

Железничар

RAILWAYMAN

29 май - 4 юни 2014 г. Цена 60 ст. София, година XXIII, брой 18 www.facebook.com/RailwaymanBulgaria

В началото на седмицата се проведе извънредно общо събрание на банките кредитори по втория облигационен заем на „Холдинг БДЖ“ ЕАД. На него присъства и представител на ръководството на националния железопътен превозвач.

Тъй като все още не е постигнато окончателно споразумение за реструктуриране на задълженията на „Холдинг БДЖ“ ЕАД по втория облигационен заем, присъстващите облигационери одобриха започването на процедура по продажба на някои активи на дружеството, които са обезпечение по кредита. Кредиторите ще предприемат и действия по отправяне на предупреждение за обявяване на предсрочна изискуемост на целия облигационен заем. На този етап обявените мерки няма да възпрепятстват оперативната дейност на националния железопътен превозвач.

Представителите на финансовите институции и „Холдинг БДЖ“ ЕАД се съгласиха диалогът между двете страни да продължи. Желанието е да се намери взаимно приемливо решение.

Все още се очаква официалното становище на Европейската комисия във връзка с оказването на допълнителна подкрепа на холдинга.

КИТАЙСКА ЛИЦЕ Е СКОРОСТНАТА ЖЕЛЕЗНИЦА НА АФРИКА?

на стр. 3

СТАРТИРА ПЪРВИЯТ ТЕРМИНАЛ ВЪВ ВЪТРЕШНОСТТА НА СТРАНАТА

на стр. 5

VIKING TRAIN С ПРИСТИЖНА МЕЖДУНАРОДНА НАГРАДА

На срещата в София към проекта се присъедини и Румъния



Домакин на последната среща в София по проекта за комбинирания влак „Викинг“ беше „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД. Тя се проведе в средата на май и събра представителите на всички железници, които до този момент са участвали в него - Беларус, Литва, Украйна, Молдова, България. Една от добрите новини е официалното присъединяване на Румъния в лицето на CFR Marfa. Така логистичната верига от балтий-

ските пристанища до Босфора се затваря и се създава по-благоприятна транспортна среда за извършването на контейнерни превози по направление. Открива се и много добра перспектива за неговото развитие към Турция, откъдето за в бъдеще се очаква да тръгват по-голяма част от товарите към Северна и Северозападна Европа.

Припомняме, че „Викинг“, съвместна рожба на литовската, беларуската и украинската же-

лезници, е създаден през 2003 г. По-късно през 2012 г. в него се включи „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, а през следващата година и Молдова. По думите на Стасис Гудвалис, зам.-генерален директор на водещата проекта Литовска железница и ръководител на дирекцията за товарни превози в нея, „Викинг“ открива добри възможности и създава транспортна алтернатива за скандинавските държави като Швеция и Финландия към

другите европейски страни и района на Турция. Той предлага и благоприятни перспективи за конкуренция на морските линии между Украйна и Турция. „За нас най-важен обаче е не толкова икономическият, а екологичният ефект, който проектът има. Във връзка с това направихме проучване и изчислихме приблизително колко камиона замества една такава контейнерна композиция“, заяви Стасис Гудвалис пред в. „Железничар“. Според него тя превозва около 57 единици, което означава, че ако товарите се поемат от тежкотоварни автомобили, подредени един след друг, те биха образували опашка, дълга приблизително 8 км. Този нагледен пример показва какви задръствания се преодоляват, колко пътища се спасяват от разрушаване, както и какво количество от вредни газове се спестява на околната среда. Точно затова през 2009 г. Европейската асоциация за интермодален транспорт връчи на контейнерния влак „VIKING Train“ награда за най-добра практика в интермодалния транспорт, а този април на международната конференция BEST FACT в Париж той получи и наградата за „Най-добър проект за екологичен

транспорт за 2014 г.“

Другите му преимущества са връзката с морските превози в Черно и Балтийско море, фиксираният график при транспортирането и краткото транзитно време, гарантираната безопасност и съхранение на товарите при пътуване, ускорените митнически и гранични процедури, което значително съкращава дългите престои по границите и времето за обработка на документите. Поради законодателните особености на югоизточната ни съседка, които не са съобразени с европейските изисквания, на този етап Турската железница не е директна страна по договора, сключен между присъединилите се към „Викинг“. В него е привлечена мощната логистична компания BALO, с богат опит в контейнерните превози, която оперира успешно в югоизточната ни съседка. Така подпомага идеята за движението на транзитен влак от балтийския регион до нашите географски ширини, уточнява Георги Друмев, управител на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД. Ангажиментът на BALO, която има изградена верига от терминали, е да търси и привлича товарите от реги-

на стр. 5

ОТНОВО РЕТРО ВЛАК МЕЖДУ СОФИЯ И БАНКЯ

И тази година на 1 юни по случай Деня на детето „Холдинг БДЖ“ ЕАД пуска парен локомотив. Всички, които проявяват интерес към ретро подвижния състав на компанията, отново могат да пътуват с него заедно с децата си

Парният локомотив от серията 01.23 ще бъде включен в композициите на два влака, които ще се движат между София и Баня. От София за Баня ще тръгват в 13:30 ч. от Централна гара. Връщането обратно от Баня е в 15:00 ч. Резервацията е задължителна, а в състава ще са вклю-

чени пет второкласни пътнически вагона. За всички пътници над 14 години цената на билета за атракционното пътуване в едно направление е 5 лева (с включено запазено място). Същата цена, пак със запазено място, важи и за воаяж в двете посоки. За децата до 7 години пътуването е безплатно. Само ако родителите или придружителите им желаят да направят резервация и за тях, ще заплащат 1 лев. За деца между 7 и 14 навършени години тя обаче е задължителна. Възрастта на малчуганите ще се удостоверява с акт за раждане или копие

от него, както и с железопътни карти „Дете“ и „Учащ“. Националният железопътен превозвач напомня, че малките пътници до 10 години задължително трябва да са с придружител.

Пътуването с атракционните влакове ще бъде безплатно и за служители от системата на железниците и членове на техните семейства (притежаващи билети за безплатно пътуване); служители, пенсионирани в нея; клиенти, притежаващи удостоверение за инвалидност с трайно намалена трудоспособност; ветерани от

войната, носители на орден „За храброст“; както и многодетни майки с право на безплатно пътуване. И тези категории пътници обаче ще трябва да заплатят по 1 лев за запазено място.

