

Свят
... КИТАЙСКИ ВЛАК-СТРЕЛА
СЪС СПАЛНИ ВАГОНИ на стр. 2

Политики
СВВ: ЕВРООБЕЗЩЕТЕНИЯ ЗА
ЗАКЪСНЕНИЯТА И БИТКОЙНИ на стр. 3

КОНЦЕСИЯ ПОД ВЪПРОС



Удължава се срокът за концесията на летище София до 31 януари следващата година, обяви на извънреден брифинг в петък следобед министърът на транспорта, информационните технологии и съобщения в оставка Ивайло Московски. Това е крайният срок за внасянето на оферти от кандидатите за 35-годишната концесия на столичния аеропорт. Ивайло Московски информира, че новото удължаване е напълно законно, защото е по искане на инвеститора - летищният оператор в Манчестър, един от големите в Европа.

Извънредният брифинг беше провокиран от направените по-рано през деня остри изявления на група депутати, представители на БСП, пред журналисти в кулоарите на Народното събрание. Жельо Бойчев – говорителят на парламентарната група на левицата, Георги Свиленски и Драгомир Стойнев поискаха незабавно спиране на концесията с мотива, че не може правителство в оставка, а след това служебен кабинет, да се произнасят по толкова значими въпроси, свързани със сигурността на страната. Според Бойчев, ако процедурата не се прекрати има опасност да бъде извършена непрозрачна сделка, която ще застраши националната сигурност и интереси. Припомняме, че още когато в началото на тази година стартът на концесията беше обявен, БСП застана против решението.

Задочно министър Московски репликира противниците на концесията. Тя не е самоцел на настоящото правителство, а добре обмислено действие, чрез което могат да бъдат стабилизиран Българските държавни железници, каза той. Точно затова не би прекратил

процедурата, която е резултат на близо двегодишен упорит труд на екип транспортни специалисти. И защото е единствената добра възможност безболезнено да се плати дългът на БДЖ към облигационерите и финансовите институции, без да се накърнят обществените интереси. Финансовият министър в оставка Владислав Горанов също коментира пред парламентарни журналисти в Народното събрание, след изказването на левицата, че концесията е най-добрият начин да се управлява летището. Обърна и внимание, че приходите от нея са част от приетия на първо четене закон за бюджета. Ако тя не се случи няма да могат да се изпълнят планираните в тази му част разходи.

На пресконференцията Московски припомни, че при идването на второто правителство на ГЕРБ железопътният превозвач е бил със задължнялост от 850 млн. лв. и със замразени реформи. Само за две години, благодарение на стегнатата финансова дисциплина, установена в компанията, задължнялостта е намалена на малко под 500 млн. лв. В същото време концесионният договор предвижда авансово плащане от страна на концесионера на 640 млн. лв., с които ще се покрие целият дълг на БДЖ, а останалите пари ще бъдат инвестирани в закупуването на нов подвижен състав. Ивайло Московски не премълча и некоректната, от негова гледна точка терминология, използвана от парламентаристите на „БСП лява България“ като „харизване“ или „подаряване на летището в София“, защото освен посочената авансова сума, според предложения

На стр. 5



В аванс

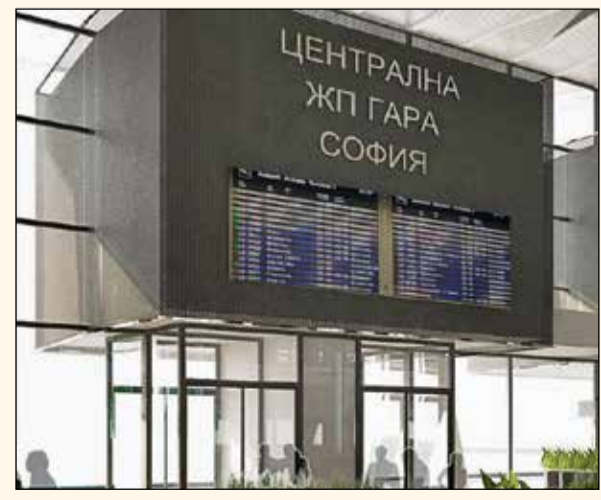
НОВИЯТ ГРАФИК ЩЕ ПОДОБРИ УСЛУГАТА

С новия график за движение, влизаш в сила през декември се правят промени, за да се оптимизира използването на наличните моторни влакове и локомотиви, с които „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД в момента разполага. Поради всеизвестните затруднения с остарелия подвижен парк през последните месеци дружеството изпитваше сериозни проблеми, рефлексирани в качеството на осигуряваната услуга. Затова с новото разписание се предлагат такива решения, с които ще се преодолеят обективните експлоатационни усложнения. Но това не означава намаляване на броя на превозите, казва Ивайло Георгиев, ръководител отдел „Организация на превозите и анализ на графика за движение на влаковете“ в дружеството. Според него положителният ефект от цялостното подобряване на обслужването ще се почувства от пътниците през следващата година. Тогава трябва да приключат планираните ремонти на 30 локомотива и няколко от дизеловите моторни, които ще бъдат пуснати в движение. Това ще помогне за преодоляване на закъсненията на влаковете като целта е те да бъдат сведени до минимум.

Един от начините да се постигне очакваното подобряване е новата организация, която няма да се отрази на обема на превозите. Започва изпълнението на по-разширена ремонтна програма, предвиждаща и реновиране на локомотиви в чужбина. Тя донякъде ще развърже ръцете на мениджмънта на дружеството за пътнически превози, но според всички специалисти кардиналното решение на проблема е в закупуването на нов, съвременен подвижен състав, който отговаря на обновяващата се жп инфраструктура в страната.

Още една мярка в посока постигане на по-добро обслужване са разговорите, които ръководството на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД вече за втори път предприема с обществеността в цялата страна. В началото на следващата седмица то е поканило кметове, представители на общини, граждански неправителствени организации и ръководители на местните власти в регионите, с които на кръгла маса ще се обсъждат нерешените въпроси, вълнуващи клиентите на националния жп превозвач. Където е възможно ще се потърсят адекватни решения за подобряване на съществуващото положение, преди новото разписание да влезе в сила.

Подробности от предстоящата дискусия ще се публикуват в следващия брой на в. „Железничар“.



