



СОФИЙСКОТО МЕТРО ДОСТИГНА 40 КМ

Точно преди седмица последната спирка „Витоша“ от втория лъч на софийския метрополитен отвори врати за столичани и гостите на града. Според статистиката, съобщена на официалното откриване, което стана на Илинден - 20 юли, всеки ден услугите на подземната железница ще ползват още 20 хил. души. С включването на трасето между бул. „Джеймс Баучер“ и улица „Сребърна“ общата дължина на метролиниите в столицата достигна 40 км. Новата отсечка е дълга 1,3 км., а станция Витоша е с шест входа и още два, които ще се отворят след приключване на реконструкцията на уличната мрежа отгоре.

По предварителните строителни планове откриването трябваше да бъде на 31 юли. Десетдневното предсрочно пускане на отсечката в редовна експлоатация беше един от аргументите да се отбележи, че тя, заедно с метростанцията са най-бързо построените транспортни инфраструктурни обекти в София. Инвестирани са 42 млн. лева. Като още една причина да се избърза с откриването беше посочен започналият основен ремонт на бул. „Черни връх“, където преминаването и в момента е затруднено.

Високата организация и стриктното спазване на сроковете в цялата нова строителна история на столичното метро направиха силно впечатление и на президента на Комитета на регионите Марку Маркула, който се включи по време на последната проверка през май. Тогава той не се въздържа и пред кмета Йорданка Фандъкова отбеляза: „Явно сте ги накарали да работят здраво, за да свършат за това кратко време толкова добра работа. Сигурно и ние

се нуждаем от силни жени, които да карат мъжете, както трябва да гледат работата си“. После коментира, че ще използва в Хелзинки софийския опита за развитието на градската среда около метростанциите.

Изграждането на „Витоша“ за пръв път се прави с равни суми от по 10,5 млн. лв. на две европейски програми - ОП „Транспорт“ 2007 – 2013 г. и ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Според министър Ивайло Московски, който заедно с премиера Бойко Борисов, кметът Йорданка Фандъкова, ръководителя на Представителството на ЕК в България Огнян Златев и изпълнителния директор на „Метрополитен“ ЕАД проф. д-р инж. Стоян Братоев прерязаха лентата, финансовата обосновка на проекта и разделянето му на два етапа е било доста сложно. Но по думите му това безспорно е доказало доброто сътрудничество и синхрон между Столична община и Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

В церемонията за откриването участваха още министърът на финансите Владислав Горанов, министърът на културата Вежди Рашидов, народни представители, синдикални лидери, общественици, строители, архитекти, конструктори, проджект-мениджъри, представители на строителния надзор на Столичния общински съвет, който подкрепи развитието на проекта в момент, когато все още за него нямаше европейско финансиране. На всички тях Йорданка Фандъкова благодари за свършеното, а министър Московски връчи на инж. Братоев разрешителното за ползване на участъка. Огнян Златев пък определи метрото като проектът

на София – плод на европейската солидарност.

Километър метро в Европа струва около 100 млн. евро, а в България – 20 млн. евро, отбеляза от официалната трибуна премиерът Борисов. Той похвали участвалите в подготовката и изграждането на метро участъка. И специално подчерта естетическите достойнства на станция „Витоша“, чийто главен изпълнител е консорциумът „Метро Черни връх 2013“, съставен от „Станилов“, „Метропроект“ – Прага и „Джи Пи Груп“. Между наградените, на които в края на церемонията Йорданка Фандъкова връчи грамоти, бе и арх. Ирена Дерлипанска, чиято заслуга е красивото архитектурно оформление на новата станция. Преди време тя създаде визията и на „Бели Дунав“ и „Надежда“. Идеята на авторката е оригиналните стъклени плочки да изобразяват планински пейзаж, в унисон с мястото, където се намира станцията - в подножието на Витоша. Тя е със странични перони, светли окачени тавани от италбонд, диодно осветление, а подът е от гранитогрес. Малките стъклени плочки в три преливащи се нюанса на зеленото асоцират със тучните поляни и гори на планината, в чието подножие е последната спирка на подземната железница.

Голямо е социалното й значение за този район на столицата, който с всеки изминат ден става все по-населен. Защото значително се подобрява транспортното обслужване на гражданите от 90 жилищни блока, на работещите в повече от 30 административни сгради, големи търговски центрове и един многоетажен МОЛ - „Парадайс център“, където не само има много магазини, но често се провеждат големи обществени инициативи, международни срещи, презентации. По думите на инж. Братоев до голяма степен ще се облекчи и пре натовареният трафик на кръстовището на бул. „Черни връх“ и ул. „Сребърна“. Временно, докато продължава отгоре ремонта, се създава нова организация и на градския автобусен транспорт, така че да са по-комуникативни квартали като „Манастирски ливади“ и „Хладилника“. Другото не по-маловажно предимство на подземната железница е, че благодарение на нея всяка година ще се спестяват около 75 хил. т. вредни емисии, което е важна стъпка в опазването на околната среда.

Мая Димитрова



Мирослав Писов - ръководител отдел „Вътрешна сигурност и безопасност“ в „Холдинг БДЖ“ ЕАД:

СИГУРНОСТТА ЗАВИСИ ПРЕДИМНО ОТ ОТДЕЛНИЯ ЧОВЕК

Но и от интегрирания модел, в който се постига добър синхрон и взаимодействие между отделните служби и звена.



на стр. 5

Трудова борса

„ХОЛДИНГ БДЖ“ ЕАД

Търси да назначи

„СТАРШИ ИНСПЕКТОР, КОНТРОЛ“

в отдел „Разкриване на измами и злоупотреби“,

ЗВЕНО ЗА ВЪТРЕШЕН ОДИТ
НА „ХОЛДИНГ БДЖ“ ЕАД

Основни задължения:

- Участва в проверки по разкриване на измами и злоупотреби в „Холдинг БДЖ“ ЕАД и дружествата му.
- Участва в извършването на вътрешен контрол върху работата на служителите и работниците, заети в пътническата дейност в Централно управление на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД и структурните му звена и всички категории пътнически влакове на територията на цялата жп мрежа на Република България.
- Участва в извършването на контролни проверки на всички категории пътнически влакове.
- Участва в извършването на проверки във връзка с организацията на работа и управление на пътническата дейност в Централно управление на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД и структурните му звена.
- Извършва проверки по постъпили сигнали и жалби от физически и юридически лица във връзка със съмнения за извършени измами и злоупотреби в „Холдинг БДЖ“ ЕАД и дружествата му.
- Изготвя доклади при констатиране нарушения по обслужването на пътниците и неизпълнение на служебните задължения на заетите в пътническата дейност.
- Участва в разработване на проекти, свързани с развитие на методологията по вътрешен одит на Звеното.
- Участва в изготвянето на план за професионално обучение и развитие на вътрешните одитори.
- При идентифициране на индикатори за измама, незабавно докладва на вътрешен одитор от отдел „Разкриване на измами и злоупотреби“ и на ръководител, отдел „Разкриване на измами и злоупотреби“.
- Изпълнява и други възложени задачи, свързани с длъжността, притежаваното образование, квалификационните възможности и личните качества като отговаря за тяхното точно изпълнение.