Предварителната продажба и резервациите за атракционните влакове започна от 27 май. Билетите се продават на касите на Централна гара София и гара Баня, както и в железопътните бюра в София - в Центъра за комплексно транспортно обслужване на населението (ЦКТОН) в НДК и на ул. „Гурко“ № 5.

БРАЗИЛИЯ ОБЯВИ BOMBARDIER за най-добър производител на пътнически влакове



Властите на Бразилия удостоиха канадската корпорация Bombardier с тазгодишната си награда за най-добър производител на пътнически подвижен състав. Церемонията се проведе в мегаполиса Сао Пауло. Призът ежегодно се връчва на фирми и частни лица за успехи в развитието на релсовия транспорт.

Наградата бе присъдена на Bombardier за разработката на монорелсовите влакове Innovia Monorail 300, които се предвижда да започнат да обслужват градските маршрути на Сао Пауло. Тяхното производство,

стартирало наскоро, е организирано в завода на канадския производител, открит в бразилския град Ортоландия.

Innovia Monorail 300 представлява иновационна технология в областта на пътническия транспорт. Монорелсовата транспортна система се отличава със своята висока икономичност и с това, че разходите за изграждане на трасетата и инфраструктурата ѝ са значително по-малки. Същевременно превозната ѝ способност е много висока – достига до 48 000 пътници на час по едно направление.

Строящата се в Сао Пауло монорелсова жп линия ще е с дължина 24 км и ще се обслужва от 54 седемвагонни състава, способни да развиват скорост до 90 км/ч. Всеки от тях ще може да превозва над 1000 пасажера в пиковите часове.

През 2013 г. бе произведен прототипният влак от серията и с него успешно се проведе поредица от изпитания. Останалите се изработват също от алуминий и композитни материали, с широко внедряване на най-съвременни технологии.

Германските железници с подарък за позналия шампиона от Мондиал-2014

Германските държавни железници (Deutsche Bahn) пунаха в продажба специална футболна серия на картите за влаково намаление BahnCard 25. Посветените на приближаващия Мондиал-2014 пластики се продават срещу 25 или 50 евро и осигуряват 25-процентна отстъпка от цената на всички еднократни билети (вкл. и на промоционално намалените), издавани съответно за втора и първа класа на немската железница. Важат в продължение на 4 месеца. Атрактивното в случая е, че срокът им на валидност може да бъде безплатно увеличен, ако клиентът познае шампиона от тазгодишното световно първенство по футбол, което ще се проведе от 12 юни до 13 юли в Бразилия.

При покупка на картата на пътника се предлага да предположи кой футболен отбор ще спечели световната купа. Ако прогно-

Deutschland orakelt: Wer wird Weltmeister?
Mit der Sieger BahnCard 25 richtig tippen. 1 Jahr 25% Rabatt gewinnen.



зата се окаже вярна, действието ѝ автоматично ще се удължи с още 12 месеца. Пластиките от специалната серия са наречени Sieger BahnCard 25 („Карта на победителя“) и съдържат изображение на футболна топка, зелен тревен килим, наподобяващ този на стадионите и флагът на някоя от страните, чийто отбори ще се

съревновават на Мондиала. На купувача се връчва версия със знамето на посочената от него държава.

Желаещите да участват в предизвикателството на Deutsche Bahn могат да си закупят Sieger BahnCard 25 до 26 юни. Тогава продажбите на специалната серия карти се прекратява

Централната гара на Виена се сдоби с уникален покрив

Завърши изграждането на покрива на новата Централна гара на Виена. Той представлява уникална динамична стъклено-стоманена конструкция, състояща се от ритмично



преплитащи се елементи. Има дължина 200 м, широчина 120 м и обща площ 31 000 кв. м. За неговото изграждане са изразходвани 7 000 тона стомана или горе-долу същото количество, което е било нужно за построяване на знаменитата Айфелова кула в Париж.

Поставянето на покрива обаче не бележи края на грандиозната реконструкция на гарата, която бе започната от градските власти още през 2007 г. Промените и преустройствата на гаровото здание и релсовите пътища се очаква да бъдат финализирани до декември 2015 г. Пълното завършване на работата по цялата нова инфраструктура обаче е планирано чак през 2019 г. Дългият срок се определя от факта, че на практика новата Централна гара (Wien Hauptbahnhof) ще бъде построена на базата на обединяването на настоящата, търпяща преустройство, Южна гара (Sudbahnhof Wien) на града и близката жп спирка Зюдтиролен-платц.

Очаква се новият жп комплекс да е един от ключовите в европейската железопътна мрежа. През него ще преминават трансевропейските жп комуникации от цяла Европа. Той ще обслужва над 145 000 пътници дневно. Предвижда се да има централна зала с дължина 100 м и ширина 25 м. Непосредствено до нея ще е разположено голямо фоайе с изходи към пероните. Покривната конструкция ще се простира над тях, както и над 5 перона и 10 жп линии. Стъклените ѝ елементи ще осигуряват естественото им осветление. Планирано е също гарата да има и два подземни етаж с обща площ 20 000 кв. м. Там ще са разположени търговски център и подземен паркинг с 600 места

Въпреки продължаващите строителни дейности, от декември 2012 г. източната част на перспективния гаров комплекс работи частично. В него спират някои от крайградските влакове.

Alstom ще достави 50 електро- локомотива на Азербайджан

Френската компания Alstom сключи договор с националните железници на Азербайджан („ADY“) за доставка на 50 товарни електролокомотива KZ8A.



Контрактът на обща стойност около 300 млн. евро бе подписан в Баку в присъствието на президентите на азиатската държава и на Франция Илхам Алиев и Франсоа Оланд. Документът предвижда също и възможност за изграждане на сервисно депо, което ще обезпечавя техническото обслужване и поддръжка, както и обучение на персонала на клиента.

Електролокомотивите с асинхронен тягов двигател KZ8A са едни от най-мощните в света (8800 кВт). Способни са да теглят композиции с тегло до 9 000 тона със скорост до 120 км/ч. Поръчките от азербайджанските железници ще бъдат произведени между 2016 г. и 2018 г. от съвместно предприятие („ЭКЗ“), създадено край град Астана. Те ще се сглобяват в него с комплектуващите части, доставяни от френския производител.

