

Проект

**НОВ 21-КИЛОМЕТРОВ
ЖП ТУНЕЛ В ИНДИЯ**

на стр. 2

Перспективи

**И ОТ СТАРА ЗАГОРА ДО
БУРГАС С 160 КМ/Ч**

на стр. 5



НЕ САМО ПОДМЛАДЕНА ИНФРАСТРУКТУРА, НО И ВЛАКОВЕ

До 2020 г. – 20 нови мотриси и 15 интерсити композиции планира държавата

По реконструираната отсечка от Пазарджик влакът пристигна до пловдивската гара Тодор Каблешков за около 20 минути. Всекидневно по нея пътуват около 6000 души, които работят или учат в града на тепетата. Потвърди го министър Христо Алексиев, който заедно с областния управител на Пловдив, генералния директор на НК „Железопътна инфраструктура“ инж. Красимир Папукчийски, представители на изпълнителя „Порр Бай“ ГмбХ, прерязаха лентата пред последната готова, рехабилитирана за 160 км в час, 16-километрова отсечка между Стамболийски и Пловдив. Това е позиция 3 от модернизацията на целия жп участък Септември – Пловдив. След около месец, когато бъде готова цялата документация, тя ще получи акт 16 (в момента все още притежава само с акт 15). Тогава времето за пътуване от центъра на Пазарджик до центъра на Пловдив, с подходящ подвижен състав, ще стане под 20 минути, докато с автомобил то е около 40 минути, заяви Христо Алексиев.



Участъкът е включен в списъка с проекти, финансирани от оперативна програма „Транспорт“ 2007 - 2013 г., Приоритетна ос I – Развитие на железопътната инфраструктура по трансевропейските и основните национални транспортни оси. Инвестирани са средства и от Кохезионния фонд. Септември – Пловдив е една от първите жп линии, построени у нас и е открита за експлоатация през 1873 г. Правени са й частични преустройства, а през 1962 г. е изцяло електрифицирана. Удвояването й е завършено през 1983 г. като по цялото трасе са изградени 22 моста.

Според договора за последната фаза - между Стамболийски и Пловдив - е изграден нов

железен път, подменено е колелозното развитие в гара Тодор Каблешков, направен е и нов пешеходен подлез с асансьори. Извършена е модернизация на съществуващия подлез на спирка Кадиево. И на гарата, и на спирките в отсечката са построени нови покрити перони и шумозаглушаващи огради. Сменена е цялата контактна мрежа и железен път. Също е изготвен проект за нов железопътен надлез в землището на Златитрап при гара Тодор Каблешков. Цялото строителство е за около 67 233 млн. лв. с ДДС.

Но за да се постигне оптималната скорост 160 км в час за конвенционалните влакове и 200 км/ч за вагони с наклонящи се кошове, за каквато са проек-

тирани новите линии, трябва да бъде също „подмладен“ подвижният състав, който се движи по тях. В момента възможностите на този, с който разполага националният жп превозвач - БДЖ, е пригоден за не повече от 130 км в час. Дори и в представителната композиция, с която бяха демонстрирани параметрите на новопостроения жп път имаше такъв вагон, който от гледна точка на безопасността, не позволяваше през цялото време да се поддържа оптималната проектна скорост. Но безспорен беше фактът, че шумът и бързото ускорение на композицията въобще не се усещаха. Характерното люшкане също отсъстваше, което е още едно доказателство за подобрения

комфорт на пътуване. Според специалистите в НКЖИ това е резултат и от безнаставовата жп линия, положена при модернизацията на жп пътя.

„В момента се подготвя цялостен план за БДЖ, който включва и закупуване на подвижен състав. Идеята е процедурата да стартира съвсем скоро, а всички нови влакови композиции да се доставят до 2020 - 2021 години. Тогава окончателно ще бъдат готови скоростните отсечките, които сега се модернизират. Или това ще рече по цялото трасе от сръбската до турската и гръцката граници, заедно с отклонението до Бургас, пътническите композиции да пътуват със 160 км в час. Така ще се гарантира значително по-високо ниво на железопътната услуга, не само като бързина, но и като безопасност“, уточни министърът. Той не отрече, че инвестицията най-вероятно ще бъде китайска. Вече са приключили техническите преговори за нуждите от подвижен състав в страната. По думите на Христо Алексиев ще се водят разговори за доставката на 15 интерсити композиции и 20 мотриси. Изпратена е и необходимата документация за проучване и всеки момент се очаква отговорът на китайските банки. За сега вниманието е насочено към три от тях. „Става дума за сделка, която трябва да стартира много скоро. Проектът, за който ще се преговаря включва рефинансиране на част от дълга на превозвача, както и строителство на производствено

предприятие. Така също и доставката на нов подвижен състав, като част от него ще бъде произвеждан тук, в България“, добави Христо Алексиев. В този контекст, той изрично подчерта, че процедурата, свързана с нея ще бъде обявена като инвестиционен пакет. В търга, който предстои да се обяви, ще могат да участват европейски и инвеститори от цял свят, но при условия, които защитават интересите на българската държава. По думите на служебния министър за оставащото кратко време той ще свърши всичко, което е необходимо, а цялата документация до тук ще бъде предоставена на новото, редовно избрано правителство, а то според приоритетите си ще решава как да се процедира нататък.

Откриването на интермодалния терминал, намиращ се в непосредствена близост до гара Тодор Каблешков, се открие като един от трите основни акцента в новото жп строителство в Южна България. Разположен на 71 450 кв. м площ, той е важна част от транспортно-комуникационната система на страната, защото е изграден на жп магистралата Калотина – София – Пловдив – Свиленград – Димитровград на европейския коридор, свързващ Европа с Азия. Според Върбан Ангелов, ръководител на жп строителството на изпълнителя на терминала „Трейс Груп Холд“ АД стратегическото място, където е ситуиран, дава възможност да се изградят директни

На стр. 4



Ръст

ЧАСТНИТЕ ЖП ОПЕРАТОРИ В ЕВРОПА КУПУВАТ ПОВЕЧЕ ВЛАКОВЕ

Международната консултантска компания Roland Berger (с главен офис в Мюнхен) отчета ръст в обема на частните инвестиции при покупката на подвижен жп състав в Европа. В изследване, проведено за швейцарската индустриална асоциация Rail Working Group, нейните аналитици са установили, че участието на частния капитал в закупуването на нови, модернизираните композиции и вагони е нараснало от 12 процента (в периода 2011 - 2013 г.) до 20 процента (между 2013 г. и 2015 г.). Освен това проектите, в които присъстват частни средства, са се увеличили двойно – от 18 до 35 процента за разглежданите времеви отрязъци.