Скорости

ПЪРВИЯТ КИТАЙСКИ ВЛАК-СТРЕЛА СЪС СПАЛНИ ВАГОНИ

В китайския мегаполис Чанчун (провинция Дзилин, Североизточен Китай) бе презентиран новият високоскоростен експрес CRH5E. Това е първият влак-стрела от Поднебесната империя, в чийто състав са включени вагони с пълноценни спални места. Заради черно-белия му дизайн журналистите веднага го нарекоха „панда“.

CRH5E е продукт на китайския производител на подвижен състав CRRC. Разработен е на базата на студоустойчивите експреси, опериращи по високоскоростните жп магистралите Харбин - Далян и Ланджоу - Урумчи и е способен да оперира в екстремални експлоатационни условия. Проектиран е да пътува безпроблемно при температури до 40 градуса по Целзий, в силни снежни виелици, при ураганни ветрове и в условия на пясъчни бури. Специални системи за защита предпазват корпуса му от повреди от природните сили.

CRH5E може да развива скорости до 250 - 300 км/ч. Китайските инженери са разработили и



внедрили специални технологии за звуко- и виброизолация, които свеждат външните шумове и вибрациите до минимум и гарантират много висок комфорт на пътниците. Благодарение на това шумът във вагоните при движение със скорост 250 км/ч не превишава 65 децибела. За

сравнение, равнището на шум в салона на самолет в режим на полет е 85 децибела.

Новият експрес е оборудван също така със съвременна система за самостоятелна диагностика, откриване на неизправности и дистанционен контрол и управление. Тя гарантира безопасността на движението.

Тринадесет от общо 16-те вагона на новия експрес са със купета с легла, които през деня се трансформират в седалки. Пътниците имат достъп до безжичен интернет (Wi-Fi), а седалките им са оборудвани с розетки и USB-портове за презареждане на мобилни устройства.

CRH5E ще се произвеждат в Чанчунската компания за пътнически състави. Предприятието получи лиценз за производството им от Държавното управление на железниците на Китай. Предвижда се въвеждането в експлоатация на прототипния състав да стане до края на годината.



Антимонопол

ЕС ЗАПОЧНА РАЗСЛЕДВАНЕ СРЕЩУ ЧЕШКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ



Европейската комисия започна разследване срещу чешките държавни железници Czech Railways (ČD) заради подозрения, че компанията нарушава антимонополното законодателство на Европейския съюз. Съмненията са, че тя предлага услугите си на цени по-ниски от реалната им себестойност, за

да се пребори с конкурентите на пазара.

Предстои да бъде извършена проверка на ценообразуването на ČD по линията Прага - Острава. По това направление тарифите за пътнически превози на държавния превозвач са били силно занижени след като по маршрута са започнали да

пътуват и състави на частните чешки жп превозвачи RegioJet (от 2011 г.) и Leo Express (от 2012 г.).

От Европейската комисия заявяват, че напълно подкрепят конкуренцията в тарифния сегмент. Категорично против са обаче, когато една компания за определен период намалява цените под себестойността на предлаганите услуги, за да изтласка другите превозвачи.

Продължителността на започналото разследване засега не е неизвестна. Тя може да зависи от много фактори. Мерките са предприети след като жалба за незадоволени действия на ČD е постъпила в Еврокомисията. Скоро след това следователите са посетили офиса на чешките държавни железници и са стартирали проверката.



Сделка Eurotunnel продава товарните GB Railfreight



Шведската частна финансова група EQT Infrastructure I е отправила предложение на компанията Eurotunnel (оператор на жп тунела под Ламанша) да ѝ продаде товарния жп оператор GB Railfreight (GBRf). Последният е третия по значимост и по пазарен дял във Великобритания. От шведския концерн разглеждат сделката като част от стратегията за създаване на паневропейски товарен оператор.

Основаната през 1999 г. компания GB Railfreight през август е 2003 г. стана собственост на First Group. По-късно – през юни 2010 г., последният собственик я продаде на Europorte — дъщерно предприятие на Eurotunnel.

GB Railfreight държи 15 процента от товарните жп превози на британския пазар и се нарежда на трета позиция след DB Cargo UK и Freightliner. През настоящата година нейните състави са изминали 1,17 млн. км. В жп парка на компанията има над 130 локомотива, 1000 вагони, а щатните ѝ служители наброяват 650 души.

Освен с изпълнение на карго превози, компанията се занимава и с обслужване на пътнически влакове. Тя има лиценз за осъществяване на тази дейност от 2009 г. Част от персонала ѝ е ангажиран да осигурява локомотивната тяга за пътуващия между Лондон и Шотландия експрес Caledonian Sleeper и луксозния туристически влак Belmond Royal Scotsman.

Инвестиции

Канада стимулира обществения транспорт

3 млрд. канадски долари (2,23 млрд. щатски) ще бъдат инвестирани в развитието на обществения транспорт в най-населената канадска провинция Онтарио с повече от 13 млн. жители. Средствата ще бъдат осигурени съвместно от правителството на страната (50 процента) и местните власти в областта, в която се намират много големи градове.

Инвестициите ще отидат за реализация на мерки по обновяване на подвижния състав и железопътната инфраструктура на градските и крайградски линии на Торонто, Отава, Хамилтън и другите големи градове в провинция Онтарио.

По-рано кабинетът на Канада прие 10 годишен план за мащабни инвестиции в обществения транспорт в цялата страна, за да може да бъде модернизирани. През този период за целта ще бъдат отпуснати 120 млрд. канадски долари (89 млн. щатски).



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

SBB: ЕВРООБЕЗЩЕТИЯ ЗА ЗАКЪСНЕНИЯТА И БИТКОЙНИ

Швейцарските държавни железници (SBB) бяха законодателно задължени да компенсират своите пътници в случаите, когато техните редовни влакове регистрират закъснения. С това Швейцария официално въвежда нормите, отдавна действащи в Европейския съюз, където националните железопътни превозвачи обезщетяват пасажерите с минимум четвърт от стойността на билета при изоставане от графика над час и половина. Ако неспазването на графика е по-голямо, съответно и размера на компенсацията нараства.