Общата дължина на жп линиите на Азербайджан е 2 932 км. От тях 1 278 км са електрифицирани. През 2006 г. „ADY“ започнаха мащабна дългосрочна програма за модернизация, включваща обновяване на подвижния състав, ремонт на инфраструктурата и постепенен преход от постоянен към променлив ток. Според последните прогнози, през 2017 г. обемът на жп превозите в страната ще се увеличи почти двойно в сравнение с настоящите показатели.

На 12 май т.г. Alstom подписа и Меморандум за сътрудничество с дружеството, управляващо метрополитена на азербайджанската столица Баку. Той засяга разработката на съвременни вагони за тамошната подземна железница. Страните се договориха в близките два месеца да сключат и съответния контракт за това.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

КИТАЙСКА ЛИ ЩЕ Е СКОРОСТНАТА ЖЕЛЕЗНИЦА НА АФРИКА?

Китай подкрепя африканските планове за изграждане на общоконтинентална високоскоростна железопътна мрежа. По време на неотдашната си визита в централата на Африканския съюз в Адис Абеба (Етиопия) китайският премиер Ли Къцян обеща значителна финансова помощ за проектите, свързани с нейното реализиране. По думите му, обемът ѝ ще достигне до не по-малко от 12 млрд. долара. Китайският министър-председател е предложил също страната му да подпомогне начинанието чрез предоставяне на модерни технологии за развитието на скоростните жп превози.

ЖЕЛЕЗНИЦА НА АФРИКА?



Поднебесната империя е готова да сътрудничи със страните от Черния континент, за да се осъществи идеята за съединението на всички африкански столици с високоскоростен железен път. Изграждането му може да ускори развитието на местните икономики, а това би помогнало за подобряване и задълбочаване на търговските им взаимоотношения с Китай, което ще е изгоден както за китайците, така и за техните бизнес партньори от Африка. Засилването на търговския стокообмен ще повлияе положително в социален и икономически план и върху самото африканско население.

Готовността да подпомогне развитието на жп транспорта и изграждането на общоконтинентална жп мрежа в Африка бе ясно заявена от Пекин още през март миналата година. Това стана по време на африканската совалка на президента на Китай Си Дзинпин, която се осъществи десетина дни след встъпването му в длъжност. На среща с лидерите на африканските държави в Дърбан (ЮАР) той обяви, че неговата страна е готова да подкрепи развитието на жп транспорта и икономиката на континента чрез предоставяне на 20 милиарда долара във вид на заеми.

Малко повече от година по-късно китайският премиер Ли Къцян заяви, че страната му ще разшири допълнително кредитните си линии за Африка. В хода на първата си визита на Черния континент в началото на този месец той обеща отпускане на нови 10 милиарда долара като кредити, в добавка към предходните милиарди. Анонсира и предоставянето на 2 милиарда долара (отново във вид на заеми) на китайско-африканския Фонд за развитие, като заяви, че в перспектива тази сума ще нарасне до 5 пъти. Средствата се предоставят изключително за развитието на модерен и бърз жп транспорт. Кога



Споразумението за изграждане на скоростна жп магистрала, свързваща страните в Източна Африка, бе подписано в Найроби от китайския премиер и президентите на Кения, Уганда, Руанда и Южен Судан

ще станат факт обаче засега не е ясно, тъй като никакви конкретни срокове не са посочвани.

Визитите на китайските държавници в Африка предизвикаха критика от страна на част от местните бизнес кръгове. Те смятат, че Поднебесната империя е привлечена единствено от енергийните ресурси на континента. В хода на своето посещение в богатите на нефт Нигерия и Ангола в средата на май т. г. обаче Ли Къцян даде да се разбере, че Пекин не е заинтересован само от енергийни сделки, а възнамерява да помогне за повишаването на жизненото равнище на местното население, без да се намесва във вътрешната политика на африканските държави. Един от начините за това е чрез инвестициите в железопътния сегмент.

Африканците като цяло са склонни да си партнират с Китай в тази сфера. Повечето разглеждат Поднебесната империя като по-приемлива и изгодна алтернатива от сътрудничеството със западните държави. Въпреки това, от страна на досегашните им икономически партньори (преобладаващо това са страни от Запада) и част от местните икономисти и

гистрала, която да свърже порт Момбаса - най-голямото морско пристанище на африканската държава - със столицата ѝ Найроби. Линията се оценява на 3,8 млрд. долара. Ще има дължина 609 км и междурелсие 1435 мм, отговарящо на европейските стандарти. Предвижда се да замени съществуващия стар теснолинеен железен път, построен още по време на британското колониално господство през XIX век и осигуряващ жп комуникация единствено между Кения и Уганда. Появата на новата линия ще позволи да се намали времето за придвижване на пътническите влакове по това направление от 12 до 4 часа, а на товарните - от 36 до 8 часа.

привлекателност на източнаафриканския регион.

Втората победа на Китай по пътя към изграждане на модерна общоконтинентална жп мрежа е постигната в Нигерия. Непосредствено преди сключването на споразумението с четирите страни от Източна Африка, компанията China Railway Construction подписа договор с нигерийското правителство за крупен жп проект на стойност 13,1 млрд. долара. Той предвижда построяване на единична жп линия с дължина 1385 км, която ще преминава през 10 нигерийски щата, включително през нефтодобивни райони. По маршрута ѝ трябва да има 22 гари, а планираната максимална



В изграждането на скоростните жп магистрали ще участват китайски и африкански работници



политици все по-често се чуват призови за по-балансиран търговски отношения. Ала по всичко изглежда, че китайците вече са направили дългочаквания пробив с две свои сделки.

На 11 май президентите на четири страни от Източна Африка (Руанда, Кения, Уганда и Южен Судан) сключиха споразумение с Китай за изграждане на нова скоростна жп линия, която да ги свърже помежду им. Проектът е на обща стойност 13,8 млрд. долара и 90 процента ще се финансира с кредити от Експортно-импортната банка на Китай (Exim Bank of China). Останалата част от парите ще дойдат от правителствата на парафиралите споразумението държави. Документът бе подписан в Найроби - последната спирка от африканския тур на китайския премиер Ли Къцян. Споразумението се явява продължение на предварителното съглашение за проекта, оформено по време на миналогодишната визита на президента на Кения Ухуру Кенята в Пекин.

