

ФРЕНСКАТА СТРАТЕГИЯ ЗА „СКОРОСТНА“ ОПТИМИЗАЦИЯ

на стр. 3

МАЙСТОРЪТ НА СПОРТА И СЪДИЯТА ПО ШАХ ЛЮБОМИР БОРИСОВ: ПО-ДОБРЕ ДА СЕ АКЦЕНТИРА НА ИНДИВИДУАЛНИТЕ ПАРТИИ

на стр. 4



**ВЛАДИМИР ВЛАДИМИРОВ,
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
НА „ХОЛДИНГ БДЖ“ ЕАД:
МОТИВАЦИЯТА СЕГА Е
ЗНАЧИТЕЛНО ПО-ГОЛЯМА**

на стр. 5

СТАРТИРА ИЗГРАЖДАНЕТО НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТЕРМИНАЛ В ПЛОВДИВ

Очаква се в началото на 2016 г. той да работи

На 19 юни беше направена първата символична копка, с което започва закъснялото, близо с една година изпълнение на този стратегически не само за българския транспорт проект. Според специалистите изграждането се е забавило толкова много заради дългите и тромави отчуждителни процедури на терените, върху които ще бъде ситуиран терминалът.

Още през юли 2011 г., с решение на Министерски съвет той е обявен за обект с национално значение. Това е и първият интермодален терминал у нас, който ще се строи с европейски пари, които са осигурени от Оперативна програма „Транспорт“ 2007 - 2013 г. При-

помняме, че се намира в северната страна на железопътната гара Тодор Каблешков, която е част от жп възел Пловдив и е разположена по магистралното жп направление на линията София - Пловдив. Според проектът, той ще е разположен върху 71 450 кв.м. площ. Ще има с терминална площадка за товаро-разтоварни операции на контейнери от вагон на автомобил и обратно, площадка за складиране на контейнерите, площ за повредени контейнери и техника, специални места за хладилни товарни единици, административна сграда за обслужване на клиентите, както и модерни помещения за митнически контрол и митнически

склад. Предвидена е и зона за обслужване на мобилната техника в терминала, паркинги за товарни и леки автомобили заедно с контролно-пропускателен пункт. За контейнерните вагони ще има три приемно-отправни коловоза. Терминалът ще е снабден с нужните съобщителни връзки, видеонаблюдение, ново електрозахранване, осветление и ВиК мрежа. Изпълнител по договора за проектиране и строителство е „Трейс Груп Холд“ АД, а оценката за съответствието и строителният надзор ще се извършва от Обединение „Рубикон-Тест“. Общата стойност на проекта е 10 366 989 лева без ДДС. В нея влизат и разходите по цялостната подготовка и строителство на съоръжението.

Причината Пловдив да бъде избран за този терминал, който има голямо значение не само за целия регион, но и за контейнерните превози, транспортирани от Централна Европа към Азия и обратно, е концентрацията на много транспортни и спедиторски фирми в Града на тепетата. Не по-малко от стратегическото му е и икономическото му значение, както в регионален, така и в национален и общоевропейски план. Интермодалните превози стават все по-голям приоритет в общоевропейската транспортна политика. Във връзка с това основната цел и на страната ни е до 2020 г. у нас да се създаде мрежа от такива терминали, които освен в Пловдив

ще бъдат разположени в Русе, София и Варна.

Прогнозите са, че след като в началото на следващата година новото съоръжение започне да работи, значително ще бъде повишено качеството на товарните жп услуги. Не по-малко важна е и екологичната страна на въпроса. Очаква се ограничаване на трафика по пътищата, повишена сигурност и безопасност на превозите, както и намаляване на времето за транспортиране на контейнерите.

Със започване на строителството през следващите 12 месеца ще бъдат открити и нови работни места. Според представители на изпълнителя „Трес Груп Холд“ става въпрос за осигуряването на работа на още около 100 души.



ДЕЦА ОТНОВО ПЪТУВАХА БЕЗПЛАТНО

Малчуганите бяха превозени от „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД между Стара Загора и Павел Баня. Те живеят в старо-загорския Център за настаняване от семеен тип „Малък групов дом“. Разходката до курортното градче, която малките плавници направиха, стана възможна благодарение на социалната инициатива на пътническото дружество, чието ръководство винаги е проявявало разбиране и веднага е откликвало на нуждите на специалните домове.

Екскурзията на децата и придружителите им се извър-

ши на два етапа. Първата група замина от Стара Загора на 22 юни, а втората - на 24 юни. Прибирането им от познавателното пътуване отново стана с вагоните на БДЖ. Това е поредното доказателство, че и ръководството на „Холдинг Български държавни железници“ ЕАД подкрепя инициативите за социална адаптация и интеграция на децата, лишени от родителска грижа, зачитането на техните права като пълноценни граждани на нашето общество, както и нуждите им за качествен и достоен живот.

КИТАЙ ОТКРИ НАЙ-ДЪЛГИЯ ТОВАРЕН ЖП МАРШРУТ В СВЕТА



Китай откри най-дългия товарен железопътен маршрут в света. Той свързва 10-милионния китайски мегаполис Харбин (разположен в североизточната част на Поднебесната империя) с германския град Хамбург и дължината му надхвърля 9 820 км. Това го прави най-дългият от съществуващите трансконтинентални търговски маршрути. Към днешна дата подобна транспортна връзка с Европа, преминаваща през Транссибирската магистрала, имат няколко китайски града, включително Чунцин, Ченду, Чанша, Хефей, Иу и Суджоу.

Първата товарна композиция потегли по маршрута Харбин-Хамбург на 13 юни. Предвижда се всяка седмица към Стария

континент да поема на път по един карго състав. Железопътните рейсове по новия товарен коридор ще са с продължителност 15 дни.