Нововъведението облагодетелства клиентите на SBB. В момента в швейцарската конфедерация пътниците, ползващи първа и втора класа на държавния жп превозвач, са обезщетявани по-неизгодно. В случай на сериозно закъснение или по-късно отпътуване на влаковете, те получават от националния жп оператор на страната извинителен жест само ваучер за отстъпка в размер съответно за 15 швейцарски франка (14 евро) и 10 швейцарски франка (9,30 евро), който могат да използват при нова покупка на превозен документ. За сравнение: стойността на редовния еднопосочен жп билет по маршрута Берн - Цюрих (дължина на маршрута 125 км) във втора класа е 50 франка (46,5 евро за едночасово пътуване).

В бъдеще засегнатите от закъсненията или забавянето на рейсове пасажери ще имат възможност изобщо да се откажат от пътуването или да изискат от SBB да им възстанови пълния размер на стойността на превозния документ. По-късно федералното правителство на Швейцария планира да определи в специален подзаконен акт минималната сума, с която може да бъде изисквана като обезщетение.

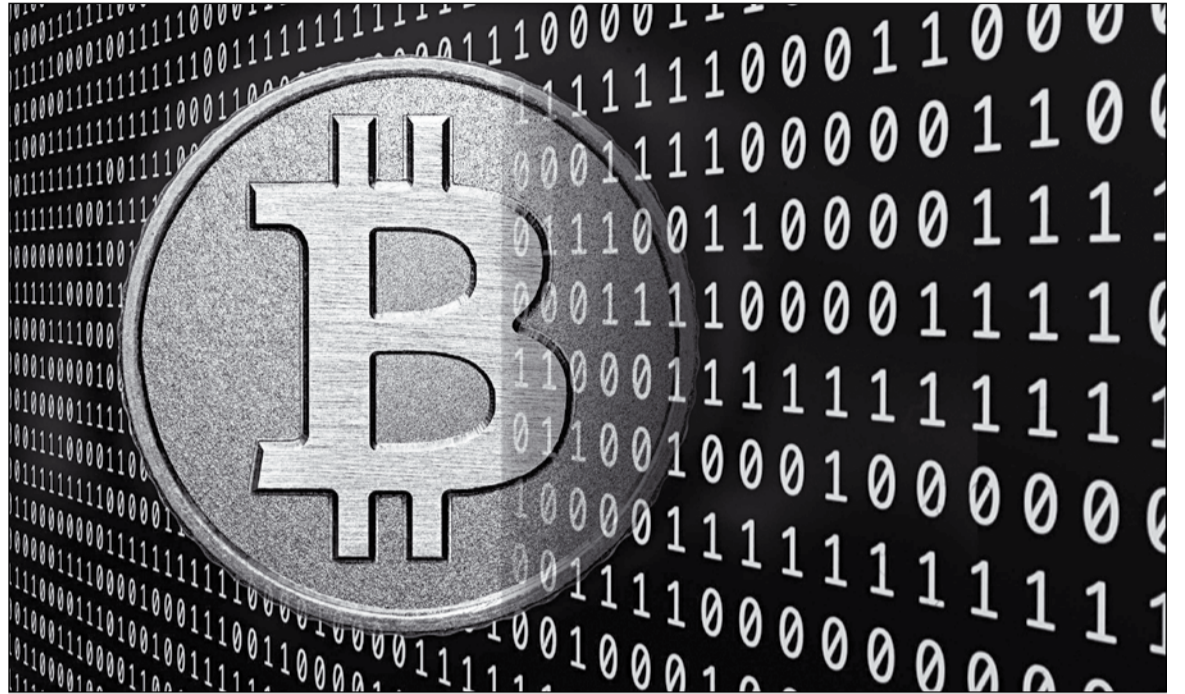
Държавните железници на конфедерацията и някои частни швейцарски железопътни оператори първоначално се обявиха срещу новия закон, променящ досегашното статукво. Аргументите са, че жп ваучери за отстъпки, които до момента доброволно са предлагали като компенсация на пътниците са "по-малко бюрократично" решение. Освен това Швейцария се отличава с изключително гъста и добре развита железопътна мрежа, така

че дори даден влак да регистрира закъснение, то пасажерите винаги имат възможност бързо да открият друг удобен вариант да продължат пътуването си с жп транспорт.

До момента в страната на шоколада, повече от 95 процента от жп съставите пристигат до крайните точки от своя маршрут точно по разписание. Това е много висок показател за тяхната пунктуалност. По него железниците на конфедерацията превъзхождат държавния жп монополист на Германия - Deutsche Bahn, чиито влакове напоследък се движат с точност, варираща между 87 - 92 процента.

Въвеждането на задължителни обезщетения за пътниците, съгласно директивите на ЕС, не е единственото нововъведение на SBB. От 11 ноември т. г. националният железопътен оператор на Швейцария предостави на клиентите си нова услуга - продажба на дигиталната криптовалута - биткойн (Bitcoin) - чрез своите автомати за продажба на билети. Използвайки машините, монтирани по гарите, всеки желаещ може да обмени чрез тях швейцарски франкове за биткойни.

SBB разполага с повече от 1000 автомата за продажба на билети на територията на страната. Новата услуга е достъпна за всички. Тя е експериментална и цели да изясни какъв е интересът към виртуалната валута биткойн. За да закупят от нея клиентите трябва да имат QR код към активен биткойн портфейл и валиден номер на швейцарски мобилен телефон. Всеки от тях ще има възможност да придобие между 20 и 500 швейцарски франка (т.е. максимум около 500 долара) при една транзакция. Един биткойн в момента се равнява на около 708.64 швейцарски франка, но е



възможно да се купуват и отделни части от дигиталните пари.

Ще има и други ограничения за услугата. Швейцарските железници например няма да приемат плащания с биткойн за закупуване на жп билети. Наложено е и лимит на покупките на уеббазираните пари от 5000 швейцарски франка на година. Освен това за всяка транзакция ще се начислява такса от 6 процента в момента на извършване на сделката за покупка на биткойн.

От SBB обявиха, че пускат услугата пробно с идеята да се разбере засилено ли е търсенето на виртуална валута от клиенти в страната. Тя ще се предлага в продължение на 2 години. Партньор на държавния жп монополист в инициативата е компанията SweePay, специализирана в доставката на електронни плащания и дистрибуцията на финансови услуги.