В първият етап от реализацията му се предвижда да бъде изградена нова железопътна ма-

Очаква се строежът на трасето да отнеме три години и половина. След неговото завършване следва да се пристъпи към работата по следващите жп участъци, които ще представляват продължения на линията до Кампала (Уганда), Кигали (Руанда), Бужумбура (Бурунди) и Джуба (Южен Судан). Изграждането на релсовата магистрала ще позволи до порт Момбаса да достигат големи обеми товари и стоки от вътрешността на континента. Доставка им с железница ще доведе до значително намаляване на транспортните разходи спрямо автотранспорта. Ще се свият значително и цените на пътническите трансфери през границите на държавите от Източна Африка. Имайки предвид, че максимално допустимата скорост по трасето ще е 120 км/ч, пътническите влакове се очаква да се ускорят в пътя. Поевтиняването и повишаването на бързината на карго и пасажерските комуникации ще стимулира тяхното развитие и ще доведе до подобряване на ефективността на транспорта, както и до бум на местните икономики. Ще се повиши и инвестиционната

скорост на движение на влаковете по нея е 120 км/ч. Строителните дейности ще се осъществяват от китайски и нигерийски работници.

Според китайския премиер Ли Къцян, тези проекти са само началото на плана за създаване на система от жп коридори, които да свържат държавите от Черния континент. Следващата стъпка е свързването на жп мрежите на всичките (седем) страни, разположени на територията на Източна Африка. По-нататък предстои да се прокарат нови трасета и създадат жп връзки със страните от останалите части на материка.

В момента железопътните линии в Африка не са свързани в единна мрежа. Съществуват само железопътни системи в някои отделни региони - като например в Южна и Северна Африка. Плановите за създаване на обща жп мрежа на континента са разглеждани още в началото на XX век от Великобритания и Франция, ала така и не се е стигнало до реализацията им. Китай обаче може и да успее.



Поевтиняването и повишаването на скоростта на карго превозите с железница ще стимулира тяхното развитие



ПРОФЕСИОНАЛНА ГИМНАЗИЯ ПО ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ „НИКОЛА КОРЧЕВ“

СПЕЦИАЛНОСТИ:

- * Компютърни мрежи;
- * Локомотиви и вагони;
- * Осигурителни и комуникационни системи в жп инфраструктура;
- * Електрообзавеждане на железопътна техника - /дневна и задочна форма/.



Допълнителни правоспособности:

- * Помощник локомотивен машинист;
- * Заварчик.

Прием след завършен 8 клас
за учебната 2014/2015 г.

Етапи на класиране	Прием на документи	Записване
I етап	02 – 04.07.2014 г.	08.07.2014 г.
II етап	10.07.2014 г.	15.07.2014 г.
III етап	18.07.2014 г.	22.07.2014 г.

Попълване на незаетите места след трети етап на класиране и записване – определя се от директора - до 04.09.2014 год.



Практика на реални работни места

ПРИЕМ:

По документи, след 8 клас

Балообразуващи оценки:

- * Български език и литература;
- * Математика;
- * Физика;
- * Информационни технологии.



УДОБЕН ТРАНСПОРТ:

Автобуси: 79, 309; Трамваи: 6, 7, 11, 12, 19

Метростанции: Мария Луиза, хан Кубрат

гр. София, бул. Илиянци 2,
тел. 831 3855; 832 8038, e-mail: pgjpt@abv.bg

www.pgjpt-sf.info

СТАРТИРА ПЪРВИЯТ ТЕРМИНАЛ ВЪВ ВЪТРЕШНОСТТА НА СТРАНАТА

Сподписването на договорите за строителство и надзор за изграждането на интермодален терминал в Пловдив, най-после се даде реално начало на дългоочаквания процес за изграждане на поредица от такива съоръжения в България. Не е тайна, че в това отношение страната ни е на опашката не само в Европейския съюз, но и сред държави, които не членуват в него. Това драстично изоставяне негативно рефлектира както върху нормалното функциониране на товарния транспорт у нас, така и върху дейността на българските и чуждите инвеститори, чийто категоричен извод е - липсва съвременна, адекватна инфраструктура в страната. Тя е една от причините голяма част от традиционните жп товаропотоци още от средата на 90-те години на миналия век да започнат да заобикалят България и да се пренасочват към съседни държави. Липсата на целенасочена и системна държавна политика в това отношение постави в крайно неизгодно положение страната ни, която от гледна точка на геополитическото си разположение е в изключително печеливша позиция. Затова може би още при встъпването си в длъжност министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Данаил Папазов подчерта, че държавата има належаща нужда поне от няколко интермодални терминала. Година по-късно, в края на миналата седмица, заместникът му Петър Киров обяви, че в Пловдив се прави първата публична инвестиция в реалното изграждане на такова съоръжение. По думите му, досега повече се е говорило за подобен вид терминали, имало е и стратегии, но не са се предприемали никакви реални

действия. „Само по себе си във всяко пристанище присъства интермодалност, но що се отнася до вътрешността на страната, такава липсва“, добави след подписването на договорите Киров.

Това е проект, който е с голям геостратегически и икономически потенциал както в национален, така и в общоевропейски план, добави изпълнителният директор на НК „Железопътна инфраструктура“ Милчо Ламбрев. Той подчерта, че основната цел е оптимално взаимодействие и интеграция на различните видове транспорт, за да се постигне подобряване на интермодалността в югоизточния регион на Евросъюза. В този контекст зам.-министър Киров припомни по време на церемонията европейския прочит на проблема: „Пътните и железопътни проекти не трябва да се противопоставят, защото и двата сектора са еднакво важни за развитието на страната. Настоящият е своеобразен мост между различните видове транспорт, който ще допринесе за по-ефективната обработка на товарите, които преминават през България.“

В края на 2015 г. в Пловдив вече ще има модерен интермодален терминал, който ще започне да работи през следващата 2016 г. Строителният договор включва 5 месеца проектиране и 12 месеца изграждане. Той ще се изпълнява от „Трейс Груп Холд“ АД, като цялата му стойност е 8 570 541,45 лв. без ДДС. Надзорът ще се осъществява от консултанта „Рубикон-Тест“ за 448 950,00 лв. без ДДС. Оттам уверяват, че по време на строителството ще бъдат ангажирани поне 70 души, а 25 нови работни места ще се открият, когато терминалът започне да функционира. Разположено на 71 450 кв. м. площ, съоръжението



В присъствието на зам.-министър Петър Киров зам.-генералният директор на НКЖИ Христо Алексиев (вдясно) подписва договора с представител на изпълнителя „Трейс Груп Холд“ (вляво).

