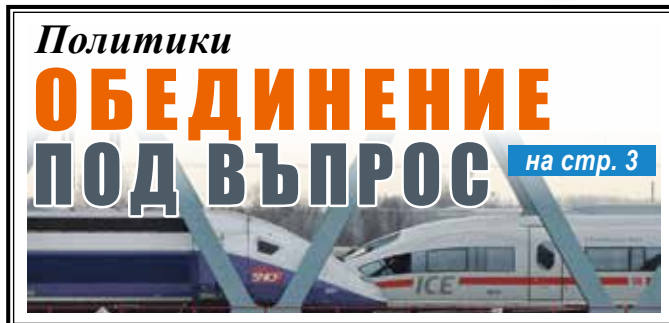


Железницар

RAILWAYMAN

25 - 31 октомври 2018 г. Цена 60 ст. София, година XXVII, брой 25



ПОЛОЖИТЕЛНИТЕ ТЕНДЕНЦИИ В СЕКТОРА ПРОДЪЛЖАВАТ

Очаква се „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД да завърши годината с положителни резултати

„Поздравявам организаторите за това, че с този форум са успели да съберат толкова много организации от сектора днес тук в София. Развитие на железопътния транспорт е фундаментална тема както за България, така и цяла Европа“. С тези думи се обърна към присъстващите в приветствието си министър Росен Желязков, което бе прочетено от Димитър Савов, директор на дирекция Национална транспортна политика в министерството. В него министърът посочваше, че голяма част от усилията на институцията, която ръководи са насочени именно към железопътния транспорт и железопътната инфраструктура. Напомни, че основните проекти, които в момента изпълнява НКЖИ са с европейско финансиране. Но компанията изпълнява и една значителна програма за рехабилитация и модернизация на важни национални жп обекти, чието значение не трябва да се подценява. Тя е финансирана от капиталовия трансфер на дружеството и средства от инфраструктурните такси.

„Колкото до националния железопътен превозвач БДЖ – в този момент финансовото му състояние е стабилизирано след окончателното преодоляване на проблемите с кредиторите. Оттук нататък предстои модернизацията му, чрез закупуване на нови влакове, както и подобряване на условията на труд.“ В приветствието си транспортният министър изказа още надеждата си и занапред да продължи добрият диалог с БДЖ, за да се осигурява приятно пътуване и комфорт



Тази година темата на международния жп форум, който се проведе в зала „София“ на Гранд хотел София е „Железопътен транспорт – стратегия за развитие“. Тя обединява съвременните тенденции и развитие на железниците, както в настоящето, така и в бъдещето на европейската и национална политика, изтъкна още при откриването на форума модераторът на първия панел инж. Иво Янакиев. Чрез доклади, презентации и реферати, които бяха обединени в три панела, се коментираха различни нови

разработки и изследвания в областта на жп транспорта. Част от тях се съсредоточиха върху разработването на нови концепции и прилагането на модерни технологии от водещи фирми в сектора. С финансирането, направено от страна на тези фирми стана възможно провеждането на събитието.

Основните му организатори бяха Национално сдружение - Обществено на инженерите по железен път (НСОИЖП) и Научно-технически съюз по транспорта (НТСТ). Конференцията с международно

участие се осъществяваше и с подкрепата на Асоциация на европейските съюзи на железопътните инженери (UEEIV), Българската асоциация на консултантските фирми по железопътно строителство (БАКФЖС), Федерацията на научно-техническите съюзи в България (ФНТС), „Холдинг БДЖ“ ЕАД и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ). Активно съдействие на оказва Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията у нас, под чийто патронаж премина събитието.

на пътниците. Той не пропусна да спомене и положителните тенденции, които се наблюдават през последните месеци във връзка с нарастването на пазарния дял на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД.

Задочно, поздравявайки българските и чуждестранни инженерни специалисти, участващи в международната конференция, генералният директор на НК „Железопътна инфраструктура“ инж. Красимир Папукчийски подчерта, че през годините форумът се е утвърдил като многоочаквано събитие. Приветствието му бе прочетено от модератора на първия панел инж. Иво Янакиев. В него инж. Папукчийски подчерта че, на всички тези конференции преподаватели, чуждестранни гости, специалисти имат възможност за

На стр. 4

Конфликт

САУДИТСКА АРАБИЯ СЕ ОТКАЗА ОТ
HYPERLOOP СЛЕД УБИЙСТВОТО НА ХАШОГИ

Саудитска Арабия няма да сключи договор с компанията на милиардера сър Ричард Брансън Virgin Hyperloop One за строителство на свръхскоростна транспортна система (т.нар. вакуумна железница) Hyperloop. Решението бе взето в отговор на заявлението на британския бизнесмен, че замразява бизнес отношенията си с арабското кралство след изчезването на журналиста Джамал Хашоги.

Припомняме, че решението на Брансън беше в отговор на обвиненията срещу Саудитска Арабия за убийството на репортера Джамал Кашоги.

Следите му се изгубиха след посещение в консулството на кралството в Истанбул. Първоначално от Риад отричаха всякаква съпричастност към това. След сериозен международен натиск и турското разследване, което откри доказателства, че колумнистът на щатския вестник „Вашингтон Пост“ е ликвидиран в дипломатическата сграда, саудитските власти вече признаха, че има намеса. Репортерът бе критик на принц Мохамед бин Салман – престоноследникът на арабската монархия.

Virgin Hyperloop One се подготвя за сключването на

делката със Саудитска Арабия в продължение на 18 месеца. Планирано бе договорът за изграждане на суперскоростната транспортна система да бъде подписан по време на конференцията за инвестиции FII, която се организира от Саудитския суверенен фонд (PIF) от 23 до 25 октомври в Ер Риад. Но след случилото се от Virgin заявиха, че няма да присъстват на форума.