Изисквания за заемане на длъжността:

- висше образование, образователно-квалификационна степен „бакалавър“;
- правоспособност – „началник влак“;
- трудов стаж – 2 (две) години по специалността в областта на пътническите превози на длъжности „кондуктор“, „началник влак“, „инструктор превозни бригади“, „началник превозна служба“, „инспектор влакова контрола“.
- компютърни умения – работа с MS Office.

Личностни качества:

- Отговорност и мотивация за постигане на резултати: лоялност и коректност; способност да планира работата си и ефективно да изпълнява задачите; умение да работи в екип.

Автобиография може да бъде изпращана на електронен адрес ppetkov@bdz.bg, (конфиденциалността е гарантирана и предоставените данни са под специална защита на ЗЗЛД) или се обаждате на тел. 0887660647 – П. Петков и тел. 02/8907183 – отдел „Управление на човешките ресурси“ в „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Определените кандидати ще бъдат поканени на интервю.

Вид заетост: пълно работно време.

Времетраене на трудовия договор: за неопределено време с шестмесечен изпитателен срок в полза на работодателя.

ХОЛАНДСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ СРЕЩУ... ПОКЕМОНИТЕ

Холандската правителствена агенция ProRail, ангажирана с обслужването и развитието на инфраструктурната мрежа на националните железници, контрола на товарооборота и управлението на движението, се обявя срещу стремително набиращата популярност на играта Pokemon Go. От ведомството апелираха ползвателите на смартфони да се откажат от нея с оглед на своята и на околните им безопасност.

Pokemon Go се появи преди няколко седмици в САЩ и Австралия и бързо стана хит, а оттам страстта по нея обхвана и в много от останалите страни по света. Създадена по популярната анимация от 90-те години, тя е съчетана с технология за добавена реалност. Базира се на геолокация и позволява на играещите да откриват малки чудовища (покемони) в заобикалящата ги среда, подтиквайки ги да обикалят из улиците, парковете, жп гарите, метростанциите, и прочие физически места в търсене на още виртуални зверове. Уви, новата магия повдигна и опасения за безопасността по време на игра.

Запленени от нея играчите често се озовават на опасни места и такива със забранен достъп. От ProRail алармират, че в страната са зачестили случаите, при които играещи Pokemon Go пресичат железопътните линии на непозволени места. Досега са регистрирани 1602 такива инцидента, които са довели до закъснения на влаковете.

Затова от ведомството са отпратили молба към компаниите, разработили играта (Nintendo, Pokémon Co и Niantic Inc) да изключат от игралните полета локациите в близост до железопътната мрежа. Също така от ProRail предупредиха, че ще започнат да глобяват с по 140 евро нарушителите на правилата за безопасност на железниците.

И други компании и официални ведомства по целия свят бият тревога за опасностите, които носи тази игра. Регистриран е случай, когато един от покемоните е бил „разположен“ над края на перона на станция от метрото в Ню Йорк. Виртуалните персонажи често се „забелязват“ и в... полицейските



участъци, болниците, изоставени домове. Банда престъпници пък е съумяла чрез покемоните да примамва играчи на свой терен и ограби цяла група хора.

За да се избягват инциденти играещите Pokemon Go трябва да имат предвид предупрежденията да не губят връзка с реалната обстановка и да са наясно със своето обкръжение.

На Острова ще глобяват за повече от минути закъснение



Пътническите жп оператори във Великобритания ще бъдат глобявани за всяко закъснение на влаковете им, което е повече от минута. Това обявиха от британското транспортно министерство, което инициира мярката. Тя е предложена като част от плана за намаляване броя на изоставанията от графика на железниците.

В Обединеното кралство в момента за закъснение при композициите, обслужващи дълги маршрути, се приема, когато разписанието не е спазено над 10 минути. При крайградските състави обаче допустимото време е наполовина - не повече от 5 минути.

В близка перспектива от транспортното ведомство на Острова възнамеряват да въведат глоби дори за минута закъснение. Това е провокирано от неудобствата, с които все по-често се сблъскват пътниците напоследък в резултат на по-късното пристигане на гарите. По някои от линиите навреме се движат не повече от половината от обслужващите ги състави.

В опит да подобрят репутацията на британските железници транспортните власти искат да принудят пътническите жп превозвачи да подобрят пунктуалността си чрез санкции и съкращаване на субсидирането. Очаква се новите мерки да започнат да се прилагат до три години и да зарадват пасажерите.

Alstom разкри визията на новите мотриси на метрото в Париж



Френският железопътен производител Alstom представи как ще изглеждат новите влакове в парижкото метро. Компанията изпълнява поръчка за доставка на осъвременено поколение мотриси за метрополитенът на френската столица за 2 млрд. евро.

Рамковият договор по сделката бе сключен през януари 2015 г. и ще се реализира в продължение на 15 години. С него Alstom се ангажира да разработи за подземната железница на Париж нови осемвагонни състави с колела с гумено покритие, които ще заменят използваните в момента шествагонни мотриси.

В контракта е заложена твърда заявка за 35 композиции на стойност 520 млн. евро. Планира се те да започнат да обслужват 14-ата метролиния през 2019 г. Опциите в документа предвиждат поръчки на още нов подвижен състав, както за въпросното метро трасе, така и за линии 4-та и 11-та. В рамките на действие на договора се очаква Alstom да произведе и достави общо 217 метро състава за нуждите на парижани.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ЕБВР ЩЕ КРЕДИТИРА ЕГИПЕТ ЗА НОВИ ЛОКОМОТИВИ



Европейската банка за възстановяване и развитие (ЕБВР) планира да отпусне суверенен кредит на Египет в размер на 150 млн. евро. С него властите на арабската държава искат да обновят подвижния състав на държавните железници.

Заемът се предвижда да бъде изразходван за закупуване на 50 модерни дизелови локомотиви. Общата стойност на проекта се оценява за 220 млн. евро. Осъвременяването на локомотивния парк ще позволи да се заменят сега използваните превозни единици, чиято възраст достига 40 години. Предполага се, че новата локомотивна техника ще бъде предимно пусната в експлоатация в товарните превози.

