

Политики

**ЗАЩО КИТАЙ СУБСИДИРА ЖП ПРЕВОЗИТЕ
ПРЕЗ РУСИЯ И КАЗАХСТАН?** на стр. 3

Седмица

**ПОРТРЕТИ НА
ВСЕОТДАЙНОСТТА** на стр. 4

500 КМ ЖП ЛИНИИ – МОДЕРНИЗИРАНИ С ЕВРОПЕЙСКИ СРЕДСТВА

Това стана ясно по време на научно-практическата конференция „Мобилност за един свързан свят“, организирана от Университета за национално и световно стопанство (УНСС). Тя беше открита от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски, който още с встъпителните си думи заяви, че процесите в сектора се развиват извън рамките на политическите мандати, затова и думата „устойчивост“ е ключова за цялата система. Във форума, посветен на високите екологични изисквания в транспортния отрасъл, проведен на 28 октомври в София, участваха представители на водещи институции в транспорта, фирми и студенти в УНСС.

Със своето географско положение, България е единствената страна в Европа, която е кръстопът на пет трансевропейски коридора, припомни по време на конференцията Ивайло Московски. Той добави, че усилията на държавата са насочени към изграждането на модерна транспортна и телекомуникационна инфраструктура. Също уточни, че чрез оперативна програма „Транспорт“ досега са финансирани 118 проекта на обща стойност близо 4 млрд. лева. В железопътната инфраструктура са модернизирани 500 км жп линии, по направленията Септември – Пловдив - Бургас и Пловдив – Свиленград - турска/гръцка граница. На-

пълно ремонтирани и обновени са жп гарите София, Пазарджик и Бургас, информира още министърът, участниците във форума.

До сега с европейски средства са изградени 260 км магистрала, 31 км нови първокласни пътища, 21 км линии на метрото и 20 метростанции. Въведени са системи за наблюдение на корабния трафик и брегови центрове във Варна, Бургас и Русе.

Министър Ивайло Московски представи пред студентите възможностите им за кариерно развитие в една от най-престижните и високоплатени професии в страната – ръководители на въздушно движение. По думите му, благодарение на изключителния професионализъм и подготовка на нашите кадри България е сред лидерите в предлагането на аеронавигационни услуги.

Сътрудничеството между Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и УНСС е пример как държавата трябва да работи с висшите училища, заяви ректорът на университета проф. Стати Статов. Той връчи на министър Московски почетен медал за укрепване на сътрудничеството на двете институции. От своя страна, министър Ивайло Московски написа в златната книга на УНСС, че е щастлив от възможността, която има като възпитаник



ДИМИТРОВГРАД И СВИЛЕНГРАД С ОБНОВЕНИ ГАРИ

Част от проекта „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив - Свиленград по коридори IV и IX“, на официална церемония бе открито новото приемно здание на гара Димитровград. На събитието присъстваха кметът на Димитровград Иво Димов, представители на НК „Железопътна инфраструктура“, на изпълнителя и други официални гости, както и граждани, които бяха дошли да видят красивата сграда, която вече ще могат да ползват, когато пътуват с влак.



Обновената гара Димитровград е реален показател, че следваме целта си да подобрим удобството на пътниците, както с повишаването на сигурността на пътуването, така и с подобрения комфорт по време на престоя им в жп гарите, обърна се към присъстващите като домакин на събитието генералният директор на компанията инж. Милчо Ламбрев. По думите му така вече се получава завършен цикъл в обслужването на пътниците.

След реконструкцията и обновяването жп гара Димитровград отговаря на всички европейски изисквания за енергийна ефективност, техническа безопасност и достъпна среда. Изпълнител по договора за рехабилитация на приемното здание е „Зебра“ ООД. Останалите прилежащи съоръжения на гаровия комплекс - коловозно развитие, перони, контактна мрежа, пасарелки, са изградени от „Терна“ АД. Стойността им заедно с изграждането на целия комплекс е около 10 млн. лева.

По-рано на същия ден, 27 октомври, бе открита и модернизираната жп гара Свиленград. След приключване на строителството, сградата също изцяло отговаря на съвременните норми за облик и функционалност на гранична шенгенска гара. Инвестираните средства са на обща стойност 827 698,05 лв. без ДДС. Припомняме, че ремонтните дейности и по нея са част от общия проект „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX: участък Първомай-Свиленград“, който се осъществява със съфинансиране от Европейския фонд за регионално развитие Кохезионен фонд, чрез Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.



Инвестиции

АВСТРИЯ ДАВА 15 МЛРД. ЕВРО В ЖП ИНФРАСТРУКТУРА

Правителството на Австрия одобри плановете за инвестиции на австрийските държавни железници (ÖBB) за периода 2017 - 2022 г. От тях са предвидени за развитието на жп мрежата на страната да бъдат вложени 15,2 млрд. евро.

По-голямата част от средствата ще бъдат изразходвани за вече реализирани се проекти. Сред тях са изграждащия се жп тунел в Земеринг (1,7 млрд. евро), скоростната жп линия Коралм (2,6 млрд. евро) и тунелното съоръжение през прохода Бренер (2,5 млрд. евро). Значителна част от парите ще отидат и за модернизацията на жп гарите в страната.

В другите големи проекти, които ÖBB ще реализира с тези средства в близките 5 години, се споменава полагането на допълнително жп трасе по линията Виена - Енцерсдорф - Вамперсдорф (515 млн. евро). Благодарение на изграждането му се очаква разтоварване на



жп трафика по направление Виена - Леоберсдорф - Винер Нойщат. Предстои също електрификацията и построяване на втори железен път и на участъка Щадлау - Марчег (480 млн. евро), за да се ускорят пътническите жп трансфери между Виена и Братислава.

Други съответно 430 млн. евро и 195 млн. евро ще бъдат насочени към модернизацията на жп линиите Линц - Велс и Виена - Брецлав. Като цяло 3,8 млрд. евро от инвестиционния бюджет ще бъдат насочени към развитието на съществуващата железопътна мрежа.

Предимства

DEUTSCHE BAHN С НОВИ АВАРИЙНО-ВЪЗСТАНОВИТЕЛНИ ВЛАКОВЕ



В Германия са въведени в експлоатация два нови аварийно-възстановителни влака. В състава на всеки от тях влизат железопътен кран и вагони за техническо оборудване. С тях германските железници (Deutsche Bahn, DB) заменят

аналогични композиции, използвана още от 70-те години на ХХ век. Закупуването им струва на компанията 35 млн. евро.

Новите аварийно-възстановителните състави са оборудвани съответно с кранове с товароподемност 100 и 160 тона.

Тяхно депо ще е гара Фулда. Предвижда се закупуване на още три модерни ремонтни влака с кранове. Два се предвижда да бъдат разположени на жп терминала във Ване Айкел, а един в Лейпциг.

Новите специализирани композиции развиват двойно по-висока скорост от досега използваните от немските железници. Те могат да пътуват със скорост 100 км/ч, докато при по-старите им предшественици тя не превишава 50 км/ч.

Един от базарите във Фулда състави вече бе задействан. Преди броени дни той участва в ликвидацията на последствията от жп авария край гара Бад Айблинг.