От проучването става ясно, че бизнесът е започнал да влага все повече средства в покупката на подвижен жп състав на фона на общия спад на инвестициите в сегмента. Ако през 2011 г. - 2013 г. в нови или обновени композиции са инвестирани 13,3 млрд. евро, то от 2013 г. до 2015 г. те са намалели до 12,1 млрд. евро. Въпреки това обемът на частния капитал във втория период е нараснал с повече от 750 млн. евро. Според Rail Working



Group е напълно очевидно, че има пряка корелация между пазарната либерализация и по-голямото участие на частните капитал в отрасъла.

Констатациите на експертите на Roland Berger се базират на анализа на 440 проекта за обновяване на подвижен жп състав в 22 страни в Европа от 2013 г. до 2015 г. От общата сума на инвестициите в размер на 12,1 млрд. евро 9,7 млрд. евро са от държавната помощ, оказвана на железниците, а останалите 2,4 млрд. евро са

вложения на бизнеса.

Анализът сочи още голяма разлика между Западна и Източна Европа. В западната част на континента частните инвестиции заемат 22-процентен дял от капиталовложенията в обновяването на подвижния състав, а в източните – този показател е едва 11 процента.

Roland Berger е сред 3-те най-добри компании за стратегически пазарни анализи в Европа и сред 5-те най-престижни в света. Проучванията й са задълбочени и имат завидна "тежест".

Проект

НОВ 21-КИЛОМЕТРОВ ЖП ТУНЕЛ В ИНДИЯ



В Индия планират изграждане на скоростна жп линия между мегаполисите Мумбай и Ахмадабад, част от която ще минава през 21-километров тунел под повърхността на Индийския океан. Мащабният проект се реализира съвместно с Япония и е подкрепен от японски инвестиции. Ако бъде успешно завършен, страната ще се сдобие с първата подобна железопътна инфраструктура в региона.

Общата дължина на бъдещата жп магистрала ще е 508 км. Очаква се чрез нея времето за пътуване с влак между двата ключови индийски града да се съкрати от сегашните 7 часа само на 2 часа. Подводният тунел се предвижда да бъде построен в участъка между градовете Тхан и Вирар.

Първоначално главната трудност пред проекта бе свързана с неговото финансиране. На практика бе преодоляна след като японското правителство реши да отпусне на индийските железници ниско лихвен целеви кредит в размер на 14,5 млрд. долара със срок за погасяване 50 години. Тези средства представляват 81 на сто от общата му стойност. Останалите ще бъдат осигурени от индийските власти.

Сега основното предизвикателство е състоянието на почвата по планирания маршрут на линията и най-вече там, където трябва да мине подводният тунел. Експертите се осъществяват от индийски специалисти, които провеждат геотехнически и геофизични изследвания на

почвата и скалите на 70 м под морското равнище. До такава дълбочина се предвижда да бъде изградено съоръжението.

По план строителните работи по жп магистралата трябва да завършат през 2023 г. Очаква се тогава жителите на Индия и туристите да започнат да пътуват по нея с влакове-стрели, развиващи скорост от около 350 км/ч.

За Делхи проектът е сериозна крачка в модернизацията на жп мрежата. Новото трасе е част от "Брилянтния четириъгълник" – инициатива, предвиждаща свързването на четирите най-големи индийски мегаполиси (Ню Делхи, Мумбай, Ченнай и Калкута) със скоростни жп комуникации. В нейните рамки ще бъдат изградени близо 10 000 нови железни пътища.

Обслужване

Германия ще въведе единна транспортна карта

Министерство на транспорта и цифровата инфраструктура на Германия възнамерява да въведе на територията на цялата страна единна електронна транспортна карта и възможност за плащане на пътуванията чрез общо мобилно приложение. От ведомството планират иновациите да станат факт през 2019 г.

Предвижда се наличните услуги за цифрови продажби да бъдат обединени в единна система с обща база данни. Тя ще позволи на пътниците от всеки немски град да ползват услугите на градския транспорт и железниците, като заплащат пътуването си с помощта на единно приложение за смартфон или с универсална електронна транспортна карта. Транспортното ведомство на Федералната република е отделило за осъществяването на проекта 1,7 млн. евро.

Очаква се единната система да бъде разработена до лятото на 2018 г. Има идея в перспектива тя да позволи и разплащания при наемане на автомобили или места за паркиране.

В момента електронни транспортни карти в Германия използват 10 млн. души. Превозвачите продават най-вече годишни или месечни. Повечето от компаниите за обществен транспорт са разработили също и свои приложения за смартфони, които позволяват безналично заплащане на пътуването. Въпреки това повечето пътници продължават да си използват хартиените билети.



Технологии

В Англия тестват модифицирани метро вагони

Британският производител на подвижен състав Vivarail провежда изпитания на стари метро вагони тип D78, преоборудвани да се захранват с електричество от акумулатори. Целта на експеримента е да позволи "пенсионирания" подвижен състав да започне да осъществява превози по неелектрифицирани участъци от британската жп мрежа.

Тестовите се извършват в Куинтънския железопътен технологичен център. В проекта участват още компаниите Valence Technology (доставчик на два модула литиеви батерии), Strukton Rail (осигурява системите за управление) и Traktionssysteme Austria (производител на тяговите електродвигатели за променлив ток).

От Vivarail са уверени, че подобни технологии ще помогнат за създаването на хибридни състави за подземните железници в бъдеще. Проектът е насочен и към улесняване на придвижването на метро влаковете до крайните станции, където монтирането на контактна електрозахранваща мрежа понякога е нецелесъобразно или твърде скъпо.

По-рано Vivarail модифицира метро вагони тип D7 и с тях сформира експерименталния дизелов състав Class 230 D-Train. По време на изпитанията му през декември м.г. обаче той се запали. Въпреки произшествието, фирмата продължи програмата си за създаване на влакове, захранвани от акумулатори.

Друг британски жп превозвач - Network Rail – също осъществява подобни тестове с електрички Class 379 Electrostar, на които се поставиха акумулатори. През януари 2015 г. нейните модифицирани моторни бяха пуснати в пробна експлоатация в Източна Англия по трасето Мънингтри - Харидж.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ГОЛЕМИТЕ ТРАНСПОРТНИ ПРОЕКТИ НА АФРИКА

Черният континент се променя. Неговото настояще е белязано от хиляди километри нови железопътни линии. От поява на скоростни влакове и модерни метрополитени. Мащабните транспортни проекти все повече го превръщат в гигантска строителна площадка. Ала от тях има изгода както местното население, така и чуждестранни инвеститори. Особено китайските!

