

ТАЛЕС УСПЕШНО ТЕСТВА ЛИНИЯТА ПЛОВДИВ – СЕПТЕМВРИ



„Талес“ е единствената компания на железопътния пазар, специализирана в производството на системи за сигурност, а не доставчик на подвижен състав. Предлага уникален портфейл от ИТ решения, за да задоволи широката гама от потребности - от сигнализация и надзор до телекомуникации и събиране на такси. Тези високотехнологични решения специално са проектирани за железопътни магистрали и градски жп транспортни системи. Помагат на операторите да оптимизират използването на транспортната инфраструктура, както и предлагат нови услуги за подобряване условията за пътниците.

Австрийската фирма е световен лидер във внедряването на стандарта ERTMS – европейската система за управление на жп транспорта. В България и Словения „Талес“ е първата, която я инсталира на ниво 1. Тя е изготвила повече проекти от всеки друг доставчик не само за страната ни, но и за Австрия, Германия, Унгария, Румъния, Мексико, Саудитска Арабия, Южна Корея, Испания, Швейцария, Турция и още държави по света. Освен това е глобален технологичен лидер на пазара на авионавигацията, транспорта, отбраната и сигурността. С 64 000 служители в 56 държави отчита през миналата година продажби за 14,9 млн. евро. В различните ѝ офиси работят около 25 хил. инженери. Фирмената политика на „Талес“ е насочена към поддържането на изключително тесни връзки с клиентите ѝ по света.

МУЛТИМОДАЛНИЯТ ТРАНСПОРТ СРЕД ПРИОРИТЕТИТЕ НА БЪЛГАРСКОТО ПРЕДСЕДАТЕЛСТВО

Това стана ясно по време на общественото обсъждане на приоритетите в областта на транспортната политика и телекомуникациите пред медиите, синдикати и браншови организации. При откриването му министър Ивайло Московски заяви, че възприемаме предстоящото българско председателство на Европейския съюз като национална кауза, отчитайки целия комплексен характер на събитието, в системата на транспорта и телекомуникациите. „Остават ни само три месеца, за да завършим подготовката за голямото предизвикателство, пред което сме изправени, а именно началото на мандата на България като председател на Съвета на ЕС.

През това време ще се опитваме

да намерим баланс между различните приоритети на държавите-членки и стратегическите приоритети на ЕС“, добави още министърът. В рамките на дискусиата заместник-министрите Велик Занчев, Ангел Попов и Димитър Геновски представиха по ресори основните акценти в проекта на програмата на българското председателство на Съвета на ЕС. В експозето, което направи, зам.-министър Занчев се спря на ключовите приоритети и въпроси в областта на интермодалните превози и на въздушния транспорт. За развитието на първите и възможностите за използване на комбинирани схеми между държавите-членки, зам.-министър Занчев подчерта, че това е приоритет на

европейската транспортна политика. Директивата за комбинирани превози е основен европейски инструмент, с който идеята е да се стимулира прехвърлянето на товари от автомобилния към железопътния, вътрешно-водния или морския транспорт. Тази директива е създадена преди 25 години и не е транспонирана еднакво в законодателството на отделните държави, напомни Велик Занчев. Затова по време на нашето председателство ще стартират преговорите по проекта за изменение на директивата, за създаване на общи правила за определени видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки. Целта е по-рацио-

На стр. 4



Демонстрационното пътуване започна от централната гара в Пловдив, чието приемно здание, паметник на културата, сега усилено се реновира. Много бързо специалната композиция, спряла на първи перон, привлече вниманието и любопитството на повече от пътниците, които в момента чакаха своите влакове. Тя правеше впечатление с включените в нея няколко буюфет вагони, където малко по-късно, докато влакът се движеше със скорост 150 – 152 км. в час към Септември, гостите щяха да чуят подробна презентация за предимствата и ползите, които модернизацията по направлението ще донесе на българската железница.

Още на перона зам.-министър Велик Занчев съобщи, че преди месец е приключила рехабилитацията на жп линията между Пловдив и Септември. „Това е втората изцяло модернизирана отсечка в страната, която позволява движение на влаковете до 200 км в час.“ – подчерта той. По думите му партньорството с компания с международно утвърден авторитет като „Талес“, е доказателство за високото технологично ниво, което се стреми да постигне българската железница. Преди модернизацията, разстоянието между двата града с влак се изминаваше между 45 и 48 минути, а сега времето е намалено до 30 минути. Зам.-министърът информира и за инвестираните досега средства за изграждането на новите системи за сигурност, които са малко над 91 млн. лева и са по линия на ОП „Транспорт“ 2007 – 2013 г., а от „Талес“ - Австрия са показали изключителен професионализъм при изпълнението на проекта. Аналогични системи, пак производство на австрийската компания, вече функционират по направлението Пловдив - Свиленград – турска и гръцка граница. До средата на октомври Национална компания „Железопътна инфраструктура“ ще обяви търга за внедряването им по жп линията

На стр. 5



Антимонопол

КРИТЕРИИТЕ ЗА ЧУЖДИ ЖП ОПЕРАТОРИ В ИСПАНИЯ



Испанското антимонополно ведомство CNMC обнародва критериите, на които трябва да отговарят чуждестранните железопътни компании, които искат да осъществяват пътнически превози в страната. С това властите изпълняват задължението си да осигурят свободен достъп до жп мрежата на страната на независими жп превозвачи. То се вменява от Четвъртия железопътен пакет на Европейския съюз, който съдържа набор от законодателни мерки за либерализацията и развитието на конкуренцията по вътрешните жп комуникации.

За да бъдат допуснати до испанската жп мрежа от претендентите се изисква да гарантират, че поне 30 процента от превозите, които искат да осъществяват в страната, ще позволяват връзка с международни маршрути. А поне 20 на сто от дължината на обслужваните от тях маршрути следва да се намират извън пределите на

Испания. Критерии за издаване на разрешение ще бъдат също нивото на обслужване, търговската и маркетинговите стратегии на кандидатите и подвижния им състав.

Железопътните превозвачи,

заинтересовани да оперират по испанската жп мрежа, са задължени да подават заявки за развитие на дейност до CNMC поне 6 месеца преди предполагаемото начало на превозите. След регистрирането им, други заинтересовани от даденото направление страни (в т.ч. жп оператори и ведомства) ще могат в рамките на месец да подават възражения в комисията срещу издаването на разрешението. След това антимонополният орган ще има 6 седмици, за да вземе решение. Ако то е положително, чуждата жп компания вече ще може да се договаря с оператора на железопътната инфраструктура ADIF за съставяне на график за използването ѝ.

Досега държавните железници (Renfe) бяха пълен монополист в пътническият жп транспорт в Испания.



Обновяване

ШВЕДИТЕ ИНВЕСТИРАТ В СКОРОСТНИ ВЛАКОВЕ



Държавният пътнически жп оператор на Швеция SJ започна реализация на петгодишна програма за обновяване на подвижния състав на стойност 9 млрд. шведски крони (942 млн. евро). От тях 5 до 6 млрд. крони (630 - 750 млн. долара) се предвижда да бъдат инвестирани в придобиването на 30 нови високоскоростни влака. Останалите средства ще отидат за модернизацията на шведските експреси X2000 и на поостарелите нощни състави на превозвача.