РЪСТ НА ЖП ПРЕВОЗИТЕ В АВСТРИЯ

През миналата година обема на пътническите превози в Австрия се е увеличил с 4 млн. души (ръст от 1,5 процента спрямо 2014 г.). Всички австрийски жп оператори са превозили общо 282 млн. пътници за м.г.

Пътникопотокът се е увеличил с 0,9 на сто. Това означава, че всеки жител на страната през 2015 г. е пропътувал с железниците средно по 1427 км.

Скок се наблюдава и в австрийския товарооборот. В сравнение с 2014 г. той е нараснал от 22,5 до 22,6 млрд. т/км, тоест с 0,4 процента. Средната далечина на жп превозите през 2015 г. също е по-голяма.





КИТАЙ: ПРОГРЕСИВНИЯТ ЖП РАСТЕЖ ПРОДЪЛЖАВА

До 2025 г. общата дължина на мрежата от железопътни линии на Китай се предвижда да „порасне“ до 175 000 км. От тях близо една четвърт се очертава да са скоростни жп магистрали. Очаква се маршрутите за влаковете-стрели да са с над 38 000 км дълги. Или е заложено да бъдат удвоени спрямо статуквото от 2015 г. Това се посочва в публикувания на 20 юли план за средно и дългосрочно развитие на китайската железопътна мрежа.

В края на миналата година дължината на активно използваните жп трасета в Китай достигна 121 000 км, от които малко над 19 000 км бяха скоростни. Съгласно утвърдената от транспортните власти на страната програма за развитие на железниците до 2020 г. тяхната дължина трябва да се увеличи съответно до 150 000 км.

В още по-дългосрочна перспектива (след 2030 - 2040 г.) най-голямата азиатска държава предвижда да разполага с жп мрежа от около 200 000 км. От тях делът на високоскоростните жп линии ще наближава една четвърт - около 45 000 км. Когато това бъде реализирано се очаква железните пътища вече да стигат до всички градове на Поднебесната империя с население над 200 000 жители. Мегаполисите и средно големите населени места (с население над 500 000 души), пък трябва бъдат свързани помежду си чрез мрежата от скоростни жп магистрали... Любопитно е, че планирането на транспортните власти стига дори в още по-далеч в бъдещето. Според разчетите им през 2050 г. общата дължина на жп коридорите на Поднебесната империя трябва да е... 270 000 км.

Правителството на Китай препоръчва на държавните железници China Railway Corporation да разширят производството и

продажбата на дългови облигации, за да се осигури капитал за новите железни пътища. През текущата година Пекин планира да инвестира поне 800 млрд. юана (около 120 млрд. долара) инвестиции в основните активи на железопътната инфраструктура.

За сравнение през 2015 г. китайските железници вложиха в развитието на жп мрежата 823,8 млрд. юана (123,5 млрд. долара). През 2014 г. пък в основните фондове на железопътния транспорт на огромната страна бяха вложени над 630 млрд. юана (94,5 млрд. долара). Машабното „изсипване“ на средства в инфраструктурата на нейния жп транспорт започна през 2006 г. (със 1,04 млрд. юана или 155 млрд. долара) и оттогава прогресивно расте. Лекият спад е свързан със забавянето на скоростта на развитие на икономиката на Поднебесната империя. Амбициите на правителството са в периода 2016 - 2020 г. размерът на ежегодните капиталовложения в жп отрасъла от последните няколко години да се запази. Прието е решение до края на десетилетието в сегмента да бъдат „налетени“ 3,85 трилиона юана (577 млрд. долара).

Мож ли нещо да попречи на жп устрема на китайците? По данни на Държавния статистически институт на Китай в момента икономиката на страната отбе-



лязва най-слабите си темпове на ръст за последните 25 години. През миналата година тя е „пораснала“ с едва 6,9 процента (срещу 7,3 процента през 2014 г.), като прогнозите на някои икономисти са за спад между 6,5 и 6,3 в периода 2016 - 2017 г. Независимо от забавянето на стопанското развитие обаче в Пекин имат намерение да продължат с интензивното строителство на железопътни линии и през близките години. Без да се изключват малки компромиси в обемите на инвестираните средства стремежът е тенденцията да бъде продължена.

В момента преобладаващата част от високоскоростните жп маршрути в Китай обаче се явяват губещи. Единственият от тях, който носи печалба през последните 5 години е скоростната жп магистралата Пекин - Шанхай. Тя бе пусната в експлоатация през юли 2011 г., след повече от две десетилетия на проектиране и строителство. Приходите на държавните железници от направлението през 2015 г. възлизат на 23,4 млрд. юана (3,5 млрд. долара). От тях чистата печалба е в размер на 6,6 млрд. юана (около 990 млн. долара). Експресите, обслужващи трасето, са превозили през миналата година 130 млн. пътници. Това означава, че печалбата от всеки пасажер е била 50 юана (7,5 долара), показват данните от официално разпространения отчетен доклад на China Railway Corporation.

Наскоро медиите разпространиха информация, че в Пекин обмислят изграждането на още едно високоскоростна железопътна трасе между най-големите китайски мегаполиси – столицата Пекин и Шанхай (над 19 млн. жители). С появата й се предполага да бъде поет стремително увеличаващия се брой пътници по направлението. Капацитетът на влаковете-стрели, които се движат по вече съществуващата жп магистрала, е по-малък от броя на желаещите да пътуват с тях. Дали новината е достоверна засега не е ясно. Ала със сигурност е добре известно, че този проект не е включен нито 13-ия петгодишен план за развитието на железниците (обхваща периода 2016 – 2020 г.), нито в средносрочния или дългосрочен план за жп транспорта (засягащ периода 2021 - 2030 г.).

Ивайло ПАШОВ



Въпреки слабия растеж на китайската икономика разширяването на жп мрежата в страната продължава активно.

DB с пробив на жп пазара в Китай

Китай е един от най-привлекателните железопътни пазари в света. Осъществяваните и планираните милиардни инвестиции в транспортната инфраструктура на Поднебесната империя са магнит за бизнес интереси на много компании с водещи позиции в отрасъла. Засега обаче по-сериозен пробив са осъществили само германците.

Преди няколко седмици германските железници (Deutsche Bahn, DB) сключиха меморандуми за взаимно разбирателство и съдействие с China Railway Corporation, китайския жп производител CRRC и властите на град Далян. Те позволяват на немската компания да разшири присъствието си на китайския пазар.