(Продължава от бр. 5)

През 2010 г. правителството на Мароко обяви, че планира изграждане на високоскоростна жп магистрала между Танжер и Казабланка. Това стана първият проект за подобна транспортна комуникация в Африка. Оценен за 1,9 млрд. долара неговата реализация започна благодарение на чуждестранни инвестиции, привлечени от Франция, Саудитска Арабия, Кувейт и ОАЕ. Любопитното е, че този мегапроект е един от малкото на Черния континент, който се изпълнява без китайско участие.

През септември 2011 г. започва осъществяването на първия му етап – строителството на жп участъка Танжер – Кенитра, по който влаковете-стрели ще се движат със скорост 320 км/ч. Тази година предстои трасето да бъде окончателно завършено, а през 2018 г. жителите на Мароко вече ще могат да ползват известните френски скоростни състави TGV.

В хода на следващите фази от инициативата предстои модернизацията на два съществувателни жп участъка: Кенитра – Казабланка и Казабланка – Маракеш. По тях скоростните влакове ще „препускат“ до 220 км/ч. По-късно – през 2035 г. мароканското правителство планира да разшири скоростното жп трасе до Уджада (границата с Алжир) и Агадир в южната част на страната.

С подобни крупни начинания в сферата на релсовия транспорт могат да се похвалят още две африкански държави – Нигерия и Кения. През последните няколко години нигерийското правителство провежда политика на модернизация на жп мрежата на страната и преминава от теснолинейна (1067 мм) към стандартна ширина на междурелсието (1435 мм). През юли 2016 г. беше открита и 187-километровата жп линия Абуджа – Кадуна, построена от китайската компания China Civil Engineering Construction Corp. 500 от 876-те млн. долара за изграждането й

дойдоха като кредит от китайската банка „Ексимбанк“.

Трасето Абуджа – Кадуна ще е част от бъдещата жп магистрала Лагос – Абуджа – Кано, която трябва да свърже Северна и Югозападна Нигерия. През тази година започва работа и по друг участък от релсовия коридор: Лагос – Ибадан (181 км). Неговата стойност е 1,53 млрд. долара, а строителните дейности отново се изпълняват от китайски строители.

Железният път Лагос – Ибадан е замислен и като съставна част от т.нар. Крайморска железница на Нигерия. Това е друга перспективна жп магистрала, с планирана дължина около 1400 км. Тя ще осигури връзка между крайбрежните провинции и трите най-големи пристанища на страната – Лагос, Порт Харкорт и Калабар. Оценявана е за 11,9 млрд. долара.

С китайска помощ много скоро с леко метро ще се сдобият и двата най-значими нигерийски града – столицата Абуджа и Лагос – най-големият морски порт и делови център на страната. В по-напреднал етап е метрополитенът в пристанищния мегаполис, чиято планирана дължина е 35 км. Очаква се той да бъде открит до края на 2017 г., но в перспектива към първата линия да се добавят още пет километра. Инфраструктурата на метро-системата в Абуджа (дължина 45,3 км) е готова около 85 процента и трябва да бъде завършена догодина. Средствата, вложени досега в проектите надхвърлят 1,4 млрд. долара.

В Източна Африка лидер по строителството на нови железни пътища е Кения. През октомври 2013 г. в кенийския пристанищен град Момбаса започна строителство на жп магистралата Момбаса – Найроби – Кампала (Уганда) – Кигали (Руанда) – Бужумбура (Бурунди) с планирани отклонения и към Южен Судан, Етиопия и Демократична република Конго. Тя ще има стандартна ширина на междурелсието (1435 мм), дължина над 3000 км и ще



С голяма китайска помощ двата най-значими нигерийски града – Абуджа и Лагос ще имат леко метро

струва минимум 13,8 млрд. долара. Проектирана е да осигури връзка между основни градове в 7 африкански държави от Източна и Централна Африка.

Строителството на първия 473-километров участък – Момбаса – Найроби – възлезе на 3,6 млрд. долара като и този път не мина без китайско финансиране и подизпълнители. През декември 2016 г. строителите успяха да завършат полагането на релсите по цялото трасе. В близка перспектива се планира строителството да продължи до град Найваша, където китайците възнамеряват да изградят индустриален парк.

Първият влак по маршрута Момбаса – Найроби ще тръгне в средата на настоящата година, а търговската експлоатация по него ще започне догодина. За останалите участъци от мега жп магистралата властите на Кения водят преговори за съгласуване на маршрута със съседните страни.

Сходна цена (около 15 млрд. долара) се очертава да има и все още перспективния Транскалахарски жп коридор. За неговото изграждане лобират силно властите на богатата на природни ресурси Ботсвана. Те отдавна мечтаят за ново релсово трасе с излаз на море, което да позволи по-прекия експорт на основното богатство на страната – въглищата. Може сами да прецените за какво изобилие става дума щом въглищните запаси в една от големите мини на страната – край Ммамбула се оценяват за повече от 200 млрд. тона.

През юли 2010 г. правител-



В Кения започна строеж на мега жп магистралата, която ще свърже 7 държави от Източна и Централна Африка



Транскалахарският жп коридор ще осигури на Ботсвана нов търговски път за износ на природните ѝ ресурси

ствата на Ботсвана и Мозамбик се договори за изграждане на дълбоководен порт в Течобанине (Мапуту), Мозамбик (недалеч от границата с ЮАР) и на водеща до него жп линия с дължина 1100 км. Оценката на проекта обаче спъна намеренията със своята висока цена. Само пристанищния комплекс се оказа, че ще струва 7 млрд. долара, а разходите за жп трасето дори не са огласявани.

В тази връзка възникна друга идея – за строителството на Транскалахарската жп линия, водеща от Ботсвана до пристанище Уолфиш Бей в Намибия. Разчетите показаха, че тя е полесна за изпълнение тъй като необходимостта от построяване на ново пристанище отпада. Нужно бе единствено жп трасе през пустинята Калахари с дължина 1500 км, което през 2011 г. бе оценено за 15 млрд. долара.

Докато двете страни се договаряха за него цената на въгли-

щата падна от 114 (през 2010 г.) и достигна до 78 долара (през 2014 г.). При тези условия Ботсвана и Намибия не успяха да привлекат инвеститори. Но проектът за Транскалахарската железница още не дава покой на ботсванските политици. Неотдавна министърът на транспорта и минералните ресурси на страната Китсо Мокайла призова той да бъде преориентиран и към превоз на други видове товари. Но като истински политик не посочи какви именно. И засега всичко остава пожелателно, а ботсванските въглища продължават да се експортират както и по-рано – с товарни влакове до южноафриканския порт Ричардс Бей.