Промишленост

BOMBARDIER ОТКРИ ЖП ЗАВОД В ЮАР

Компанията Bombardier Transportation откри предприятие за производство на тягов състав в южноафриканския град Йоханесбург. В него ще бъде разположена и централата на клона на канадския жп производител в Южноафриканската република (ЮАР).

В зданието с площ 6000 кв. м е организирано сглобяването на тяговите преобразователи Mitrac за електролокомотивите Traxx Africa. Те се произвеждат от Bombardier по поръчка на южноафриканския държавен товарен оператор Transnet Freight Rail. Освен това в завода предстои да бъде разположен и център за изпитания на жп електрооборудване. В момента в него работят около 100 души. Очаква се дого-



дина числеността на персонала да бъде усвоена.

През април 2014 г. Bombardier подписа контракт с Transnet Freight Rail за доставка на 240 електролокомотива. В него като задължителни условия за реализацията на сделката са посочени

локализация на производствения процес, предаване на технологията на ЮАР и създаване на нови работни места. Сглобяването на локомотивите е предвидено да се осъществява в заводите на компанията Transnet Engineering в Претория и Дърбан.

Безопасност

Оборудваха с акумулаторни батерии мотриси на метрото в Токио



Мотрисите от серия 1000 на японската компания Nippon Sharyo, които оперират по линия 3 (Ginza) на метрото в Токио, бяха оборудвани с акумулаторни батерии на компанията Toshiba. В случай на отказ на системата за тягово електроснабдяване те ще служат като резервен енергиен източник, с чиято помощ влаковете ще могат да достигнат до най-близката метростанция. На тях ще може да се разчита и за маневрено придвижване на метро съставите в пределите на депото.

Литиево-йонните батерии са устойчиви на външни механични въздействия, вътрешни къси съединения и топлинно натоварване. Други техни положителни страни са относително късото време за зареждане, дългият срок на службата и ефективната работа в широк температурен диапазон. В нормални условия зареждането им се осъществява от контактната мрежа при движението на подвижния състав.

Преценка

Психолози отсяват строителите

Управителите и ключовите мениджъри на компаниите, които ще участват в конкурса за строителството на високо-скоростната железопътна магистрала HS2 във Великобритания, преминават задължителни психологически тестове. Те са организирани от британските транспортни власти. Само консорциумите, чиито управленски екипи докажат, че са устойчиви на стрес, ще могат да кандидатстват за правото да получат поръчката.

Помощта на психолозите ще струва на транспортното министерство на Обединеното кралство един милион паунда. От познавачите на човешката душа ще се очаква да изяснят кои от претендентите имат възможност да работят в стресови ситуации и под натиск. Както и да установят доколко ефективно членовете на управленските екипи взаимодействат с изпълнителите под тях.

Първите кандидати за спечелване на тендера са преминали беседи с психолозите преди седмица. В хода им един от участниците е успял да покаже своята не най-добра страна, проявявайки агресия.

Проектът HS2 предвижда изграждането на по-бързи железопътни комуникации между Лондон и градовете в Северна Великобритания. В първия му етап трябва да бъде построена новата скоростна жп линия (с много тунели по трасето) между британската столица и Бирмингам. Поради високата стойност на програмата (оценявана за 50 млрд. долара) не веднъж тя е подлагана на нападки от британските граждани. Срещу планирания маршрут пък се обявяват еколозите.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ЗАЩО КИТАЙ СУБСИДИРА ЖП ПРЕВОЗИТЕ ПРЕЗ РУСИЯ И КАЗАХСТАН?

Вече няколко години Пекин косвено субсидира икономически нерентабилни железопътни маршрути до Европа. По тях Китай изпраща към страните от Европейския съюз хиляди контейнери със стоки на своята лека и тежка промишленост. И макар чистата аритметика да показва, че тези превози излизат доста солено, властите на страната упорито продължават да ги дотират, преследвайки геостратегически цели.

Реалностите са красноречиви. Доставките на товари с железниците от Азия до Европа се осъществяват значително по-бързо, отколкото по море. Стойността на тяхното транспортиране обаче засега остава доста висока. Цената за жп превоза на един контейнер от Поднебесната империя до Стария континент е около 6000 долара, а с морския транспорт тя не превишава 1000 долара.

Освен това практически липсва интерес към експорт на товари в обратното направление – от Европа в Китай. Поради това много контейнери се връщат празни. По-любопитно обаче е, че някои пътуват без стоки дори към ЕС. Това е принудителна мярка, за да се отговори на нормативите изисквания за дължината на контейнерните влакове от 71 вагона, въведени от някои от държавите, през които минават маршрутите им (Русия, Казахстан). В резултат на това по железопътните транспортни коридори оперират нищожно малки обеми товари в сравнение с морските превози (равняват се на не повече от един – два процента от общия обем на товарите по море). И едва ли пропорцията ще се измени съществено в близките години.

Но конкуренция съществува и за този логистичен сегмент, който на практика никак не е малък, тъй като обема на товарооборота между Китай и ЕС е около 1 млрд. долара на ден. Западните провинции на Поднебесната империя и на Казахстан успешно развиват своята транспортна жп инфраструктура и в резултат на това голяма част от транзитните товаропотоци от Китай пресичат само европейската част на Русия. Благодарение на модернизацията на жп мрежата си и изграждането на нови железни пътища Казахстан успя да привлече значителен дял от карго трансферите. Вместо през Сибир и Далечния Изток на Русия, сега те минават през казахстанска територия.

Въпреки, че практически всички превози с контейнерните влакове от Китай до Европа остават нерентабилни, техните обеми непрекъснато се увеличават, а тарифите на жп превозите постоянно се снижават. По данни на китайските железници през първото тримесечие на тази година показателите за броя трансконтиненталните влакове, теглото и цената на превозваните товари са се увеличили съответно с 30, 40 и 130 процента. Това се обяснява с упоритостта, с която Пекин изпраща стоки и суровини към ЕС с железниците, вместо да ползва в пъти по-евтиния морски транспорт.

Главната причина за парадокса е, че китайския държавен бюджет щедро плаща именно за трансферите чрез сухопътните жп маршрути. След като Пекин иницира създаването на „Нов Път на коприната“ развитието на проекта стана един от важните индикатори за успехите на местните власти. От китайските региони започнаха редовно да докладват за постижения в откриването или модернизацията на транспортните жп коридори Изток - Запад.

Местните администрации в китайските провинции са наясно с тяхната нерентабилност, но за да запазят благоволенieto на правителството, се принудени да субсидират тези маршрути от бюджетите си. Начините за това са няколко. Основният механизъм за административна подкрепа, който прилагат е доплащане на разликата между стойността на морските и железопътните превози. Така за логистичните фирми не е проблем да се съгласяват да извършват карго трансферите принципно неизгодните за тях жп направления, тъй като властите ги компенсират за пропуснатите ползи.

От своя страна държавната хазна на Китай също прилага редица мерки на косвено субсидиране използването на нерентабилните евразийски жп



маршрути. Чрез тях Пекин налива средства в бюджетите на провинциите и системата функционира. Тази политика е изключително изгодна за Русия и Казахстан, през които пътуват контейнерните състави. Ако по някакви причини обаче Пекин прекрати спонсорирането на сухопътната жп логистика, перспективите за самостоятелното ѝ развитие са трудно прогнозируеми. Без китайските товари, пътуващи за Европа, тя ще се лиши от значителна част от натоварването си.