Досега в Швейцария имаше единствено ограничени възможности за покупка на биткойн. Чрез иновацията от SBB отговарят на желанията на швейцарците, които се оплакват, че им е трудно да придобиват биткойни само чрез банките. Така швейцарския жп монополист отговаря на обществените настроения и адаптира своята инфраструктура в полза на клиентите си. Сега те могат да използват виртуалното разплащателно средство докато минават през гарите на път за работа или на прибиране към къщи. При това билетните автомати са широко разпространени и на разположение 24 часа в денонощието.

Системата с машини за билети може да се окаже популярна сред хората, които не са успели да купят биткойни чрез банковите си сметки, тъй като мнозина се оплакват от високите такси за международните трансакции и закъснението, с което пристига валутата им. Биткойн, която е първата криптографски защитена виртуална валута в света. Главната ѝ особеност при използването ѝ е, че тя не е подвластна на нито едно правителство, тъй като няма единен емисионен център. Тя привлече интереса на милиони потребители по света като начин за бързо движение на пари без такси и участие на банки. Трансферите се извършват директно



От 11 ноември от билетните автомати по всички жп гарии в Швейцария могат да бъдат закупени биткойни.



Засега с виртуалната валута не могат да се купуват билети за влаковете на SBB.



SBB улесни швейцарците по лесно да си купуват дигиталните пари биткойн.



Швейцарските железници вече са задължени със закон да компенсират пътниците при закъснения в съответствие с нормите на ЕС.



Досега жп операторите в Швейцария обезщетяваха пасажерите не с пари, а с ваучери за отстъпки при бъдещи пътувания.

между потребителите в интернет. Има държави, в които нейната употреба е забранена, но Швейцария не е сред тях.

Експериментът на швейцарските държавни железници отразява популяризирането на биткойна в конфедерацията. Много частни компании приемат плащания за услуги с виртуалните пари. През месец юли 2016 г. обаче статуквото бе разбито и при публичната администрация. Общинската управа на малкия швейцарски град Цуг (с население 30 000 души) даде ход на шестмесечна програма,

позволяваща на местните жители да плащат за комунални и публични услуги с помощта на биткойн. Някои граждани смятат това за авангарден проект, но други се опасават, че валутата не е сигурна.

Градският съвет на Цуг е решил криптовалутата да се ползва при плащания на суми до 200 швейцарски франка, а експериментът ще продължи до края на годината. След анализ на резултатите, общинската управа ще реши дали да включи и други услуги в плащането с биткойн.

Ивайло ПАШОВ



АВТОМОБИЛНИ
ЗАСТРАХОВКИ

ПАКЕТ АВТОГРИЖА

Пътувайте безгрижни с ПАКЕТ „АВТОГРИЖА“



Дженерали Застраховане: по-лесни, по-бързи и по-умни продукти и услуги за теб!
Застрахователен пакет АВТОГРИЖА: КАСКО, Гражданска отговорност,
Автомобилен асистанс, Злополука на лицата в МПС.
Обади се и попитай: **0800 12 712 !**
generali.bg



МОГАТ ЛИ ЕДИНИЧНИТЕ ПРЕВОЗИ ДА СА ПРИВЛЕКАТЕЛНИ?

На този въпрос се опитва да даде отговор едно проучване на ФТР „Подкрепа“, с което зам.-председателят ѝ инж. Марио Нинов запозна участниците в „Железопътен форум – 2016“. Темата е „Стимулиране на превоза на единични вагони по жп мрежата“, проблем, който засяга най-вече работата на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД.



Както почти в целия Европейски съюз, така и у нас такъв специфичен превоз не представлява интерес за частните жп компании, защото е скъп и предимно носи загуби. Инж. Нинов изтъква, че те предпочитат транспортирането с блок-влакове, където печалбата е по-голяма, а т.нар. малки пратки остават за държавните предприятия. Но докато в страните от централна Европа, например Австрия, въпросът е решен с дофинансиране от страна на правителството, у нас той все още остава открит, очаквайки положително решение.

Паралелно, отделно проучване на европейските практики, направено и от ИА „Железопътна администрация“ заедно с това на експертите в „Подкрепа“, достига до извода, че възможности за стимулиране има. Една от тях е държавна компенсация, чрез увеличаване на средствата на собственика на инфраструктурата. Според инж. Нинов колкото по-голяма субсидия получава той, толкова коментираният вид превози ще оперира по-успешно. Необходими са и компенсации за намалените приходи от инфраструктурни такси като се сегментират превозите и компенсират намалението чрез увеличение на друг сегмент. Иначе казано

е необходимо да се определят два вида такси – за единични товари и за други товари, за да се осигури конкурентна среда, както за частния, така и за държавния превозвач, обяснява Марио Нинов. И посочва още една мярка – компенсация, чрез диференциране на стойността на допълнителните услуги, заплащани от транспортната компания. Във връзка с това синдикатът предлага да се стимулират композиции най-много с 6 вагона по маршрути не по-дълги от 80 км.

Изследването показва, че средната загуба на един такъв вагон е 132 лв. за оператора – дружеството за товарни превози на БДЖ, което у нас единствено извършва услугата. Инж. Марио Нинов уточнява, че тези пари не включват други разходи, освен направените за заплати. Всички цифрови данни, добавя той, са получени от „Системата за управление и планиране на ресурсите“ в „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД за първите четири месеца на годината. За този период приходите са 18 692 628 лв., а разходите 23 931 375 лв. Така че общата загуба достига 3 238 749 лв. В същото време около 49 процента от дейността на „БДЖ – Товарни превози“ се

извършва с единични вагони. Показателно е и, че загубата от тях през 2015 г., около 9 млн. лв., е точно толкова колкото е цялата загуба на дружеството. При такива условия то няма как да е конкурентно с останалите 13 частни компании, отбелязва Марио Нинов.

Друга таблица в разработката включва различните райони в страната, където такива превози най-много се правят. При тях за средно транспортно разстояние се взема 215 км. Базирайки се на систематизираните маршрути, на товаропотоците, на позиционирането на вагоните се стига до извода, че за годишно компенсирани са нужни 10 млн. лв.