В рамките на споразумението с CRRC ще бъдат продължени и задълбочени дейностите по разработка и оптимизация на системите за техническото обслужване на високоскоростните състави. От DB също така ще подпомогнат китайските си партньори в поддръжката на експресите и в решаването на някои технически проблеми, с които те в момента се борят (единият е бързото постигане на по-добър контакт на жп колелата с релсите).

Сътрудничеството с китайските железници (China Railway Corporation) ще бъде свързано с подпомагане на техническото обслужване и ремонта на 1400 влакове-стрели, експлоатирани по китайската високоскоростна жп мрежа.

В град Далян (6 млн. жители), влизащата в състава на холдинга DB компания Engineering & Consulting ще извършва консултантско подпомагане по въпросите на експлоатацията на регионалния жп транспорт.



Deutsche Bahn ще подпомага развитието на скоростния жп транспорт в Китай



До 2025 г. общата дължина на китайската жп мрежа се предвижда да достигне 175 000 км



До средата на идното десетилетие дължината на маршрутите за влакове-стрели в Китай трябва да надхвърли 38 000 км

СЕДМИЦА

„В Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията провеждаме индивидуална политика към различния тип инфраструктура.“ Това заяви министър Ивайло Московски, по време на работна среща с президента на „Ситик Груп“ Ван Дзюн и ръководената от него бизнес делегация от Китайската народна република. Българският транспортен министър допълни, че за модернизацията на пътната и железопътната инфраструктура се използват предимно външни източници за финансиране, чрез структурните и кохезионните фондове на Европейския съюз. Докато за пристанищната инфраструктура и летищата политиката е насочена към чужди инвеститори и концесиониране.

Министър Московски информира китайската делегация, че България е единствената държава от Европейския съюз, през която преминават пет от трансевропейските транспортни коридора. В края на официалната част Ван Дзюн потвърди сериозните намерения на „Ситик Груп“

да инвестира в България, както и личните си очаквания за започване на съвместна работа в съвсем близко бъдеще, съобщават от транспортното министерство.

Експерти от шест държави обсъждаха развитието на новия транспортен и транзитен коридор между Персийския залив и Черно море. В рамките на два дни в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията специалисти от Армения, Азербайджан, България, Грузия, Гърция и Иран работиха по проекта на Многостранно споразумение за създаването на международния коридор. Транспортната връзка ще преминава през териториите на страните, включени в споразумението. По този начин ще бъдат осигурени добри условия за осъществяване на товарни превози между региона на Близкия Изток и Балканския полуостров. Проектът ще даде възможност и за обслужване на транзитния трафик между Индия и Европа.

По искане на Сдружението на общините в България преминаването на технически преглед без платен данък на автомобила вече няма да е възможно. По време на техническите прегледи вече започва да се извършва електронна проверка дали той е платен, а не както до сега чрез представяне на документ от общината. Тя ще работи само в общините, които са заявили, че имат пълна готовност

Експерти от шест държави обсъждаха развитието на новия транспортен и транзитен коридор между Персийския залив и Черно море.



да гарантират свързаността и функционалността на системата. За другите, които не са заявили такава готовност ще се изисква само представяне на документ за платен данък или такъв, че са освободени от него, който трябва да е сканиран. Този документ ще се приема и в случай, че има срив в системата. Друг вид документи няма да бъдат приемани.

От Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията припомняме, че от септември 2014 г. влязоха в сила измененията на Наредба Н-32. Тя предвижда проверката за платен данък върху превозното средство да става по електронен път, чрез информационната система за техническите прегледи. За целта общините трябва да осигурят достъп до базите си с данни за платените данъци. В наредбата е посочено, че електронната проверка трябва да заработи ефективно само когато съответната община предостави технически съвместим с информационната система достъп до базата се с данни. Очакванията са, че с пълното й заработване ще се увеличи събираемостта на дължимия данък върху личните превозни средства.

Нова железопътна спирка ще се изгради на жп линията

София - Бургас в границите на община Челопеч. Началото на строителството бе дадено в присъствието на кмета Алекси Кесяков, служители в общинската администрация и Тони Грозданов - ръководител отдел „Изпълнение на програми с национално финансиране“ в НКЖИ. Проектът „Железопътна спирка Челопеч - изграждане на перони с дължина 200 м и подлез“ ще струва 430 880 лв., осигурени от общината.

Новата спирка ще е в съседство със спортния комплекс на с. Челопеч. Тя ще е с двустранен перон. Предвидено е двураменно стълбище и рампа за хора с увреждания. Преминаването под жп линията ще е осигурено чрез изграждане на пешеходен подлез. От НКЖИ са подкрепили идеята за изместване на спирката в границите на селото, тъй като така тя ще е по-удобна и безопасна за жителите на общината. През последната година компанията и общината са работили съвместно по уточняване на изискванията за изграждането й. Поради липса на административен и технически капацитет на община Челопеч НКЖИ ще проведе цялата процедура, свързана със строителството (изготвяне на техническо задание, провеждане процедура в съответствие на разпоредбите на ЗОП до изпълнение на необходимите СМР).

Министър Московски се среща с президента на „Ситик груп“ Ван Дзюн.



ИМУЩЕСТВЕНИ
ЗАСТРАХОВКИ
ДОМ

Пакетна застраховка „ДОМ“



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

generali.bg



Мирослав Писов - ръководител отдел
„Вътрешна сигурност и безопасност” в „Холдинг БДЖ” ЕАД:

СИГУРНОСТТА ЗАВИСИ ПРЕДИМНО ОТ ОТДЕЛНИЯ ЧОВЕК

Мирослав Писов е завършил Академията на МВР в Симеоново. Работил е във всички възлови звена на Министерство на вътрешните работи - Националната служба за сигурност и борбата с организираната престъпност, Бюрото за оперативно издирване - външно наблюдение, Банкова сигурност, Борба с организираната престъпност и Криминална полиция - тежки престъпления. Или както сам характеризира до сега кариерното си развитие винаги е бил на горещите места.

През 1997 г., когато банковата система у нас започва да се срива, той работи усилено за стабилизирането на сектора. След терористичните атаки в мадридското метро, през 2004 г. е привлечен като експерт в Съвета за национална сигурност към Министерски съвет, за да работи в областта на антитерористичната превенция. По това време участва и в общи инициативи с испанските си колеги, свързани с международния трафик на наркотици.

Мирослав Писов е член на неправителствени организации, които активно партнират с Обществения съвет на Министерство на отбраната.



– Г-н Писов, въпреки че през последните месеци терористичните атаки в сърцето на Европа се превърнаха едва ли не във всекидневие, един от случаите, пряко свързан със сигурността на пътниците бе нападение с бравда в германски регионален влак. Така че железницата остава едно от най-уязвимите и трудни за охраняване места в държавата. Какви превантивни мерки се вземат у нас в тази посока?