А с какво ново в областта на жп транспорта ще ни сюрпризира Африка е въпрос на време да разберем. Черният континент е нов пазар, към който интересите са големи.

Ивайло ПАШОВ



Първото скоростното жп трасе в Мароко ще влезе в експлоатация през 2018 г., но ще се доизгражда до 2035 г.

НЕ САМО ПОДМЛАДЕНА ИНФРАСТРУКТУРА, НО И ВЛАКОВЕ

От стр. 1

връзки с републиканската пътна мрежа без да се преминава през населени места. Товаро-разтоварните дейности ще се извършват на площ от 32,5 дка. На нея са обособени зони за този вид операции, както и за складиране и ремонт на контейнери. В бъдеще, когато терминалът се разработи, може да се направи разширение с още 21 дка. В момента той предлага на клиентите си три коловоза, с обща дължина 3 км като единият е товаро-разтоварен. Монтирано е електрозахранване и осветление, стрелкови обръщателни апарати и нагреватели за отопление. Също са електрифицирани още 2 приемно-предавателни коловози в гара Тодор Каблешков.

Паркингът за товарните и леките автомобили е разположен на 6 369 кв. м като първите разполагат с 22 места за паркиран, а за вторите са определени 17. Предвидени са две места за инвалиди, уточни Върбан Ангелов. И добави, че също е реконструиран съществуващият общински път, за да се увеличи товароносимостта му. Изградена е и пътна връзка с терминала. В двуетажната административна сграда, която заема 595 кв. м е с три функционални зони. В едната, която е със самостоятелен достъп митнически ще се обработват документите на превозвачите. В другата, където е и приемното фоайе е предназначена за администрацията, обслужваща терминала. Вторият етаж е предназначен за офиси на спедиторски фирми. Ще се предлагат и допълнителни услуги като навеси за митнически проверки и обслужване на мобилна техника. Има и контролно-пропускателен пункт, през който ще минават автомобилите влизайки и напускайки терминала. Това е и първият интермодален терминал у нас, изграден с европейско, национално и държавно финансиране, а средствата, вложени в строителните работи без ДДС са 11 343 547 лв.



Новооткритият интермодален терминал в Пловдив

На въпрос на в. „Железничар“ как ще се оперира на терминала, министър Алексиев обясни, че в момента търгът заради обжалване на процедурата временно е спрял. Очаква се окончателното заключение на Комисията за защита на конкуренцията, за да продължи работата по нея. По информация на представителите на „Трейс Груп Холд“ АД към стопанисването на обекта се проявява голям интерес, както от български фирми, така и от чуждестранни компании. Операторът ще осигури оборудването на терминала и привличането на допълнителни товари, заяви още Христо Алексиев. До края на годината той трябва да стане ясен, за да започне терминалът да функционира с пълния си капацитет. През май се очаква подаването на новите офери за концесиониране на съоръжението. То трябва да превърне региона в съвременен логистичен и транспортен хъб и да разкрие нови работни

места, коментира още Алексиев. Дневно на него могат да се обслужват дневно 3 влака или приблизително 200 контейнера, което означава около 6300 тона. Товарите, които годишно има възможност да се обработват приблизително са 750 хил. тона, а на терминала едновременно може да изчакват по 20 тира. Ще се работи с по-модерна технология, чрез специализирани колесни повдигачи, чийто капацитет е до 60 – 70 т. По предварителните разчети на НКЖИ до 2020 г. обработката на товарите трябва да се увеличи до 8 000 т. на ден.

В момента се обсъжда дали да започне строителството на втория интермодален терминал в Русе. Там мястото е много благоприятно, защото освен въздушен, железопътен и автомобилен транспорт, както е в Пловдив присъства и четвъртият – воден. „Принципно е нормално частният бизнес да изгражда такава инфраструктура, но той няма достатъчно ресурс и затова



В Пловдив остават верни на традицията - винаги посрещат гостите с хляб и сол



Красимир Палужкийски преди откриването.



След като едигна 160 км в час влакът с гостите спря на гара Каблешков.

се намесва държавата”, коментира Христо Алексиев. Още не е напълно ясно как ще бъде финансирано това строителство. Но новата политика на Европейската комисия се ориентира и към някои смесени форми, които преди седмица бяха обсъждани, в продължение на два дни в София на регионална конференция за насърчаване на инвестициите в сектор „Транспорт“, организирана от ЕК в сътрудничество с Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. В нея участва и еврокомисарят по транспорта Виолета Булц.

Тази политика предполага средствата от грантове за големи проекти да намаляват за сметка на финансовите схеми и частното участие в тях. „Много е важно като държава да от-

говорим адекватно на новите реалности и предизвикателства”, подчерта Христо Алексиев след официалното откриване на терминала в Пловдив. Затова в транспортното министерство се обсъжда създаването на специално звено, което да подпомага, както публичните, така и частните проекти, които са перспективни да кандидатстват по новите програми. Дейността на специалистите в него по същество ще бъде консултантска, за да са по-сигурни гаранциите, когато отидат в Брюксел да бъдат одобрени. По думите на Алексиев в това звено ще се привличат представители на бизнеса, работодателските организации, определени банки като целта е по-пълноценно да се обхване цялата сфера, за която е нужна финансова помощ.

И ОТ СТАРА ЗАГОРА ДО БУРГАС С 160 КМ/Ч

Тази отсечка вече е напълно обновена. С изключение на няколко по-къси участъци, в тъй наречените на железничарски език криви, където за сега движението е със 130 км в час. Иначе от града на липите до Бургас влакът може да се движи със 160 км. Така старозагорци вече ще стигат до южното Черноморие за около час и 55 минути, ако композициите спират само на няколко по-големи гари, информират строителите – от италиано-българското обединение „ДЖИСИЕФ – ТРЕЙС РЕЙЛИНФРА КОНСОРЦИУМ“. Те са работили в два лота – 3-и и 2-и и са изградили общо около 120 км железен път, уточнява Фернандо Роси, собственик на италианската строителна фирма. Целият проект между Пловдив и Бургас е разделен на три лота.