По пътя си товарните влакове ще преминават през териториите на Монголия, Русия (ще използват Транссибирската магистрала), Беларус и Полша. На китайско-монголската и на белоруско-полската граница ще се извършва сменя на колелата на съставите, заради различната ширина на релсите в жп мрежите на държавите (китайската и европейската жп мрежа е с междурелсие 1435 мм, а страните от бившия СССР и Монголия с 1520/1524 мм).

Железопътният маршрут Харбин – Хамбург позволява

транспортиране на стоки между Азия и Европа за двойно по-малко време отколкото с автомобили и кораби. Освен това се отличава с много ниско ниво на логистични разходи. Затова се очаква товарните състави да превозват по него стоки на обща стойност над 650 млн. долара годишно. Прогнозите са, че той ще се ползва главно за трансфери на електроника, резервни части и облекло, произведени в северен и североизточен Китай. Немските автомобилни гиганти „Мерцедес Бенц“ и „Ауди“, както и тайванският производител на електроника Foxconn, вече обявиха, че планират да го използват.

В САЩ ЩЕ ОБСЛЕДВАТ ЖП ЛИНИИТЕ С ДРОНОВЕ

Втората по големина трансконтинентална железопътна компания в САЩ - BNSF Railway – планира да започне да използва дронове за мониторинг на своите жп линии. Операторът вече е получил официално разрешение за това от Федералното управление на гражданската авиация в Съединените щати (FAA) да реализира програма за използване на безпилотните летателни апарати за проверка състоянието на железните пътища.

BNSF Railway притежава по-

вече от 52 000 км железопътни линии, някои от които са доста отдалечени от населените места. В момента те се обследват от служителите на компанията два пъти седмично. С помощта на дроновете проверките могат да станат по-чести и далеч по-лесни.

По данни на Федералното управление на железниците на САЩ (FRA) през 2014 г. в страната са се случили около 500 жп произшествия. В тази връзка регулярните инспекции на жп мрежата с помощта на безпилотни

летателни апарати ще спомогне да се намалят броя на аварийите и ограничат трудовите разходи нв дългосрочна перспектива.

От BNSF Railway предвиждат да използват за огледите на релсовите си пътища квадрокоптери AirRobot AR180, AR200 и 3DRobotics Spectres. Чрез камерите, монтирани на тези дронове, ще стане възможно бързо да се откриват препятствия и по-вреди по линиите и да се вземат навременни мерки за тяхното отстраняване.



Модернизират швейцарските електролокомотиви Re 460

Държавните железници на Швейцария (SBB) започнаха модернизация на електрическите локомотиви Re 460 (Lok 2000), които са техен основен „работен кон“. Поетапно обновяване предстои да преминат всичките 119 единици от тази локомотивна серия, експлоатирани от жп монополиста. Целият обем от технически дейности ще се осъществява в ремонтния завод на компанията в Ивердон. Очаква се програмата да бъде завършена през 2022 г., а като резултат срокът на службата на електролокомотивите да бъде удължен с още 20 години.



В хода модернизацията Re 460 предстои да бъдат разглобени, а компонентите им - проверени, изпитани и в случай на необходимост заменени от нови. На всеки локомотив от типа ще се монтират нови безмаслени сдвоени компресори (на швейцарската компания ABB). Тяговите преобразователи ще бъдат заменени с по-съвременни, чиято помпата на системата за охлаждане не се налага да се включва докато са локомотивите са на стоянка. По този начин значително ще се намали шумността. Предвидено е установяване и на модерна противопожарна сигнализация.

Първите обновени Re 460 се очаква да започнат да оперират още в края на тази година. Разчетите сочат, че в резултат на модернизацията тези електролокомотиви ще осигуряват ежегодно икономия от 27 гигаватчаса ел. енергия.

В метрото на Киев вече плащат пътуванията и с банкови карти

В киевското метро бе внедрена нова технология, позволяваща на пътниците да плащат пътуванията си с безконтактни банкови карти. За да преминат през турникетите по входовете на подземната железница те просто трябва да доближат пластиката до монтирания на устройствата четец. От нея автоматично се изтегля сума от 4 гривни (0,32 лв) - стойността на еднократния билет и достъпът до перона бива открит.

Метрополитенът на украинската столица е четвъртият в света със система за безконтактно плащане. Аналогични има в подземните железници на Лондон, Санкт Петербург и Атина. Засега с новата технология са оборудвани турникетните терминали на 18 метростанции в Киев. Модифицираните устройства обаче ще продължават да работят паралелно и с жетони и абонаментни карти. След като изтече няколкомесечния период на тестова експлоатация се предвижда новата безконтактната технология за плащане да бъде разпространена и на останалите спирки.



Като начало системата за безконтактно плащане работи само с безконтактни банкови карти MasterCard PayPass. Очаква се в перспектива разплащанията да станат възможни и с пластики на Visa и други платежни системи. Пасажерите

От управата на метрополитена смятат, че услугата ще допадне много на чуждите туристи, на бизнес пътниците и на хората, които по-рядко ползват метрото. Нововъведението дава възможност да се избягва реденето на опашки през касите и билетните/жетонните терминали.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ФРЕНСКАТА СТРАТЕГИЯ ЗА „СКОРОСТНА“ ОПТИМИЗАЦИЯ

Държавните железници на Франция (SNCF) представиха двугодишна програма, насочена към подобряване на финансовото състояние на високоскоростните пътнически превози, осъществявани с влаковете-стрели TGV. Приходите от техните рейсове започнаха постепенно да намаляват от началото на икономическата криза в Европа. Рентабилността на продажбите на билети от 2008 г. до 2014 г. е паднала от 29 до 10,4 процента. Едновременно таксите за използване на високоскоростната инфраструктура през същия период са се увеличили от 1,3 млрд. до 2,1 млрд. евро като прогнозите сочат, че ръстът им ще достигне до 3 млрд. евро през 2020 г. И това на фона на все по-засилващата се конкуренция с другите видове транспорт (особено с бюджетните авиокомпани) и активно развиващите се практики за съвместното използване на автомобилите.