Брансън, който е основател на конгломерата Virgin Group, не посочи изрично дали на по-късен етап ще размрази разговорите по проекта. Същевременно милиардерът обяви, че се оттегля от поста си на член на Съвета на директорите на два саудитски туристически проекта, целящи да превърнат островите в Червено море в луксозни курорти. Той също така прекратява за неопределено време преговорите с PIF за предложената саудитска инвестиция от 1 млрд. долара в космическата си компания Virgin Galactic Virgin Orbit. И ще преустанови туристическите полети на своята авиокомпания до кралството.

Засега Virgin Hyperloop One продължава преговори за строителство на Hyperloop с ОАЕ и САЩ.

Модернизация

ЕБВР ОТПУСКА ОЩЕ 22 МЛН. ЕВРО
НА СРЪБСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ

Европейската банка за възстановяване и развитие (ЕБВР) отпуска пореден кредит за обновяването на железниците на Сърбия. Средствата в размер на 22 млн. евро са предназначени за развитие на жп инфраструктурата, въвеждане на нови информационни технологии и инициативи за намаляване на енергопотреблението. Те ще дадат нов импулс в модернизацията на железопътния транспорт на западната ни съседка.

Споразумението с финансовата институция, сключено през декември 2017 г., предвижда първият транш от заема (17

млн. евро) да бъде инвестиран в разширението и модернизацията на вагоноремонтното депо в белградския район Земун. То ще стане основната площадка за ремонта на подвижния състав на единствения в Сърбия пътнически жп оператор „Србија Воз“. Там ще бъдат обслужвани и електричните FLIRT, които сръбските железници закупили през 2015 г. от швейцарската компания Stadler. Средствата за тях отново бяха осигурени от ЕБВР.

Втората част на заема, от 5 млн. евро, ще се използва за внедряване на информационните технологии в системите

за корпоративно управление на ресурсите, продажбата на билети и контрола върху енергийното потребление. Все още ръчният труд и операциите на хартиени носители са твърде широко разпространени в дейността на „Србија Воз“.

Сред предвижданите нововъведения са появата на автомати за билети по гарите и портал за онлайн-продажи, в т.ч. с мобилно приложение. Те ще помогнат за получаване на по-точна информация за броя на превозваните пътници, за най-предпочитаните от тях услуги и за определяне на тенденциите.

Цифровата система за контрол на енергопотреблението ще даде възможност да се регистрират случаите за преразход на ток. На тази база ще могат да се предприемат ефективни мерки за предотвратяване на това.

ЕБВР е ключов инвеститор за Сърбия. Досега банката е отпуснала на страната над 4,8 млрд. евро за реализацията на 222 проекта. Един от приоритетите на финансовата институция е подкрепата на плановете на страната за влизане в Европейския съюз.



Обединение

Индийско метро с
държавно-частно партньорство

За първи път в Индия ще бъде построена метро линия чрез държавно-частно партньорство. Властите на индийския мегаполис Пуна (щата Махараштра) сключиха договор за изграждане на трето трасе на местния метрополитен с участие на индийско-германски консорциум. В него влизат компаниите TRIL Urban Transport Private (част от концерна Tata group) и Siemens Project Ventures (подразделение на германската корпорация Siemens Financial Services).

Главен партньор на консорциума ще стане държавното дружество Tata Projects. В неговите рамки трябва да бъде построена надземна линия на метрото с 23 метростанции. Тя ще преминава през бързоразвиващия се градски бизнес парк за IT-

технологии, в който работят 400 000 души. Планирано е строителните дейности да започнат през юни 2019 г. и да бъдат изпълнени за 3 години.

Очаква се с разрастването на мрежата на метрополитена на Пуна релсовият транспорт да стане предпочитан сред градското население. Това ще помогне и за икономическото развитие на териториите около новата линия.

През август 2017 г. индийското правителство одобри нова целева програма за развитие на градския релсов транспорт. Тя препоръчва активно използване на схемата на държавно-частното партньорство като алтернатива на държавното финансиране. Засега това е първият такъв контракт откогато започна нейното прилагане.

Иновации

SNCF ще пусне безпилотни влакове

Държавните железници на Франция (SNCF) са си поставили за цел да пуснат в експлоатация автоматични пътнически състави до 2023 г. В тази връзка компанията е сключила договори за сътрудничество с редица технически институти и жп производители, които за две години трябва да разработят два прототипа на влакове без машинисти на борда.

В разработките участват два отделни консорциума. В единия влизат компаниите Alstom, Altran, Ansaldo STS и Apsys, които работят по прототип на роботизиран товарен влак. Задачата на втория, включващ Bombardier,

Bosch, Spiroops и Thales, е разработката на пътнически композиции без машинист на борда за регионалната жп мрежа (TER network). В проектите са привлечени още научно-изследователския институт Railenium във Фамаре (Франция), Организацията за обществена жп безопасност (EPSF) и френския национален център за киберзащита (ANSSI).

Стойността на инициативата е 57 млн. евро. SNCF и правителството ще осигурят по 30 процента от тази сума, а останалите средства ще дойдат като инвестиции от частните компании, които вземат участие в нея.



ОБЕДИНЕНИЕ ПОД ВЪПРОС

Европейската комисия няма да завърши антитръстова проверка на планираното сливане на железопътната дивизия на Siemens с френския жп производител Alstom в първоначално планирания срок - до 21 ноември т.г. От изпълнителния орган на Евросъюза прекъснаха процедурата, защото двете компании не са предоставили достатъчно от изискваната информация. Очаква се след получаването на данните, Комисията да излезе със становище през първата половина на януари 2019 г. Проучването бе инициентирано от други компании от бранша, които се опасяват, че обединението на двата железопътни колоса ще доведе до монопол в някои области на пазара.

Компаниите Siemens и Alstom се договориха да следят своите дейности, свързани с железопътния транспорт, за да се конкурират успешно с бързата експанзия на китайската жп корпорация CRRC през септември 2017 г. Споразумението предполага образуване на съвместно дружество с две бизнес подразделения – едно за производство на подвижен състав (вкл. трамвайни и метро вагони; крайградски, регионални, междуградски и скоростни влакове) и второ за производство на системи за сигнализация. Освен на китайската жп индустрия този гигант ще е в състояние да се противопостави и на канадската компания Bombardier Transportation.

