убеден, че българските железници са постигнали необходимите резултати с нея. Защото тази машина не се използва особено ефективно, нито се поддържа по най-добрия начин. Това се дължи основно на липсата на средства. Но експлоатацията на подвижния състав върху некачествени релси води до сериозни рискове за безопасността, както и до непредвидими финансови загуби. Още преди петдесет години Европа се убеди в ефективността на релсовата поддръжка и България би трябвало да се възползва от този опит.



На семинара в София бяха представени възможностите на SPENO International за диагностика и цялостна поддръжка на железопътните релси



Рудолф Колер – ръководител отдел “Продажби” в SPENO, и Михаил Илев – представител на SPENO за България

ти. През 1980 произвежда първата двупътна шлайфмашина за крайградски транспорт. Три години по-късно пък представя първата стрелкова шлайфмашина. През 1985 влизат в експлоатация първите самоходни машини за дефектоскопия с ул-

тразвук в реално време. През 1987 SPENO въвежда влак за шлайфване с устройство за обезпращане по време на работа.

В момента SPENO съсредоточава усилията си в своята основна дейност – предоставяне на услуги, въ-

преки че и продажбите на нейни машини постоянно нарастват. Екипът на фирмата не спира да се стреми към подобрения и иновации и е готов по всяко време да предложи гъвкави решения на железниците във всички точки на света. ■

Швейцария предлага допълнителни възможности за финансиране и на инфраструктурни проекти у нас

Едва ли има представител на българския железопътен сектор, който да отрече спешната необходимост от подмяна и ремонт, както и от последваща съвременна поддръжка на железния път в страната. За всички е ясна и тежката финансова ситуация у нас, която ограничава възможностите това да бъде направено своевременно.

Със сигурност обаче, за целта могат да се използват средствата, които се отпускат на страната ни от Европейския съюз и неговите партньори. Както е известно, на 27 февруари 2006 ЕС и Швейцария подписаха Меморандум за разбирателство, на чиято база Швейцария се ангажира да финансира проекти в новите страни членки, на стойност 1 млрд. швейцарски франка (около 645 млн. евро) за период от пет години. Проектите включват и подкрепа за изграждане на инфраструктурата. На 5 март 2008 правителството на Швейцария решава да бъдат отпуснати допълни-

телни средства, в размер на 257 милиона франка, за реализирането на проекти в новоприсъединилите се към ЕС България и Румъния. През септември 2010 президентът на Конфедерация Швейцария Дорис Лойтхард и минис-



SPENO, която отдавна се ползва с доверието на швейцарските власти, може да се включи в реализацията на конкретни проекти и в България

търът на външните работи Мишлин Калми-Рей, заедно с българския министър по управление на средствата от Европейския съюз Томислав Дончев, подписа Рамково споразумение между България и Швейцария. Чрез него Швейцария допринася за намаляване на икономическите и со-

циалните различия в разширения Европейски съюз. Приносът за България, в размер на 76 милиона швейцарски франка, ще се реализира под формата на проекти и програми, които Швейцария ще направлява на място. Швейцария взема участие в области, в които България е заявила, че има най-голяма нужда да наваксва. Сред тези области няма как да не е и жп инфраструктурата.

В този контекст, следва да се изтъкне, че SPENO, като швейцарска фирма отдавна получила доверието на швейцарските власти, ще има капацитета за извършване на висококвалифицирана дейност при усвояване на част от финансовите средства по съответния конкретен проект. Остава българската държава и нейните оторизирани институции, спазвайки приоритетите на собствената си железопътна стратегия, да проявят активност и да заявят интерес за швейцарско финансиране на проекти, целящи модерната поддръжка на релсовия път у нас. ■