Тясно конюнктурната мотивацията на регионалните китайски власти да спонсорира и вдъхват живот на приетата от Пекин стратегия за „Новия път на коприната“ обаче е само едната страна на монетата. Има и други обяснения защо Пекин се стреми да развива по-скъпата сухопътна логистика чрез регионите, които хилядолетие по-рано са наричани Западния край на страната.

Единият довод е, че логиката на глобалното съперничество със САЩ принуждава китайското правителство да минимизира възможните рискове, свързани с американските лостове за натиск върху страната. А това е възможно чрез създаване на алтернативни, неподлежащи на контрола на Вашингтон маршрути за импорт на природни ресурси и експорт на търговски товари.

Друга причина е, че за да се поддържат досегашните темпове на икономически ръст на китайската икономика, тя се нуждае от нови и нови поръчки. Като цяло Китай вече реши едни от основните си проблеми - осигуряването на жилища за населението и изграждане на съвременни пътища. Затова логично е икономическите мощности да се натоварят с реализацията на проекти у съседите и износ на стоки и услуги. Желателно, разбира се, с печалба и без рискове при воденето на бизнеса...

За целта Пекин се нуждае от лоялни и зависими партньори, а железопътния коридор на „Новия път на коприната“ помага на властите да ги осигуряват. Процесът обаче е бавен и се усложнява от вроденото чувство за „жълтата заплаха“, присъщо особено за западните и северните съседи на Поднебесната империя, които не са толкова икономически развити.

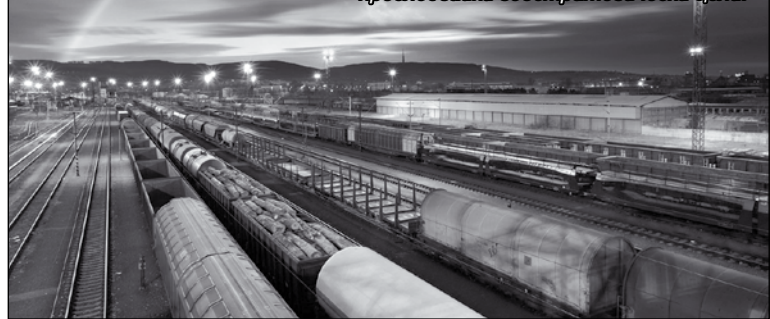
Всъщност, концепцията за „Пътя на коприната“ винаги е била изключително митологизирана. Представата за взаимното процъфтяване на Китай и неговите търговски партньори е в голяма степен илюзорна. Образът на шумните пазари и богатите чуждестранни купувачи активно се използва в туристическите обекти във всички китайски градове, имащи отношение към древния търговски маршрут. Реалната история обаче е далеч по-тривиална. В десетилетията, която търговията по древния маршрут е процъфтявала (а по-голямата част от времето това е било невъзможно заради

постоянните войни и политическа нестабилност), тя се е свеждала до товарооборота между мощната и силна Китайска империя и градовете-посредници, намиращи се в различна форма за зависимост от Пекин.

Възродената концепцията също не е предполага равнопартньорство. Проектът на Пекин има не само икономически мотиви, но и геостратегически цели. Те са свързани със създаването на обширно евразийско пространство от Китай до Европа, включващо редица страни, зависими от китайските икономика и капитали.

Ивайло ПАШОВ

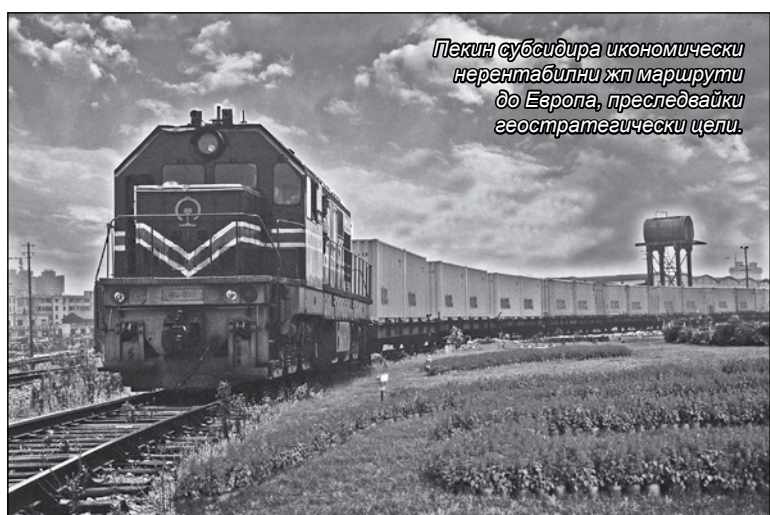
Пекин субсидира икономически нерентабилни жп маршрути до Европа, преследвайки геостратегически цели.



Жп превозът на стоки от Поднебесната империя до Стария континент е по-бърз, но засега и по-скъп.



Броят на китайските контейнерни влакове до Европа нараства всяка година.



Пекин субсидира икономически нерентабилни жп маршрути до Европа, преследвайки геостратегически цели.

ПОРТРЕТИ НА ВСЕОТДАЙНОСТТА

Документалният сборник на Георги Бирданов „Българската железница и нейните строители“ (1888 – 2016 г.) вече е сред приятелите на най-старият транспорт у нас. Това не е първата книга на автора. Преди нея той издаде още няколко обемисти труда, за които са били нужни много постоянство, огромен интерес към темата и изследователско умение, за да проучи и систематизира в една поредица живота, професионалните и организаторски качества на толкова много хора, които са отделили живота, организационните си способности и работоспособност за прогреса на железопътния транспорт у нас.

Посветен на 150-годишнината от създаването на първата жп линия, между Русе и Варна по нашите земи, в сборника се проследява, чрез дати, факти и снимки животът на повече от стотина мъже, които са наливали основите на този структуроопределящ транспорт.

В дългия списък могат да се открият имената на едни от най-достоините строители на жп транспорта на съвременна България. Авторът проследява в хронологична последователност не лекия професионален път, който е трябвало да извървят тези хора. Между тях е инж. Петко Николов, който е не само първият директор на новосъздадените през 1888 г. БДЖ, но като блестящ инженер е поел ръководството на строителството на пристанище Бургас. В паметта на българските железничари той остава и сред най-авторитетните специалисти на своето време по „обосноваване на трасетата на националната ни жп мрежа и като дух, и като своеобразен професионален символ“ отбелязва Георги Бирданов. Редом с него са и имената на Йосиф Карапиров, инж. Стоимен Сарафов, инж. Любен Божков, Борис Колчев, инж. Георги Качев и още редица други по-стари и съвременни жп специалисти,

обвързали професионалния си път с релсовия транспорт.