Когато трасето между столицата и Бургас бъде напълно модернизирано, при спиране на три или четири гари, пътуването няма да надвишава 3 часа и 50 минути, прогнозира пък от българската страна на консорциума като посочват всички „екстри“, които и ние като пътници успяхме да усетим не само между Пазарджик и Пловдив, но и от Стара Загора до Бургас. В задължението на спечелилото търга строително обединение е влизало: изготвяне на работен проект по долното и горно строене; проектиране и премахване и на пресичанията с пътна инфраструктура и съоръжения на комуналното стопанство, които нарушават концепцията за елиминиране на конфликтните точки по трасето; демонтаж, транспортиране, сортиране и складиране на излишните стари материали; отстраняване на съществуващата баластова призма; оздравяване на трасето и полагане на предпазен пласт; възстановяване, а където е необходимо и изграждане на нова дренажна система и железопътни съоръжения; полагане на ново горно



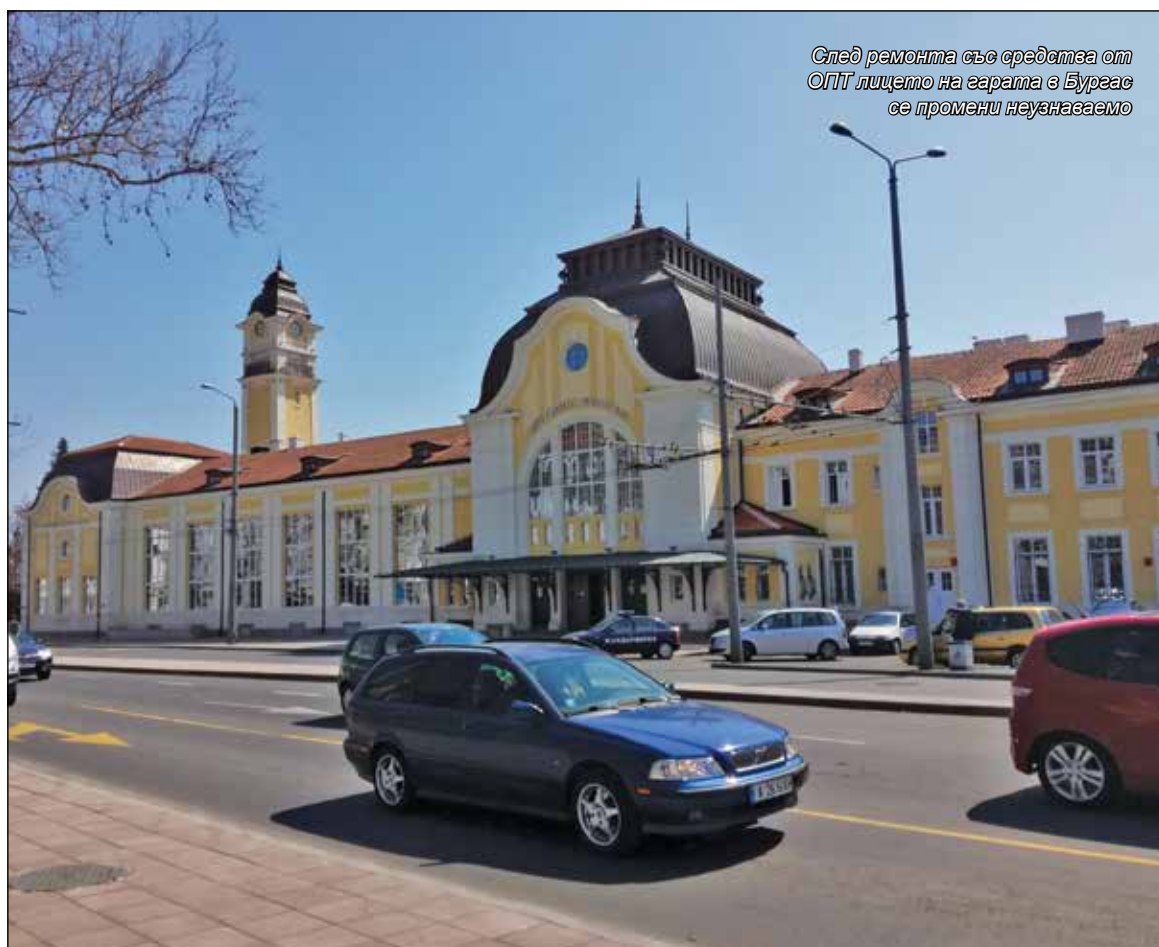
Обновените перони на бургаската гара

строене на жп пътя и стрелките с съвременен тип релси 60E1 и поставянето на стоманобетонни траверси с безподложно еластично скрепление, нов баласт за безнаставов релсов път, по който влаковите композиции се движат далеч по-безшумно и без сътресения от сега; контактната мрежа и секционните постове, системите за сигнализация и телекомуникации също са били обновени. При строителството строго са съблюдавани екологичните норми като с тях се е

съобразявало и при ремонта на различните сгради по протежение на трасето. На гара Герман е монтирана компютърна централизация, но в част от другите гари е възстановена мръсрутно-релейната централизация, появява Върбан Ангелов от „Трейс Груп Холд“. Той конкретизира, че строителството по цялото трасе „не е напълно ново, а на места е извършвано с дейности, които целят постигане на скоростта 160 км в час“. Не е рехабилитирана и отсечката Зимница – Стралджа

Проектът между Слънчев бряг и летището в Сарафово да се пътува с влак не е отпаднал. В отговор на журналистически въпрос служебният транспортен министър обясни, че жп връзката ще бъде директна и значително ще улеснява пристигащите многобройни туристи през лятото в черноморския град и курорта. Вече имало изготвена визия за трасето, но преди реализирането му трябвало да се изгради жп връзката от Бургас до летището. Идеията му вариант е готов и е включен за финансиране по ОПТТИ. За осъществяването му ще са необходими 80 млн. лв.

Според министър Алексиев процедурите за първата част от трасето – Бургас - летище Сарафово, могат да стартират още през юли - август тази година. Предвижда се строителството да започне през 2018 г. и да приключи до 2020 г. Той обаче не уточни дали за жп връзката ще се ползва сегашното трасе от Бургас до мина „Черно море“, или ще се строи ново. Но за продължението на линията до Слънчев бряг ще се търси финансиране чрез публично-частно партньорство.



След ремонта със средства от ОПТ лицето на гарата в Бургас се промени неузнаваемо

– Церковски.