Компанията вече обяви конкурс за закупуване на влакове-стрели, като в него могат да

участват, както шведски, така и чуждестранни жп производители. От композициите се изисква да развиват скорост до 250 км/ч и да превозват не по-малко от 350 души. Друго условие за спечелване на контракта е доставките им да започнат през 2021 г. Очертава се това да бъде най-голямата инвестиция в подвижен състав на SJ AB през последните 30 години.

„Придобивайки нови, съвременни композиции, ние ще имаме възможност да отговорим на засилващия се интерес към железопътните превози, осигурявайки на нашите кли-

енти още по-добри условия за пътуване. Новите експреси ще предлагат повече комфорт, ще пътуват по-бързо и ще бъдат по-точни и надеждни. Предвиждаме да ги използваме не само по вътрешните междуградски маршрути на страната, но и за трансгранични жп пътувания до Норвегия и Дания” – отбелязва Кристер Фритцсон, генерален директор на SJ.

Първите доставени нови влакове-стрели е планирано да започнат да оперират по линията Стокхолм – Малмьо. Първоначално те ще пътуват с по-ниски скорости, тъй като модернизацията на трасето за високоскоростно движение предстои да бъде осъществена не по-рано от 2030 г.

В момента скоростния железопътен флот на шведския държавен пътнически превозвач включва 64 експреса. Повечето от тях – 44 единици - са от модела X 2000 (X2) и се експлоатират още от 90-те години на XX век. Поради това е планирано да преминат модернизация. Останалите 20 единици са от по-новия модел X55 (Regina) и се използват от началото на миналото десетилетие.

Рестрикции

Франция забрани електронните цигари в транспорта

От 1 октомври любителите на електронни цигари във Франция вече нямат право да ги използват във влаковете, автобусите и метрото. Съгласно постановление на френското правителство от тази дата в страната влезе в сила забрана за тяхната употреба в обществения транспорт, в затворените помещения на офис сградите, в учебните заведения и в парковете и на детските площадки (независимо, че са на открито). За нарушаване на забраната е предвидена глоба в размер на 150 евро.

Рестрикциите не важат за вътрешните помещения на кафенетата, баровете и ресторантите. Фирмите обаче са задължени да поставят предупредителни знаци и правила, регламентиращи използването на електронните цигари в помещенията. Ако не го направят ги грози санкция от 450 евро.



Разширяване

Метрото в Чънду вече с пет линии

В Чънду, четвъртият по брой на населението град в Китай, бе пусната в експлоатация нова линия на метро. Тя носи обозначението № 10 („Синя“) и се явява петото трасе на местната подземна железница. Свързва терминал 2 на международното летище Шуанлю с центъра на мегаполиса, където пътниците имат възможност да направят връзка с една от другите линии (№ 3 „Виолетова“) на метрополитена.

Линия 10 има дължина 10,9 км и 6 метростанции. Изграждането ѝ започна през 2014 г. и бе завършено за 3 години. Тя позволява на жителите и гостите на Чънду да се придвижват между летището и центъра на града за 12 минути.

Маршрутът се обслужва от шестагонни мотриси Туре А, които развиват скорост до 100 км/ч. Те пътуват по него всекидневно от 6 до 23 часа. В пиковите часове съставите се движат през интервал от 8 минути. Планирано е линията да бъде удължена. До декември 2020 г. ще се пусне в експлоатация нов участък от нея. С него общата ѝ дължина ще се увеличи до 27 км, а броят на метростанциите ще стане 10.

В момента метрополитенът на Чънду има 5 трасета с обща дължина на линиите 140,8 км и 107 метростанции, а годишният брой на пътниците надхвърля 570 млн. души. В перспектива линиите трябва да се увеличат до 15, като пусковият срок на повечето от тях е до средата на идното десетилетие.

За да популяризира още повече подземната железница, компанията-оператор Chengdu Metro Corporation периодично провежда различни маркетингови кампании. В края на август т.г. например тя разпространи в мотрисите и по терминалите т.нар. „кулинарна карта на метрото“. На нея бяха отбелязани заведенията за хранене, разположени край метростанциите по всички трасета. Цел на инициативата е да провокира повече хора да ползват този вид транспорт, за да достигнат ресторантите и закусвалните, които харесват.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

SIEMENS ALSTOM: НОВИЯТ КОЛОС В ЖП ТРАНСПОРТА

Световната експанзия на китайските производители на подвижен състав подтикна най-големите им европейски конкуренти да обединят активите си в сферата на железопътното машиностроене. Лидерите (и доскорошни търговски противници) в тежката промишленост на Германия и Франция - Siemens AG и Alstom SA – обявиха, че сливат железопътните си подразделения. На 26 септември двата концерна подписаха споразумение, предвиждащо създаването на най-голямата в Европа компания в този отрасъл, която ще може успешно да противостои на „китайската заплаха“.

„През последните няколко години световният пазар значително се преобрази. Доминиращият играч в Азия промени пазарната динамика, а дигитализацията налага своя отпечатък върху бъдещето на транспорта. Ето защо ни е необходимо да засилим нашата възможност за конкуренция“ – коментира сливането Джо Кезер, изпълнителния директор на Siemens.

Под „доминиращ играч“ топ мениджърът има предвид China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC). Китайският държавен холдинг е най-голямото в света обединение в сферата на железопътното машиностроене. По данни на инвестиционната компания Desjardins Capital Markets, CRRC контролира почти половината от пазара за производството на подвижен жп състав, Siemens и Bombardier – по 12 процента, а Alstom – 11.

През последните години китайският гигант започна активна експанзия в Северна Америка и в Европа. През ноември 2016 г. CRRC заяви, че възнамерява да придобие 100-процентния пакет от чешката вагостроителна компания Škoda Transportation. Преговорите бе планирано да завършат това лято, но засега изглежда страните така и не са се договорили. Ако тази сделка се осъществи, то позициите на китайците на Стария континент (особено в Централна и Източна Европа), значително ще се усилят.

Обединената група Siemens Alstom ще стане втората по значимост на световния железопътен пазар и може да влезе в сериозна конкуренция с китайските производители. От центъра за пазарни изследвания Baader Helvea (собственост на немската банка Baader Bank) определиха сделката като „стратегически ход“. За неговите експерти това сливане е потвърждение за засилващата се борба за пазарни дялове в сегмента. Доколко ще се промени баланса на силите

след приключването ѝ, от организацията обаче не се ангажират да прогнозира.

Освен с Alstom, Siemens води преговори за сливане и с канадския концерн Bombardier. Подробности за тях не бяха оповестени, освен че германците имат интерес към консолидация с железопътното му подразделение Bombardier Transportation (с централа в Берлин). За причината договорка да не бе постигната и двете страни мълчат. Но след като споразумението между Siemens и Alstom стана факт няколко канадски издания биха тревога, че това може да „закопае“ Bombardier. Ала специалистите са скептични към тази тревожност. Аналитикът Камерън Дерксен от National Bank Financial коментира, че канадският жп производител има всички шансове да запази своята самостоятелност на пазара. Той смята, че единствено в някои сегменти е възможно да претърпи значителни загуби (напр. при сигналното жп оборудване).