– Ако трябва най-лаконично да се изрази – осигуряване на добро и синхронизирано взаимодействие на всички служби по сигурността. Преди време имаше нападение и във френски влак, но благодарение на адекватното действие на американски военен бяха предотвратени терористичните действия на джихадист. Отбелязвам този факт в подкрепа на тезата колко важен в такива моменти е човешкият фактор.

От две години по линия на вътрешната сигурност в БДЖ се провежда организационна дейност, в чийто център е поставен отделният работник и служител. Той е в основата на сигурността в железниците. Това произтича от основните държавни документи, свързани

със Стратегията за национална сигурност, където гражданската сигурност се разглежда като трети стълб в системата. Искам да обърна внимание, че стратегията за вътрешна сигурност на железниците е неразделна част от стратегическите действия на държавата в нашата област. Изрично подчертавам – взаимодействието в случая трябва да се разглежда като интегриран модел.

– Как по-конкретно той се осъществява в структурите на холдинга?

– Освен Стратегията за сигурност, която е в основата на организационната ни дейност като базов документ, одобрен от ръководството на холдинга, сигурността на групата дружества в него се основава на единната интегрирана система на отделите за вътрешна сигурност, превенцията на риска, управлението на кризи и дирекциите „Експлоатация” и „Безопасност” в пътническите и в товарните превози. Но пак повтарям – в центъра остава отделният работник и служител. На цялата тази система в БДЖ е поставена задачата да изгражда благоприятна и предвидима среда на сигурност за преодоляване на негативните явления от миналото, лошите

практики и постигане на стабилна социално-икономическа обстановка, която осигурява условия за изпълнение на Стратегията за развитие и Плана за оздравяване на компанията между 2015 г. и 2020 г.

Документът, свързан със сигурността е предоставен и на синдикатите, с които предстои среща, където ще обсъждаме последните събития, свързани с проблема, който в никакъв случай не е само български, а най-вече международен. Искам да припомня, че за пръв път през 2011 г. приетата от народните представители стратегия поставя гражданинът като основен фактор за сигурност. Образно казано властта в тази сфера, от системите за сигурност и чрез тях, преминава в него. Това е конструкцията, която мултиплицира и в нашата организационна дейност. Но съвсем не означава, че такава обща рамка прави от отделния работник военизирано лице. С течение на времето той трябва да изгради умения за справяне с кризисни ситуации, за управление на информация, свързана със заплахи, за превенция, но основани на чувството на взаимопомощ със съседа, с колегата до него. Такава е нашата философия за сигурността в железниците. „Холдинг БДЖ” ЕАД има ця-

лостна програма в областта на сигурността за изграждане на собствени възможности и умения на работника и служителя във всяко дружество за прилагане на стандартите на управление и анализ на риска, сигурността и безопасността на отделното работно място. Крайната цел обаче е изграждане на среда за сигурност, основана на системата не само за самоконтрол на работното място, взаимопомощ между работниците и отделните звена, но и между превозните бригади и пътниците.

Според инструкцията на холдинга от 2015 г. е създадена Единна информационна мрежа (ЕИМ) с Оперативен информационен център (ОИЦ) за извършване на ежедневен насрещен информационен и превантивен контрол на рисковите зони, местата и факторите в обектите и в подвижния състав, свързани с чести посегателства и други заплахи. Съгласно вътрешно нормативните разпоредби Общата система за сигурност ги обследва и те постоянно са под непосредствения ѝ поглед.

– Тази доста сложна организация по какъв начин се възприема от колективите и хората по места. Няма ли опасения, че започва да се ограничава личната им свобода?

– Документът е разпратен във всички звена на дружествата за пътнически и товарни превози. Присъства и в ежедневните работни инструктажи на отделните служби, без да се възприема като ограничителен, особено в момент, когато съвременната сложна международна обстановка непрекъснато ни поднася какви ли не трагични изненади. Имайте предвид - въпросът за сигурността не е приумица на някакъв си отдел „Вътрешна сигурност” или полицейско формирование, а глобален проблем, очакващ бързо решаване. Независимо, че това ще бъде дълъг и труден процес, успешното справяне с него зависи от всеки един от нас.

Не случайно в БДЖ толкова много се възлага на мобилни-

те групи, съставени от хора, работещи в отделните обекти на компанията. Те изпълняват със собствени сили задачите на Единната информационна мрежа, насочени към контрол и превенция за опазване на собствеността, за да се предотвратят посегателствата и кражбите. Тук много важен момент е публичността и широкото обществено достойние на случващото се.

– Защо им отдавате толкова голямо значение? Нали все пак е необходима известна секретност, свързана с ограничаване на възможността човекът с престъпни намерения предварително да бъде информиран?

– Когато външните заплахи са плод на нечисти намерения – дали като посегателство, дали като тероризъм, дали като икономически или външнополитически интерес (не случайно ги подреждам в тази последователност!), но се знае, че всичко става публично, пред очите на цялото общество, извършителите няма да посмеят да привлекат вътрешен помагач. Не искам да кажа, че е напълно изключено, но те няма как да знаят кой от всички работници може да подаде информация в центъра. Ако изграждаш в отделния човек умения за сигурност и гледаш на него като основен фактор за постигането ѝ, нещата са много по-устойчиви. Всъщност военните бяха инициатори на този модел за сигурност. Той е в основата и на идеята за създаването на мобилните групи. При тях дистанцията за наблюдение на специфичните рискови места е най-къса. Защото можеш да монтираш съвършена техника, (визирам случая в Германия, за който говорихме в началото), да имаш прекрасна система за взаимодействие, но отсъства ли добре подготвения и мотивиран човешки фактор нереалистично е да се очакват положителни резултати в нашата област.

(Следва)

Интервюто взе:
Мая Димитрова

Рисковите зони, наблюдавани от общата система за сигурност

- Състоянието на Локомотивните депа, ЕП, райони, филиали и цехове;
- Състоянието на местата на билетоиздаването;
- Състоянието на складовете за съхранение на резервни части, кабели, консумативи и ГСМ;
- Състоянието на обектите по противопожарна безопасност;
- Състоянието на местата, където се съхранява стар подвижен железопътен състав (ПЖПС) и скрап;
- Състоянието на рисковите места и зони по ж.п. мрежата в страната;

- Концентрация на набези и инциденти върху ПЖПС, собственост на дружествата от холдинговата група;
- Констатираните кражби на горива, скрап (черни и цветни метали), резервни части и оборудване от стационарни обекти, ПЖПС включително и чакаш за ремонт;
- Съставените констативни протоколи за извършени кражби от обекти и товари, охранявани от частни охранителни фирми и мерките, предприети за тяхното пресичане;
- Състояние на физическата и техническата охрана на

- обектите, физическото укрепване, състоянието на охранителното осветление;
- Създадената организация и състояние на техническите средства по пожарната безопасност, с оглед спазване на разпоредбите на Наредба 81213-647/01.10.2014 г. за правилата и нормите за пожарна безопасност при експлоатация на обектите;
- Извършени промени в дейността и действията по сигнални писма от МТИТС, МВР, МО, ДАНС и др. държавни органи.