ще се изгражда на гара Тодор Каблешков, която е част от жп възел Пловдив. Намира се на магистралната жп линия София - Пловдив, като самата площадка ще е ситуирана от северната страна на гарата в землището на село Златитрап в местност Камша, община Родопи. Подходът на автомобилите към терминала се планира от запад, за да се осъществи директно включване в републиканската пътна мрежа по направление Пловдив - Пещера без да се преминава през населени места. Така се гарантира по-голяма безопасност на движението, защото максимално се елиминират предпоставките за произшествия.

Терминалната площадка ще

е снабдена със съоръжения за товаро-разтоварни операции на контейнери от вагон на автомобил и обратно. Предвидена е и площ за складиране на контейнерите, както и място за повредени контейнери и техника, специални складове за хладилни товари. Базисното строителство включва и изграждането на административна сграда за обслужване на клиентите, отделни помещения за митнически контрол и митнически склад, паркинги за товарни и леки автомобили, бензиностанция, автомивка, контролно-пропускателен пункт.

Според Петър Киров, пловдивският терминал ще доведе до по-добър екологичен климат и конкурентни условия за иконом-

ката ни. По думите пък на Милчо Ламбрев комбинираните схеми, които ще се предлагат на него, ще улесняват потребителите на транспортни услуги. Успоредно със строителството се открива процедура за концесиониране, която ще тръгне в началото на следващата година. Операторът, спечелил търга, ще изгражда и допълнителни съоръжения за по-ефективна обработка на товарите. В момента започват да се правят предконцесионните анализи. Изготвени са прединвестиционните проучвания, с които проектът е получил одобрението на Брюксел. Предстоят преговори с потенциални инвеститори.

Мая Йорданова

VIKING TRAIN С ПРИСТИЖНА...

От стр. 1

она. „Липсата обаче на терминални селища у нас е един от най-големите проблеми за България“, формулира „тясното място“ за страната ни Друмев. Това би затруднило и включването на нови товари на българска територия, когато влакът преминава през нея. Въпреки това, ако такива се появят, ще се направи всичко възможно, за да се обслужат до местоназначението им, уверяват от товарното дружество.

Според Стасис Гудвалис технологията на обработка в Турция е уточнена и вече изпробвана. По-натък по веригата вариантите са два. Единият е претоварните операции да се извършват на румъно-украинската граница, а другият - на молдовската. Това се налага заради различията в стандартите на европейското и руското междурелсие, което имат страните от бившия Съветски съюз, уточнява Гудвалис. Кой точно от двата



Стасис Гудвалис

варианта ще бъде предпочитан преди всичко зависи от спедиторите и товародателите. По оценката на Гудвалис, най-благоприятна за „Викинг“ от икономическа гледна точка е била 2012 г., когато са превозени около 60 хил. контейнера, докато през 2013 г. се наблюдава известен спад поради

кризата и конкуренцията на автомобилния транспорт.

Предвижда се през август да бъде пуснат един експериментален влак, който ще включва и Румъния като последната присъединила се страна. После ще се организира международна конференция, на която проектът ще бъде промотиран пред клиенти, товародатели и спедитори. На нея ще се представи и ефектът му за всички държави, чиято територия влакът пресича. Ще се предложи и атрактивна ценова тарифа, единна за всички страни - още едно предимство, което ще привлече интереса на търговските партньори, убедени са и Георги Друмев, и Стасис Гудвалис.

Тези въпроси бяха уточнени още веднъж на срещата в София, където се разгледа както текущият статус на проекта, така и перспективите за неговото бъдещо развитие.

Мая ДИМИТРОВА

СДРУЖЕНИЕ КЛУБ „ЖЕЛЕЗОПЪТЕН МОДЕЛИЗЪМ – БЪЛГАРИЯ“ СЪВМЕСТНО С КЛУБ БГТТ И WWW.RAILWAYPASSION.COM ОРГАНИЗИРАТ В СОФИЯ НА 14 ЮНИ 2014 Г. НАЦИОНАЛНА МОДУЛНА ТТ СРЕЩА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ МОДЕЛИСТИ

Тя започва от 10 часа на първия етаж в основната сграда на Националния военноисторически музей в столицата и ще продължи докато има посетители. В нея ще участват и моделисти от Унгария, Германия и Румъния.

Предстоящото събитие е в подкрепа на инициативите за популяризиране на железопътния моделизъм в България и се провежда с помощта на Министерството на отбраната и Националния военноисторически музей в рамките на ежегодната инициатива на музея по случай Деня на бащата.

Всички малки и големи любители на моделните железници ще могат да управляват влакове по модулното трасе с дължина 50 метра в мащаб 1:120 (ТТ), съгласно FREMO стандартите. На трасето ще се демонстрира дислоциране на сухопътни части на българската армия, доставки на суровини за населени места, разположени по него, както и движение на експресни, бързи и пътнически влакове. В съставите са включени ешелони, пренасящи военна техника. Ще видите български, унгарски, немски и румънски пътнически влакове и едни от нашите знакови гари и локомотиви. В изложбата на стационарни модели ще бъдат представени ешелони от времето на световните войни, както и копия на емблематични локомотиви от миналия век, свързани с българската история.

4 ВЪПРОСА, КОИТО ДА СИ ЗАДАДЕМ за правилното хранене



Ако и преди сте чували израза „съзнателно хранене“, може би се чудите какво точно означава или, по-важно, как конкретно се практикува. Сертифицираните здравни консултанти препоръчват да си задаваме няколко специални въпроса преди всяко ядене.

1. КАКВО ТОЧНО ЯМ?