Ефективността на такива обединения между големи европейски компании вече е демонстрирана и едно от най-ярките доказателства е създаването на авиационния концерн Airbus. „Ние взаимствахме идеята и заедно с нашите партньори от Alstom решихме да създадем нов „европейски шампион“ в железопътния отрасъл. Консолидацията ще осигури на нашите клиенти по целия свят повече иновации и по-конкурентни цени“ – отбеляза Джо Кезер. В този контекст е любопитно да припомним, че и CRRC също беше образувана в резултат от сливането на двата най-големи производители на подвижен жп състав в Поднебесната империя - CNR Group и CSR Group.

Новото дружество ще бъде образувано чрез предаването на предприятията за производство на релсов транспорт и сигнално оборудване на германския гигант Siemens (подразделението

Siemens Mobility) във владение на Alstom. В замяна немският концерн ще получи 50 процента от акциите на обединената група. Процесът на сливането се предвижда да завърши до края на 2018 г. В продължение на 4 години след финализирането на сделката Siemens ще има възможност да увеличи своя акционен дял до 50,5 на сто, а след това с приоритет да придобие още 2 процента. Това ще позволи на германския конгломерат да стане главен акционер в съвместното дружество.

Споразумението предвижда още в хода на консолидацията акционерите на Alstom да получат специални дивиденди в размер на 4 евро за всяка акция или общо 1,8 млрд. евро. Договорено е също френското правителство да се откаже от правото си да придобие 20-процентен дял от Alstom, с който ще може да се намесва в бизнеса. Законодателството на Франция допуска държавата да придобие такъв пакет акции при сделките с чуждестранни компании, засягащи важни за страната дружества в сферата на енергетиката, водоснабдяването, транспорта, телекомуникациите и общественото здраве. А с обща стойност на активите си от над 37 млрд. долара Alstom безспорно е ценна за Париж.

Осъществяването на сделката е сигнал за промяна в настроенията на френското правителство, което въпреки членството на страната в Европейския съюз, досега се отнасяше скептично към одобрението на бизнес инициативи с чуждестранни фирми. Промяната е вдъхновена от все по-активната намеса на френския президент Еманюел Макрон в индустрията на страната.

В духа на сътрудничеството, участниците в сливането са решили да нарекат новата компания Siemens Alstom. Нейната централа ще бъде разположена в едно от предградията на Париж, а в Берлин ще има офис, отговарящ за разработката на транспортни решения (автоматизация и др.).

Siemens Alstom ще се управлява от съвет на директорите, състоящ се от 11 мениджъри. 6 от тях ще се назначат от Siemens (в т.ч. председателя на съвета), 4 ще са независими, а един ще заеме поста генерален директор. Първи дружеството ще оглави настоящият генерален директор на Alstom Анри Пупар-Лафарж в отговор на критиките, че Франция отстъпва контрола върху още един национален промишлен символ. Предвидено е персо-

Компаниите Siemens и Alstom обединяват железопътните си подразделения, за да се конкурират по-успешно с китайския гигант CRRC



На 26 септември европейските жп производители обявиха, че са решили да създадат заедно нов „европейски шампион“ в железопътния отрасъл

налът на съвместната група да наброява 62 300 служители. От тях 32 800 ще са работници на Alstom. Това означава, че французите на практика са се договорили да запазят целия си екип.

Съвместната компания ще бъде представена в повече от 60 държави по света, където основателките ѝ развиват дейност в момента. Тя ще получи от тях портфейл с жп поръчки на обща стойност 61,2 млрд. евро. Очаква се да реализира годишни приходи от над 15,3 млрд. евро, а оперативната ѝ печалба да надхвърля 1,2 млрд. евро. Толкова до момента ежегодно си докарват общо германския и френския жп концерни. Синергичният ефект от обединението на техните бизнеси се оценява за

470 млн. евро. Планирано е той да бъде достигнат 4 години след конструирането на новата група.

Чрез създаването на алианс двата водещи европейски жп производители се надяват да се противопоставят ефективно на гиганта CRRC и на Стария континент, и на останалите световни пазари. Но дори и обединени няма да им е лесно. Различни източници посочват, че китайският гигант инвестира до 7 пъти повече средства в иновации от Alstom и неколкостранно повече от Siemens. Освен това годишните му приходи гонят 29 млрд. евро, а пазарната му капитализация се оценява за 35 млрд. евро. А това е сериозен конкурент, чието парирание е голямо предизвикателство...

Ивайло ПАШОВ

Подразделението Siemens Mobility произвежда всички видове релсов транспорт, в т.ч. влаковете-стрели ICE и локомотиви



Корпорацията CRRC доскоро се задвижваше с пазарите в Азия, но от миналата година печели жп проекти и в Европа



Специалистите прогнозираха обединение между Siemens и Bombardier, но преговорите помежду им не дадоха резултат

МУЛТИМОДАЛНИЯТ ТРАНСПОРТ СРЕД ПРИОРИТЕТИТЕ НА БЪЛГАРСКОТО ПРЕДСЕДАТЕЛСТВО

От стр. 1

налното му използване, така че той да стане водещ в отрасъла.

Друг много важен момент, върху който се спря подробно зам.-министър Занчев, беше въздухоплаването. По време на председателството ни ще бъде разгледан пакет под надслов „Въздухоплаване: отворена и свързана Европа“. Той съдържа законодателни и незаконодателни мерки за защита на конкуренцията, свързаността и икономическото регулиране в авиацията. По думите на зам.-министъра ще продължи работата по предложението за Регламент за защита и във въздушния сектор. Ако се позволи неприяните практики да продължат да съществуват, в дългосрочен план може да се стигне до господстващо положение или дори до монопол на авиационния пазар. Това би означавало по-ограничен избор, по-лоша свързаност и по-високи цени за гражданите на ЕС. България и останалите държави-членки са заинтересовани от създаването на ефективен инструмент за гарантиране на лоялна конкуренция между въздушните превозвачи на Съюза и



Министерски съвет

Правителството одобри меморандуми за сътрудничество в областта на техническото, експлоатационното и търговско развитие на железопътни коридори на Организацията за сътрудничество на железниците (ОСЖД). Това съобщиха от правителствената информационна служба. През територията на България минават три транспортни коридора на ОСЖД (коридори № 6, 10 и 12 по номерацията на ОСЖД) от определените през 2001 г. общо тринадесет главни жп коридори, които се явяват продължение на общоевропейските транспортни коридори, за да се осигури оптимална връзка между Европа и Азия.

Меморандумите са основа за приемане на комплексни мерки за усъвършенстване на технологията на превозите за прекратяване спада в обемите на товарните превози и привличане на пътници, които използват железопътния транспорт.