НАЙ-АКТУАЛНИТЕ ЦВЕТОВЕ ПРЕЗ ЛЯТОТО



Всеки сезон има свое настроение. Една дума обединява всички модерни цветове през лятото и това е ЩАСТИЕ. Именно ярките, набиващи се на очи, свежи тонове са модерни през топлите месеци. Тези нюанси целят да вдъхнат оптимизъм и външение за предстоящи нови и красиви моменти.

Повечето мъже винаги са били по-скромни в цветовия си избор за облекло, интериор, кола, аксесоари. За тях бялото и черното винаги са на мода. При жените обаче драмата е голяма, тъй като кокетността и усещането за блясък изпъкват с енергията, която излъчват, изразена чрез цветовете. Може да е нещо семпло, но ярко или пък нещо

екстравагантно, но по-тъмно – и чрез двата подхода ще привлечете внимание, което всъщност е желаният резултат!

Това са актуалните цветове, които диктуват модата както в облеклата, така и във визиите на повечето големи брандове:

Нека да започнем с **жълтото**. Този цвят е контрастен на всички други тонове, защото създава усещане не толкова за обичайното спокойствие, колкото за игривост, веселба, щастливи слънчеви дни. Комбинира се умело с всички останали цветове, като дори им придава свежест.

Вторият цвят е **прасковено-то**. Брандовете обичат да използват оранжево в своите реклами и през 2016 това продължава да

е така. Това е цветът, излъчващ приятелство, топлина, достъпност.

Тюркоазът принадлежи към синьо-зелените нюанси. Неговата яркост и изразителност го причисляват към игривите цветове, но през новия сезон този цвят носи съвсем различно настроение – на мекота, чистота и спокойствие.

Синьото е цветът на спокойствието. Това е нюансът, който подтиква към мечтателност. Не случайно е и сред топ цветовете на 2016 г., а по-тъмният му вариант напомня за морето – в тишината царува спокойствието.

Розовият кварц напомня ведър залез в безгрижните летни месеци, а огненото червено, разбира се, насърчава към непознатото и е изпълнено със страст.

ПЪПЕШЪТ

Пъпешът е от семейството на тиквите и има доста богато родословие. За честта да се обявят за негова родина спорят два континента – Азия и Африка.

Плодът вероятно произхожда от тропическа Африка и северните части на Индия. Познат е от преди 4000 години, когато е бил рядък гост дори на императорските трапези. По-късно става предпочитан плод от народите на Мала Азия, които му приписват различни лечебни свойства. Специални плантации за отглеждане на пъпеш се появяват и в Китай, където хиляди селяни се занимават цял живот с отглеждането на уханни сортове, предназначени за аристократите.

Познати са много видове пъпеш, като най-разпространените са медена роса - с тънка кора,

и канталупа - с дебела. Различните сортове имат и различен хранителен състав. Медената роса е по-нискокалоричен и с по-малко съдържание на калий, но пък има повече витамин А. Канталупата пък е по-сладък и има високо съдържание на витамин А, С и на бета каротин.

Месестата част на пъпеша съдържа комбинация от полезни витамини и минерали - витамини В и С, калий, магнезий, желязо, калций, селен и други вещества, които действат благоприятно на сърдечно-съдовата система и жлезите с вътрешна секреция.

Изследванията показват, че съдържанието на калий и магнезий в пъпеша е значително по-високо от това в краставицата, крушата или зелето. Микроелементите спомагат за понижаване на

кръвното налягане и нивото на вредния холестерол. Пъпешът съдържа и германий - рядък и ценен микроелемент, за който се счита, че поддържа младостта на клетката.

Освен това пъпешът подобрява перисталтиката на червата и отделителните свойства на органите на храносмилателната система. При здравословни проблеми, свързани с бъбреците и жлъчните пътища, се препоръчва разтоварваща диета, при която е подходящо и включването на пъпеш два дни в седмицата. Като цяло разтоварващите дни са полезни за премахването на вредните вещества от стомашно-чревния тракт, за функциите на черния дроб, за прочистване на кръвта, капилярите и кръвоносните съдове, както и за извеждането на излишното количество течности от органите и тъканите.

Полезните качества на свежия плод се дължат и на високото съдържание на фолиева киселина, стимулираща образуването на кръвни клетки от костния мозък и подпомагаща секрецията на солна киселина в стомаха.



Преображение Господне

На 6 август Българската православна църква отбелязва един от най-светлите си празници – Преображение Господне.

Началото на празника е в първите векове на християнството и е свързано с едно от най-важните евангелски събития – явяването на Иисус Христос в небесна слава пред трима от най-близките му ученици. Апостолите не допусkali, че Иисус Христос ще понася унижения и страдания – според тях това било несъвместимо с величието и славата Му. Той им говорил често за страданията, които Го очакват, за смъртта и Възкресението Си.

страдания, да укрепи вярата им в Неговата Божествена природа.

За всички вярващи християни и до днес Преображение Господне е свързано с промяна и с нова надежда. Затова празникът се отбелязва в края на християнската църковна година. На този ден в Светата Литургия на православните храмове се прибавя специален Тропар (молитвено песнопение) със старославянското название „Начатки овошей“, а в Българската православна църква – „Освещаване на гроздето“.

Защото, ако в северните православни земи в началото на август има само ябълки, то в



За да укрепи вярата на учениците Си, Иисус Христос решил да покаже на трима от апостолите истинната Си небесна слава. Заедно с Петър, Иаков и Йоан се изкачил на планината Тавор в Галилея, отдалечил се от тях и започнал да се моли. Скоро те заспали, а когато се събудили, видели своя Учител напълно преобразен. Лицето Му светело като слънце, а дрехите Му блестели като светлина. Иисус беседвал с двама от най-великите представители на Стария Завет – пророците Мойсей и Илия, за предстоящите Си страдания и Кръстна смърт в Йерусалим.