На старозагорската гара, преди влакът да потегли за Бургас, министър Христо Алексиев съобщи, че в настоящия програмен период на оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ) са предвидени 7 млн. лв. за модернизацията ѝ. Отделно от тази сума ще бъдат инвестирани още средства за подобряване на първи перон и подлеза. Очаква се обновяването на приемното здание да започне през 2019 г. като до тогава ще се проведат необходимите проучвания и тръжни процедури. В този проект са включени и други шест жп гари като Чирпан, Нова Загора, Карнобат и софийските – Подуяне, Искър и Казичене. За жп възел София са предвидени 25 млн. лв., но това включва и подмяна на коловозното развитие на централната столична гара. По план обновяването на останалите три софийски гари трябва да приключи за около една година и половина. Състоянието им в

момента не е добро. Специално за Подуяне от НКЖИ беше съобщено, че независимо от това, че не е паметник на културата архитектурната ѝ визия, която е в един стил с гарите в Бургас и Варна, няма да бъде променена. Сградата ще е санирана, според съвременните изисквания за енергийна ефективност, което включва и подмяната на всички дограми, водни и електроинсталации. Ще се наложат само отделни укрепвания на конструкцията, защото като цяло зданието е здраво, коментира Ивайло Дженов, ръководител на проектното звено в Национална компания „Железопътна инфраструктура“. По думите му, плановете са и останалите пет гари конструктивно да се обследват, да се сменят дограмите им, да се санират и поставят нови климатични инсталации. Само за рехабилитацията на софийските ще се вложат 5,5 млн. лв.

Страниците подготви:
Мая Димитрова

ВЕЛИКДЕН

Възкресение Христово – Великден е най-големият празник за православните християни, наричан още празник на всички празници. Смята се, че възкресението на Исус Христос е най-великото събитие в историята на човешкия род. Великден е сред така наречените подвижни празници и се определя в зависимост от първото пролетно пълнолуние.

Точно в полунощ в събота срещу неделя с камбанен звън храмовете в цялата страна отбелязват празника. Рано сутринта в неделя се отслужва тържествена литургия. По традиция свещта, запалена на службата, се носи да догори вкъщи – така в дома символично се внася новата светлина.

Великден възплъщава основната християнска догма – вярата във възкресението на праведниците в един по-хубав свят, който те ще наследят след земната си смърт и бъдещия Страшен съд.

Според народната традиция Великден отбелязва възкръсването на природата за нов живот,

победата на пролетта над зимата. И в обичаите, и в обредите тясно се преплитат езическото и християнството, което определя колоритността на българския Великден.

Традицията повелява за Великден да се облече нова дреха. Празничната трапеза след 40-дневния пост включва яйца, козунак и печено агне. Козунакът е сладък обреден хляб, който символизира тялото на Исус Христос, така както боядисаните в червено яйца символизират кръвта му. Обикновено козунакът се прави в кръгла форма и се украсява с плетеници, като в средата им се слага червено яйце.

Според разпространеното схващане историята на козунака започва в началото на 17-и век във Франция, откъдето се пренася и в цяла Европа. В Италия се приготвят козунаците „панетоне“, а в Русия великденският обреден хляб се нарича „кулич“. Смята се, че в България козунакът е дошъл в периода 1915-1920 г.

На Великден е първото хоро, което се играе след Сирни Заго-



везни. То е буйно и весело и е израз на радостта на хората от възкръсването на природата за нов живот, на надеждата им, че тя ще ги възнагради щедро за труда им през идващото лято, на вярата в победата на доброто над злото.

Според народните обичаи след общата трапеза момите отиват да се люлеят извън село,

за да се предпазят от похищение на змейове и самодиви, както и от тежки болести. На този ден всеки може да си пожелае нещо. Ако го направи с открито сърце и държи монета в ръката си, желанието може да се сбъдне. На втория ден на Великден, наричан в някои райони на страната „разтурни“ или „разметан“ понеделник, моми и ергени се

събират на някоя поляна в две групи и една срещу друга търкалят червени яйца помежду си, за да има плодородие и да не пада градушка.

На Възкресение Христово имен ден празнуват всички, които носят имената: Велико, Величко, Велика, Величка, Възкресия, Анастас, Анастасия, Християн, Християна.

ВЕЛИКДЕН ПРИ ДРУГИТЕ НАРОДИ

Гърция – Празничният обяд започва с овнешка шкембе чорба със застройка от яйца и лимонov сок. Това ястие замества агнето. Пече се козунак, който се украсява с боядисани яйца. Традиционният десерт е баклава и бисквитки във формата на венец.

Англия – На трапезата се слагат: печено агне със зеленчуци, великденска торта, боядисани яйца. В неделя сутринта на закуска се поднасят кифлички, украсени с кръст. Правят се състезания: от стръмен хълм се спускат варени яйца и побеждава този, чието яйце първо стигне до подножието, без да се счупи.

Русия – На празничната трапеза се слагат пасха (сладкиш от пресована извара), кулич (козунак), боядисани яйца и агне, изпечено от тесто с много захар и масло. На масата се слагат и житни или овесени кълнове: зърното символизира смъртта, а покаралите листенца – възкръсването, възраждането.

Полша – На празничната трапеза се сервират най-различни ястия от месо, млечни продукти, тестени изделия (мазурки и баби – кекс от козуначено тесто). На масата се слага фигурка на агне, направена от захар или

масло.

Чехия и Словакия – Правят се подобни на полските празнични ястия, но при всички има и свои национални особености. Чехите например пекаат „мазанец“ – сладки кръгли кифли със стафиди и бадеми; в Словакия се сервира за десерт „паска“ – пирамида от пресована извара със сметана, захар, яйца и масло, която се украсява със захаросани плодове.

Германия – Любим герой там е великденският заек. Според една от версиите, езическата богиня Естра превърнала една птица в заек, но той продължил да снася яйца. Друга версия гласи, че родителите на децата в едно бедно планинско селце скрили шарени яйца в храстите, за да изненадат дечицата. На сутринта малчовците тръгнали да търсят яйцата и от храстите изскочило зайче. Тогава децата решили, че яйцата са донесени от заека.

Италия – Пече се сладкиш, в който се вплитат боядисани яйца. Прави се и пандишпан с рикота. Празненствата са пишци и зрелищни, а на масата има много сладкиши. В Ломбардия се пече хляб във формата на гълъб. В Лигурия пък правят нещо като



наложена баница със сирене, яйца и зеленчуци от тридесет кори, символизиращи годините от живота на Христос.

Австралия – Великденските фигурки от шоколад и захар са доста популярни тук, но освен във формата на зайче, те се правят и в тази на рядкото австралийско животно бандукт. Великденското меню включва печено овнешко, говеждо или пилешко със зеленчуци.

САЩ – Традиционният обяд в Щатите се състои от шунка с ананас, картофи и плодова салата. Децата получават кошничка, пълна с шоколади и бонбони. Доста популярна е една игра – пръзляне на яйца по наклонена плоскост. Малчуганите се състезават кой ще закара по-далече своето. Най-голямото съревнование с яйца става на поляната пред Белия дом.

Филипините – Тук Великден започва със среднощна трапеза, в която влизат традиционни местни блюда. Децата вярват, че ще оглушеят, ако не вземат участие в нея.