Програмата на SNCF за повишаване на рентабилността при експлоатацията на скоростните състави TGV е ориентирана към възстановяване на престижа на френските високоскоростни жп комуникации. Предвижда се това да стане чрез предприемане на инициативи в три направления: повишаване нивото на обслужване, намаляване стойността на пътуване и свиване на разходите.

В този контекст през септември 2015 г. SNCF Voyages (дружеството на френските железници, ангажирано с развитието на скоростните превози и пътуванията на дълги разстояния) планира да представи пътническа седалка изцяло с нов дизайн. Същата ще бъде монтирана на всички налични влакове-стрели TGV Duplex в хода на модернизацията им и ще гарантира много по-висок комфорт. С нея ще бъдат оборудвани и 40 нови експреса, които компанията Alstom ще достави на френския жп монополист в периода 2016 – 2019 г. Броят на седалките места в тези нови влакове ще бъде увеличен с 556. За сравнение в сега опериращите TGV седалките са със 100 по-малко - 456.

До края на 2016 г. пътниците на всички френски скоростни композиции ще могат да се радват и на безплатен 3G и 4G достъп до интернет. Те ще имат възможност свободно да сърфират из мрежата, както по време на движение на влаковете, така и на самите гари. От Wi-fi по жп спирките ще могат да се възползват не само 300 000-те пътници, ползващи ежедневно влаковете-стрели, но и останалите клиенти на компанията (9,6 млн. души всеки ден пътуват с SNCF).

За де се улеснят клиентите също така е предвидено да бъдат

дат разширени услугите, достъпни чрез мобилното онлайн приложение на френските железници. Чрез него пасажерите ще могат да научават не само детайлна информация за направленията и тарифите, но и да си резервират места и закупуват електронни билети.

С цел преодоляване на предубежденията, че влаковете TGV са скъпо удоволствие, от компанията планират постепенно увеличаване на дела на евтините билети във всяка от тези композиции, от 15,9 процента през 2013 г. до 20 – 25 на сто в близка перспектива. В рамките на тази стратегия, добре приетата от френските пътници концепция за бюджетните влакове Ouigo, ще бъде още по



SNCF взема мерки за повишаване рентабилността при експлоатацията на скоростните състави TGV.

широко разпространена. Състави от типа ще бъдат пуснати по редица маршрути, обслужвани досега само от стандартните TGV. Те ще започнат да пътуват от парижките гари Руаси, Шарл де Гол и Маси (всички в предградията на френската столица) до Нант (през 2016 г.) и до Бордо (през 2017 г.), а до 2020 г. и по



SNCF взема мерки за повишаване рентабилността при експлоатацията на скоростните състави TGV.

други направления в източна и северна Франция.

От края на март тази година френските железници въведоха нови тарифни програми, гарантиращи при определени условия съществени отстъпки на постоянните клиенти. Идеята на управата на компанията е такива инициативи да се развиват и на различните категории пътници

национални железници. За проверявания от финансистите период той забележително е намалял: от 28 процента през в 2005 г. до 12 процента през 2013 г.

Инспекторите отбелязват, че до голяма степен нерентабилността се дължи на факта, че 40 на сто от времето, в което съставите TGV изпълняват курсове по направленията, те пътуват по стандартни, вместо по скоростни железни пътища. Друга причина е, че мрежата на влаковете-стрели, е твърде раздута и нецелесъобразна. В доклада се посочва, че ръководството на SNCF продължава да увеличава броя на маршрутите повече под натиска на местните власти, отколкото на база икономическата логика. При това на практика се нарушават всички принципи, изначално заложи в идеята за изграждането на системата от високоскоростните влакове. За да е оправдана тяхната експлоатация този род жп комуникации трябва да се осъществяват само между големите населени места. Времето на пътуване на скоростните експреси следва да продължава от 30 минути до 3 часа, а спирките по маршрута им да са минимален брой или изобщо да няма такива. Необходимост е също влаковете-стрели да пътуват колкото се може по-често по обслужваните скоростни линии, а гарите, на които спират, задължително да

осигуряват връзка с другите видове железопътен и автобусен транспорт.

Това принуди управата на френските държавни железници да коригира следваната политика и да проведе цялостна реформа в железопътния сегмент. Част от промените вече са направени, други се случват в момента, а трети предстои да се осъществят в близка и средносрочна перспектива. Резултатите от тях тепърва ще бъдат отчитани. Засега е ясно едно. Общата и „скоростната“ оптимизация във френските железници цели да направи по-устойчиви инвестициите на SNCF, да възстанови икономическото равновесие в отрасъла и да го подготви за конкуренцията в условията на либерализацията се транспортен сегмент в ЕС, според европейската директива 91/440.

Правилен ли е поетият курс ще стане ясно в близките години. Във връзка с реформите, френското правителство прие на всеки пет години да се утвърждава национален план за развитието на железниците. Държавната агенция за регулиране на железопътния транспорт (ARAF) на Франция също вече е с повече пълномощия и по-стриктна независимост по отношение на контрола върху разходването на средствата.

Страницата подготви:
Ивайло ПАШОВ



Очаква се промените да провокират повече пътници да ползват френските високоскоростни влакове.