През май т.г. бе представен планът на 11-членния съвет на директорите на общата компания, наречена Siemens Alstom. Тогава от ръководствата на Siemens и Alstom обявиха, че очакват сделката да бъде финализирана до края на 2018 г. За целта тя трябваше да е одобрена от акционерите на френската корпорация и съгласувана с ЕК в качеството ѝ на антимонополен орган (регулатор) на съюза.

Съобразно нормативите на 8 юни Siemens и Alstom подадоха в ЕК заявление за провеждане на антимонополна проверка и одобряване на сделката. Изпълнителният орган на ЕС започна процедурата на 13 юни и трябваше да вземе решение в рамките на 90 дни (т.е. до 21 ноември 2018 г.). Тя обаче се проточи, защото много други фирми от бранша алармираха Еврокомисията, че сливането на двата водещи играчи на жп пазара в Европа ще доведе до създаване на монопол в някои от пазарните ниши.

Брюксел изиска от двете компании, до 6 юли, да пред-

ложат компромисни мерки, с които да се разсеят опасенията на техните конкуренти и клиенти за бъдещото обсебване на сегменти от пазара. Но те предпочетоха да се възползват от правото си да не го правят, а да изчакаят ЕК да определи потенциалните антимонополни решения, с които да опитат да се съобразят.

На 17 юли събранието на акционерите на Alstom одобри с мнозинство от 95 на сто предложенията за обединяване на жп бизнеса на компанията с този на подразделенията на Siemens за транспортна продукция (Siemens Mobility) и енергийни системи (Siemens Power Generation Services).

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



Германският и френският жп колоси искат да обединят транспортните си подразделения, за да отстояват по-добре пазарните си позиции

в бизнеса. Законодателството на Франция допуска държавата да придобие такъв пакет акции при сделките с чужди компании, засягащи важни за страната дружества в сферата на енергетиката, водоснабдяването, транспорта, телекомуникациите и здравеопазването.

Предварителните проучвания на ЕК показаха, че в резултат на сливането ще се образува мега компания, три пъти по-мощна от другия най-голям производител на високоскоростни влакове в Евросъюза и извън пределите му (с изключение на Китай, Япония и Южна Корея, където има ограничение за чуждите доставчици). Тя ще заеме също лидерски дял в сегмента на междуградските, регионалните и метро влаковете. В резултат на това на останалите жп производители ще бъде трудно да отстояват своите пазарни позиции.

Аналогична ситуация ще се наблюдава и на пазара за системите за железопътна сигнализация. Там дялът на компанията Siemens Alstom ще е над три пъти по-голям от този на най-близкия ѝ конкурент.

В тази връзка от ЕК изразяват безпокойство, че сливането на толкова крупни играчи на пазара за подвижен състав и системи за сигнализация ще доведе до намаляване на нивото на конкуренцията. Друго опасение е, че липсата ѝ в тази област може да ограничи избора на железопътни и инфраструктурни оператори до иновативни продукти и решения, което пък ще доведе до повишаване на цените. А това е възможно да се отрази негативно върху услугите, ползвани от милиони европейци всеки ден, коментира комисарят по въпросите на конкуренцията Маргрете Вестагер.

В Брюксел изпитват големи резерви и към твърдението на Siemens и Alstom, че в обзирно бъдеще европейския пазар може да бъде „атакуван“ от китайската жп корпорация CRRC с влакове и сигнална технология. „Източната заплаха“ е сочена от двата промишлени конгло-



Заплахата от пазарната инвазия на CRRC е основен аргумент за съюза между европейските жп лидери

мерата като една от причините за техния план за сливане. В този контекст, в началото на август Европейската комисия обяви, че изводите, направени при първоначалния преглед на сделката, налагат по-задълбочен анализ на ефектите от нея. Оттам информираха, че започва детайлно разследване за евентуалните последици от сливането на двете компании. В хода му ще разгледат и позициите на други международни индустриални групи в Европа, за да се прецени дали те ще бъдат в състояние да упражнят конкурентен натиск върху новия субект. Крайният срок за споделяне на мнение по въпроса е 28 януари 2019 г.

Британският регулатор ORR (Office of Rail & Road), отговарящ за икономическите условия и безопасността в железопътния и автомобилния транспорт, приветства решението на Еврокомисията. В специално прессъобщение организацията отбеляза, че Alstom и Siemens доминират на пазара за жп сигнализация на Острова с общия си дял от 75 процента) и са основни претенденти (и конкуренти) за изпълнението на големите проекти в областта.

Според ORR намаляването на конкуренцията ще доведе до повишаване на цената на проектите с десетки милиони лири годишно. Регулаторът не очаква скоро там да се появят нови доставчици на жп продукти и определя заплахата от „инвазия“ на азиатски производители на

Стария континент за „спекулация“. Оттам обръщат внимание на факта, че китайският концерн CRRC не е поканен да участва в конкурса за нови експреси за бъдещата високоскоростна жп магистрала HS2, с което организацията демонстрира способност за ефективен контрол върху достъпа на местния пазар на чужди „играчи“.

В ORR се надяват разследването на ЕК доведе до конкретни структурни мерки, които ще позволят да се запази реалната конкуренция между производителите на жп продукти на европейския пазар.

На Еврокомисията обаче няма да е никак лесно да направи обективно антитръстово проучване. То се извършва под голям политически натиск. Мега сделката се подкрепя от френският президент Еманюел Макрон, който е твърдо решен да създаде европейски шампион в сектора с подкрепата на канцлера Ангела Меркел. А това няма да е никак трудно.

Съвместната компания ще бъде представена в повече от 60 държави по света, където в момента основателките ѝ развиват дейност. 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 всяка година сега си докарват общо германският и френският жп концерни.