С подписването на меморандумите пред България се открива възможност да развие конкретно сътрудничество със страните извън Европейския съюз, през които коридорите преминават и продължават на Изток и Североизток.

На редовно заседание Министерски съвет утвърди нов образец на служебен открит лист за преминаването на граничен железопътен преход на ГКПП Свиленград – Капъкуле. Според чл. 39 от Закона на българските лични документи, освен паспортите се издават и заместващи ги документи, какъвто е служебният открит лист за преминаването на границата. Той се издава от МВР на Република България със срок на валидност и с възможност за продължаване, съгласно международните договори.

Промяната се налага във връзка с извършена реорганизация в структурата на МВР на Република Турция. Дейността на Генерална дирекция „Сигурност“ е преминала към Генерална дирекция „Управление на миграцията“. На база на това изменение, издадените от българското МВР, служебни открити листове за преминаването на границата са върнати без заверка от турска страна, тъй като са считани за невалидни.

Спогодбата между правителствата на България и на Турция за работа на железопътния граничен преход Свиленград - Капъкуле и обслужването на граничната гара Капъкуле е подписана на 17 януари 2006 г. В нея е заложено, че персоналят на българските железопътни предприятия може да използва граничен пропуск, издаден от МВР на Република България в железопътния граничен преход на територията на другата страна.

тези от трети страни, каза още Велик Занчев.

Основен акцент в рамките на „Автомобилния пакет“, върху който се спря зам.-министър Ангел Попов бе подготовеното специално законодателно предложение, свързано с прилагането на разпоредбите за командироване на работници на международния автомобилен транспорт и каботажната дейност. Колегата му Димитър Геновски в подробности коментира какво трябва да се очаква в областта на съобщенията и информационните технологии. Най-напред окончателното

изграждане на конкурентен и справедлив цифров единен пазар. Други основни теми в този сектор ще бъдат постигането на свърх бърза интернет свързаност от пето поколение; промени в общото законодателство в телекомуникациите; засилване на доверието и сигурността на личните данни в цифровото пространство и развитието на европейска икономика, основана на данни. Зам.-министър Геновски добави, че българското председателство ще даде възможност за приобщаване на Западните Балкани към ценностите на

Европейското семейство. „Една от задачите ни ще е популяризиране цифровите политики на ЕС сред тези държави. Това са ширококолов достъп за всички, високоскоростната трансгранична свързаност и въвеждането на правилата на ЕС за постепенното намаляване или премахване на надценките за роуминг услуги в тях“, уточни той. Предстои взимането на изключително важни решения за европейската икономика, които ще имат отражение върху всекидневието на всеки европеец, каза в заключение зам.-министър Геновски.

Обсъждане

НОВИЯТ ГРАФИК ЗА ДВИЖЕНИЕ СЕ ДИСКУТИРА В ГОРНА ОРЯХОВИЦА

На 19 септември в Горна Оряховица се проведе традиционната регионална среща за новия график на движение, който влиза в сила от 10 декември. В нея участваха „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и общинските администрации. Апостол Христов, ръководител на отдел „Разписания“ в НКЖИ и Иван Палашки, ръководител на отдел „Разписания“ в пътническото дружество на БДЖ, представиха проекта за график, който внимателно беше изслушан от присъстващите. В срещата участваха и представители на по-голяма част от общините в региона, което говори за ангажираността и интереса им към по-доброто транспортно

обслужване на населението. Акцентира се предимно на Южна България, където през следващата година предстоят много ремонти между различни гари, което ще се отрази на времето за пътуване на композициите. В Северна България също на различни места ще се извършват ремонтни дейности.

Разнообразни предложения за подобряване на връзките между влаковете бяха направени и от общините. От Троян например, поискаха удобен жп транспорт в гара Левски. Силистренци пък държат техният вечерен влак да бъде композиран със спални, а не с кушет вагони. За същото настояха от Разград и от Русе. Кметът на община Каспичан, Милена Недева, акцентира пре-

димно върху необходимостта бързите влакове Русе - Варна - Русе да спират на гара Плиска. Аргументира се със силния интерес към старата българска столица. През цялата година тя се посещава от чуждестранни групи, ученици и индивидуални туристи. Недева подчерта, че в нея се съхраняват ценни старини, свързани с историята на България. Като един от ярките примери в това отношение посочи „Двора на Буквите с кирилицата“. Водещите на срещата веднага се съгласиха с част от предложението, а с други информираха, че ще се съобразят в зависимост от технологичните възможности при изготвянето на общия график за движение през 2018 г.

Ангел Мъглов

ТАЛЕС УСПЕШНО ТЕСТВА ЛИНИЯТА ПЛОВДИВ – СЕПТЕМВРИ

От стр. 1

между Пловдив и Бургас. Стойността на този проект е за 196 млн. лева.

„С усвояването на новите системи за сигнализация и телекомуникации по всички обновени жп трасета в страната достигаме европейските нива на безопасност в жп транспорта – обобщил зам.-министър Занчев. Според него Пловдив се превръща във важен стратегически транспортен център за страната. Основание за тази оценка му дава и подписаният преди две седмици договор за концесионирането на новия интермодален терминал в града. С изпълнението пък на всички пътни и железопътни проекти в района се създават условия за увеличаване на капацитета за обработка на товари и повишаване на конкурентоспособността на българския транспортен бранш.

Не по-малко беше удовлетворението и на Алфред Файдер, изпълнителен директор на „Талес“ - Австрия Гмбх. От 20 години компанията работи в България, заяви той в краткото обръщение към българските партньори и всички останали, които участваха в събитието – посланикът на Австрия у нас Роланд Хаузер, представителите на Френското посолство в България, на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, на НК „Железопътна инфраструктура“ и на различни медии. „Преди десет години спечелихме търга за автоматизацията на жп линията между Пловдив и Свиленград и благодарение на доброто сътрудничество успешно я завършихме – продължи той. - Сега това жп направление дава много по-голяма мобилност и на пътниците, и на стоките, които се транспортират по него. Пред нас непрекъснато изникват различни предизвикателства, но като доставчик на високотехнологична апаратура за специалистите ни главната цел е да помогнат за доброто обслужване на клиентите. Затова комбинирайки своите таланти те осигуриха перфектни решения за вас, чрез които се улеснява работата на хората, работещи в жп транспорта.“



Гостите внимателно следят презентацията на „Талес“ докато пътуват между Пловдив и Септември.

Това събитие е поредното потвърждение на поетия ангажимент за присъединяване на българската железопътна инфраструктура към европейската, добави инж. Красимир Папукчийски, генерален директор на НКЖИ. Той не скри надеждата си и в бъдеще такива добри партньорства да продължават да се развиват успешно при осъществяването на главните цели на всички инфраструктурни проекти, както и модернизирането на техническите средства и системи, особено свързани пряко с безопасността на движението. Още на гарата в Пловдив стана ясно, че между 2000 г. и 2006 г. „Алкател“ успешно е приключила с изграждането на системата за локомотивна централизация по жп направление София – Пловдив – Бургас, а през 2007 г. транспортната й част се е присъединила към „Талес“. Съобщил го Ташко Николов, директор бизнес развитие в българския й клон, подчертавайки отдавна изградените традиции в България.