Не приемайте това като повърхностен въпрос! Да си кажем „Аз ям бисквитка!“ определено не е достатъчно. Трябва да знаем за всичко, което консумираме - от какво точно е направено и какво съдържа. Ако храната ни е „богата“ на химикали, чиито имена едва произнасяме, то определено да я ядем не би било добър избор. Поради тази причина е задължително да четем етикетите на продуктите, които си избираме. Най-добрият избор е да не си купуваме пакетирани храна или поне такава, която е с по-малко от 5 съставки.

2. ОТКЪДЕ Е ДОШЛА ХРАНАТА МИ?

Дали храната ви е дошла от трудолюбив селски стопанин, който грижливо е отглеждал посевите си, или от фабрика, където хора с предпазно облекло са я захвърлили на конвейера? Ако вярвате, че храната носи определена енергия, то трябва сериозно да се замислите над поставения въпрос. Фактът, че храната, придобита от нечие селско стопанство, е много по-полезна, е безспорен. За да консумирате здравословни продукти, потърсете хранителен магазин, който се зарежда от производители, или проучете как да си набавяте храна направо от първоизточника.

3. ЗАЩО ЯМ ТОЧНО ТОВА?

Това е големият въпрос! Дали ядете това, защото имате нужда от нещо специфично като например сол, захар или въглехидрати? Или консумирате определена храна, само защото се чувствате самотни, ядосани, тъжни? Или просто защото ви е скучно? Ядете ли, за да се заредите за усилен тренировка? Особено важно е да се аргументирате, когато ядете, защото тази практика ще ви помогне да идентифицирате възможни проблеми, свързани с емоционалното хранене. Често ядем поради причини, сериозно различни от естествения глад.

Яденето е начинът, по който ние празнуваме, тъгуваме и се социализираме. Излизаме навън по ресторанти, когато честваме празник; семейството отива на сладкарница, когато децата получат добри оценки; когато почине близък човек, се организира официален обяд, който да почете покойника. По-често чуваме покана за среща в ресторанта, отколкото такава за разходка в парка. Всъщност трябва да се храним, за да задоволим физическия глад или за да презаредим енергията си, а не по други причини.

4. КАК ЩЕ СЕ ЧУВСТВАМ, СЛЕД КАТО ИЗЯМ ТОВА?

Преди да консумирате си представете как ще се почувствате след това. Не само физическото усещане, но и емоционалното. Ще се издразните ли на себе си, заради поетата храна? Или пък ще се почувствате неприятно подути? Възможно ли е да получите газове? Дали избраната от вас храна може да ви причини така досадното главоболие? Или пък непредвидени болки в корема? Дали прекалено много от тази храна ще ви държи будни цяла нощ? Много хора поддържат хранителен дневник, но в него е задължително да се описват ефекта и чувствата, които са се породили в следствие на храненето, а не само да се води прост отчет на консумираната храна. Обръщайки внимание на своето състояние след ядене, ще успеете да разберете към кои храни сте чувствителни и дори дали имате някакви алергии. Това ще ви помогне да установите и причините, тласкащи ви към приема на вредна храна и нездравословно преяждане. Консултирайте се със специалист, който да ви предпише елиминационна диета, за да може да стигнете до същността на най-подходящия хранителен режим за вашия организъм.

С малко късмет отговорите на тези четири питання ще ви помогнат да правите по-разумен избор относно своето хранене, което ще ви накара да се чувствате страхотно. Не на последно място, тези простички въпроси преди похапване ще забавят темпото ви и ще ви дадат шанс да се замислите какво ви предстои да консумирате и ще ви насочат именно към съзнателното и разумно хранене.

АРТИШОК – ЕДИНСТВЕНИЯТ ИЗТОЧНИК НА ЦИНАРИН



Редом до броколите и карфиола, на пазарните сергии все по-често се появява мистериозният артишок. Пренесен в Америка от испански заселници през 1600 г., чудатото растение започва да се радва на широка популярност не само заради интересният си вкус, наподобяващ нещо между целина и праз лук, но и заради ценните си хранителни качества. Още през древността е бил познат и използван като лечебна билка, а разпространението в кулинарията и засиленото му производство започват в началото на 20 век. Богат на различни биоактивни вещества, артишокът позволява от него да бъде извлечен специален екстракт, който се използва в различни лекарства. Познати са няколко вида артишок, които се отличават по цвят, вкус и форма, но само един от тях – китайският артишок - може да бъде консумиран в сурово състояние, което автоматично го превръща в интересен деликатес. Богат е на баластни вещества, калий, калций, фосфор, магнезий, желязо, натрий, витамините А, В1, В2 и С, а освен това съдържа и белтъчини, мазнини, въглехидрати и ниацин. Растението е познато и като мощен антиоксидант, защото в състава му се открива цинарин, който се свързва със свободните радикали, участващи в процесите на окисляване на липидите. Въздействайки върху черния дроб, артишокът стимулира отделителните процеси и ускорява извличането на излишните течности и соли от организма. Изключително интересен е фактът, че цинаринът не може да бъде открит в никой друг плод или зеленчук. Артишокът се използва и като профилактично средство в терапията срещу диабет, целулит, подагра и действа благотворно на хора с повишена киселинност на жлъчния сок, тъй като съдържа високо количество соли и натрий, отличаващи се с алкално действие. Способността на лечебното растение да активира чревната дейност и да редуцира появата на запек го превръща и в добро средство при профилактика на хора с наднормено тегло. Освен това артишокът е и чудесно средство при борбата с различни алергии и екземи.

ПАСТА С ПИЛЕШКО, АРТИШОК И ПЕСТО

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

3-4 с.л. песто;
9 чери домата;
300гр. нарязани пилешки гърди;
шепа замразен грах;
1 артишок;
пакет спагети;
зехтин;
сол и пипер на вкус.



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Докато водата за спагетите завира, сложете в нея артишока, за да омекне. В отделна тенджерка загрейте зехтина и запържете пилешкото до покафеняване. После към него прибавете и нарязания артишок, а съвсем в края – пестото, доматиите и грахът. Разбъркайте хубаво и прибавете към вече сварените спагети. По желание се поднася с пармезан.

ПЕЧЕН АРТИШОК

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

2 големи пресни артишока;
Зехтин;
сокът на половин лимон;
2 скилидки чесън;
сол на вкус.