Реформите предвиждат по-евтини билети и повече комфорт на пътуването. Безплатен интернет във влаковете и по гарите и въвеждане на електронни билети

ПО-ДОБРЕ ДА СЕ АКЦЕНТИРА НА ИНДИВИДУАЛНИТЕ ПАРТИИ

Твърди майсторът на спорта и съдията по шах Любомир Борисов

От 1992 г. Любомир Борисов участва във всички железничарски спартакиади не само като състезател, но и като съдия по шахмат. През последните години успешно съвместява задълженията си на ръководител на сектор експлоатация в отдел „Безопасност“ на „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД и любимото си хоби - шахът. Въпреки че е по-точно да се определи точно така това му пристрастие като професионализъм, защото притежава първа категория по шах и е майстор на спорта. От около тринайсет – четиринайсет години активно участва в шахматния живот и в европейските железничарски първенства. Сега си припомня, че през далечната 1972 г. България заема първо място в европейското железничарско общество под егидата на ОСИК – Международната жп асоциация. Тогава страната ни участва с гротмайсторите на олимпийския си отбор. По късно, през 1992 г. във Франция, когато започва активният състезателен живот на Любомир Борисов, който след няколко години е и водач на отбора, българите пак заемат едно от първите места в международните състезания. През 1996 г. в Унгария те се нареждат на трета позиция, през 2000 г. в Дрезден са на четвърта позиция. В Словакия през 2004 г. са отличени с втора награда, а през 2012 г., когато първенството се провежда в Албена, нашият отбор се

класира на първо място. Тогава Борисов не само участва като състезател, но е и капитан на отбора. Срещите са провеждани по правилата на FIDE, уточнява той.

Принципно същите са условията, при които са организирани шахматните игри и на приключилата наскоро пролетна спартакиада. В тях участват представители от София, Пловдив и Горна Оряховица, като мъжете са разделени по трима в отбор, обяснява Любомир Борисов. Според него обаче е доста трудно за два дни да се проведат четири състезания. Времето е твърде недостатъчно, защото на практика е трябвало да се осъществят четири типа срещи – отборно състезание за мъже, отборно – жени, индивидуално мъже и индивидуално жени. Затова предложението му е в бъдеще отборните състезания да отпаднат, т.е. да се наблегне на индивидуалната надпревара, като поне няколко дни предварително се обяви какъв точно ще бъде регламентът. Твърдо застава зад идеята в регионите индивидуални срещи да са по два дни, а след приключването им да се определят тримата най-добри състезатели. Предлага и те да играят при 25 минути ускорена контрола на състезател за партия. По думите на Борисов това е напълно достатъчно за нивото на шахматистите, които сега участват. Като съдия и на приключилите състезания в Паничище твърди,

че с изключение на Красимир Кръстев, който е заел първото място и убедително е доказал възможностите си, другите участници са били аматьори и до този момент не са се явявали на състезания. „За тях е трудно да играят ускорен шах“ – коментира съдията и аргументира предложението си защо е необходимо два дни предварително да се раздава програмата. По този начин игрите спокойно ще могат да се провеждат на принципа всеки срещу всеки. А за да се получи едно нормално класиране на участниците ще трябва да им се осигури възможността да разиграват партиите си в 8 кръга.

При жените за съжаление тази година участието е било доста символично. От Горна Оряховица са дошли само три представителки, от София – една, а от Пловдив въобще е нямало състезателка. Нивото също така не е било на висота, правели са се и губи грешки, констатира със съжаление Любомир Борисов. Като зам.-председател на шахматния клуб „Левски“ счита, че при желание занапред нищо не пречи да се провежда предварителна подготовка на желаещите да упражняват този изключително мисловен и интелектуален спорт. Като пример дава, че в „Левски“ има редовни курсове за деца. Така че не би било проблем по този начин да се обучават и деца на железничари, както и да се провеждат часове със сега стъпващите в



шаха. Необходими са само зала, шахови часовници и създаването на добра организация. „В клуб „Левски“ имаме и гротмайстори, които се занимават с деца, и шампиони, които на драго сърце биха се отзовали“ – добавя още Борисов.

Според обобщената му оценка заключителният етап на „Спартакиада Пролет 2015“ е бил доста напрегнат. Затова

предлага, ако има възможност, с цел повдигане качеството на състезанията те да се организират в рамките на четири дни. Така ще се осигури по-голяма възможност на хората, които искат да участват в няколко дисциплини. И той като много други свои колеги смята, че включването на повече спортове ще бъде само от полза и ще привлече повече състезатели.



Последните метри до финала са най-трудни и оспорвани, признава Йордан Недев.

ПОЛУЧИ СЕ МНОГО ДОБРЕ ОРГАНИЗИРАНО КОРПОРАТИВНО СПОРТНО СЪБИТИЕ...

Казва Йордан Недев, директор финанси и администрация в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, заел второто място в леката атлетика - мъже 2000 метра

Това беше забележително събитие, придружено от много емоции, спортна злоба и хъс. В него присъстваше онзи хубав спортен дух, от който до голяма степен зависи постигането на положителните резултати. Няма нищо по-добро от организирането на тийм билдинг, изцяло със спортен характер, където са включени не просто развлекателни игри, а истински състезания, които те карат да постигаш високи резултати. В такава атмосфера преминаха и двата дни на спартакиадата.

Наистина доминираше футболът, но той винаги е бил един от

основните спортове в България. Все пак е добре по-активно да се включат и други по-височинни колективни спортове – волейбол, баскетбол, за да се поощряват да участват повече хора. Едно разнообразяване на палитрата от дисциплини ще повдигне нивото. Може да се помисли и за смяна на мястото – например Добринище или морето. Според мен малко по-настрана трябва да остават индивидуалните спортове, защото искаме да изградим добър екип, а колективните игри показват най-добре на кого какви са възможностите. Самият аз се включих в леката атлетика - бягане на 2000 метра - и бях тенис съдия.

Лично не съм участвал в организацията, затова се ограничавам в забележките си. Но и няма какво повече да се каже в това отношение. Всичко мина изключително добре - от откриването до купона накрая. От която и страна да се погледне, се постигна едно много добре организирано корпоративно събитие, което подпомага изграждането на екипа. Такива инициативи имат силен социален ефект, защото хората се срещат в неформална среда, преживяват заедно победите и загубите и това повече ги сплотява. Прави ги по-близки, а впоследствие оказва положително въздействие и върху работата им.