Освен повишаване на мобилността, безопасността и надеждността извършената модернизация значително подобрява качеството на услугата в пътническия трафик, беше изтъкнато по време на презентацията,

докато влакът бързо набираше скорост от 150 – 152 км в час, която до Септември равномерно поддържа. Увеличава и капацитета на този трафик подобрява конкурентоспособността като едновременно намалява разходите за поддръжка. Благодарение на модерната технология се улеснява и непрекъснатото наблюдение на инфраструктурата от дежурните ръководители на движението. Заслуга на внедряването стандартизация е постигането на унификация на европейските жп системи и повишаването на оперативната съвместимост между тях. Така на практика само с едно решение се интегрират нормите и стандартите за различните системи и технологии. Но ефектът от извършваната модернизация има и перспективни бъдещи адреси. Едни от тях са дистанционно управление на гарите, надстройване или интегриране с централния график за движение и създаване на система за планиране. Също така чрез превантивна поддръжка и дистанционна диагностика ще се намаляват разходите, ще се създава стройна система за наблюдение на влаковете и инфраструктурата, както и централизирано управление и наблюдение от Пловдив на целия регион. Целта е и да се постигне модулно разширяване, за да се открие по-голяма възможност за инсталиране и на съседни железопътни линии.

На гарата в Септември вече нагледно можеше да се види как на конкретното работно място дежурният ръководител подрежда на монитора маршрутите и контролира цялото движение в гарата. Осигурено е и второ - резервно, но от него предимно се следи извършването на маневрената дейност в нея, обясни Ташко Николов. Маневрите обаче нямат достъп до скоростните влакове, допълни инж. Папукчийски. Това повишава безопасността, а на мястото на прелеза, който се виждаше



Алфред Файдер: - „Комбинирайки своите таланти нашите специалисти осигуриха перфектни решения за вас, чрез които се улеснява работата на хората, работещи в жп транспорта.“



Влакът бързо движа 150 – 152 км/ч, скорост, която равномерно поддържа до Септември и през цялото време може да се следи на мониторите във вагоните.

на монитора стана ясно, че след четири месеца ще бъде изграден надлез. С него и останалите три, които трябва да се открият в средата на ноември, в целия участък пресичането на автомобилните пътища ще става на две нива. За високата сигурност и безопасност говори и обстоятелството, че ръководителите на движението постоянно могат да се наблюдават всички котловини в гарите, уточни инж. Папукчийски. Като пример за надеждността на контактната мрежа той посочи едно от

първите изпитания, когато без затруднение композицията се е движела със 185 км в час, обобщавайки, че възможностите й дори позволявали скоростта да достигне до 235 км в час. От гледна точка обаче на безопасност и липса на подходящ подвижен състав за сега тя се ограничава. Но след приключване на цялата модернизация на линията София - Пловдив разстоянието между двата града най-много ще се изминава за един час и двайсет минути.

Мая Димитрова

- Електронните гарови централизации обхващат 5 гары и 7 спирки.
- Монтирана е локомотивна сигнализация ERTMS ETCS Level 1 за двойна линия.
- Поставени са 280 бализи ETCS Level 1, 100 апарати за обръщане на стрелките, 300 броячни точки, 250 сигнала с LED лампи, система за контрол на подвижния състав.
- Изградени са 20 кули с базови предавателни станции GSM-R.
- Използват се повече от 300 мобилни апарата за обща употреба и 30 за оперативни нужди.
- В експлоатация са 24 диспечерски терминала и 9 радиостанции за локомотиви.
- Положени са повече от 580 км кабели.
- Инсталирана е система за видеонаблюдение, информационна пътническа система за 5 гары и 7 спирки, мрежа за пренасяне на данни.
- Извършена е рехабилитация на приемните здания в 5 гары.

ПЕТКОВ ДЕН



На 14-и октомври православната църква почита преподобна Параскева или Петка Българска.

Св. Петка е родена през 13-и век в тракийския град Епиват на Мраморно море в семейството на заможни българи. Светицата отрано проявявала състрадание към бедните и желание да се посвети на Господ. След смъртта на родителите си Петка раздала имуществото им на сиромасите и се оттеглила в малък храм в Иракли, за да служи на Бога. След пет години отишла да се поклонни на гроба Господен в Палестина, след което заживяла отшелнически живот в Йорданската пустиня. Малко преди смъртта си, на преклонна възраст, се завърнала в родния си град. По време на царуването на Иван Асен Втори през 1238 г. мощите на св. Петка били пренесени в старопрестолния Търновград.

След падането на българската столица под османския ятаган, мощите на св. Петка Търновска били пренесени във Видин, а по-късно в Белград. Днес те почитват на румънска земя в град Яш, в храма „Три светители“.

В народните представи св. Петка е светица-лечителка и пазителка от болести. Петковден е един от празниците, които бележат завършека на лятото, началото на зимата и края на земеделския и животновъден годишен цикъл. Затова народът казва: „На Петковден ралото да ти е под стрехата“. На празника стопаните се разплащат с наетите през лятото ратаи и овчари.

На този ден имен ден празнуват: Петка, Параскева, Парашкева, Петко, Петкана, Пенка, Паро, Парун.

4 ПРИЧИНИ, ЗАРАДИ КОИТО СЕ РАЗБОЛЯВАТЕ ПО ВРЕМЕ НА ПЪТ

Болни по време на пътуване – какъв по-кошмарен сценарий? Защо всъщност човек се разболява именно, докато си почива? Дали всичко е въпрос на лош късмет или има и друго?

Най-вече оплакванията са свързани с вирусни инфекции на горните дихателни пътища – запушване на носа, кашлица и възпалено гърло. За щастие, не особено сериозни симптоми, но достатъчни, за да развалят пътуването ви.

Разберете 4 причини, заради които човек се разболява по време на път и какво може да направите, за да се предпазите:

Летищата и гарите са дом на милиони бактерии

Това не е учудващо, имайки предвид колко много хора преминават всеки ден през тези места. Освен това човек попада в затворено пространство с много повече хора, отколкото обикновено, което допълнително увеличава риска да се разболеете. Въздухът в самолета се филтрира, но това няма да ви гарантира безопасност, ако до вас седи болен човек, който често киха и кашля.

Какво да направите: Най-добре преди пътуване се снабдете с най-базовите лекарства срещу настинка. Това е особено важно, ако пътувате в друга страна, тъй като не се знае дали там ще можете да ги откриете. Не забравяйте, че обществените места са покрити с бактерии, така че мийте ръцете си често и използвайте дезинфекциращ гел за ръце при нужда. Избягвайте да докосвате лицето и особено устата си, ако ръцете ви не са чисти.

В другите страни има непознати болести

Човек не може да бъде подготвен за болестите в своята страна, какво остава за тези в някоя друга. По тази причина е много важно да се информирате предварително за най-големите опасности за вашето здраве в зависимост от мястото, към което сте се отправили. Освен това хората в различните краища по света имат изградена имунна защита срещу определени неща – именно това прави чужденците по-податливи на някои зарази.