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Отрежете стъблото и върха на всеки артишок. Разтворете листата и поръсете вътрешността със сол, зехтин и лимоновия сок. Поставете скилидка чесън в средата на всеки артишок, като после го увие в два пласта фолио, запечатани отгоре. Сложете в тава и печете 1 час и 20 минути на 220 градуса.

ИЗЧЕЗВАЩИТЕ ГЛАВОРЕЗИ



Хората от племето Кониак са известни като яростни ловци на глави и техните вълнуващи истории продължили чак до 1960 г. Голяма част от бившите воители живеят в щата Нагаленд, Индия. Техен отличителен белег са татуировките на лицето, както и украсите от животинска кожа, козина и рога, които са церемониално окичени по телата им. Племената Кониак традиционно имат силно развити воински обичаи и са най-известни с това, че до средата на миналия век са запазвали отрязаните глави на своите противници.

Пътешественикът от шотландски произход Ейдриън МакГлойн описва как заедно с фотографа Жан-Кристиан Коту пътували до отдалечената област Мон, за да се запознаят лично с тези необикновени хора. „До десет или петнадесет

години, повечето, ако не всички, от ловците на глави от племето Кониак и техните семейства ще бъдат заличени от лицето на земята. Техните украсени с татуировки тела ще бъдат погребани под християнски надгробни плочи в селцата по хълмовете на областта Мон в Нагаленд, Североизточна Индия. С тяхната смърт, споменът за тяхната уникална племенна култура ще изчезне във вечността.”

Тези днес стари мъже и жени са живели в период, когато племенните воители все още са разрешавали териториалните конфликти. Белезите по гърбовете и телата им свидетелстват за смъртоносните битки, които са били обичайна практика на ловците на глави. Татуировките по лицата им пък възглавяват силната племенна идентичност. С времето обаче, под влиянието на християнски проповедници

някои племенни традиции започнали да отпадат, но и до днес хората от Кониак живеят без да имат особен досег със съвременната цивилизация.

Снимките на Жан-Кристиан Коту документират по съвсем автентичен начин това изчезващо племе. Неговите фотографии не изобразяват анонимни хора, заснети скришом, както често се случва при фотографски експедиции до малко познати племенни общности. Тъкмо напротив, всяка снимка е придружена от информация за името, възрастта и родното селце на човека, чийто образ е запечатан върху нея. В своите фотографии Жан-Кристиан Коту надскача клиширания и повърхностен подход на търсене на сензация. Той успява да хване в кадър човешкото достойнство на последните живи членове на племето Кониак.

АКУЛИ ПРЕДСКАЗВАТ ... УРАГАНИ

Учени от университета в Маями могат да предскажат точно колко силна би била някоя буря с помощта на 750 различни риби. Множество акули, тарпуни и марлини обикалят из Мексиканския залив с прикачени към тях миниатюрни устройства, свързани с различни сателити. В последните години морските обитатели са били маркирани по този начин, за да подпомогнат проучването на водната температура и солеността на различна дълбочина. По-рано тази година учени установили, че температурните данни могат да бъдат решаващи предупредителни знаци за хората, живеещи в урагани зони. Интензивността на урагания сезон зависи много от това колко точно топла е водата в района, където се заформя опасната буря. Водните обитатели приемат ролята на биологични сензори, тъй като когато се гмуркат, те създават прецизна вертикална картина на морската температура. Устройствата, прикачени на животните, предоставят информация, която е невъзможна за извличане от сателитите, използвани от метеоролозите, които изчисляват изотерми.



НЕОБИЧАЙНИ ДАРЕНИЯ

Ако ви се случи да си намерите пари на улицата, най-вероятно ще помислите, че са случайно изгубени, но дали някога ще ви хрумне, че може би нарочно са били оставени там, за да ги открие някой? Анонимен „дарител“ провежда особено необичаен социален експеримент из Сан Франциско – оставя банкноти от по 20, 50 и дори 100 долара на различни места из града, като съобщава за съкровищата чрез нашумелия сайт Туитър, призовавайки непознати да ощастливят деня си. Неидентифицираният доброжелател публикува снимки и кратки текстови насоки, които да ориентират търсачите към правилното местоположение на парите. Повечето от скривалищата, които „дарителят“ си избира, са ежедневно посещавани места като пейки в парка, телефонни кабинки, дори унисекс тоалетни в ресторанти. Щедрият потребител на Туитър се е свързал с известна американска медия и е разкрил за себе си, че през последните години е забогатял невероятно много, работейки в сферата на недвижимите имоти. Въпреки това, повечето приятели на анонимния дарител все още не могат да си позволят да имат собствено жилище и именно това го вдъхновява да стартира иновативната си акция. Другата мотивация за случайните дарения на милионера е да върне жеста на обществото, направило го толкова богат, като прояви хем финансова щедрост, хем чувство за хумор.



Щедрият потребител на Туитър се е свързал с известна американска медия и е разкрил за себе си, че през последните години е забогатял невероятно много, работейки в сферата на недвижимите имоти. Въпреки това, повечето приятели на анонимния дарител все още не могат да си позволят да имат собствено жилище и именно това го вдъхновява да стартира иновативната си акция. Другата мотивация за случайните дарения на милионера е да върне жеста на обществото, направило го толкова богат, като прояви хем финансова щедрост, хем чувство за хумор.

ВИТРУАЛНИЯТ ПАЦИЕНТ

Английски екип от учени в Шефилд, Великобритания, разработва нов проект, който може изцяло да промени възможностите на съвременната медицина за провеждането на тестове за лекарства и експерименти на нови методи за лечение, съобщават от LiveScience.

Целта на проекта се състои в моделирането на „виртуален човек“, който да може да бъде подлаган на ефекта от новите фармацевтични продукти и терапевтични подходи. Успехът на този проект би довел до спестяването на много пари, време и рискове, които съпровождат досега използваните практики. Също така, виртуалният човек ще позволи прилагането на персонализирани диагнози и грижи за хора с най-различни здравословни проблеми.

На практика виртуалният хуманоиден модел ще бъде 3D-генерирано копие на човешкото тяло, върху което специалистите ще могат да извършват нужните експерименти и манипулации, без да се натъкват на рисковете при работата с действителен пациент.