Тринидад – Една от най-необикновените традиции, свързани с яйцата, се среща на остров Тринидад. Там белтъкът се изсипва във вода и по него се предсказва бъдещето.

Великденските символи по света – произход и традиция

Великденските яйца

Яйцето е най-популярният светски символ на Великден по цял свят. Във всички култури, яйцето символизира началото на новия живот. Още в древен Египет, Персия, Гърция и Рим, по време на великденските фестивали са били боядисвани и подарявани яйца. Християните от Близкия Изток възприели тази традиция, а яйцето се превърнало в религиозен символ, олицетворявайки пещерата – гробница на Христос, чийто камък той отместил.

Великденските козунаци

Историята на козунаците започва преди повече от три столетия. В началото на 17-и век един френски хлебар омесил първообраз на днешния козунак за Великден. Оттогава се създава традицията за празника

да се омесват козунаци.

В Италия и днес приготвят козунаци под названието „панетоне“, които при обикновени условия могат да се съхраняват шест месеца. В България козунаците започват да се приготвят след 1920 г.

Великденският заек

Великденският заек произхожда още от пред-християнската наука за плодородието. Дивите зайци са символизирали изобилието на пролетта.

Според една легенда, в началото великденският заек е бил голяма красива птица, принадлежаща на една богиня. Един ден обаче, богинята превърнала своята любима птица в див заек. И тъй като Великденският заек е все още птица по душа, той продължава да прави гнезда и да ги пълни с яйца.



6 ПРИЧИНИ ЗАЩО ИНТЕЛИГЕНТНИТЕ ХОРА СЕ ПРОВАЛЯТ В УСИЛИЕТО ДА БЪДАТ ЩАСТЛИВИ

Забелязали ли сте, че някои от най-интелигентните и способни на дълбок размисъл индивиди, които познавате не се чувстват щастливи?

Може да имат всичката любов на света, партньор в живота, прекрасно семейство и успех на работното си място, но въпреки това има нещо, което обикновено ги кара да изпитват самота, тъга и отчаяние. Или както казва Ърнест Хемингуей: „Щастието у интелигентните хора е най-рядкото нещо, което знам.“

Ето 6 възможни причини, защо щастието у интелигентните хора е толкова рядък феномен:

Интелигентните хора анализират всичко прекалено много

Много хора с висок коефициент на интелигентност имат склонността да мислят прекалено много, непрекъснато да анализират всичко, което се случва в живота им и не само в него. Това е изцеждащо, особено ако мисловният процес те отвежда до нежелани и разочаровачни заключения (обикновено става точно това).

Чували ли сте израза „невъжеството е блаженство“? Определено е вярно – колкото по-малко разбираш, толкова си по-безгрижен и съответно – щастлив. Да можеш да разкриваш истинските лица на хората и скритите им мотиви е достатъчно натоварващо. Дори само това понякога те кара да си разочарован от целия свят.

Интелигентните хора имат високи стандарти

Умните знаят какво искат и не се примиряват с по-малко от това, независимо за коя сфера в живота говорим. Това означава, че за тях е по-трудно да бъдат удовлетворени с професионални постижения, връзки и буквално всичко, което има място в жи-

вота им.

Нещо повече, много хора с брилянтни теоретични умове се оказват не особено интелигентни на практично житейско ниво, имат странна и идеалистична гледна точка към света. Така, когато очакванията им се сблъскат със суровата реалност на живота, това неизбежно води до разочарование.

Интелигентните хора са прекалено твърди със себе си

Друга причина защо умните хора се провалят в усилието да бъдат щастливи е, че са прекалено стриктни и взискателни към себе си. Тук не става дума само за постижения и провали. Интелигентните, дълбоко мислещи индивиди често анализират себе си и собственото си поведение по толкова строг начин, сякаш целенасочено търсят неща, за които да се обвинят. Те често преживяват спомени и връщания към собствените си грешки в миналото. А това култивира вина и други негативни емоции, което пречи на щастието.

Реалността не е достатъчна

Хората с висок коефициент на интелигентност никога не се отказват да търсят нещо по-голямо – модел, смисъл, цел. Най-дълбоките и най-мечтателните от тях не спират до тук – неумор-



ните им ум и въображение не им позволяват да се отпуснат и да се наслаждават „на простите неща в живота.“ Тривиалната реалност е прекалено скучна за тях. Такива хора копнеят за нещо фантастично, идеално, вечно ... и, естествено, никога не го намират в реалния свят.

Чувствал ли си се, сякаш не принадлежиш тук, че е трябвало да живееш в друга епоха или дори на друга планета. Дълбоко мислещите интелигентни хора постоянно се чувстват така.

Липса на комуникация и разбиране

Да бъдеш напълно разбран от някого е едно от най-великите преживявания, които човешкото същество може да има. Колко

комфортно е да бъдеш заедно с някой, който мисли като теб някъде на тихо и да водите смислен разговор, да си даваш сметка, че този човек разбира идеите ти и споделя гледната ти точка за света...

За съжаление интелигентните хора рядко изпитват това удоволствие. Повечето от тях се чувстват самотни и неразбрани, сякаш никой не може да види и оцени дълбочината на техния ум.

Много хора с висок IQ страдат от психични проблеми

Има много изследвания, които свързват психични разстройства (биполарни, тревожност и т.н.) с високия коефициент на интелигентност. Възможно ли е тези състояния да са страни-

чен ефект на креативния гений и брилянтния ум? Не е ясно, науката има още много работа по разкриване на мистериите на човешкия мозък.

Същевременно интелигентните хора, които не страдат от ментални разстройства, стават жертва на така наречената екзистенциална депресия, която често е резултат на прекомерно мислене. Ако мислиш през цялото време и анализиращ всичко в дълбочина, по някое време започваш да разсъждаваш върху живота, смъртта и смисъла на съществуването и това е достатъчно да искаш да направиш преоценка на собственото си битие, а в резултат изпитваш тъга без да има особена причина.

10 СТРАННИ ЯПОНСКИ ТРАДИЦИИ

Ако планирате пътуване до далечна страна като Япония, трябва да очаквате, че някои обичаи ще бъдат доста различни от тези, с които сте свикнали. Дори да знаете, че хората си разменят поклони за поздрав и си събуват обувките на вратата, други неща могат да ви се сторят по-странни.

1. Числото 4 се избягва

Древният йероглиф за 4 е подобен на този за думата „смърт“. Практиката на избягване на 4, известен като „Тетрафобия“, е често срещана в Югоизточна Азия. Така както на Запад някои сгради нямат 13-ти етаж.