МОТИВАЦИЯТА СЕГА Е ЗНАЧИТЕЛНО ПО-ГОЛЯМА

Обобщава Владимир Владимиров, изпълнителен директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, който е и един от инициаторите на идеята за възвръждане на железничарските спартакиади

- Г-н Владимиров, как се посрещна пролетната „Спартакиада 2015“ от хората, които работят в компанията?

- Сега тя е значително по-масова в сравнение с първите й издания. На финалната права участваха 170 души, докато преди не бяха повече от 100 – 120. Както виждате това е едно чувствително нарастване и говори за увеличаващия се интерес на служителите към тази спортна инициатива. И мотивацията е в пъти по-голяма, спортният хъс е налице. Мъжките и женските отбори във всички спортове, но най-вече във футбола, имат силно желание да стигнат до победата, за да се класират в по-нататъшния етап от надпреварата. Всички разбира се радват на отличията, които печелят.

- Отзивите на повече от участващите, с които разговарях, са положителни във връзка с новата възможност да тренират на стадион „Локомотив“. Също така за състезателите са осигурени нови екипи. Ще се разширява ли тази тенденция?

- Намеренията са да се продължи с търсенето на всевъзможни партньорства, за да се осигуряват спортни площадки за различните видове дисциплини. Това трябва да става не само в София, въпреки че

то вече се прави и в други градове. Необходимо обаче е по-организирано и целенасочено да се случи във всички големи бизнес-центрове на товарни и пътнически превози в страната, за да придобива спартакиадата все по-масов характер и на финалната фаза конкуренцията да бъде още по-силна. Продължаваме да работим в посока разширяване на възможностите за спортуване. Подписали сме дългосрочно споразумение за сътрудничество с „Локомотив“. Женските отбори ще тренират там и за следващата спартакиада, но пак повтарям - това трябва да стане реален факт във всички пътнически и товарни бизнес-центрове.

- Има предложения в бъдеще да се включат повече дисциплини. Възможно ли е това да се осъществи, тъй като въпросът опира и до осигуряването на подходяща база?

- Все пак не е възможно извънредно много да се разширяваме, защото се изисква по-голяма леглова база, повече отбори, което на този етап не може да си позволим. Няма как да организираме паралелно футболни турнири, за които има доста отбори, и в същото време да провеждаме баскетболни срещи, тъй като няма къде да настаним хората, а извън базите

на БДЖ е трудно. Ще мислим какво още може да се направи в тази насока, но за следващата, есенна спартакиада няма да има промяна.

- Какъв е социалният ефект от подобни спортни инициативи?

- Науката е доказала, че хората, които спортуват редовно, са много по-добри, мотивирани служители и са значително по-енергични. Така че стремежът ни е всяка година да се провеждат по две спартакиади – пролетна и есенна, за да има повече ентусиазъм и мотивация, което положително се отразява и върху непосредствената работа.

- Някои от хората посочват и като плюс, че по време на състезанията са имали възможност да се запознаят с колеги, с които са общували само по телефон.

- Това също е от значение. Освен чисто научният ефект, че когато се спортува се работи много по-добре, другият е, че спартакиадата е една форма на тим билдинг - срещат се колеги от различни краища на страната, сприятеляват се, заздравяват връзките помежду си, някои от тях стават приятели, започват да комуникират извън спартакиадите и трудовото си ежедневие, което е положително за самата железница.



И на футболния терен като капитан и нападател в отбора на София 1 Владимир Владимиров е целеустремен и уверен в успеха, както във всекидневието.



След награждаването Велик Занчев няма как да не бъде щастлив в компанията на три от най-прекрасните дами в БДЖ – Зорница Петрова (носителка на титлата „Мис Спартакиада пролет 2015“) и подвластничките ѝ Татяна Димитрова и Искра Минчева.

Велик Занчев – председател на Съвета на директорите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД

РАЗВИВА СЕ НЕ САМО ОРГАНИЗАЦИЯТА, НО И СПОРТНИЯТ ДУХ НА УЧАСТНИЦИТЕ

Първо съм очарован от организацията на спартакиадата. Инициативата за възстановяването ѝ, както и на социалния и спортния живот в дружеството, започнахме в този екип още при предишния мандат. Приятно съм изненадан, че тя намери и продължава да намира все по-голяма популярност сред железничарите. Целта е служителите и работниците в дружеството да спортуват, което положително се отразява и на духа, и на тялото. По този начин те активно си почиват, а инициативата кореспондира с практиката в европейските компании, само че там е наречена тим билдинг, а тук ние го провеждаме под формата на спартакиада.

Хубаво е, че в положителен смисъл се наблюдава значителна разлика между първата спартакиада и днешната. Ако се

направи паралел между двете се вижда, че най-напред начинът на подготовка вече не е същия. С други думи има развитие в организацията, в тъй наречения спортен дух на участниците. Спартакиадата придобива все по-голяма масовост. Сега броят на хората, които се включиха беше с около 70 души повече, което означава, че те имат желание да спортуват. Това много ме радва. Добре е, че в БДЖ успоредно, ръка за ръка, вървят реформите и развитието на спорта, който освен че укрепва здравето, има и положителен социален отзвук. Безспорна е промяната в мисленето на работещите в холдинга и двете му дружества в посока на осъзнаване, че предприятието от чисто социалистически тип преминава към пазарното стопанство, придобивайки нов облик,

ориентиран към принципите на пазара. Моделът, който искаме да въведем е насочен към създаването на една модерна компания, където човешките, приятелски взаимоотношения са водещите.

Показателен е фактът, че след като официалната част с награждаването на победителите приключи, се проведе конкурс за мис Спартакиада „Пролет 2015“. С удоволствие връчих наградите на три от най-прекрасните дами в БДЖ. Искам да пожелаая на всички участници да положат още повече усилия, за да може есенната спартакиада да бъде още по-добре организирана, за да се постигнат нови, правещи силно впечатление успехи. Затова намирам за добра идеята да се включат още спортни дисциплини в нея.