Вече са проведени разговори с всички политически сили и е потърсена помощ от тях,

информира зам.-председателят на ФТР „Подкрепа“. По думите му не е имало партия, която да не прояви разбиране и готовност за подкрепа. След среща и с представители на изпълнителната власт е внесено официално предложение в Министерството на финансите за включване на компенсацията в следващия бюджет. От синдиката са наясно, че това няма как да се случи по-рано, тъй като трябва да се изчака нотификация от Брюксел. Иначе би се тълкувало като пряка държавна помощ. „Ако се възприеме такова финансово стимулиране към транспорта на единични вагони може да проявят интерес и някои частни компании“, коментира Марио Нинов. При настоящата обстановка има опасност дребният български

товародател да се ориентира към автомобилния бранш, който веднага ще му осигури много по-гъвкав транспорт и то „от врата до врата“. Ако обаче се намери положително решение на проблема, жп секторът ще се разшири, каквато всъщност е настоящата европейска тенденция, поддържана в името на по-добра екологична среда.

Хубава идея са дали преподаватели от ВТУ „Тодор Каблешков“ - да се стимулират и товародателите, които докарват стоката. Така и те ще са заинтересовани и привлечени в полза на каузата. В транспортното министерство пък се обмисля как това финансово да бъде обособено и обвързано с национална транспортна схема, в която няма да се третира като държавна помощ.

КОНЦЕСИЯ ПОД ВЪПРОС

От стр. 1

от българска страна договор, в хазната всяка година ще влизат по 10 милиона лв. концесионни такси. Отделно се предвижда инвестиция от 300 млн. лв. за подобряване на летищната инфраструктура. С тези пари ще могат да се изградят нови ръкави и да се реконструират терминал 1, който в момента е в много лошо състояние. Независимо, че по твърденията на говорещите в Народното събрание, софийският аеропорт е печеливша държавна структура, с около 5 млн. лв. годишна печалба, заради което не бивало да преминава в частни ръце, от дълго време видими подобрения там не са извършвани, което веднага прави впечатление още при влизането в терминала. Летището е осъдено и от Парижкия арбитраж да заплати 52 млн. долара на Кувейтския фонд. „Възползвали сме се от процедурата по екзекватура български съд да признае или да не признае решението, но то е факт“, поясни транспортният министър в оставка. „И ако последна инстанция на нашия съд потвърди това решение 52 млн. долара, блокирани по сметката му, излизат по посока решението на арбитража в Париж и отиват

към кувейтско-саудитското обединение МАК/АДМАК за неустойки, свързани със строителството на пистата“, обърна внимание Ивайло Московски, подчертавайки, че отново става дума за още една от наследените сметки от предишните управляващи, които правителството, в което е министър, е трябвало да изплаща. Той уточни, че и към проблема с финансовите задължения на БДЖ горе долу се е подхождало по същия начин. Според него претендиращите за прозрачност и честност трябва да вземат решението за концесията на Летище „София“, а после и да обяснят какво се случва с БДЖ и с дълговете му от около 500 млн. лв., ако процедурата бъде прекратена. Ивайло Московски уточни, че средствата за погасяване на дълговете, както предлагат част от социалистите, могат да се вземат и от държавния бюджет, но нито е редно, нито е морално. „И как без да се питат българските данъкоплатци ще се взимат пари от техните данъци“, зададе риторичен въпрос Московски. Той определи изказванията на „БСП лява България“ в Народното събрание като „некоректни, преминаващи всякакви граници на нормалния диалог и добрия тон“. По повод на обвиненията



във връзка с отдаването на концесия на софийския аеропорт като пробив в националната сигурност, коментира, че говорещите са забравили летищата във Варна и Бургас, които са с не по-малко национално значение. Но когато са ги дали на концесия, не е имало такива тълкования и коментари. Ако ли пък направим сравнение със състоянието им от преди дванайсет – тринайсет години, когато те все още бяха държавни, разликата сега е огромна. През този период кон-

цесионерът им Фрапорт успя да ги превърне от невзрачни местни летища в добре поддържани, представителни международни аеропортове.

Това е и един от инвеститорите, които също възнамеряват да участват в предстоящото тържесто наддаване. Ако то се случи Фрапорт ще се конкурира с едни от най-големите европейски оператори като тези на летищата в Цюрих, Мюнхен, Франкфурт, Ванси, Лион, както и инвестиционния фонд на лондонското

Хийтроу. Регистрирани са над 1 000 влизания, а евентуални инвеститори са задали над 700 въпроса, съобщи Московски. Сред кандидатите за участие са и две турски фирми. Едната е „Лимак холдинг“ в обединение с руската „ВТБ Капитал“ и швейцарската „Флугхафен Цюрих“. Другата - TAV, чието участие е самостоятелно, допълнително предизвика преди дни парламентарното говорене.

Страниците подготви:
Мая Димитрова

СЛАДКИЯТ КАРТОФ



Сладкият картоф е сравнително слабо познат в нашата страна, но е доста популярен зеленчук в Съединените щати. Вкусът му е като на бялата тиква и кестена. Консумира се печен, варен или пържен.

Сладките картофи идват родом от Централна Америка и са едни от най-старите зеленчуци, които човечеството познава. Те са се консумирали още от предисторически времена. Доказателство за това са останките, датирани от преди 10 000 г. открити в перуанските пещери.

Сладките картофи са познати още като батати. Въпреки името си, те не принадлежат към същата група на другите картофи.

Бататите са богати на витамин А, витамин С и В6, мед, натрий и др. За разлика от популярния им роднина, те имат нисък гликемичен индекс, твърдят експерти. Един среден размер сладък картоф дава дневните нужди на органи-

зма от витамин А и една трета от витамин С.

Сладките картофи са два вида – със светла и тъмна кора. Светлите имат светло жълта и тънка жълта. При топлинна обработка стават сухи, зърнисти като печен картоф и не са толкова сладки като тъмнокорите сладки картофи. Тъмнокорите сладки картофи са с по-дебела, тъмно-оранжева кора и ярка оранжева сърцевина. Те са много сладки и с по-влажна консистенция, когато се обработят.

Сладките картофи са отличен източник на растителни протеини, при това са и с ниско съдържание на калории. В сравнение с другите зеленчуци, съдържащи скорбяла, те имат ниско съдържание на захар и са добър регулатор на кръвната захар. Съдържат голямо количество антиоксидант, което ги прави подходящи за хора с астма, артрит и др. Подходящи са за консумация от диабетици, тъй

като са много добър регулатор на кръвната захар. Поради голямото си съдържание на калий, сладкият картоф предпазва от сърдечни удари, както и помага на сърцето да функционира нормално и балансира кръвното налягане.