Ивайло ПАШОВ



Siemens Mobility произвежда цялата позната гама железопътна техника

ПОЛОЖИТЕЛНИТЕ ТЕНДЕНЦИИ

От стр. 1

широка и задълбочена дискусия, в която споделят и обменят ценен инженерен опит в областта на строителството и техническите достижения. „Затова НКЖИ винаги е подкрепяла усилията на организаторите, от които голяма част са наши колеги. Тя е била за открит диалог между представителите на институциите, бизнеса и науката” – подчерта генералният директор на компанията. Той обърна внимание, че и тази година участват фирми и организации, свързани с провеждането на транспортната политика. Многообразието от теми ще очертае развитието на жп транспорта, а всички знаят – добрата инфраструктура води до повече инвестиции, движение и по-силна икономика. Според инж. Папукчийски, от съществено значение е, че националната жп мрежа заема стратегическо място в европейската, като по-голяма част от трансевропейските коридори попадат в обхвата ѝ. Жп свързаността бе и една от основните теми на първото ни председателство на Съвета. Съгласно неговите решения и на Европейската комисия, както



Димитър Савов

и на Регламент 13 – 15, страната ни трябва да предприеме до 2030 г. подходящи мерки за пълноценно свързване с трансграничната инфраструктура. До 2050 г. България ще полага всички усилия в тази насока, за да завърши успешно изграждането на широкообхватната жп мрежа. Това са направленията, свързани с трансграничните проекти, засягащи Западните Балкани. За да се осъществят тези намерения е необходимо много добро координиране и единна политика в регионален и световен мащаб, подчерта инж. Папукчийски. Той заяви, че НКЖИ притежава необходимия административен капацитет и подпомаган от творческите възможности на жп инженерите има готовност да изгради една модерна жп инфраструктура.

Като значително събитие в живота на европейските железопътни инженери, бе окачествена настоящата конференция лично от инж. Франс Хайнен, президент на UEEIV, който също по-късно направи интересна презентация на тема „Системното инженерство и железопътният транспорт”.

Във връзка с положителната тенденция, констатирана от министър Желязков, за последните резултати на дружеството за товарни превози на БДЖ, управителят му инж. Любомир Илиев припомни по време на пленарното заседание няколко важни факти със стара дата, които в продължение на дълъг период от време са оказали твърде негативно влияние за развитието на превозвача. През 2007 г. България става член на Европейския съюз. През цялото това време до днес, на територията ѝ са регистрирани и лицензирани нови товарни частни компании.

„За съжаление, се взима и голям заем, който значително увеличава дълговете на железниците към финансови институции. От 500 млн. лв. той скача на 845 млн. лв. Тогава започва и световната финансова криза. Всичко това, както и бурното развитието на автобусния транспорт в България, допринася за доста сериозните проблеми в приходната част на двете дружества – „БДЖ – Пътнически превози” и „БДЖ – Товарни превози”, анализира той конкретната финансова ситуация и причините за възникването ѝ.

Инж. Илиев обясни още, че през 2009 г. холдингът заедно с двете дружества е в състояние на технически фалит. Кредиторите започват да искат парите си, а приходите намаляват всеки ден. Паралелно товарният транспорт е либерализиран, а пътническият се бори усилено с автобусния, който не е коректен играч на пазара. „Така че нуждата от реформи по онова време е не само несъмнена, но те час по-скоро е трябвало да започнат да се осъществяват”, уточни Любомир Илиев. По думите му сегашното ръководство на „Холдинг – БДЖ” ЕАД създава през 2009 г. план за реформи със седемгодишна перспектива. С него се кандидатства за нотификация, въз основа на което дълговете да могат да се погасят от държавата. „Първата нотификация се случи през 2011 г., но тя не бе изпълнена. Тогава държавата не помогна на дружеството. Едва шест – седем години по-късно, през 2017-а, този план за оздравяване на БДЖ даде резултат – бяха погасени над 400 млн. лв. задължения, което обаче костваше значителен ресурс от капиталовия трансфер на държавата в пътническите превози. Но на практика означаваше, че

В СЕКТОРА ПРОДЪЛЖАВАТ



Иво Янакиев

те пак не можеха да се финансират" – подробно обясни тогавашното положение управителят на товарни превози. Резултатът е влошаване на услугата, отлив на клиенти и ориентирането им към автобусния транспорт, който взема превес в България. Инж. Илиев уточни, че аналогично е било положението и в товарния

транспорт. В момента у нас работят 13 лицензирани железопътни товарни превозвачи.

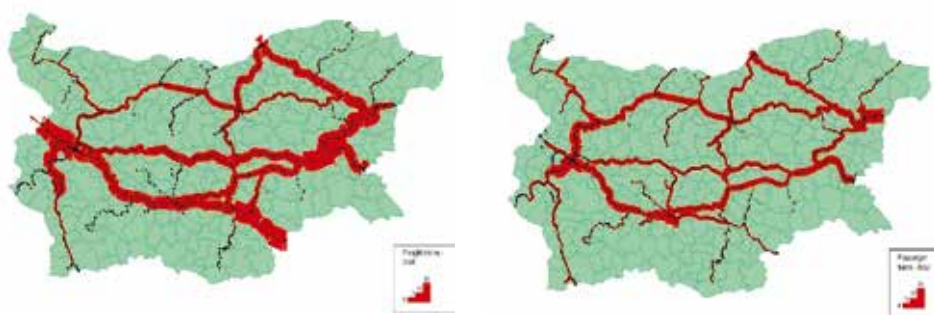
Обобщената картина се характеризира със загуба на пазарен дял на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, като всяка година дружеството започва да губи с около 3 до 4 процента от него. И през миналата 2017 г. той остава под