Идеята на проекта е виртуалното човешко тяло да има абсолютно същите физиологични свойства и функции както действителното. Реализирането на амбициите на изследователите би довело до възможността много по-добре да се разберат болестите на сърцето, белите дробове, кръвоносните съдове, а дори и на нервната система.



КУЧЕШКИ ЧАЙ

Много е възможно в близко бъдеще да забравите настоящите молби от страна на вашето куче за разходка или нещо за хапване. Най-добрите приятели на човека



съвсем скоро ще могат да поискат просто да сложите чайника на котлона, за да могат на спокойствие да изпият традиционния си следобеден чай. Британска компания е създавала интересна колекция от топли напитки, специално предназначени за четириногите ни любимци. Различните билкови чайове обещават благотворни ефекти върху животните като по-приятен дъх и лъскава козина, а дори и редуциране на щетите върху моравата, появили се вследствие на кучешката урина. Изобретателят на чайовете, британецът Стив Бенет, разказва, че много от посетителите на чаеня му магазин били стопани на кучета и често се шегували, че домашните им любимци биха се зарадвали на собствена чаша чай. Приготвени без съдържание на кофеин или мляко, билковите напитки могат да се сервират топли или студени, запазват се в добро състояние в хладилника цяла седмица и, най-важното, радват се на голям успех сред животните.

ДУБАЙСКОТО МЕТРО - МЕЖДУ ЕУФОРИЯТА И ЗАБРАНИТЕ

Дубай - един от седемте богати емирата, съставляващи Обединените арабски емирства (ОАЕ), привлича хиляди чужди туристи със съвременните си архитектурните и природни чудеса. Сред тях са: най-високата сграда в света – небостъргачът Бурдж Халифа (828 м); уникалният суперлюксозен хотел с формата на корабно платно Бурдж ал Араб (321 м); палмообразният изкуствен остров Палм Джумейра; най-високата усукана кула в света - Каян и най-голямата цветна градина на планетата - разположена в пустинята Градина на чудесата. Тепърва пък в емирството ще се изграждат мащабни копия и на още куп древни и съвременни забележителности, подводен хотел и морски парк, наподобяващ изгубения град Атлантида, първият, захранван изцяло от слънцето и вятъра екоград... С други думи, туристическият наплив ще се разраства.

Ако и вие решите да се докоснете до тази страна на приказките, непременно ще се озовете в нейната едноименна столица. Обикновено пътешествията започват от там, след кацане на някой от



не от машинист) и скоростно, дубайското метро е с изключително футуристична визия. Луксозният му интериор е подчинен на четири теми – огън, земя, вода и въздух, които са невероятно въздействащи. Всички влакове и гари са климатизирани и в тях се поддържа приятна прохлада на фона на високите външни температури. Това, както и фактът, че съставите се почистват ежедневно, а на всеки три дни преминават и през автоматична мивка, гарантира комфортно и отпускащо пътуване. По метростанциите дежурят дори



Пътуването в „златната“ (първа) класа е най-комфортно



Вагоните за жени и майки с деца дават възможност на дамите да пътуват, без да бъдат притеснявани от погледите на силния пол



Очаквано вагоните на стандартната (втора) класа са най-пълни и в тях едновременно могат да бъдат видяни и мъже, и жени (предимно чужденки)



В метростанциите не трябва да се внася багаж, който може да застраши и стресиращи останалите пътници

терминалите на международното дубайско летище. Почти сигурно ще ви се наложи да ползвате местното метро, което е другата перла в короната на емирата.

То е най-модерното в света. От момента на своето откриване през септември 2009 г. досега този метрополитен няма аналог по технологичност и великолепие. Напълно автоматизирано (метростанциите се управляват от компютър, а

специални екипи от парамедици, които са готови да окажат първа помощ на всеки пътник, който се почувства зле... В тези невероятни условия на пасажерите остава само да се възхищават на архитектурата, интериора и сменящите се зад стъклата пейзажи.

За да не бъдете неприятно изненадани в своята приказна еуфория обаче, трябва стриктно да спазвате цял куп забрани,

които важат в дубайската подземна железница. В противен случай чувството ви на безмерно щастие, ще бъде заменено от коренно противоположно, защото всяко нарушаване на действащите правила бърка солено в джоба. Тъй като присъствието на полиция в метрото е изключително осезаемо, няма начин глобите да се разминат – нарушителите са принуждавани да ги заплащат.

Нека започнем от там, че всяка метро мотриса е разделена на 3 секции (класи). Първата, точно в началото на състава (и най-близо до ескалаторите), е т.нар. „златна“ (първа класа). До нея имат достъп закупилите най-скъпия „златен билет“. Тя дава възможност да пътувате и максимално най-комфортно. В „златните“ вагони пасажерите са малко и почти винаги има седалки. Следващата (средна) секция е само за жени и майки с деца (за малчуганите до 5 годинки пътуването е безплатно), а накрая влакът е със стандартните вагони (втора класа) – обикновено най-претъпканите.

За препоръчване е да се качите в тази секция, за която сте си закупили билет. В противен случай портфейлът ви ще олекне със 100 дирхама (около 40 лв) за влизане във вагон, запазен за друга пасажерска категория, и с още толкова за това, че с постъпката си причинявате неудобство, дискомфорт и стрес на останалите пътници. Определено експериментът не си струва,

при положение, че дубайското метро е едно от най-евтините на планетата. Цената на билета за стандартната класа е само 1,80 дирхама (71 стотинки).

Идентична глоба ви грози в случай, че се храните по спирките или във вагоните. Ако у нас това се подминава, въпреки че е забранено, в емирството са безкомпромисни. Със същата строгост контролните органи не толерират и качването на краката върху седалките и използването на интериора на метрото по начин, различен от този от инструкциите. Забраните обхващат още: неправомерното седане на места за инвалиди; употребата на ескалаторите и асансьорите не по предназначение (напр. за игри); опитите за отваряне на врати или за излизане от метростанциите по време на движение; пренасянето на животни (освен кучета-водачи) и на предмети, които могат да смутят или застрашат останалите пътници.

(Следва)
Ивайло ПАШОВ



Екстериорът на някои от метростанциите в емирството е изключително футуристичен...



Усецането за пътуване в бъдещето се допълва от интериора на метростанциите