Ценно помагало за всеки от изследователите му са и приложенията, включени в сборника като „Структура за управление на транспорта“, „Структури и органи за управление на железопътния транспорт“, които са своеобразен справочник за развитието на системата през годините до наши дни. Не по-малко ценна информация съдържат и другите приложения като „Началници на железопътни управления“, „Български офицери, завършили Военна академия „Тил и транспорт“ гр. Санкт Петербург, Русия (1952 – 1999 г.)“ или „Директори, главни директори, генерални директори и изпълнителни директори на БДЖ от 12.07.1888 г.“, където в телеграфен стил е документирано най-същественото, свързано с разглежданата в тях тема.

Още в предговора авторът е мотивирал кое го е накарало да се насочи към този трудо-

емък събирателски труд. Той припомня, че всеки железничар носи в съзнанието си образа на вазовия герой дядо Йоцо. Защото „железницата е не само негова мечта. Тя е мечта на много момчета, които са заплени от тракането на колелата и пронизващия писък на свирката. Тя не е само мечта да пътуват, но и да управляват това чудо на техниката. Точно те са тези, които през годините строят нови железни пътища, поддържат ги, управляват парните, дизеловите и електрически локомотиви.“ Георги Бирданов споделя, че съдбата е била благосклонна към него и го е направила съпричастен към тези хора. Дала му е възможност да опознае всеотдайността в работата им – от обикновения железничар до генералния директор и министър на транспорта. „Невъзможно е да се разкаже за съдбата на всеки един от многохилядната железничарска армия – пише авторът. – В тази книга се оп-



итвам да запозная читателя с онези от тях, които са оставили следа в развитието на българската железница, без да имам претенции за изчерпателност и всеобхватност.”

Официално книгата беше представена пред гилдията, преди няколко седмици, в „Клуба на железничаря“ по време на честването на юбилея на председателя му Стоил Фердов. Самият той й даде не само висока оценка, но дори я сравни по значение за българската железница със „Строители на съвременна България“ на Симеон Радев.

ИМУЩЕСТВЕНИ
ЗАСТРАХОВКИ

ДОМ

Пакетна
застраховка
„ДОМ“



Дженерали Застраховане: По-лесни, по-бързи
и по-опростени решения за Вас и Вашия бизнес!

generali.bg



НАЗДРАВЕ!

На 7 ноември ще каже Велик Занчев. Тогава председателят на Съвета на директорите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД е рожденик. От 2010 г. той е в мениджърския екип на компанията – най-напред като директор на дирекция „Корпоративни дейности“, после на дирекция „Финанси и администрация“, изпълнителен директор на холдинга, а от 2013 г. е председател на съвета.

Като финансист с доказани качества е от ръководителите, които амбициозно участват в осъществяването на различни управленчески решения, чиято крайна цел е стабилизиране и просперитет на националния жп превозвач. И макар че общоприетото клише за финансист е сух и незговорчив човек, шефът на Съвета на директорите е успял да го опровергае, намирайки винаги общ език и с колегите си, и със служителите. Обичта му към спорта го прави един от най-ревностните радатели за възстановяването и редовното провеждане на спартакиадите в дружествата. Другите му пристрастия – природата и пътванията потвърждават, че нищо човешко не му е чуждо.

Честито на рожденика!



500 КМ ЖП ЛИНИИ – МОДЕРНИЗИРАНИ С ЕВРОПЕЙСКИ СРЕДСТВА

От стр. 1

на университета да бъде част от институцията, която е ковачница на кадри за държавното управление.

Според генералния директор на НК „Железопътна инфраструктура“ инж. Милчо Ламбрев, който също участваше в научно-практическата конференция, екологосъобразността и ниската себестойност на железопътния транспорт са фактори за неговото бъдещо развитие. Той очерта завършените обекти с европейско съфинансиране, перспективите и предизвикателствата, които стоят пред НКЖИ в началото на новия програмен период. Ламбрев изрази увереността си, че всички в залата са убедени в огромната роля на компанията, която ръководи, за поддръжката и изграждането на железните пътища у нас. Акцентира и върху голямата роля на жп инфраструктурата в единната транспортна система на страната ни и на Европа. Не подмина и фактът, че когато се говори за „Мобилност в един свързан свят“ значението на железопътния транспорт е безспорно. До края на тази година ще бъде завършена отсечката от Пловдив до границата ни с Турция. Пред

финална фаза са и рехабилитацията на железопътни отсечки по линията Пловдив – Бургас, както и модернизацията на жп направление между Септември и Пловдив.

През 2017 г. предстои стартирането на няколко изключително важни проекта. Според специалистите голямо предизвикателство са отсечките от Елин Пелин до Костенец и от Костенец до Септември, тъй като маршрутът, по който ще се движи железопътната линия, влиза в подстъпите на планината. Целият проект е на стойност близо 904 млн. лв. и ще се финансира с европейски пари. С приключване на тези обекти ще бъде изцяло готова железопътната магистрала 2017 – 2021 г. Средствата за нея ще дойдат от оперативната програма и Механизма за свързана Европа. Предстои изпълнението и на проекта Пловдив - Бургас фаза 2 между столицата и южния черноморски град. В 50.7-километровата отсечка, свързваща Елин Пелин с Костенец се предвижда да бъдат построени 10 тунела с обща дължина над 21 км. Най-дългият от тях ще е 6,8 км. Проектиран е с два отделни коловоза, по които пътническите влакове ще се движат със ско-



рост от 160 км/ч, а товарните със 120 км/ч., съобщи Милчо Ламбрев. Обръщайки се към студентите в залата, той ги увери, че съвсем скоро ще управляват

една модерна, безопасна и високо технологична железопътна инфраструктура. И ги призова да останат в страната си и да вложат, както придобитите

знания, така и труда и вярата си в името на една по-уредена и просперираща България. „Ние се нуждаем от вас!“, емоционално завърши инж. Ламбрев.

ПЛОВДИВ ПАК ПОИСКА ГРАДСКА ЖЕЛЕЗНИЦА

Идеята съвсем не е нова и само на общинарите. Подкрепят я повечето пловдивчани, както и много от хората, които живеят близо до Пловдив, но всекидневно ходят на работа там. Крайно усложнената градска транспортна обстановка, непрекъснато растящия автомобилен трафик, обичайните задръствания, които в пиковите часове по нищо не отстъпват на столичните, са причина отново в Града на телетата да се заговори за варианти и възможности как да бъде изградена градска железница от типа на берлинския S-бан, която ще бъде най-евтиният и екологичен транспорт.

Дневно в града се осъщест-

вяват над 160 000 пътувания показва статистиката. Автобусните линии са 29, а броят на обслужващите ги коли е 210. Месечният им пробег е около 1 350 000 километра при средна скорост между 15 и 18 километра в час. Всеки ден в Пловдив влизат и излизат 83 000 моторни превозни средства, а 38 000 души ползват обществен транспорт до и от него, за да отидат на работните си места. Тролейбусната мрежа е стара, превозните средства по нея са на частна компания, а нови тролейбуси все още няма. Освен това интензивният трафик продължава да е сред най-големите източници

на замърсяване на въздуха в Южна България. Паркирането и липсата на места е още един момент, който тормози не само пловдивчани, но и всички, гости и приходящи, които пристигат с автомобилите си. Подобно на столицата през топлите месеци и тук започват интензивни ремонти на централни улици и булеварди, което в такива моменти прави транспортната обстановка критична.