В един момент светъл облак осенил всички и от него се разнесъл могъщ глас: „Този е Моят възлюбен Син, в Когото е Моето благоволение. Него слушайте.“

При тези слова Свише апостолите в силен страх паднали ничком на земята. Когато славата Господня се скрила от тях, Господ се приближил към учениците Си и казал: „Станете, не бойте се!“ Това чудодейно събитие трябвало да предпази апостолите от унии и съмнение при вида на Христовите

българските по-южни земи вече е откъсната първата чепка грозде. За първи път то се освещава в храма и се яде на празника Преображение Господне.

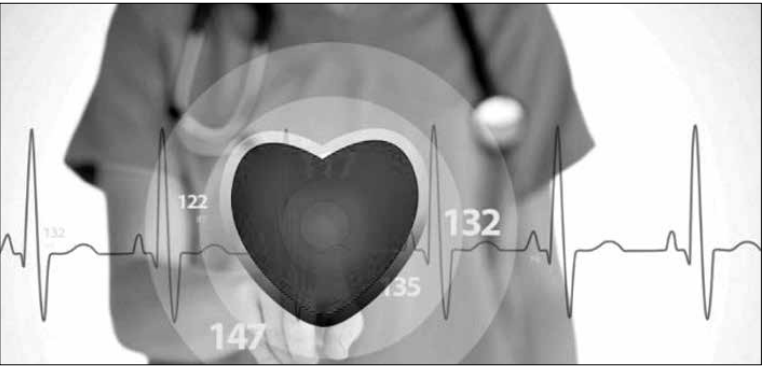
В малките градове и села на България все още са живи колоритните народни обичаи, свързани с Преображение Господне. Правят се панаири, разменят се животни и стоки.

Според българския народен календар на 6 август настъпва трайно преобразяване в природата. Слънцето обръща гръб на лятото и лице към зимата, щъркелите се събират на ята, преди да отлетят към топлите земи.

Според вярванията на този ден се отваря небето и ако някой види това, се сбъдва всичко, което си нарекче. Ако някой се разболее, натопява се връзка сушени плодове, болният пие от водата и болестта се преобразява.

Преображение Господне е времето, когато дните видимо намаляват, очаква се студът. Всеки трябва да се размисли, да си спомни, че е имало много случаи, когато е бил лош и ето, сега е времето да се преобрази, да стане по-добър.

ОТ КАКВО БОЛЕДУВАШ ЗАВИСИ ОТ ХАРАКТЕРА ТИ



Физическото здраве зависи до голяма степен от душевното състояние и характера на човек. Така смятат психолозите. Когато човек изпитва негативни емоции, това неминуемо се отразява и на здравословното му състояние. Болестите, които произтичат от подобно състояние, се наричат психосоматични. **Хипократ разделя хора-та според характера им на**

4 вида: холерик, меланхолик, сангвиник и флегматик. Флегматиците са слабо подвижни, търпеливи, уравновесени. Те трудно се адаптират към непознатото място и хора. Те са асоциални, консервативни и трудно променят навиците си. Най-често страдат от проблеми със стомаха, ставите, астма, лоша циркулация на кръвта и бъбречни заболявания. Холериците са нетърпели-

ви, а когато се вкопчат в някоя идея, трудно се преориентират към друга идея. Често страдат от заболявания на стомашно-чревния тракт (язва, гастрит, колит), сърдечно-съдови болести, проблеми със зъбите, неврози. Меланхолиците са чувствителни, тихи хора. Най-често срещаните болести при тях са вирусни заболявания, депресия, проблеми с килограмите, слаба имунна система, нарушена обмяна на веществата, слаби капиляри, разширени вени, респираторни проблеми. Сангвистиците са живи, енергични, емоционални, любопитни, дисциплинирани, комуникативни. Те страдат от безсъние, проблеми с кръвното налягане, кръвта им трудно се съсирва, имат мигрена и болки в мускулите.

НАЙ-УНИКАЛНИТЕ ПОДАРЪЦИ ПРАВЕНИ НЯКОГА

Всеки човек обича да получава подаръци, но не всеки е добър в това да подарява такива. Има много начини да зарадвате близките и приятелите си по уникален начин, особено когато вложите личен елемент. При подаръците за мъже винаги е било по-лесно, тъй като с лекота можем да постигнем момента на изненада – стига да знаем от какво имат нужда, можем да ги зарадваме в най-неочаквания за тях момент. При жените обаче е доста по-сложно, тъй като те винаги са подготвени за „неочакваният момент на изненада“. Според направено проучване подаръците, които съдържат символи, които отразяват личността на човек са много по-предпочитани.

При различните поводи можете да използвате няколко метода за създаване на уникалност при подаръците. Например гравирването е персонален подход към всеки човек, защото думите, които бихте написали със сигурност ще значат много и ще се помнят винаги. Гравирването часовници и гривни са най-подаряваните подаръци. В последно време е актуално и шамповането на всякакъв вид пособия като тениски, шапки, възглавници, пъзели и др. Страхотно ще е ако изображението е нещо, което например сами сте нарисували. Доста хора залагат на създаването на спомен – например подарък заря, подарък с адреналин (скок с бънджи или рафтинг), подарък екскурзия.



Ето и някои от най-уникалните персонални подаръци:
- Ръчно изработена картичка с диаманти, подарена на принцеса от Дубай (17 000 евро)
- Ръчно изработено колие с рубини и диаманти, подарено на дъщерята на руски олигарх, с медальон буква (400 000 евро)
- Гравирана посуда от чисто злато, подарена на принц Уилям (120 000 евро)
- Албум за снимки, на стойност 50 000 евро, с диаманти и изумруди за раждането на наследник в едно от най-богатите турски семейства
- Златен бюст, подарен на княз Фридрих (70 000 евро)

В ПАРИЖ ОТВОРИ ВРАТИ ПЪРВИЯТ ПЛАВАЩ ХОТЕЛ-БАР ПО СЕНА



Закотвен до жп гара Аустерлиц, но наскоро р. Сена, „OFF“ е първият плаващ хотел-бар във френската столица Париж. Той предлага уникално изживяване - настаняване в някоя от 54-те стаи или 4-те му апартамента, или пиене - коктейли и тапас в бара му. Има и басейн. Прекрасната гледка се променя в хода на денонощието - деном и нощем близките брегове и светлините се отразяват във водите на реката.

Стаите са издържани в изискан и елегантен стил, отбелязва сайтът Design Taxi. Те са декорирани едноцветно от Маурицио Галанте и Тал Ланкман с избрани тонове, които според дизайнерите дефинират идентичността на плаващите помещения във културната обстановка на най-историческия град на Франция. Ето как изглежда мястото - снимките са представени в сайта на хотела.