50 процента. „Едва през 2018 г. дружеството успя да си възвърне 5 на сто от него, благодарение на няколко ключови клиента за българския товарен транспорт" – обясни на аудиторията инж. Илиев. В крайна сметка стабилизирането вече е неоспорим факт. Затова и се очаква до края на 2018 г., то да я приключи с положителен финансов резултат от оперативна дейност, което не се е случвало от създаването му през 2007 г. Същото се отнасяло и за „БДЖ – Пътнически превози". Въпреки отлива на капитали, тази година те също щели да завършат с положителен финансов резултат. Любомир Илиев посочи, че изплащането на дълговете, благодарение на правителството и Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, ще спести 10 млн. лв. наказателни лихви на „Холдинг БДЖ", който досега винаги ги е връщал на кредиторите. Но тази година през юни месец дълговете към финансови институции са смъкнати до нула. „Това означава, че ще завършим 2018 г. с близо 5 млн. лв. положителен финансов резултат, т.е. печалба – заявя инж. Илиев. – Съществено за „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД е важно до идването на новия подвижен състав след 3 години, да може да стабилизира качеството на услугите и те да се доближат до европейското ниво." (Следва)

Мая Димитрова

Анализ на съществуващото положение

Разпределение на трафика по линии и участъци от мрежата



Товарен трафик в бр. влакове/денонощие

Пътнически трафик в бр. влакове/денонощие

Източник : Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030г., данни за 2014г., Доклад 2, в процес на изготвяне.

Подготовка на проекти за реализация през следващия програмен период (след 2020 г.)



ОБРАТНА ВРЪЗКА



При пътуването ми с влак № 7621 си изгубих телефона, но го установих по-късно, след като слязох от него и той вече беше заминал. Със съдействието на служителите от билетната каса на гарата във Враца се свързах с превозната бригада на влака, която е от превозната служба във Видин. Началникът на влака и кондуктора направиха всичко възможно, дори повече от необходимото, за да ми върнат телефона. Издирили са го и успяха да ми го върнат. Сърдечно им благодаря за проявения професионализъм, човещина и колегиалност. За мен е чест, че работя с такива хора! Въпреки, че от тази група не личи, в БДЖ има хора, които са истински железничари! Благодаря!

Пламен Вачев

От социалните мрежи

СЕДМИЦАТА

В Русе, бяха подписани нови правила за движение на влаковете между граничните гари Гюргово-север и Русе. Те са в изпълнение на „Спогодбата за работа на железопътните гранични преходи" между правителствата на България и Румъния. Съгласно новите правила, телекомуникацията между дежурните ръководители движение на гара Гюргово – Север и Разделен пост „Дунав“, се осъществява чрез нова компютърна система, с която значително се подобрява железопътният трафик в граничния преход. Документите са подписани между управителите на българската (НКЖИ) и румънската (CFR SA) железопътни инфраструктури.



За срок до 72 часа Районната прокуратура в Шумен е задържала 31-годишния Емил М., след като го е привлякла като обвиняем за хулиганство в пътнически влак и закана за убийство, отправена към кондукторката. Това съобщиха от пресцентъра на Апелативна прокуратура – Варна, информира агенция „Фокус". На 24 октомври 2018 г. прокуратурата ще внесе искане в съда за определяне мярка за неотклонение „Задържане под стража" спрямо обвиняемия.

31-годишният Емил се качил в пътнически влак Варна – Шумен от спирка Калугерица. При проверка на билетите било установено, че мъжът пътува без необходимия превозен документ. Отказал да си закупи билет от кондукторката във влака. За инцидента с нередовния пътник бил уведомен началникът на влака, а нарушителят бил предупреден от служебното лице, че трябва да слезе от вагона на следващата спирка.

Обвиняемият започнал да буйства, отправил закана към 41-годишната кондукторка. Блъснал вратата на вагона, от което стъклото паднало и едва не наранило жената. На спирка Шумен полицейски служители са свалили от влака 31-годишния Емил и са го арестували. Установено е, че той е осъждан многократно, включително за хулиганство и нанасяне на телесна повреда, както и за кражби и грабеж.

Районната прокуратура в Шумен му е повдигнала две обвинения – за престъпление по член 325, ал. 5, във връзка с ал. 1 от НК, извършено при условията на опасен рецидив, и по член 144, ал. 3, във връзка с ал. 1 от НК.

6 проблема, за които подсказва състоянието на косата



Обикновено смятаме, че състоянието на косата зависи от начина, по който се грижим за нея и от външните фактори. Но нещата могат да бъдат много по-сериозни и състоянието ѝ да е индикатор, който разкрива, че нещо не е наред с това как функционира тялото ни.

Ето 6 проблема, за които състоянието на косата подсказва.

Вяла и безжизнена коса

Имате вяла и безжизнена коса? Това едва ли се дължи на ежедневните грижи за нея. През есенно-зимните сезони в организма е възможно да има недостиг на витамини и микроелементи. Този симптом може да показва, че тялото ви се нуждае от селен, сяра и фосфор.

Пърхот

Има много и различни причини за появата на пърхот. Може би използвате прекалено много продукти за грижа за косата. Друга причина може да бъде стрес, имуноен дефицит, проблеми със стомашно-

чревния тракт. Ако страдате от пърхот, това може да се дължи и на себорейен дерматит. В този случай шампоаните против пърхот няма да ви помогнат и е добре да се консултирате с дерматолог.

Тънка и чуплива коса

Тънката и чуплива коса може да се дължи на липсата на протеини, които са важни за редица процеси, които протичат в тялото. Когато в тялото се наблюдава дефицит на протеини, състоянието на кожата, ноктите и косата се влошава. Препоръчително е да ядете повече плодове и да консумирате омега-3 мастни киселини, здравословни източници на протеини като чисто червено месо, риба, млечни продукти.

Фокална загуба на коса

На ден е нормално да губим около 100 косъма, освен по време на бременност, възрастови промени или други естествени процеси. Най-лесният начин да проверите дали всичко е наред е да прокарате пръстите

си през косата си от корените към връхчетата.