Бататите могат да се приготвят по различни начини, които запазват полезните им качества. Използват се в кулинарното изкуство както картофа – варени или печени. От тях могат да се направят пържени картофи, да се добавят към ястия, да се приготви пюре, да се добавят към кекс, палачинки и пикантни суфлета. Но най-добрият начин за тяхното приготвяне е изпичането им във фурна. Освен това, бататите се използват също за производство на алкохол, нишесте, за брашно и люспи. Сладките картофи са идеални не само за обяд. Те могат също да се консумират като десерт, поради невероятния им сладък вкус.

ПОСТЕНЕТО Е ПРЕДПОСТАВКА ЗА ПО-ДОБРО ЗДРАВЕ

Постенето не е диета! Да постиш не означава да спазваш диета или поне това, което повечето хора днес разбират под диета – ограничаване на определен тип храна, както и на количеството храна, с цел отслабване.

Условията, в които живеем – замърсен въздух, вода с влошени показатели, безразборно консумирана храна – без съмнение носят редица негативи за здравето ни. Затова и са толкова популярни редица съвети как можем да прочистим тялото си – чрез диета, чрез гладуване, чрез разделно хранене.

Християнството в своята основна препоръчва редица принципи на хранене, елементи от които влизат и в съвременните теории за рационалното хранене и начин на живот в съответствие с природата. Систематизирани, тези модели на хранене присъстват и в християнския религиозен живот, обвързани от идеята за постите.

В основата на ограничаването на храната и земните удоволствия, които постите предвиждат, стои идеята за нарушената хармония, в която човек съществува. Той се е отдал на плътските наслади, загърбвайки духовното начало и ценности. Затова постите се явяват лесен метод за ограничаване макар и в минимална степен на господството на нуждите на тялото над тези на душата.

Два са големите християнски поста през годината – Коледен и



Великденски. Назад във времето те са били стриктно спазвани от дедите ни, но днешният човек все по-рядко уважава тази традиция.

Постите биват няколко вида – много строги, по време на които се консумира храна, лишена от всякакви мазнини, и обикновени, през които е разрешена и риба. Забранена по време на постите е още консумацията на алкохол и подправки, възбуждащи апетита.

От физиологична гледна точка, постенето е далеч по-благоприятно за организма от прилагането на разделно хранене и от пълен глад.

Традицията повелява по време на пости да се ядат най-вече еднородни храни, голямо количество плодове и зеленчуци. Съдържащите се в тях пектин и целулоза играят роля за разграждането на токсините в организма, прочистват нитратите, солите на тежките метали и останалите

химически вещества, които се намират в човешкото тяло.

Постите и тяхното спазване стимулира правилното функциониране на ендокринната, сърдечно-съдовата и нервната система.

Храната по време на пости е значително по-безсолна, което от своя страна намалява холестерола, спомага за правилното функциониране на бъбреците, освобождава тялото от животинските белтъчини.

Важно е постепенно да пригледим тялото си към постите. Отказването от месото да стане чрез замаяната му в началото с риба, пиле, продукти с млечен произход, за да не премине тялото през голям шок.

Не бива обаче да се забравя или пренебрегва и другата страна на постите – духовната. Т.е. това, че имаме нужда да прочистим не само тялото си, но и душата, мислите си!

Супа от сладък картоф и авокадо



сол
За гарниране:
1/4 ч. ч. резенчета авокадо
2-3 начупени парченца лютив чипс

Начин на приготвяне:

Фурната се загрева до 200 градуса. Картофът се изпича, докато омекне. Обелва се и се смилва с пасатор или в блендер, заедно с бульона и млякото. Поръсва се със сол и подправки на вкус. Супата се сервира украсена с резенчета авокадо и чипс.

Необходими продукти:

1 ч. ч. смлян сладък картоф
1/2 ч. ч. зеленчуков бульон
1/2 ч. ч. соево или бадемово мляко
портокалова кора
1/2 ч. л. лютив сос

Кюфтенца с киноа и батат



Необходими продукти:

100 г киноа
200 г батат
1 глава лук
1 скилидка чесън
2 яйца
4 супени лъжици нахутено брашно (може и повече – докато се сгъсти сместа)
150 г настърган кашкавал босилек
масщерка
сол и бял пипер на вкус

Начин на приготвяне:

Киноата се сварява в 200 мл вода. Отцежда се добре. Лукът и чесънът се нарязват на ситно и се запържват за кратко. Към тях се добавя ба-

таът – едро настърган. Подправя се със сол и пипер и се готви 3-4 мин. като се разбърква, докато омекне бататът. Остава се да се охлади.

В купа се разбъркват с вилица яйцата, добавят се кашкавалът, подправките, киноата и сместа с батата. Хубаво се обърква и се добавя нахутеното брашно. Сместа се получава сравнително рядка.

Подходяща тава се покрива с хартия за печене. От сместа с помощта на лъжица се оформят кюфтетата и се пекат на горното ниво на предварително загрята на 200 градуса фурна. Готови са за около 10 мин.

Брауни с фурми и сладък картоф

Необходими продукти:

650 г сладки картофи
250 г фурми
30 г овесено брашно
5 с.л. какао
3 с.л. сироп агава (или мед)
35 г бадемово брашно
1 щипка сол



Начин на приготвяне:

Сваряваме сладките картофи. Смесваме ги заедно с фурмите и пасираме. Смесваме двата вида брашно, солта, какаото и разбъркваме. Добавяме картофената смес и

пак разбъркваме. Последно добавяме меда или сиропа от агава. Разпределяме сместа в тавичка и заглаждаме. Печем на 180 градуса за 15-20 мин.

Сервираме добре охладено и поръсено с какао.



10 ЛЕСНИ НАЧИНА ДА ИЗГЛЕЖДАТЕ ПО-УМНИ

Носенето на големи очила и тежки книги няма да ви помогнат, за да изглеждате по-умни. В модерните времена, в които живеем, разбирането за интелигентност се е променило.

Ако искате да изглеждате умни, но и да бъдете в крак с времето, ето 10 трика, които са потвърдени от науката:

1. **Говорете изразително** – важно е какво казваш, но най-вече как го казваш.