Така че специалистите виждат решаването на този задълбочаващ се проблем, чрез изграждането на железопътен ринг, който ще свързва с индустриалните части в общините Марица, Раковски, Куклен и други близки селища, от и за където движението на населението е много динамично. Според общинските власти по този начин ще се осъществи функционална връзка между местата, където живеят над 115 хиляди жители на областта и местоработата им. Дори преди време беше иницииран специален дискуссионен форум „Недвижими имоти - строителство, услуги и проблеми на пазарната среда“, организиран от национално сдружение „Недвижими имоти“ в рамките на 69-ия международен есенен технически панаир, където един от централните въпроси беше градската железница.

Аргументите, отново да се постави на дневен ред за обсъждане на общинска сесия възможността за изграждането на т.н. S-бан или бърз релсов електротранспорт са пустеещите стратегически жп трасета, обрасли в растителност, които частично

през годините са разграбвани и предадени за вторични суровини. По мнението на специалисти те могат да се използват за създаването на нова превозна система, която да стане гръбнакът на масовия обществен пътнически транспорт. Експертното виждане е, че тя е рентабилна на разстояние около 10 – 15 километра в границите на областта. Според една друга разработка от преди няколко години, направена от „Сити план Пловдив“ – фирмата, създател на действащия общ устройствен градски план до 2025 г., системата може да работи не само в Пловдив, но и по направленията към Пещера, Панагюрище, Първомай, Куклен, Карлово, Хисаря, Асеновград. И да е свързваща с летището по последната релация. В предложението на „Сити план Пловдив“ изчисленията показват, че S-Bahn системата би била добре натоварена с голям пътникопоток, което гарантира икономическата ѝ изгода. Тя трябва да експлоатира композиции с по 3 вагона.

Идеята е отсечката гара Филипово - Централна гара Пловдив (посока север - юг) да се освободи от тежкотоварен жп трафик и да остане единствено за пътници. Ако се осъществи, по автономните релсови трасета може да се развива максимална скорост в града около 60 километра в час или средната скорост ще варира между 32 и 38 километра в час. Бъдещият S-Bahn би ползвал около 47 км жп пътища. Инфраструктурата е собственост на НКЖИ, но в случай, че товарният трафик

бъде спрял и трасета се включат в общото автоматизирано управление, те ще могат да станат съставна част от мрежата на градския транспорт, твърдят специалистите на фирмата. В такъв случай ще следват неговите правила - светофари и спирки, което е нормално за един град. Това предложение обаче не дава прогноза каква би могла да бъде приблизителната стойност на пловдивския S-Bahn, защото няма изготвен идеен проект.

Новият ринг би могъл да използва съществуващата жп мрежа в региона и с някои допълнителни инвестиции да свърже като пръстен сателитните на Пловдив селища. В случая обаче вече става дума за един по-мощен проект, включващ разстояние 40 – 50 км. При него около 90 процента от линията ще излиза извън територията на града, а готовата инфраструктура, която тя иска да ползва продължава да е държавна. Така осъществяването на принципно хубавата идея е свързано с усложнени административни процедури за евентуално прехвърляне на собственост, изготвяне на аргументирано защитен икономически идеен проект, намиране на инвестиции. Някои първоначални виждания да се ползва оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ на този етап са почти неосъществими, тъй като средствата от нея не достигат дори за доинвестирането на големи национални инфраструктурни проекти.

Страниците подготви
Мая Димитрова



КАК ДА СЕ ПРОТИВОПОСТАВИМ ПО-УСПЕШНО НА НАСТИНКИТЕ

С настъпването на студените есенни дни значително нараства количеството на простудните и инфекциозни заболявания. Как да укрепим своя имунитет и да се противопоставим на настинката?

1. Приемайте витамини

Витамин С е необходим за стимулирането на защитните сили на организма. Неговият недостиг неизменно води до податливост на заболяване. Много витамин С се съдържа в цитрусовите плодове, кивито, червения пипер, пресните плодове и зеленчуци. Други важни за имунитета витамини са тези от групата В, които се съдържат най-вече в месото, рибата и яйцата.

2. Солена вода в носа

Спреят с морска вода (два пъти дневно – сутрин и вечер) се използва при лечението на хрема, но е полезен и за профилактиката на настинка, простудни и вирусни заболявания.

3. Мийте по-често ръцете си

Вирусите, предизвикващи простудни заболявания, са силно заразни и се предават най-често чрез ръцете. Най-лесно е да се заразите на местата, където се струпват или преминават много хора. Вирусите живеят с часове върху повърхността на предметите. Достатъчно е да прилепите мръсната си ръка до носа и да вдишате, за да се заразите.



4. Обличайте се с по-топли дрехи

Ако са ви измръзнали краката или ръцете, побързайте да ги стоплите. Другите части от организма в това време получават по-малко кръв, следователно по-малко защитни кръвни телца, способни да се противопоставят на вируса. Завивайте с шал носа и устата си в студеното време. Защитните телца функционират най-добре при температура около 37 градуса и вдишването на леден въздух ще намали активността на имунната система.

5. Приемайте храни, богати на желязо

Често простудите са свързани

с недостига на желязо в организма. Ако не приемате достатъчно желязо, вашите клетки ще страдат и от недостиг на кислород, а това ще забави обмяната на веществата. Недостигът на желязо се проявява под формата на повишена умора, бледост и отпадналост. Употребявайте повече риба, яйца, птиче и тъмно месо.

6. Не затопляйте твърде много помещенията

Сухият въздух изсушава лигавиците на носоглътката и ги прави по-уязвими към инфекциите. Поддържайте температура в стаите около 20 градуса и ги проветрявайте по-често. Намерете начин да овлажнявате въздуха.

ПОЛЕЗНИ СЪВЕТИ ЗА ДОМА ПРЕЗ ЕСЕНТА



Предлагаме ви няколко полезни съвета, с помощта на които да „оборудвате“ дома си за студените есенни дни:

Как да изсушим мокрите обувки?

Проливният дъжд ви е хванал на улицата и прибирайки се към вкъщи обувките ви са прогизнали?

Сушенето със сешоар или поставянето им върху радиатора не са добра идея, тъй като топлината може да съсипе материала, от който са направени.

Вместо това напълнете обувките със стари вестници. Хартията бързо и ефикасно ще абсорбира влагата. Ако обувките са

от естествена кожа, не слагайте прекалено много хартия, тъй като тя може да ги деформира.

Пухкав юрган

Време е да извадите топлияте завивки от гардероба. Преди да се сгушите в тях, не забравяйте да ги изперете. Подходяща е програма на 60 градуса. За най-добри резултати поставете в пералнята, заедно със завивката, няколко топки за тенис. Това няма да позволи да се образуват топчета. Ако решите да изсушите юргана на терасата, не забравяйте да го прострете добре на простора и да го обърнете и от двете страни, за да не остане влага.

Как да предпазим якето за

дъжд от мухъл?

Както не оставяте мокрия чадър неразтворен, за да не мухляса, така и якето за дъжд не трябва да се окачва директно на закачалката. Прострете го на балкона или го оставете на проветриво място, за да изсъхне напълно.