Какво да направите: Поне няколко месеца преди пътуването

в друга страна се информирайте за болестите, на които може да станете жертва. В някои случаи се налага да си направите ваксини, с помощта на които ще бъдете максимално спокойни и предпазени.

Водата от чешмата може да бъде опасна

В много страни по света водата от чешмата е замърсена и наистина опасна за вашето здраве. Едно от най-честите оплаквания, вследствие на пиенето на замърсена вода, е диарията. Ако диарията продължи повече от няколко дни и в изпражненията ви се появи кръв, незабавно потърсете лекарска помощ. Същото важи и ако заедно с диарията имате треска.

Какво да направите: Най-добре на чуждо място консумирайте само бутилирана вода. В някои страни отказвайте дори лед в чашата, тъй като той също може да бъде замърсен и вреден за здравето ви.

Стресът и умората могат да ви повалят

Почивките и пътуванията до хубави места са предназначени за релакс и отпускане на ума, но колко извънредна работа вършите преди това? Всички приготовления преди пътуването също могат да ви докарат допълнителен стрес, който отслабва имунната система точно преди да пътувате. Умората допълнително „помага“ на организма и го прави по-податлив на заболявания.

Какво да направите: Няма лесен лек за стреса, но подготовката за пътуването достатъчно време преди заминаване може да ви помогне. Планирайте всичко предварително и разпределете времето и задачите си разумно, за да не се стресирате прекалено преди пътуването.

Броколите



Вкусът на броколите е познат на човечеството отпреди повече от 2000 години. През 16 век растението се отглежда предимно в Италия и Франция. Започва да се продава масово в САЩ в началото на 20-те години на миналия век. Името на този вид зеленчук произлиза от латинската дума „brachium“, чието значение е клонка или ръка. Броколите са любим зеленчук на американците и на жителите на Западна Европа.

Броколите са много полезни, твърдят специалистите, които в последните години непрекъснато изследват качествата на растението. Те са истинска лаборатория за витамини. Богати са на витамините А, В, С и Е, калций, желязо, минерали и бета-каротин. Освен това са нискокалорични и могат да се прибавят към всички видове диети. Порция от 200 г сварени броколи покрива дневните нужди от витамините А и С, част от необходимостта ни от витамин Е, който забавя стареенето на клетките. Тъй като има значително количество зелени пигменти, зеленчукът благоприятства за предпазване от ракови заболявания, особено от рак на дебелото черво. Освен това притежава и

завиден запас от витамини от групата В, което автоматично го превръща в естествен стимулант на нервната система и истински природен козметичен еликсир.

Подготвени по подходящ начин, броколите, са много вкусна комбинация между зеле и карфиол. В последните две десетилетия консумацията на броколи в световен мащаб е нараснала с над 940%, показват проучванията. Това се дължи до голяма степен и на изследванията на учените, които доказват, че броколите предпазват от много заболявания, включително от рак, остеопороза и диабет.

Този зеленчук се използва с успех от много години като храна, която неутрализира токсините, води до намаляване на телното, понижава киселинността в стомаха и съдейства за свежестта на кожата.

Броколите присъстват много често в холандската и белгийската кухня като гарнитура, във френската – задушени с рокфор, пармезан или бри, а в италианската – с черен пипер, чесън и моцарела. Те се използват за приготвянето на различни видове супи, предястия, салати и сосове и са идеална гарнитура към месо и риба.

Песто от броколи

Необходими продукти:

2 ч. ч. свежи цветчета броколи
1/2 връзка магданоз/босилек
2-3 скилидки чесън
1/4 к. ч. ядки - кедрови, орехови или други (запечени)
1/4 ч. ч. настърган пармезан
5 с. л. синьо сирене
2-4 с. л. зехтин
черен пипер
сол

Начин на приготвяне:

В средно кипяща вода се добавят броколите и варят в продължение на 3 мин. - докато леко

омекнат. Веднага се потапят в ледено студена вода, за да запазят светло зеленения си цвят. Изцеждат се отново и се прехвърлят в купата на блендер, оборудван с метален нож.

Добавя се магданоз, чесън, ядки, пармезан и сиренето. Пулсира се 6-8 пъти, докато сместа образува едра структура. Включва се отново, поливайки зехтин. Когато сместа достигне желаната консистенция, се спира, може да се сервира веднага, или се съхранява в херметически затворена куптия в хладилник до една седмица.



КАКВО КОЛИЧЕСТВО ОТ ТЕЗИ 15 НЕЩА МОЖЕ ДА НИ УБИЕ?

Както казва известният алхимик Парацелз: „Отровата е във всичко и нищо не е без отрова. Дозата прави едно нещо или отрова, или лекарство.“

Дори и някои от най-популярните храни и вещества, могат да бъдат смъртоносни в определени количества. Всички количества са дадени като еднократна консумация от среднестатистически мъж, тежащ 80 кг.

Вода

Всеки е чувал, че трябва да се пие по около 2 литра вода всеки ден. Но ако изпиете тройно повече, бъбреците ви няма да могат да обработят толкова много течност и да я изведат от организма. Резултатът може да бъде оток на вътрешните органи и мозъка и респираторен арест. Така че, да, възможно е да се отровите с вода. Именно това доведе до трагичния инцидент с Дженифър Стрейндж, изпила 7,5 литра вода по време на състезанието „Hold Your Wee for a Wii“.

Кафе

15 грама кофеин се смята за летална доза. Това се равнява на около 113 кафета в чаши от 250 мл. Заслужава да се отбележи, че в този случай човек вероятно няма да умре от предозиране с

кофеин, а отново от интоксикация с вода: 113 чаши са почти 30 литра вода. Така че, ако не ядете сухо кафе, инстантно или смляно, сте в безопасност. Просто не го смесвайте с газирани или енергийни напитки.

Шоколад

Шоколадът съдържа малко количество теобромин. Този алкалоид е мощен агент, който стимулира централната нервна система. Но ако изядете 10 кг шоколад наведнъж, това може да доведе до гадене и диария, епилептичен пристъп, вътрешно кървене, сърдечен инфаркт и накрая смърт.

Алкохол

За здрав човек смъртоносна доза е приблизително 1,25 литра 40% алкохол (приблизително 25 чаши по 50 мл). Но човекът може да умре само ако изпие това количество в рамките на един час и ако не повръща.

Цигари

Като се има предвид, че всяка стандартна цигара съдържа около 0,8 мг никотин, 75 цигари наведнъж могат да ви пренесат в отвъдното.

Марихуана

Нещата са малко по-различни с марихуаната. Смъртната доза е 680 кг, изпушени в рамките на 15

минути или 48 килограма, изядени наведнъж. Дори Снууп Дог не може да го направи.

Семена от ябълки

Няма да умрете, ако изядете 18 ябълки. Но ако извадите семената от тези 18 ябълки и ги стрижете, сдъвчете и погълнете, тогава може да умрете, защото ябълковите семена съдържат цианид. Напълно сериозно.