2. **Не показвайте много кожа** – умните хора не се разголюват. Изследвания са показали, че когато виждат повече плът хората мислят повече за тялото, отколкото за ума. Може да изглеждате добре облечен и модерен, но да не показвате твърде много от тялото си.

3. **Осъществявайте по-често контакт с очи**

4. **Хората, които са по-интелигентни, си лягат по-късно и стават по-късно.** Според учените, по-умните хора си лягат средно в 00:29 и стават в 07:52.

5. **Интелигентните хора са по-склонни към тревожност**

6. **Усмивайте се** – учените са установили, че усмихващите се хора изглеждат по-интелигентни.

7. **Позирайте, дори да не ви снимат.** Трябва да имате изправена стойка, когато сте изправени, но и когато сте седнали.

8. **Сменете си името** – оказва се, че ако името ви е лесно за разбиране, е по-вероятно да ви повярват. Така че, ако името ви е малко по-сложно, сменете го с нещо просто и разбираемо. Често добър прякор решава този проблем.

9. **Използвайте инициал за средното си име** – прието е, че това подчертава по-висок социален статус и интелектуална мощ.

10. **Просто си повярвайте, че може да станете по-умен** – само това ще увеличи значително шансовете ви наистина да станете по-умен.

ЕТО КАКВО СТАВА С ХВЪРЛЕНИТЕ ВЪВ ФОНТАНИТЕ МОНЕТИ

Фонтанът ди Треви в Рим пази дългогодишна традиция: ако стоите с гръб към него и хвърлите монета през лявото си рамо, това ви гарантира завръщане в Рим. Всеки ден хиляди хора участват в ритуала, което се равнява на около 15 хил. долара на седмица и почти 1 млн. долара на година. Но, какво се случва с толкова много монети? Отговор на този въпрос дава Travel + Leisure.

Всяка седмица служители от общината в Рим събират монетите от фонтана ди Треви. След това, в присъствие на служебни лица, монетите биват почистени, претеглени, преброени и прехвърлени от общината към благотворителната католическа



Мемориалът Intel: 9/11

организация „Каритас“ – международна католическа неправителствена организация, която оползотворява средствата, за да поддържа приют, домакин на пациенти със СПИН в Рим. През 2008 г. организацията дори отвори супермаркет на ниски цени със събраните средства.

Докато фонтана ди Треви трябва да се почиства почти ежедневно, от други известни фонтани плячката се събира веднъж на няколко месеца. **Фонтанът Беладжио в Лас Вегас** например събира около 12 хил. долара на година, използвайки много ефективна система за почистване. Гигантски вакуум премахва всичко от дъното на изкуственото езеро. Парите се пресяват и почистват в специален циментов миксер. Подобно на фонтана ди Треви, и Беладжио дарява парите на неправителствени организации.

По същия начин, **фонтаните в Mall of America в Минесота** събират около 2000 долара на месец, които се даряват на благотворителни организации и организации с нестопанска



Фонтанът Беладжио в Лас Вегас

цел. Фонтаните на всички **24 Rainforest кафенета** събират около 25 хил. долара на година, също дарявани за благотворителност на организации, занимаващи се с проблемите на околната среда. И фонтаните в **Disney World** са събрали 18 хил. долара през 2014 г., всички от които са дарени на деца в приемни семейства.

Друг интересен фонтан – **мемориалът Intel: 9/11** е събрал почти 3000 долара, въпреки забраната за хвърляне на монети. **Фонтанът в Bryant Park** междувременно събира около 3400 долара на година, което до голяма степен покрива разходите по почистването му.

Интересното е, че **Buckingham Fountain в Чикаго**, който е един от най-големите в света, събира само около 200 долара годишно.

„САМО ОЩЕ 5 МИНУТИ“ НА АЛАРМАТА СУТРИН Е ВРЕДНО

Дремването след първия звън на алармата ни прави още по-изморени и ни кара да се чувстваме сънливи.

Голяма част от хората прекъсват алармата и се наслаждават на „откраднати“ 5 или 10 минути до следващия ѝ звън.

Оказва се обаче, че тази практика е вредна за организма, защото времето между двете аларми е прекалено кратко и тялото така и не успява да „заспи“ дълбоко.

Още повече, липсата на рутина кара мозъка да се обърква какво означава звъненето на алармата и разстройва биологичния часовник.

„Ако трябва да започнете деня



си в 7 часа, вероятно ще се изкушите да навиете алармата си за малко по-ранен час – например 6:40 ч. – и да отлагате алармата няколко пъти до 7, а може би дори до 7:15 ч. Заради тази стратегия обаче, тялото не успява да се научи да реагира на алармата и да се събуди“, пише в доклада

си по темата поведенческият учен Дан Арили.

Ако не сте готови да станете от леглото с алармата, може би въобще не сте се наспали.

В такъв случай е добре да се уверите, че тялото ви получава препоръчителните 7 до 9 часа сън.

7 ОТ НАЙ-НЕВЕРОЯТНИТЕ МЕСТА НА ПЛАНЕТАТА

Нашата планета има уникално разнообразие от природни пейзажи. Условиата за живот, климатът и релефът се различават удивително, дори и в близки едно до друго места.

Ето и някои от най-красивите места на планетата.

7. Планината Тианзи в Китай

Името ѝ в превод означава „Синът на небето“. Това е уникална планина с над 3 000 малки върхове. Те сякаш плуват в облаците, като скални острови, покрити със зеленина. Летящите планини в филма „Аватар“ са вдъхновени от това място.

6. Планината Рорайма в Южна Америка

Рорайма е древна платовидна планина, издигаща се на 2 800 м над околните джунгли. Намира се на границата между Венецуела, Бразилия и Гвиана. По отвесните ѝ скалисти склонове се спускат водопади, които сякаш потъват в облаците. Има уникална флора и фауна.



5. Планините на дъгата в Китай

Тези уникални разноцветни планини имат неземни облик и са любимо място за фотографи от цял свят. Пленяващите багри са в резултат от наслаждане на различни видове седименти през епохите.

4. Пустинята Салар де Уюни в Боливия

Това е най-голямата солна пустиня в света с площ малко повече от 10 хил. кв. км. Пейзажът е ослепителен – бяло море със скалисти острови, което през дъждовния период се превръща в най-голямото водно огледало на света.