В края на този месец, на 29-ти и 30-ти юни, идва кулминацията на Петровските пости с почитането на светите апостоли Петър и Павел (Петровден).

Православната църква чества едновременно паметта на двамата велики апостоли, които също биват наричани първовърховни първопрестолници и вселенски учители. Те са претърпели много страдания и гонения при разпространението на словото Божие. Със своя поучителен пример и в своите послания те са завещали на идните поколения основните правила на християнската вяра и живот.

Свети апостол Петър, подобно на своя брат апостол Андрей Първозвани, е бил беден и неук рибар. Еврейското му име е Симон, а името Петър, което на гръцки означава „камък“, му е дадено от Божия син. Апостол Петър е бил сред най-любимите ученици на Иисус Христос. Преди залавянето на Спасителя той се отрича от Христа, но в последствие гор-



СВ. ПЪРВОВЪРХОВНИ АПОСТОЛИ ПЕТЪР И ПАВЕЛ

чиво и искрено се разкажл. Именно покаянието на отречлия се от Сина Божия и последващото му ревностно проповядване на Христовото учение са сред най-големите добродетели на св.ап. Петър. Намира мъченическа смърт на 29-ти юни 67 г. чрез разпъване на кръст по време на управлението на римския император Нерон. Днес римокатолическата църква чества светеца като основател на Римската християнска община.

На същия ден, когато загива мъченически св. ап. Петър, чрез

разпъване на кръст намира смъртта си и св.ап. Павел. Житейският път на ап. Павел е бил различен от този на ап. Петър. Кръщелното му име е Савел, а името „Павел“, което означава „малък“, получава в последствие. Той е бил фарисей и като консервативен юдей взима участие в гоненията на християните и убийството на св. първомъченик Стефан. Обръщането му към християнската вяра става по Божията благодат в резултат на видение, по време на което Савел чува и глас от

небето. Това е повратен момент в неговия живот, след който той се покръства и става най-последователния разпространител на Христовата вяра.

Според народната традиция, на Петровден на трапезата задължително трябва да има ястия с пилешко месо, а за здраве се раздават ябълки-петровки, които са осветени в църквата. Фолклорните вярвания представят ап. Петър като благообразен старец, който държи ключовете за райските порти.

ФУРМИТЕ – ПЛОДОВЕТЕ НА РАЯ

Фурмите са едни от най-почитаните плодове в Средиземноморието и Близкия изток и неслучайно ги наричат „плодовете на Рая“. Ако спазвате Петровските пости или строгото въздържание от храна и вода по време на свещения за мюсюлманите месец Рамазан именно тези сладки дарове на природата ще ви дадат сили. Фурмите са източник на енергия и фибри. Те съдържат важни минерали като калций, желязо, натрий, фосфор, магнезий и др., както и витамините А и К.

Фурмите облекчават редица заболявания на червата, храносмилателната система и сърцето. Те помагат при анемия, запек, разстройства на сексуалните функции, диария и др. Консумацията на тези сладки плодове спомага и за натрупването на мускулна маса и затова те се

препоръчват в хранителните режими на активно спортуващите хора.

Съвременните изследвания показват, че фурмите са ефективно средство за превенция на рака на стомаха. Високото наличие на натрий в тях пък обяснява полезността им при различни заболявания на нервната система. В рамките на половин час след кон-

сум а -

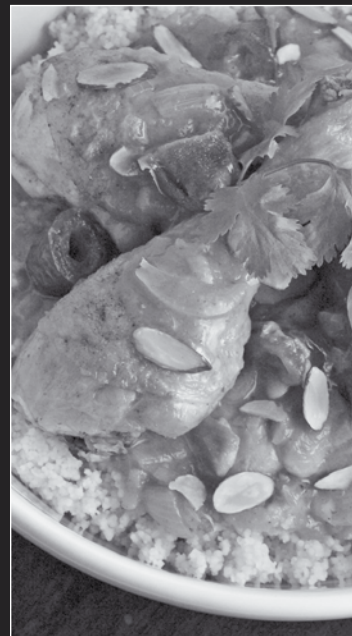


цията на фурми се усеща силен прилив на енергия и затова тези плодове се препоръчват на хора, възстановяващи се от тежки болести. Специалистите по очни болести съветват да се изяжда поне по една фурма всеки ден, за да се избегне развитието на заболяването, известно като „кокоша слепота“.

ПИЛЕ С КУСКУС И ФУРМИ ПО МАРОКАНСКИ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

- 2 с.л. зехтин;
- 500 гр. пилешки бутчета;
- 140 гр. кускус;
- 2 малки глави лук, нарязани на ситно;
- 4 скилидки чесън, нарязани на ситно;
- настъргана кора от 2 лимона и сок от 1 лимон;
- 350 мл. пилешки бульон;
- 1 ч.л. смлян кимион;
- 1 ч.л. смляна канела;
- 6 големи меки фурми, нарязани на парченца;
- 50 г. филирани бадеми;
- 1 връзка магданоз, ситно нарязан.



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Загрейте фурната до 180°C. Затоплете 1 с.л. зехтин в голям тиган на силна температура. Поръсете пилешките бутчета със сол на вкус и запържете от двете страни за около 10 минути до златисто. Свалете от огъня и поставете в тава за печене заедно със сухия кускус.

Затоплете в тиган на котлона втората лъжица зехтин, добавете лука и чесъна и сотирайте за 5 минути, докато омекнат. Добавете настърганата кора и сок от единия лимон, пилешкия бульон, кимиона, канелата и парченцата фурми и оставете да заври.

Изсипете сместа върху пилешките бутчета и кускуса, поръсете с бадемите, а ако прецените, че е необходимо, добавете и малко вода. Покрийте тавата с домакинско фолио и печете във фурната за около 2- минути. Сервирайте ястието поръсено с настърганата кора на втория лимон и ситно нарязания магданоз.