Ако състоянието на косата ви е супер, трябва да имате от 0 до 2 косъма в ръката си; ако всичко е наред, ще има от 3 до 5, а ако в ръката ви останат повече, време е да посетите специалист. Загубата на коса може да бъде свързана с ендокринната или с имунната система. Може да е и признак на диабет.

Мазна коса

Мазната коса почти винаги е индикатор за това, че не се храним здравословно и че консумираме твърде много животински мазнини. За да регулирате омазняването, опитайте се да консумирате по-малко колбаси, месо, мазнини и пържени храни, избягвайте сладкиши, пушени храни, алкохол и кафе. Маслото от чаено дърво може да помогне на мастните жлези да работят по-добре. Добавете няколко капки от него към шампоана.

Сърбящ скалп

Ако скалпът ви сърби и в същото време имате пъпки, рани, кожата на главата ви се лющи, важно е да се консултирате с дерматолог, защото може да се касае за псориазис или екзема.

Ако сърбежът не се съпровожда от други симптоми, това може да се дължи на нарушение на нервната система, причинено от стрес. В този случай помислете за добавки с витамини B1 и B6.



КЕСТЕНИТЕ

печени.

По италианските земи още предримските племена са разчитали предимно на този „горски хляб“, за да преживяват зимите, а за римските легионери сладкият кестен е бил основна храна. Не случайно една от сладкарските емблеми днес в Тоскана е прочутият древен сладкиш от кестеново брашно, наречен „кастанячо“. Едва през 19-ти век тосканците му добавят и други съставки, които облагородяват неговия вкус – кедрови ядки, стафиди и розмарин. Именно в Италия някога нарекли кестена „хлебно дърво“, понеже от алпийските масиви и лигурските планини до Апенините включително, хората се изхранвали през голяма част от годината благодарение на кестените.

Невероятно е, но кестените имат високо съдържание на витамин С, почти колкото в лимона, а освен това съдържат и витамините А, В1 и В2. В състава на кестените влизат и куп минерали, чиято липса ни кара да се чувстваме уморени и отпаднали – калий, фосфор, магнезий, калций, натрий, желязо, флуор и силиций. В сладките кестени се съдържа сериозно

количество лецитин, който е важен за паметта, предпазва от сърдечно-съдови болести, улеснява метаболизма и помага против стрес.

Ядливият кестен се различава на външен вид от конския по по-малкия си размер и форма, така че трудно може да ги объркате. Ядливите кестени са богати на скорбяла и се използват за направата на брашно. Брашното от кестени намира приложение и в диетичното хранене заради отсъствието на глутен в своя състав.

Плодовете на кестена не могат да се консумират сурови, тъй като съдържат сапонини и това им придава твърде тръпчив вкус. Когато се сварят или опекат, част от нишестето се хидролизира до захари и те придобиват сладникав приятен вкус и аромат.

Кестените се използват за направата на пюрета, пълнеж на птици, за гарнитура към печено месо, за торти и други сладкиши. В захарната промишленост намират приложение и под формата на пълнка на бонбони.

От кестените могат да се направят и козметични маски и лосиони. Те имат способността да възстановяват отпуснатата, суха и чувствителна кожа.

Пудинг с кестени

Необходими продукти:
450 г сурови кестени
300 мл прясно мляко
120 г захар
2 яйца (разделени жълтъци от белтъци)
4 с. л. какао
1 ч. л. ванилова есенция
50 г пудра захар
разбита сладка сметана
захаросани портокалови корички

Начин на приготвяне:

Кестените се срязват в острия им край на кръст. Слагат се във вряща вода и се варят 5-6 мин. Отцеждат се и с помощта на нож се обелва кората.

Млякото се смесва с половината захар на кристали. Към него се добавят кестените и се слага на среден огън. Вари се около 30 мин., докато омекнат кестените. Отстранява се от котлона и се оставя да изстине. Сместа се прави на пюре, като кестените се намачкват с преса или с вилица. Фурната се нагрива

на 180°C. В купа се разбиват жълтъците с останалата половина от кристалната захар. Добавя се какаото и ванилията и се разбива хубаво. Белтъците се разбиват на пяна. Постепенно към тях се добавя пудрата захар и разбиването продължава, докато се стегнат.

Кестеновата паста се смесва с жълтъчната смес и се разбъркват добре. По малко се добавя от разбитите белтъци. Всичко се обърква до еднородна маса.

Форма с подвижни стени с диаметър 22 см се застила с хартия за печене. Тестото се изсипва и се разпределя по цялата повърхност. Пече се 20 мин.

След като се извади от фурната, пудинга се оставя във формата за 10 мин. и тогава се освобождава от нея. Оставя се да изстине напълно.

Пудинга се поставя в чиния и се украсява с разбита сметана и захаросани портокалови корички.



Панирани червени чушки

Необходими продукти:
500 г кестени
200 г пудра захар
4 яйца
180 г масло
100 г бадеми (обелени, леко запечени и смлени)
пудра захар, смесена с ванилия (за поръсване)
1 ч.л. анасон

Начин на приготвяне:

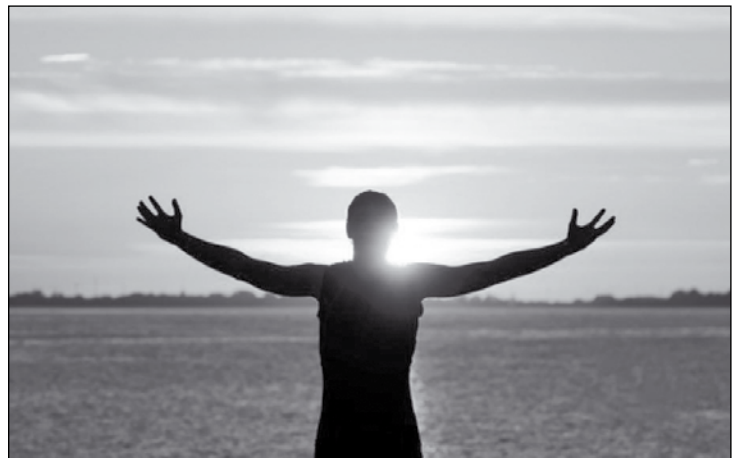
Кестените се попарват и обелват. Смилат се заедно с анасона, прибавят се към

разбитото със захарта масло и се пасират на пюре. Един по един се прибавят жълтъците, смлените бадеми и разбитите с щипка сол на гъст сняг белтъци.