2. Да вървиш и да се храниш е грозно

Въпреки че е приемливо в повечето западни страни, да ядеш докато ходиш или пътуваш с влак, това се счита за немарливо поведение в Япония. Сладоледът е изключение.

3. Хотели с капсули вместо стаи



Те се използват предимно от пътуващи бизнесмени и хора, които са се забавлявали до късно и са пропуснали влака за дома. Общо взето, за хора, които просто искат да се строполят да спят някъде.

4. Сърбането е приемливо (и дори препоръчително)

Ако сърбате, това е знак, че се наслаждавате на храната. В

действителност, ако не сърбате, домакините могат да решат, че храната не ви харесва.

5. Чехли навсякъде

Очаква се, че хората си събуват обувките, когато влизат в затворени помещения – частни домове, храмове, традиционни ресторанти, а понякога и музеи. Има дори чехли, които са специал-

но за банята, така че ще трябва да свалите вашите домашните чехли и да обуите чехлите за баня. По принцип, всеки път, когато видите редица от чехли в Япония, просто обуите един чифт.

6. Хората могат да използват рамото си като възглавница във влака

В Япония е допустимо да оставите непознат човек да използва рамото ви като възглавница. Не че ще го направи умишлено, по-скоро в някакъв момент някой ще окапе от умора след дългия работен ден и главата му може да се озове на рамото ви.

7. Да си духаш носа на публично място е напълно неприемливо

Секненето на публично място е не само невъзпитано, а чисто и просто гадно в очите на японците. Карайте на подсмърчане, докато не намерите подходящо място (например обществена тоалетна).

8. Бакшишът е неуважение

Да оставиш пари в повече не само се счита за грубо (или дори обидно), но може да доведе до объркване, защото просто никой не го прави. Има немалко истории

за сервитьори, които се опитвали да настигнат клиента по улицата, мислейки че си е забравил парите. Ако сте наистина силно впечатлени от обслужването и искате да се отблагодарите, може да оставите малък подарък.

9. Винаги носете подарък на домакините

Да бъдеш поканен в дома на някого е чест, така че трябва да отговорите на жеста с малък подарък за домакина. Подаръкът не трябва да бъде сложен или скъп, но обикновено се опакова колкото се може по-старателно, с луксозна хартия и панделки. Ако някой ви предлага подарък, го приеми, но попростестирайте леко от куртоазия. Не го отваряйте пред тях.

10. Не си пълнете чашата сами

Точно както и в други страни, първо обслужват гостите, и накрая себе си. Въпреки това, когато става дума за напитки, не пълнете собствената си чаша. Някой друг вероятно ще го направи вместо вас. И чакайте някой да каже „Капраи“ (Наздраве!) преди да пиете.

ИНДИЕЦ ПОЛУЧИ ВЛАК КАТО... ОБЕЗЩЕТИЕ

Компенсацията е заради занижена цена на земята му, през която националната железница е прокарала линия

Съд в северния индийски щат Пенджаб постанови държавните железници на страната (Indian Railways) да предадат във владение на местен фермер цяла пътническа композиция с 20 вагона. По този начин националната железопътна компания бе задължена да компенсира земеделеца Сампуран Сингх, заради неизплатени към него задължения.

Преди години Indian Railways придобива от фермера земя за строителството на нова жп линия. Заплаща му я, но по занижена цена, а това провокира Сингх да подаде иск срещу жп компанията, за да получи реално обезщетение за отнетия парцел. През 2015 г. индийската Темида се произнася в негова полза и отсъжда държавните железници да му изплатят 10 милиона рупии (около 153 000 долара) компенсация. Това обаче са пари, които той не получава, защото от местното управление на националния превозвач заявяват, че не разполагат с такава наличност по сметките си.

През януари т. г. Сампуран Сингх завежда второ дело, за да получи вече отсъдената му компенсация. Заседанието се

провежда през март и завършва курioзно. Съдът отново се произнася в негова полза, но този път решава да принуди Indian Railways да изпълни решенията му с по-твърди мерки.

„Додеа ни да се борим срещу железопътната компания да изплати просрочените задължения на клиента ми. Съдията ни влезе в положението и поиска да посочим имущество на компанията на същата стойност, което да ни бъде присъдено“, разказва Ракеш Ганди – адвокатът на фермера. Съобразявайки се с волеизявлението магистратът издава постановление, с което присъжда конфискация на един от бързите влакове, пътуващ ежедневно между Делхи и свещения сикски град Амритсар, в полза на ищеца. Като обезщетение на Сингх е присъдено и помещението, в което работи началникът на местната гара Лудиана, през която минава отнетият от монополиста състав.

Съдията все пак дава възможност на Indian Railways да си върнат композицията и недвижимостта. Условието е до новото изслушване по делото, определено след няколко дни, да намерят парите и изплатят дълга

на тъжителя. В противен случай заплашва, че ще разпорежи търг за тяхната продажба.

След обявяване на съдебното решение, фермерът и адвокатът му отиват на гарата в Лухиана. Изчакват пристигането на жп композицията и връчват съдебното постановление за конфискацията на машиниста и на служителите на гарата. Но впоследствие, в интерес на многобройните пътници, Сингх позволява съставът да продължи пътя си и така той напуска жп терминала.

Междувременно индийските железници издействат временно съдебно разрешение да продължат да оперират с експреса до новото дело. Аргументират се, че това ще им помогне да съберат средствата за компенсацията. И действително успяват. В резултат - индийският фермер получава дълго чаканото възмездие.

Любопитно е, че през миналия октомври подобен случай имаше и в южния индийски щат Карнатака. Но тогава Indian Railways набързо намериха пари за компенсацията на жалбоподателя (друг индийски земеделец). По данни на медиите в Индия държавният жп монополист няма навика да плаща адекватно за частната земя, отчуждена за прокарването на нови жп трасета, което създава опасност от още подобни съдебни спорове и курioзни ситуации.

Ивайло ПАШОВ



Сампуран Сингх връчва съдебното решение на машиниста на експреса и гаровия персонал веднага след делото



Много индийски земеделци са несправедливо овъзмездявани за земите си от индийските железници, които разширяват жп мрежата си



Съдът в Пенджаб временно конфискува в полза на Сингх и кабинета на началник-гарата в Лудиана



Индийският фермер бе обезщетен с 20-вагонната влакова композиция

АБОНАМЕНТ 2017

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 ползване и документ за внесена сума по посочената сметка, може да изпратите в редакцията на вестника.

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: BG07BWB179241064295803
BIC: BWPBGSF
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.

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 договоряне
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 договоряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договоряне
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 договоряне