БОНБОНИ ОТ ФУРМИ С ШОКОЛАД

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

- 20 големи и меки фурми;
- ½ к.ч. смлени лешници;
- 2 ½ ч.ч. натрошен тъмен шоколад
- кокосови стърготини.

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Разрежете фурмите на половинки и извадете костилките. Напълнете всяка половинка фурма със смлени лешници и я пристиснете с пръсти, така че да се свие на топче. В подходящ съд поставете натрошения тъмен шоколад и загрейте върху котлон, докато се разтопи. С помощта на клечка за зъби потопете всяка, почистена от костилката, фурма в разтопения шоколад, поръсете с кокосови стърготини, а после оставете да изстине върху тава, покрита с хартия за печене. Сложете готовите бонбони да се охладят в хладилник за няколко часа. Те могат да се съхраняват в покрит съд на хладно и тъмно място в продължение на 6 месеца.



Дори и не толкова емоционалните представители на силния пол осъзнават, че предложението за брак е специално събитие, което трябва да има някакъв романтичен привкус. Поднасянето на пръстена в чаша шампанско или в изискан сладкиш на фона на нежна музика обаче далеч не е най-лиричният вариант да зададете най-важния въпрос към своята любима.

Туроператорската агенция „Black Tomato“ се е специализирала в организирането на нестандартни пътешествия, чиято кулминация е именно предложението за брак, за което бъдещата булка изобщо и не подозира до последния момент. От компанията посочват, че най-важното е да осигуряват на своите клиенти незабравими романтични преживявания, които да отговарят на техния вкус, темперамент и интереси. На мястото на събитието тайно присъства и фотограф от агенцията, който да запечата уникалния момент.

През миналата година, например, една двойка любители на суровата красота на скандинавските страни и зимните спортове наемат ветроходна яхта, с която обикалят норвежките фиорди, след което се изкачват на връх Хигравштинден, откъдето се спускат със ски надолу по неговите склонове до морския бряг, а там ги очаква приказен зимен пикник за двама.



НЕСТАНДАРТНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА БРАК

Друг романтичен младеж се обръща към туроператорската фирма с молба да организират специално за него и неговата избраница танцов пърформънс на плажа „Копакабана“ в Рио де Жанейро. Тъкмо на фона на горещите ритми и любимата песен на двамата, младият мъж прави своето предложение за брак.

Трети бъдещ жених пък се обръща към „Black Tomato“ с молба да намерят подходящ самотен остров, където той да поиска ръката на своята приятелка. Агенцията избира уединен остров в района на Малдивите, където на закътано заливче разполага ръчно-изработени аксесоари за къмпинг и пикник

под звездите.

В началото на тази година от туроператорската агенция организират и едно от най-нестандартните си събития по желание на свой клиент, поискал да впечатли своята любима с нетрадиционно предложение за брак. За целта от компанията се свързват с монголски ловци, които използват орли в своите ловни походи. Младата двойка заминава уж на пътешествие сред величествената планина Алтай, където да се запознае с местните обичаи. Там сред планинските върхове долита специално обучен орел и донася в клюна си пръстена на бъдещата булка.

ЗДРАВНИ СЪВЕТИ ЗА ЛЯТОТО

С настъпването на дългоочакваното лято прекарваме все повече време навън. В зависимост от желанията и възможностите си разпускаме на морския плаж, по планинските пътеки, в близкия парк или в собствения си двор. Наясно сме с вредата от ултравиолетовите лъчи, но все още оставаме нехайни за някои други опасности, които дебнат тъкмо през летния сезон.

Хранителните натравяния бележат бум именно през лятото. Симптомите се проявяват от един до три дена след консумацията на некачествена храна и варират от разстройство и/или гадене и повръщане до висока температура, виене на свят, постоянна болка в корема и наличие на кръв и слуз в изпражненията. При леките проявления на натравяне обикновено е достатъчно да поддържахме организма добре хидратиран, но при по-сериозните признаци трябва да се обърнем към лекар. За да се избегне риска от хранителни интоксикации, специалистите препоръчват добра лична хигиена, измиване на продуктите, продължително варене/печене на храната, правилно охлаждане на ястията, ограничаване на контактите с преносителите на зарази.

Възпалението на ушния канал е друг неприятен фактор, който може да съсипе престоя ви

на морския бряг или около плувния басейн. Навлизането на вода в ушите при плуване в съчетание с дори сравнително лекия полъх на летния бриз може да раздразни и възпали ухото и да предизвика остри и мъчителни болки. За да предотвратите проникването на вода в ушния канал, използвайте плътна прилепваща плувна шапка или силиконови тапи за уши. След излизане от морето или басейна винаги изтръскайте глава настрани и внимателно подсушавайте ушите с чиста и суха кърпа.

Ухапванията от насекоми и най-вече от кърлежите, които причиняват Лаймска болест, могат да провалят и най-приятния пикник сред природата. Редки са случаите, когато човек усеща самия момент, когато в кожата му се е впил кърлеж. Ухапването се забелязва или

когато гадинката е вече наедряла от изпитата кръв, или когато усетим болка и обърнем внимание на червения обрив около мястото, където се е било забило насекомото. Симптомите на Лаймската болест наподобяват тези на грипа и включват болки в ставите, слабост, затруднено дишане и др. Ако откриете кърлеж по тялото си, намажете мястото с олио и с пинсета хванете внимателно насекомото и бавно го издърпайте, така че да не остане никаква част от него, забита в кожата ви. Сред превантивните мерки срещу ухапванията от кърлежи са използването на подходящи репеленти при разходки сред природата и подходящото облекло – дрехи с дълъг ръкав и дълги крачоли, затворени обувки. Препоръчително е внимателно да огледате кожата си след всяко излизане.