Сместа се изсипва в покритата с хартия за печене и намазана с масло форма. Пече се в предварително загрята до 180 градуса фурна 35-40 мин. Сладкишът се оставя да изстине във формата. Отгоре се поръсва с пудрата захар, смесена с ванилията.



Простички съвети за щастлив и здравословен живот



В днешно време животът се върти около кариерата и успеха. Без значение какво сме постигнали, ние винаги се стремим към повече. В това няма лошо, стига да не става за сметка на вниманието към нашите близки. За съжаление, това се случва доста често.

Ето някои житейски съвети от Daily Health Gen. Надяваме се, че ще бъдат източник на вдъхновение за някои положителни промени, дори и най-малките.

- Опитайте се да накарате поне

- трима човека да се усмихнат
- Усамотете се поне за 10 минути всеки ден
- Не е нужно да печелите всеки спор. Съгласете се да бъдете на различно мнение
- Мечтайте повече, докато сте будни
- Какво мислят другите хора за вас не трябва да ви интересува
- Не се взимайте на сериозно. Никои не го прави
- Не хабете енергията си за слухове

- Прекарвайте време с хора над 70 и под 6 години
- Животът е прекалено къс, за да мразите някого. Отървете се от тези лоши чувства
- Усмихвайте се и се смейте повече
- Работата ви няма да се грижи за вас, когато се разболеете. Приятелите ви ще. Поддържайте връзка с тях
- Усмихвайте се и се смейте повече
- Спете по 8 часа на ден
- Прочитайте повече книги с всеки изминал месец
- Забравете проблемите от миналото. Не припомняйте на партньора неговите/нейните грешки от миналото
- Не сравнявайте живота си с този на другите. Нямайте представа през какво са преминали
- Пийте много вода, най-малко 2 литра на ден
- Колкото хубава или лоша да е дадена ситуация, тя ще се промени
- Тичайте по 10-30 минути всеки ден

Това са 10 от най-странните предмети, изстрелвани в Космоса

1. Марсоходите „Спирит“ и „Опортюнити“ са оборудвани с исторически защитни арматури - направени от метални останки на Световния търговски център в Ню Йорк, разрушен при терористичните атаки от 11 септември 2001 г.

2. Около 1607 г. в Америка е основана британската колония Джеймстаун. 400 г. по-късно совалката „Атлантис“ понеса табелка с името на града, дочакала звездния си час след векове на дъното на кладенец в населеното място.

3. Първите хора на Луната занасят там и къс от първия самолет, издигнат във въздуха от братя Райт.

4. Пак при кацането на „Аполо 11“ на Луната, Бъз Олдрин, вторият човек, стъпил на нея, взема участие. Той е ръкоположен за протестантски свещеник и е първият, извършил таинството на естествения

ни спътник.

5. През юли 1961 г. Гъс Грисъм извършва суборбитален полет с капсулата „Мъркюри“. Той взема на борда й руло 5-центови монети, които смята да раздаде на деца, за популяризиране на космонавтиката. Но при кацането му капсулата потъва в Атлантическия океан, а той самият трудно е спасен с въртолет. През 1991 г. капсулата „Либърти Бел“ е извадена и монетите са намерени - оттогава са в космическия музей в Канзас.

6. При всеки старт на руски „Союз“ пред космонавтите виси и се люшка малка играчка. Тя не е само за украса, но и показва посоката и силата на ускоренията.

7. Част от праха на откривателя на Плутон Клайд Томбо лети по посока на далечната планетка със сондата „Ню

Хърайзънс“.

8. Разбира се, отвъд Плутон летят „Вояджър“ 1 и 2, с послание към извънземните - включително великата българска песен „Излеп е Делю Хайдутин“

9. Британският апарат „Бийгъл“ понесе цветна картина от художника Деймиън Хърст - по нейните точки трябваше да се настрои камерата на сондата. Но тя се разби при кацането си на Марс и не можа да изсвири MP3 парче на групата „Блър“.

10. Екипажът на „Аполо 15“ взема 398 първодневни плика на космическа тематика, разчитайки на доходоносна филателна спекулация. Това води до скандал. А първият космически пощальон е Юрий Гагарин, пренесъл писмо в плик по молба на един от стартовите специалисти. Неговата пощенска мисия обаче е разкрита едва след няколко десетилетия - и след смъртта му.

7 удивителни особености на езика



Езикът ни служи за хранене, за гълтане и за говорене - може да разказва различни истории, в пряк и преносен смисъл.

Ето някои удивителни негови особености, за които може би не сте чували:

Вкусовите рецептори могат да се обновяват

У възрастния човек върху езика са разположени от 2000 до 4000 вкусови рецептори и сензорните им клетки, отговарящи за това как възприемаме вкусовете, се обновяват всяка седмица.

Около четвърт от населението на планетата притежава суперсензори - повишено чувство за вкус, особено възприемчиви към горчива храна или по-точно към съединението, наречено 6-п-пропилтиоурацил.

Друга една четвърт от хората се смятат за невъзприемчиви, които, за щастие, могат да усетят вкуса на продуктите, но техния език не може да отличи горчивия вкус на това съединение.

Средната дължина на човешкия език е около 8 см

От епиглотиса (хрущяла в задната част на устата) до върха на езика при възрастен мъж дължината е средно 8,5 см, а при жените е около 7,9 см.

В Световните рекорди на Гинес е регистриран човекът с най-дългия език в света - американецът Ник Стойберл, чийто език е с размери 3,97 инча (10,1 см).