Черешови костилки

Същата участ грози и онези, които ядат стрити черешови костилки, защото и те съдържат цианид (както и костилките на кайсиите и прасковите, и горчивите бадеми). Само три костилки от череша са били достатъчни, за да вкарат Матю Крийм, 28-годишен британец, в болница.

Банани

Бананите съдържат калий, чието предозиране може да доведе до смърт. Но за да се случи това, ще трябва да изядете 400 банана наведнъж.

Портокали

За да умрете от преяждане с портокали, трябва да изядете 11 000 портокала наведнъж.

Сол

Допустимата дневна доза сол е не повече от 1-5 грама. Смъртоносна доза сол е 255 грама



наведнъж (приблизително 48 чаени лъжички). Ако някой реши да избере този начин да се самоубие, това е изключително лош избор, защото смъртта би била дълга и мъчителна.

Лют пипер

Ще ви трябва 130 чаени лъжички лют червен пипер, за да отидете при Свети Петър. Но тялото ви вероятно ще каже „не“, защото няма да издържи толкова люто.

Захар

Фаталната доза захароза е

около 2 грама на килограм телесно тегло. Това означава, че човек трябва да изяде около 25 кг захар наведнъж, което се равнява на приблизително 500 супени лъжички.

Паста за зъби

Теоретично трябва да ядете 24 туби паста за зъби, за да преминете в отвъдното. Тъй че, молим ви, не правете това.

И приемете това като общо правило: не прекалявайте дори с най-любимите си храни и напитки.

ЕКСПЕРТИ РАЗКРИВАТ 5 ТЕХНИКИ ЗА ПРОМЯНА НА ЧУЖДТО МНЕНИЕ



Искаш да промениш някому мнението, при това без да натискаш и да манипулираш? Опитай тези, подкрепени от науката техники, разкрити от експерти по психология.

Манипулацията и убеждаването са два начина, по които решенията ни могат да бъдат повлияни, но каква е разликата между това да си манипулативен и убедителен?

Манипулацията предполага някаква степен на злонамереност спрямо другия човек, съдържа елемент на лъжа, така че другият да бъде накаран да направи

нещо, което е против волята му, нещо, противоречащо на морала и вярванията му.

Убеждаването от своя страна предполага предизвикване на промяна в начина на мислене с по-меки средства, при това така, че да не противоречи на вярванията на човека.

Съвременната психология разкрива 5 техники на убеждаване, така че да промените нечий начин на мислене, без да го манипулирате:

1. Кажете на човека, че е абсолютно прав

Хората са склонни да се

придържат към вярванията си още по-силно, когато бъдат предизвикани от друг човек. Техните вярвания стават още по-завладяващи и непохватими, когато почувстват, че трябва да защитават идеите си срещу доказателства в обратното. Това е известно като „ефект на ответния огън“. Съгласявайки се с някои от вярванията на човека, ние се съюзяваме с него и се превръщаме по-скоро в съюзник, отколкото враг, който го предизвиква.

2. Разкажете история

Изследванията показват, че ако просто покажете някому

сухите факти, той няма да е много склонен да ви повярва. Разкажете му обаче историята и той може да се убеди. Според професор Брайли Лав от UCL, ако предложите някому различна версия на събитията под формата на история, е много по-вероятно той да се убеди.

Вместо да се опитвате да се отървете от оригиналната история, просто сменете наратива – това е далеч по-убедително.

3. Накарайте някого да стигне сам до собствените ви заключения

Случвало ви се е да гледате наистина страхотен филм и да го препоръчвате на приятелите и познатите си – винаги има един или двама, които тръгват срещу вашето мнение. Това се дължи донякъде на факта, че ние обичаме да откриваме хубавите неща сами. По тази причина най-добрият начин да накараме някого да харесва това, което харесваме ние или да се съгласи с нас е да го накараме да мисли, че сам е стигнал до това заключение.

„Вярно е, че хората са по-убедени от собственото си мислене, отколкото от опитите за убеждаване на другите,“ казва професор Чиалядини.

4. Изберете правилния човек, към когото да отправите посланието си

Ако имате аудитория, която е много „заклещена“ в начина си на мислене и искате да я „поотворите“ към други идеи, изберете човек, който вече има уважението на хората.

Професор Лав казва, че: „Вестоносец, който споделя общи ценности с аудиторията и който споделя нейната перспектива, може да бъде много ефективен, дори самият той да не е съгласен с определени точки.“

Стига вестоносецът да е уважаван и неговите ценности да се приемат от аудиторията, той може да установи връзка с хората и да бъде приет повече като съюзник и по-малко като заплаха.

5. Признайте собствена слабост

Никой не харесва арогантните персони. Ние по-скоро проявяваме склонност да гравитираме около самокритични хора, такива които могат да признаят грешките, дори да се надсмаят над себе си. Когато демонстрирате някаква малка слабост пред друг човек, му показвате, че сте честни и може да ви се има доверие.

Много добър пример в тази посока се дава с управлението на кралица Елизабет 1. Нейните войски се опасявали за способността ѝ да проведе морската инвазия срещу Испания.

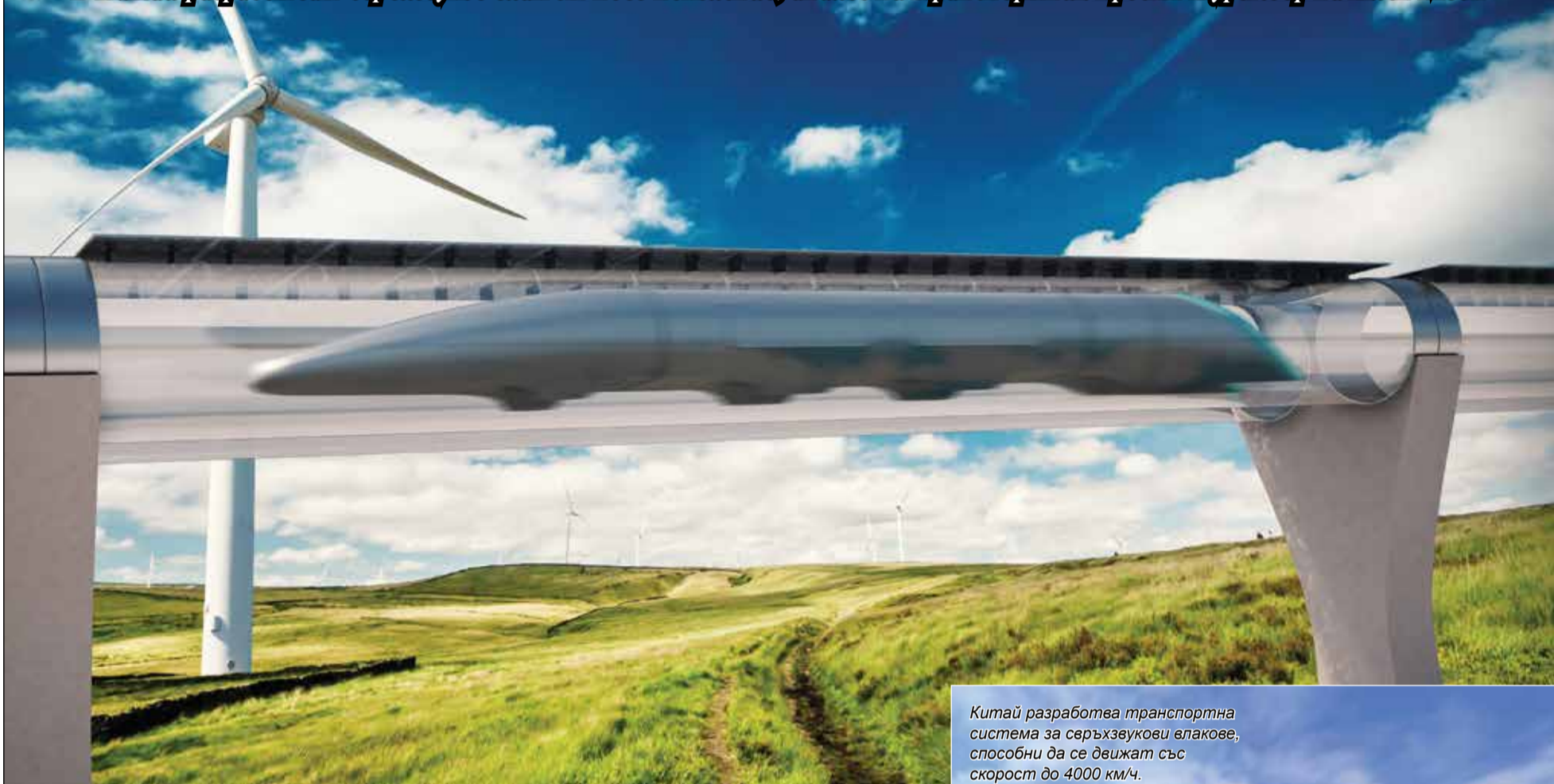
Елизабет елиминирала страховете признавайки: „Знам, че имам тяло на слаба и крехка жена. Но имам сърце на крал, при това крал на Англия.“