3. Сухите долини Макмърдо в Антарктида

Климатът и релефът тук наподобяват тези на Марс. Мястото е изпитателна площадка за космическите проекти на НАСА. Изключително сухо, студено, с ветрове, достигащи 320 км/ч и ледени езера с красива флора и фауна.

2. Остров Сокотра в Индийски океан

Островът принадлежи на Република Йемен. Пейзажите тук са уникални и сякаш от друга планета. Голяма част от растенията и животните на Сокотра се срещат само тук и имат фантастична визия, като драконово дърво, дървото краставица и пустинната роза.



1. Падината Данакил в Етиопия

Пейзажите тук са сюрреалистично неземни и пълни с научни загадки. Температурите не падат по-ниско от 34 градуса, земята ври и кипи, виреят уникални микроорганизми в 90-градусова отровна среда.

ЗАМЪК И ЖЕЛЕЗНИЦА - ДЖИНДЖИФИЛОВ СЛАДКИШ

Британски кулинари пресъздадоха известно аристократично имение на Хауръдите и пътуващата около него железница

Екип от сладкари на известната британска кулинарна компания Votras & Paig приготви уникален джинджифилов сладкиш. Кейкът пресъздава родовото имение на известния английски аристократичен род Хоуръд и железницата, която пътува около него.

Необичайното лакомство е с размери 2,5 м на 3,5 м и изработването му е отнело на майсторите кулинари две седмици. В сладката композиция са претворени в най-малки подробности всички по-ключови архитектурни обекти в разположения в Северен Йоркшир великолепен имот на благородната династия, който е един от най-популярните сред туристите във Великобритания.

Частната резиденция Хоуръд е сред най-стилните и пищни барокови дворцови комплекси в цялото Обединено кралство. Проектирана е през 1699 г. от сър Джон Ванбруг и макар основните сгради да са изградени до 1712 г., общото строителство продължава близо 100 години. Имението се простира на 10 000 декара, върху които са разположени замък, обграден от френски парк и близо 200 здания и паметници. Повечето от тях са със статут на културно наследство, а имотът е сред деветте частни „домове-съкровища“ в кралството. Там през 1981 г. е сниман и телевизионния сериал „Завръщане в Брайдсхед“.

Сред пресъздаденото от ку-

линарите на Votras & Paig са дворцовия комплекс, Храмът на четирите ветрове, мавзолеят-гробница и жп гарата, разположени в родовото имение на Хоуръдите. Пресъздадена е и железопътната линия, преминаваща край него, както и влаков състав, включващ локомотив и два товарни вагона. Интересното е, че композициите са изработени върху подвижна основа. Това поз-

волява на влакчето да се движи по релсите.

За изпичането на гигантския джинджифилов кейк сладкарите на Votras & Paig са използвали 40 кг брашно, 18 кг масло, 15 кг захар, 3 кг петмез, 3 кг джинджифилов сироп и 1,5 кг стрит на прах джинджифил. Процесът по направата му е продължил две седмици и в него са участвали 10 майстори кулинари.

След като е бил сътворен в цеха на Votras & Paig в Лондон сладкият шедьовър е транспортиран и изложен не къде да е, а в замъка Хауръд. Предвижда се той да е експониран там до 23 декември т. г. Какво ще се случи с него след това засега не е ясно. Много е вероятно да бъде консервиран и съхранен за бъдещи представяния пред публика.

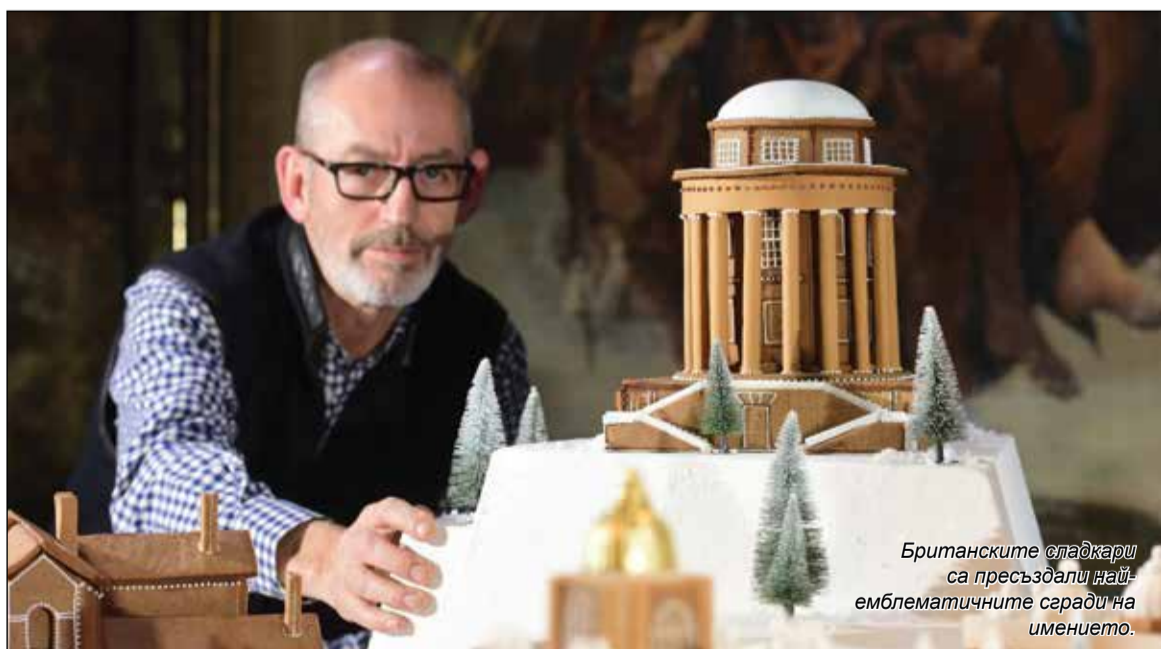
Ивайло ПАШОВ



Уникалната сладкарска композиция е изработена за две седмици.



Влакчето от джинджифилов кейк.



Британските сладкари са пресъздали най-емблематичните сгради на имението.



Имението Хауръд е сред културно-историческите съкровища на Великобритания.



В сградите на двореца се палят творби на много известни художници, сред които и на Микеланджело.

Цени за реклама

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

При директна заявка от клиента

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

При директна заявка от клиента

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