Прашните радиатори на парното могат да предизвикат досадна кашлица

Температурите вече падат и всички се обръщаме към отоплителните уреди, за да нормализираме въздуха у дома. Радиаторите на парното трупат прах, която освен че намалява тяхната ефективност, може да предизвика алергия и неприятна кашлица.

Как да се справите? Използвайте сешоара за коса. Той ще премахне праха лесно и бързо.

Скритите микроби

Есента е сезонът на настинките, а микробите, които се трупат у дома, ни правят по-уязвими. Върху дистанционното за телевизора, ключовете на осветителните тела и дръжките на вратите можете да откриете множество микроби.

Някои бактерии могат да оцелеят до 24 часа, други са по-издръжливи и се задържат няколко седмици. За да се преборите с тях, почиствайте тези места поне веднъж седмично.

Мушмулата



Едно от най-красивите дървета в градината през есента е мушмулата. Плодовете на мушмулата са вкусни и полезни, но и много често пренебрегвани.

От най-дълбока древност мушмулата се ползва с доверие и симпатия за храна и лекарство. Според исторически данни, плодът е бил култивиран 1000 години пр.н.е. в някои азиатски страни и в Западен Китай.

Дивата мушмула е била позната още на древните траки, обитавали земите на днешна България. Днес плодът се отглежда в най-големи количества в Калифорния (САЩ), Япония, Испания, Южна Франция, Италия и др.

Съдържанието на мушмулата включва голямо количество витамин С, каротин, витамин В1 и В2. Тя съдържа и минерални соли – калий, калций, фосфор, магнезий, желязо и натрий.

Плодовете на мушмулата зреят през септември, но остават на дървото и след окапване на листата, до края на месец ноември. Те са кафяво-зеленикави, кълбовидни, на върха с остатък от чашката, със сладко-тръпчив вкус и семена с твърдост на костилка.

Мушмулите се берат през септември и октомври. В началото са твърди, но след падане на първите слани, стават по-меки, сладки и ароматни, а тръпчивият им вкус намалява.

Лечебното действие на плода е било познато още на лекарите от древността. Много видни лекари от Средновековието са смятали мушмулата за добра храна, която пречиства кръвта и стимулира растежа при децата.

Плодовете на мушмулата и приготвяните от тях хранителни продукти действат възбуждащо върху жлезите с вътрешна секреция и храносмилателната система и са особено полезни при намалени функции на тези органи. Препоръчват се при болести на жлъчката, бъбреците и черния дроб. Зрелите плодове имат подчертано диуретично действие и са подходящо лечебно средство при възпаление на бъбреците и пикочните пътища. Органичните киселини в мушмулата влияят благоприятно на кръвоносните съдове и нервната система. В неомекналите и недоузрели плодове се съдържат по-големи количества дъбилни вещества, които действат затягащо при стомашно-чревни разстройства.

Най-популярното приложение на мушмулата е в качеството ѝ на средство, укрепващо функцията на дебелото черво и подобряващо храносмилането.

Мушмулата се употребява за приготвяне на желета, конфитюри и сиропи, както и за добиване на спирт и ракия.

Мармалад от мушмули



Необходими продукти:

3 кг омекнали плодове
1 кг захар

Начин на приготвяне:

Плодовете се сваряват в малко вода, за да омекнат още повече, и се претриват през сито или гевгир. Семената и кожичките се изхвър-

лят. Кашата от претритите мушмули се вари около 5 мин., след което се прибавя захарта. Вари се, докато се сгъсти (след бъркалката да остава бразда на дъното на тавата).

Мармаладът се сипва топъл в бурканите и се затваря, след като изстине напълно.

НАЧИНИ ДА СЕ ВПИШЕТЕ В ДРЕСКОДА НА РАЗЛИЧНИТЕ ГРАДОВЕ ПО СВЕТА

Докато сме на път из далечни дестинации и се намираме в атмосферата на новото място, по-скоро не искаме да се отличаваме като турист. Ако не с постоянното снемане, то поне с дрехите, които носим. Но модните тенденции варират от град на град. Това прави по-трудна задачата да подберем универсално облекло, което да ни слее със средата.

За да избегнем неудобните модни прекеждия, екипът на Business Insider е съставил кратък списък с описания на най-характерните стилове на обличане в някои градове по света. От хладните, ежедневни ансамбли на Копенхаген до шикозните, събиращи погледите дрехи из Флоренция, този списък ще ви помогне да се впишете сред околните като местен.

Амстердам, Холандия

Клиновете са неизменна част от облеклото на жените в Амстердам. Плътните клинове, които завършват на глезена, се носят под рокли, поли, и дори шорти. Добавете спортни маратонки в ярки цветове, а през зимата изберете равни обувки. За отгоре може да помислите за връхна дреха в плътен цвят с цип и качулка, а за през нощта - блейзър с дънки. Добре е да се уверите също, че носите поне една водостойчива дреха, имайки предвид непредсказуемото време.

Бейрут, Ливан

Жените се обличат с рокли или дълги туники, прави поли и ярки аксесоари. Големите, ярки шалове, блестящите гривни и неоновите чанти са начин на изразяване. На по-специални събития се носят надиплени рокли. Мъжете предпочитат да носят на работа костюми в тъмносиво или черно, но често могат да се видят и с дизайнерски колани и мокасина.



Берлин, Германия

Берлин е безгрижен, когато става въпрос за дрескод. През лятото повечето хора излизат по шорти и джапанки. Дори и бизнес културата има тенденция да бъде свободна, така че рядко ще видите хора в костюми. През топлите месеци дамите са склонни да носят дънки със свободни блузи в бяло, бежово и цитрусови тонове. Тънко яке, или памучен блейзър, е подходящият вариант за по-хладното време. Избягвайте шортите в цвят какви, тъй като германците обикновено не носят такива бермуди. Зимите са студени и местните жители носят топли, стилни пуловери, шапки и ръкавици.

Брюксел, Белгия

Дънки там обикновено се съчетават със светли тениски през лятото и по-дебели ризи с дълъг ръкав или жилетки през зимата. Времето може драстично да се промени в един ден, така че е добре да имате няколко пласта дрехи. Тъй като повечето от улиците са калдъръмени, удобните ниски обувки са за предпочитане пред токетата.

Буенос Айрес, Аржентина

Стильт в Буенос Айрес е

свободен. Дънките са фаворит за по-хладното време. Бежовите памучни панталони са страхотни за топлото време. Жените обикновено носят рокли или поли със сандали или еспадрили. Трябва да избягвате торбестите дрехи и шорти.

Кайро, Египет

В Кайро повечето хора се обличат консервативно. Мъжете могат да носят панталони и тениски, но рядко ще ги видите по потници. Жените носят ленени или памучни панталони и поли под коляното с блуза с дълъг ръкав през лятото и дънки през зимата. Вие със сигурност ще трябва да избегнете тесните дрехи, ниските деколтета или нещо прозрачно. Тъй като има много пясък, повечето хора носят удобни, затворени обувки.