Ако е сработило при кралицата, ще сработи и вас.

Това са някои техники за убеждаване, разкрити от психолозите. Опитайте следващия път, когато искате да промените нечие мнение.

HYPERFLIGHT: ПЪТУВАНЕ В БЪДЕЩЕТО С 4000 КМ/Ч!

В Китай разработват свръхзвуков влак от ново поколение, аналог на транспортния проект Hyperloop на Илон Мъск



Китай разработва транспортна система за свръхзвукови влакове, способни да се движат със скорост до 4000 км/ч.

Китайската Аерокосмическа научна и технологична корпорация CASIC* (China Aerospace Science and Industry Corporation) обяви, че започва работа по създаването на свръхзвукови влакове от ново поколение (T – Flight). Амбицията е те да могат да се движат с изумителна скорост – до 4000 км/ч. Тест 10 пъти по-бързо от най-модерните съвременни високоскоростни железопътни композиции (които също са китайски), с 4 до 5 пъти по-бързо от гражданската авиация и 2 пъти по-бързо от скоростта на звука (1234,8 км/ч).

Разработката се осъществява по проекта HyperFlight. Той предвижда изграждане на транспортна система от херметични тръби над повърхността на земята, в които ще се поддържа технически частичен вакуум. В тях ще се дви-

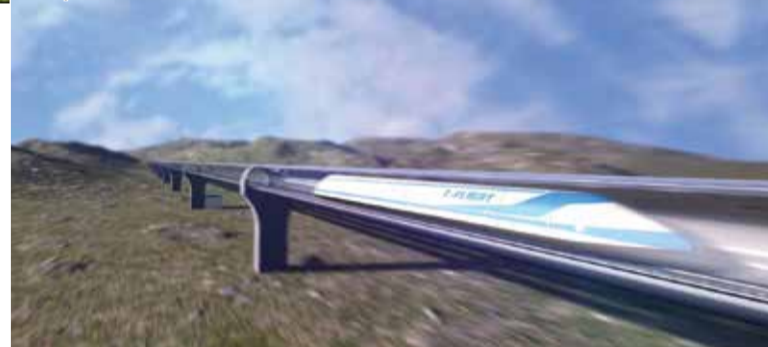
жат аеродинамични магнитоплани – херметични влакове капсули на магнитна възглавница, които превозват пътници и товари. Предполага се, че ще съумеят да достигнат планираната свръхзвукова скорост благодарение на ниското въздушно съпротивление в тръбопроводите и липсата на сериозно триене.

Инициативата ще бъде осъществена на три етапа. В първия е планирано да се изгради тестова регионална транспортна мрежа между някои от най-големите китайски градове (вероятно между Пекин и Шанхай), по която влаковете-стрели да развият скорост до 1000 км/ч. През следващия се предвижда създаването на национална транспортна система, съединяваща главните китайски мегаполиси и предвидена за движение с до 2000

км/ч. А в рамките на последния етап на CASIC имат намерение HyperFlight вече да се простира извън пределите на Китай и да позволява пътувания до съседни и по-далечни държави. Максималната скорост на композициите към този момент следва да достига 4000 км/ч.

В работата по проекта са ангажирани над 20 китайски и чуждестранни изследователски института. Аерокосмическата корпорация на Китай е регистрирала повече от 200 патента, свързани с перспективната транспортна система. Затова нейните учени са оптимисти за успеха. Поне що се отнася до първата му фаза.

Въпреки усилията съвременните технологии могат да се окажат с недостатъчен потенциал за цялостното завършване на



HyperFlight е китайският конкурент на свръхбързата вакуумна железница Hyperloop на предприемача Илон Мъск

Проектът HyperFlight предвижда магнитопланите да пътуват в надземни херметични тръби, в които ще се поддържа частичен вакуум



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

HyperFlight. От научната организация обаче смятат, че поне идеята за свръхскоростен междуградски влак, пътуващ с до 1000 км/ч, е реално постижима.

В тази си част проектът определено се конкурира с този на канадско-американския предприемач и милиардер Илон Мъск (основател на компаниите SpaceX и Tesla).

През 2013 г. той лансира сходната супер бърза вакуумна железница Hyperloop, чиято скорост може да достигне 1200 км/ч. Впоследствие позволи за реализирането на перспективната транспортна система да работят всички заинтересовани фирми и експерти. Финансова подкрепа на разработките оказва неговата компания SpaceX. Засега най-перспективните сред тях

са тези на частните щатски компании Hyperloop Transportation Technologies (HTT) и Hyperloop One. Последната изпита наскоро прототип на транспортна капсула, който само за няколко секунди достигна 320 км/ч на тестовото трасе.

Специалистите припомнят, че през 2014 г. Китай предложи построяване на високоскоростна железопътна линия от Китай до САЩ, която да минава през Сибир и през подводен тунел в Беринговия проток. Напълно е възможно технологията HyperFlight да стане основа за развитието на проекта.

Ивайло ПАШОВ

* CASIC е под егидата на китайското министерство на отбраната, но участва както във военни, така и в граждански разработки. – бел. авт.