СТИЛЕН ВАРИАНТ НА ЧАСОВНИКА НА APPLE

Дизайнерът Том Форд предлага стилизиран джобен вариант на популярния ръчен часовник на Apple. Американският специалист по мъжка мода включи в колекцията си „Пролет 2016“ изискана модификация на електронния аксесоар, която се носи в джоба на жилетката под самото и се придържа с елегантна верижка. На мястото, което производителят на ръчните часовници е отредил за захващане на каишката, роденият в Тексас дизайнер е проектирал халка,



която се закрепва за шикозна верижка. Така се получава изцяло съчетание между ултрамодерната технология и джентълменския стил.

До момента от Apple твърдят, че са продали близо 2,8 милиона от своите ръчни часовници. От технологичния гигант планират в следващата версия на популярната електронна джаджа да вградят и видеокамера, която ще даде възможност на клиентите да си правят селфита и да провеждат видео-разговори през своя часовник.

НАЙ-ГОЛЯМАТА ЦВЕТНА ГРАДИНА В СВЕТА

Последното място, където бихте помислили, че ще откриете огромна цветна градина, замаяваща посетителите със своите багри и форми, е пустинята, нали? Е, тъкмо там, се намира най-големият парк с цветя в света. „Градината на чудесата“ е създадена в Дубай и приютява 45 милиона цветя върху площ от 60 декара.



Открита през 2013 г., днес „Градината на чудесата“ е извънредно популярна туристическа атракция със своите изумителни структури в различни форми (вятърни мелници, замъци, кораби, влакчета, арки във форма на сърца, пауни и мн. др.), отрупани с десетки видове цветя. Невероятните цветни площи в този парк са изпъстрени с различни многоцветни мотиви, създадени чрез подходящото съчетание на красиви растения.

Не по-малко впечатляваща е и системата за напояване на това произведение на ландшафтното изкуство, която е разположена под земната повърхност и рециклира отпадни води, като същевременно не позволява тяхното изпаряване и така спестява до 75 процента от разхода на вода и енергия.

НАРИЧАНА НЯКОГА „ГОРДОСТТА НА ЮГОСЛАВИЯ“

Линията Белград – Бар е в списъка на 10-те най-забележителни, но малко известни жп маршрути в света

Британският всекидневник The Guardian наскоро публикува рейтинг на „10-те правещи най-силно впечатление железопътни маршрута, за които вероятно никога не сте чували“. В него са включени малко известни, но изключително живописни трасета в Еквадор, Канада, Австралия, Франция, Мадагаскар, Япония, Бразилия, Шри Ланка, Австрия и едно на Балканите. Става дума за жп линията Белград – Бар, не без основание наричана някога „Гордостта на Югославия“. Именно за нея ще ви разкажем сега.

Журналистите на изданието горещо препоръчват пътешествието по железния път, свързващ столицата на днешна Сърбия с черногорското пристанище Бар. Обещават, че срещу малко сума можете да си подарят уникално туристическо изживяване, съпоставимо донякъде с емоцията на „Ориент експрес“. Едно приключение, в което основната атракция няма да е луксът, а пленяващите природни красоти и невероятните жп съоръжения по маршрута на влака.

Тази електрифицирана железопътна линия е построена

по времето на бивша Югославия. Тя осигурява стратегическа връзка между старите сръбски земи (Приморие, Херцеговина, Западна Сърбия, Подринието) и Белград, които дотогава нямат жп комуникация помежду си. Изграждането ѝ започва през 1951 г. и продължава 25 години. Официално е открита на 30 май 1976 г. Два дни по-рано обаче по нея преминава прочутият „Син влак“ на маршал Тито, като той и съпругата му са първите VIP пътници по нея.

Дължината на трасето Белград – Бар е 476 км (днес 301 км са на територията на Сърбия, а 175 км – на Черна гора). Една четвърт от маршрута е през тунели и мостове. По цялата му дължина влаковете преминават през 254 тунела (с обща дължина 114,4 м) и над 400 моста! Най-дългият тунел „Созина“ е в участъка Подгорица – Бар в Черна гора и е с дължина 6 170 м. Следват го тунелите „Златибор“ (6 139 м), „Требешница“ (5 172 м), „Голеш“ (4 949 м). Най-забележителен сред жп виадуктите пък безспорно е „Мала Риека“, който е изграден над дълбок каньон край град



В някои участъци трасето е успоредно на шосетата

природни картини на красивите сръбски и черногорски провинции, както и естественото очарование на местните планини и техните клисури, каньони, реки. Смайващ ефекта има и периодичния досег с подземното царство на Балканите, постиган чрез „гмуркания“ от време на

тават по един дневен и нощен, а днес е актуален само последният. Туровете започват привечер и продължават 14 - 15 часа. По времето на Тито трансферите са били по-бързи, защото влаковете са се движили по линията със 100 км/ч. В наши дни средната им скорост е паднала наполови-

на и това обуславя по-дългото пътуване. Въпреки поовехтелите влакове и жп линия, трябва да подкрепим Guardian – жп приключението Белград – Бар си заслужава!

Ивайло ПАШОВ



Съставите по трасето Белград – Бар преминават през 254 тунела и над 400 моста.



Спалните купета са приветливи и чисти.

Колашин. Той е с височина от почти 200 м и дължина половин километър.

Най-високата точка на железопътната линия също се намира в района на Колашин - на 1 032 метра над морското равнище. В отсечката Подгорица - Било поле пък се намира участъкът с най-голям наклон (от 25 промила).

Инфраструктурните обекти обаче са само едната главна атракция на маршрута. Другата представляват природните забележителности по него. Пред погледа на пътуващите се разкриват невероятно живописни

време в сериите тунели по направление.

Всичко това може да се заснема и съзерцава в условия на комфорт, сходен с този в българските спални вагони. Желаетелите да се потопят в такова жп приключение имат възможност да изберат между настаняване в шест- или в двуместни спални купета срещу цена от съответно 29 или 40 евро на човек. Местата могат да бъдат предварително резервирани в сайтовете на сръбските или черногорските железници.

Някога по маршрута са пътували 4 влака на ден. После ос-



Край жп линията се разкриват изключително красиви природни пейзажи.

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