Копенхаген, Дания

В Копенхаген без усилие се постига външния вид да бъде шик. Тъй като местните жители се движат често на велосипеди, равните обувки, гуменки и ботуши са предпочитани. Модата е проста - широки тениски с тесни дънки са често срещани. През лятото дамите често носят женствени рокли с мъжки обувки или леко

прилепнали панталони с мини поли. През зимата е важно да имате най-малко едно шикозно палто, балтон или кожено яке.

Флоренция, Италия

Стильт във Флоренция е свободен, но елегантен - оригинални текстурни и различни дължини. Избягвайте джапанки, развлечени шапки, ризи с лога или мини поли и шорти. В повечето църкви няма да ви позволят голи рамене, така че дългият шал е чудесен начин да се прикриете. Жените обикновено носят сандали с връзки, кецове или обувки с токетата, а мъжете - мокасина, маратонки или официални обувки. Мъжете рядко се виждат обути със сандали, освен ако, разбира се, са на плажа.

Хонконг, Китай

Стильт на обличане е свободен с маратонки и дънки. Джапанките и късите панталони са доста често срещани тук, но е важно да се отбележи, че дрехи, които са твърде къси или разкриващи, не са най-подходящият вариант за Хонконг. Жените обикновено не разкриват горната част на тялото си и носят високи деколтета. Късите поли се приемат по-добре от голите рамене.

Джакарта, Индонезия

Стильт тук е по-небрежен с ризи и панталони в цвят какви за мъжете и рокли, ризи с дълъг ръкав, както и малко бижута за жените. Levis или Lee jeans са често срещани, както и поло блузи. По време на партита, мъжете често носят мокасина и синтетични тъкани в ярки щампи, а жените - сандали покриващи петите, гуменки или равни обувки.

Лондон, Англия

В Лондон леките поли и рокли с равни обувки са срещани през лятото. Ще видите ярки цветове и пастелни тонове също толкова често, колкото и черното. Лондончани се обличат шик без да се натрапват прекомерно. За да изглеждате добре, обикновен, но стилистичен костюм, е най-подходящият избор. Носенето на дънки с ботуши или спортни обувки с яке ще ви помогне да се слеете с потока навън. Тъй като вали често, гумените ботуши и чадърът са задължителни през есента. Ще откриете също, че местните жители не се страхуват от шарени стилове, така че не се колебайте да сложите нещо пъстро отгоре си.

(Следва продължение)

ТЕСТ: ИМАТЕ ЛИ ДОБРА ПАМЕТ?

1. Трудно ли си спомняте последните житейски събития?

2. Трудно ли Ви е да проследявате действието във филм или книга, тъй като сте забравили какво е станало в началото?

3. Случва ли Ви се да влезете в някой стая и да не успеете да си спомните целта на пребиваването си в нея?

4. Забравяте ли важни неща, планирани за съответния ден?

5. Имате ли затруднения при помненето на важни телефонни номера?

6. Забравяте ли името и фамилията на хората, с които най-често общувате?

7. Можете ли да се заблудите в добре позната местност?

8. Трудно ли помните къде сте сложили дадена вещ?

9. Случва ли Ви се да забравите да изгасите лампата, да заключите входната врата и т.н., излизайки от Вашия дом?

10. Повтаряте ли едно и също нещо, предизвиквайки недоумението на околните?

11. Записете ли в тефтер повечето си ангажименти, тъй като не можете да разчитате на паметта си?

12. Трудно ли си спомняте имената на известни хора?

13. Трудно ли усвоявате нови игри?

14. Често ли си губите вещите?

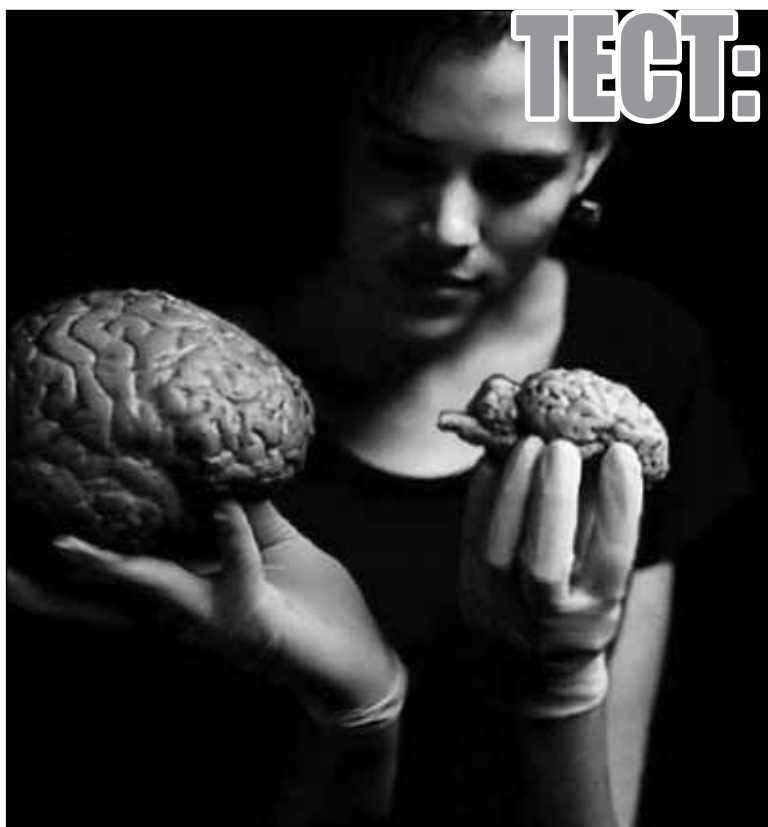
15. Случва ли се моментално да забравите това, което току-що сте казали?

Никога - 0 т.; Рядко - 1 т.; Понякога - 2 т.; Често - 3 т.

7 или по-малко точки: Паметта Ви е превъзходна, човек може да Ви завиди!

Между 8 и 15 точки: Тренирайте паметта си, тъй като нейното състояние не е блестящо.

Над 15 точки: Уви, паметта Ви е в плачевно състояние. Необходимо Ви е лечение. Консултирайте се с лекар специалист.



ПЪТЕШЕСТВИЕ С THE JACOBITE

Влакът - „двойник” на Hogwarts Express от филма за Хари Потър пътува из Шотландия

(Продължава от бр. 23)

Пътешествието с The Jacobite започва от шотландско градче Форт Уилям, до което може да се пристигне с кола под наем или автобус от Единбург, Глазгоу, Инвернес и Обан. Маршрутът на влака преминава покрай великолепни езера, величествени хълмове и красивото крайбрежие на Западна Шотландия. Пейзажите са неописуеми и не случайно е бил избран за сцените от филмите за Хари Потър! По време на двучасовото пътуване поклонниците на магическата сага могат да се почувстват като истински пътници на вълшебния парен Hogwarts Express, устремил се към Училището за магия и вълшебство „Hogwarts“.