Полезни съвети как да направите запомнящи се снимки

Всички обичаме да снимаме и вече всеки може да прави това дори с телефона си. Новите модели предлагат невероятно качество на изображението, но е нужно още нещо, за да носят снимките ви специфичен дух и почерк. Ето и няколко елементарни трика, които коренно ще променят вашите фотографии, ще им придадат особено настроение, ще ги отличат от милионите в интернет. **Ъгъл** Експериментирайте с перспективата и ъгъла - така хем ще може да покажете обекта си в нов и неочакван начин, но и ще разкажете историята без да претрупвате кадъра.

Оразмеряване Използвайте средата около вас, за да създадете естествена рамка; не е нужно снимката да бъде оразмерена еднакво добре от четирите страни. Огледайте се за прозорец, врата, дървета или дори няколко клона, които осигуряват „рамката“ без да доминират цялата снимка.

Движение Ако снимате обект, който се движи, оставете достатъчно място пред него - така снимката ви ще има по-динамичен вид. **Негативно пространство** Във всяка снимка има два типа пространство - позитивно, което демонстрира основния обект и негативно, което е фон. Обръщайте внимание на негативното пространство;

трябва да подчертаете обекта, а не да го притискате. **Дълбочина** Дълбочината придава триизмерен и реалистичен вид. За да я постигнете, използвайте паралелни линии или пък затъмнете фона, така че ясните обекти да изглеждат по-близки. Ако има разнасяща се мъгла, тя ще придаде нюанси на снимката. **Преден план** За да придадете дълбочина не трябва да забравяте предния план - ако добавите нещо към него, това ще направи снимката по-персонална. **Сенки и отражения** Използвайте тези елементи, за да направите снимката по-интересна и динамична. Може да създадете визуален „диалог“ между обекта и отражението. **Златният час** Златният час е времето точно след залез или преди изгрев, когато светлината е мека и топла. **Синият час** Това пък е период от около 20-30 минути всяка сутрин и вечер, когато светлината е преобладаващо синя.



Кои са най-красивите, най-незабравимите и най-силните зодии?

Всеки знак от зодиака има своите предимства и недостатъци, но има и такива, които се отличават от другите с някое свое качество, което определено ги кара да изпъкват. По-долу ще изброим онези магнетични знаци, които оставят пожари след себе си и се помнят дълго. Те са онези силни личности и характери, които срещаме по пътя си и остават незабравими за нас. А ето и кои точно са те и защо са такива: **Най-красивите** Стрелец - природата е била изключително щедра към Стрелците. Самите те осъзнават голямата харизма, която носят у себе си, кокетни са и знаят как да впечатляват. Често можете да ги видите как се любоват на себе си в огледалото, но не ги мислите са празноглави. Стрелците са изключително хитри и знаят как да използват красотата си като ценен ресурс. **Най-незабравимите** Лъв - Лъвовете са от онези

хора, които се помнят дълго и оставят следи в живота на хората от тяхното обкръжение. Едва ли бихте могли да забравите царствената им осанка, чувството им за хумор или интелекта им. Веднага ще ги разпознаете в тълпата и ще ги помните дълго, след като си тръгнат. **Най-силните** Риби - Може би ще се изненадате, че точно Рибите са най-силният зодиакален знак, но това е факт. Те са много чувствителни и романтични, но в същото време са готови смело да посрещнат всяко предизвикателство, което животът им поднесе. Те са хора, на които можете да разчитате винаги. Не се огъват лесно пред трудностите.



ДА СЕ ВОЗИШ... ВЪРХУ БАГАЖА СИ



В САЩ създадоха моторизиран куфар, който улеснява придвижването на пътниците по жп гарите и летищата

Инженерните дизайнери Кевин О'Донъл и Бойд Брун от Чикаго са измислили необичаен и забавен начин за пренасяне на багаж. Тяхното изобретение, наречено ModoBag, представлява... куфар-скутер, който може да превозва своя собственик благодарение на вграден електромотор.

Изобретателите твърдят, че ModoBag ще улесни изключително много придвижването на пътниците по железопътните гари, летищата и големите метростанции. Според тях той може да промени характера на самите пътувания, защото съчетава удобството на стандартния куфар с множество преимущества.

Основното му предимство е, че благодарение на монтирания 150-ватов електродвигател може

да се движи с до 13 км в час и да транспортира своя собственик три пъти по-бързо отколкото, ако той върви пеша. В стандартната си версия осигурява превоз на човек с тегло до 90 кг. Разработен е обаче и по-голям модел, който поема и по-тежки пасажери (с тегло до 118 кг).

С едно зареждане на своята акумулаторна батерия куфарът-скутер е способен да пропътува 10 км. При това гарантирайки доста плавно придвижване, благодарение на полиуретановите си колела. Презареждането с електроенергия става чрез USB портове – във всеки иновативен куфар са монтирани по два.

Друго предимство на „ModoBag“ е, че може да се носи във влака, автобуса и самолета като ръчен багаж. Вместимостта

му е 32,7 л. само с 15 процента по-малка в сравнение с повечето стандартни пътни чанти – „карети“. Здравата му конструкция, компактните размери (55x22x35 см) и лекотата на придвижване го правят идеалния избор за пътуване. Особено предвид факта, че може да се ползва като скутер.

Моторизирания куфар е оборудван и с GPS. Благодарение на системата за глобално позициониране той може да бъде проследен и локализиран навсякъде по света в реално време.

Уви, не е лишен и от недостатъци. Заради теглото (празен и с цялото вградено оборудване има маса 8,6 кг) не е особено подходящ за дълго носене в ръка. Трудно е да си представим и как някой да би го носил на рамо или през железопътните, метро или летищни терминали. Но мобилността е изисквала въпросната жертва...

За да съберат пари за масово производство на изобретението си, Кевин О'Донъл и Бойд Брун са се обърнали към „Kickstarter“ – най-голямата платформа в света за финансиране на творчески проекти. В нея те са обявили, че за да се започне серийна фабрична изработка са им необходими 160 000 долара. До момента са събрали около 10 процента от сумата, но темпът на спонсорството дава надежди, че не е далеч моментът, в който ще успеят да съберат нужния капитал.

Предварително обявената цена на стандартния модел на „ModoBag“ е 999 долара, а на „ModoBag Max“ – 1299 долара. Дали ще се променят остава да разберем, когато тръгне производството.

Ивайло ПАШОВ

ModoBag може да вози своя собственик благодарение на вграден електромотор.



Куфарът-скутер се движи със скорост до 13 км в час.



Dual USB ports
Recharge without communication again.

Презареждането с електроенергия става чрез USB портове.



Куфарът-скутер има и степенки, за удобство на возещия се върху него.



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 заявка от рекламни агенции

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