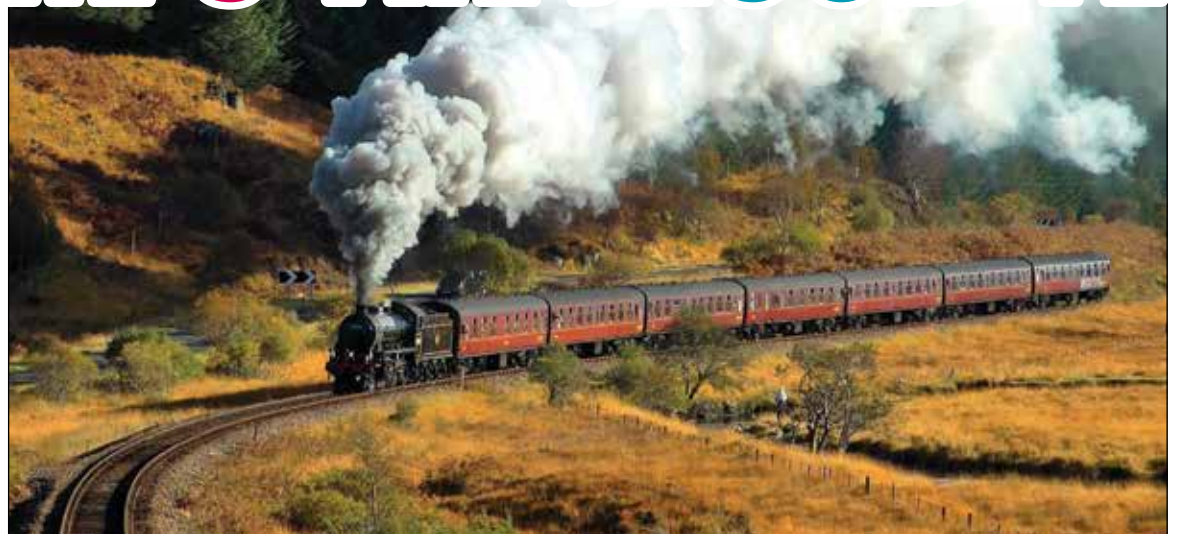
Съставът пътува по 66-километрово жп трасе до Мейлейг - главното рибарско пристанище в западната част на страната на гордите планини. По време на двучасовия жп трансфер пасажерите могат да зърнат руините на замъка Инверлохи, най-дълбокото сладководно езеро на Британия Лох Морар и разбира се величествения виадукт Гленфинън, построен преди 115 години. Преминавайки по него влакът забавя ход и пасажерите могат да се насладят

на чудните околни пейзажи. Има и малка гара, където той прави 20-минутен престой, през който те могат да се разходят из околността, докоснати до естествената, дива красота на това природно кътче и да посетят гаровия жп музей.

По-нататък, по желание на туристите, The Jacobite може да спре и на гарата в селцето Арисег. Престоят е наполовина по-кратък, но бързата разходка наоколо и снимките на великолепната природа си заслужават.

Крайната гара в рибарското градче Мейлег е най-далечната точка във Великобритания, до която може да се стигне с железницата. The Jacobite остава там два часа, след което поема обратно. По време на престоя туристите имат възможност да разгледат пристанището, самото населено място и околностите му и да посетят някои от многото местни ресторанти, които се славят с вкусните си рибни специалитети. Желаящите могат да посетят и дестилерията Ben Nevis, където им предлагат да опитат превъзходно шотландско уиски, спечелило много награди.

Любителите на кратките екскурзии също няма да останат разочаровани. Срещу около 10 паунда



се предлага разходка с лодка из водите на живописните езера Лох Шил и Лох Линхе, посещение на близкия полуостров Арднамурхан и някои от островите наоколо (Ийг, Мук и Рам) където има изобилие от диви животни. Възможно е да видите кит-джудже, делфини, акули, видри, буревестници и още много представители на животинския свят. Едночасов круиз с корабче до близките Западни острови (Western Isles) пък струва 12 паунда (6 паунда за деца).

Връщането с The Jacobite не е наложително, дори и да нямате намерение да отседате в Мейлег. Вземайки някои от отбиващите се в порта фериботи туристите могат да се доберат до остров Скай и други острови по западното крайбрежие на Обединеното кралство. Освен това на местната жп гара спират и пътнически влакове, пътуващи до по-големи градове на страната.

The Jacobite осъществява рейсове от май до края на октомври, като има сутрешни и следобедни рейсове, но понякога пътува само през делничните дни, а друг път само уикендите. Ежегодното му разписание се качва на сайта на жп компанията West Coast Railways, която е негов оператор.

Билети за пътешествието с „двойника” на Hogwarts Express може да се закупят както онлайн, така и от гарата на Форт Уилям. Последното обаче е рисковано, тъй като свободни места рядко остават. Двупосочен билет Форт Уилям – Мейлай – Форт Уилям струва 58 и 34 паунда за място в първа и втора класа (съответно 31 и 19 паунда за деца до 12 години). Еднопосочните пък са с цени 53 и 29 паунда (детските - 26 и 17 паунда). Има опция да се заяви и сепаре с масичка за двама на цена от 119 паунда. А избора на конкретно запазено място пък се таксува с още минимум 3,25 паунда.

Ако човек иска по време на пътуването да се поглези с шоколад, сладки или шампанско има възможност да се поръчат предварително срещу допълнителна сума и 15 паунда сервизна услуга. Закуски, кафе и чай се предлагат срещу заплащане от стюардеси, които минават с колички през вагоните.

Ивайло ПАШОВ



Пасажерите не спират да снимат чудните пейзажи.



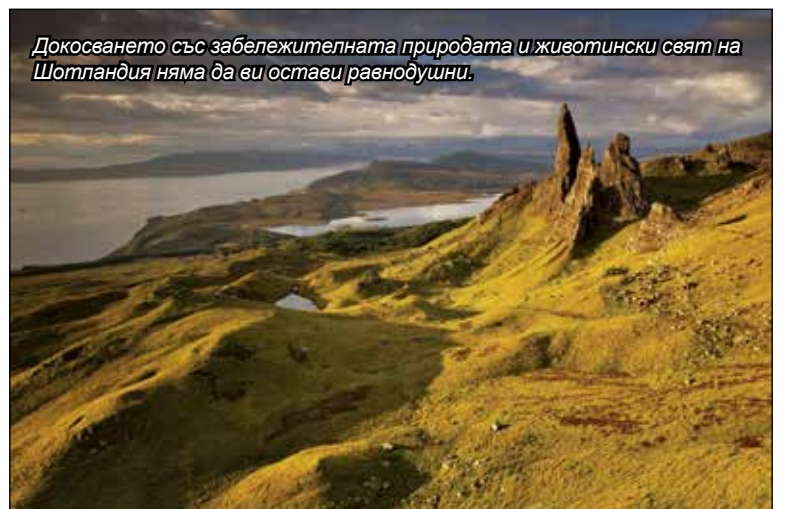
Във влака се сервират много напитки, сандвичи и сладки.



Рибарското градче Мейлег е изключително живописно....



...и предлага много атракции



Докосването със забележителната природата и животински свят на Шотландия няма да ви остави равнодушни.



The Jacobite върху виадукта Гленфинън.

Цени за реклама

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

При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,50 лв. за кв. см
Вътрешна страница - 0,50 лв. на кв. см.
Последна страница - 1,00 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,80 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 1 лв. на кв. см.
Последна страница - 1,50 лв. на кв. см
За цяла страница - по договаряне