Езикът никога не се уморява

Той е съставен от много мускули, преплетени един с друг така, че се създава гъвкава матрица, подобна на слонския хобот, наричана мускулен хидростат. Мускулите на езика са единствените в човешкото тяло, които работят независимо от скелета. Тези мускули са изненадващо издръжливи, защото се използват постоянно за хранене, говорене и преглъщане.

Вкусовите рецепти са нужни за оцеляването

Те играят огромна роля в човешкото развитие. В началото чувството за вкус е помогнало на хората да проверяват това, което ядат - горчивия и кисел вкус указвали дали храната става за

ядене или е загнила.

Задната част на езика е чувствителна към горчивите вкусове, затова можем да изплюем лошата храна, преди да я преглътнем. А сладките и солени вкусове говорят за това, че продуктите са богати на полезни вещества.

Езикът пълнее

Ако вие пълнеете и езикът ви може да напълнее! Той също съдържа мазнини и учени установяват пряка връзка между наднорменото тегло и дебелината на този орган.

Изследванията на американски учени са показали, че ако човек страда от прекомерно тегло и езикът му се уголемява, което увеличава риска от синдром на обструктивна сънна апнея (сериозно нарушение на съня, при което човек спира да диша).

Отпечатъкът от езика е уникален като отпечатъците от пръсти

Езикът на всеки човек е уникален и някои учени предполагат, че може да се използва като инструмент за идентифициране на личността подобно на пръстовите отпечатъци.

Дори изследователи вече работят над тази възможност и търсят начини да използват езика като надежден биометричен автоидентификатор.

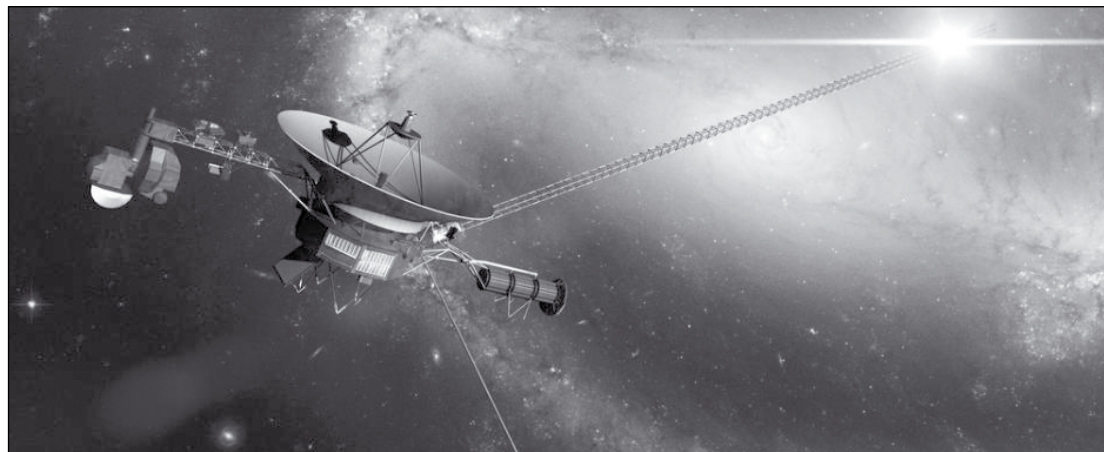
По цвета на езика може да се съди за здравето

Яркочервеният език може да бъде признак за дефицит на фолиева киселина или витамин В12, за скарлатина или за синдром на Кавасаки (сериозно заболяване в детска възраст).

Бели петна или бели налепи по езика могат да говорят за стоматит (инфекционно заболяване на устната кухина) или левкоплакия (която трябва да се следи, тъй като може да бъде предшественик на рак).

Подут език с тъмен цвят с фини власинки по него може да бъде признак на инфекционно възпалително заболяване, наречено глосит. Среща се и при хора, страдащи от диабет, или след прием на антибиотици или химиотерапия.

Болезнени абцеси на езика могат да са признаци на язва на устата или онкологично заболяване в устната кухина.



135 ГОДИНИ „ОРИЕНТ ЕКСПРЕС“

През октомври 1883 г. легендарния луксозен влак се отправя на първото си официално пътуване

(Продължение от бр. 24)

След избухването на Първата световна война през юли 1914 г. „Ориент Експрес“ е спрян. Германците пускат негов „двойник“ - Balkanzug – с луксозни френски спални и панорамни вагони Wagons-Lits. Той свързва Берлин със София и Истанбул, но няма успеха на оригинала.

През февруари 1919 г. „Ориент Експрес“ отново започва да пътува два пъти седмично от Париж до Виена, Будапеща и Букурещ. Същата година започва да пътува и негов аналог – Simplon Orient Express, който се движи до Истанбул по маршрут през Милано, Триест и Белград. Между 1922 и 1925 г. шикозните дървени вагони Wagons-Lits (облицовани с лакиран тик) на двете композиции постепенно са заменени с ново поколение, с метална конструкция. Те са боядисани в синьо и златисто.

По-късно към тази двойка се присъединява трети луксозен „близък“ - Arlberg Orient Express. Той осъществява рейсове по направленията Париж – Базел – Инсбрук – Виена, Будапеща, Кале – Букурещ и Париж – Атина. През 30-те години на XX век този луксозен жп флот извършва рейсове между Западна, Централна, Източна Европа и Ориента. С избухването на Втората световна война те са преустановени.

В следвоенния период операциите на „триото“ поетапно са възстановени. Първо по направление Кале – Париж – Милано

– Венеция – Белград – София, а през 1947 г. и до Истанбул. Ала светът вече е различен. Маршрутът преминава през територията на държави от различни политически системи. Често възникват проблеми по границите и закъснения. От един момент луксозните вагони Wagons-Lits се използват само до границите на Източния блок, а навлизайки в него се заменят от алтернативни. С развитието на жп технологиите, спада и интереса към луксозните състави. Вниманието на пътниците е привлечено от все по-бързите и модерни експреси и авиацията.

През 60-те години Simplon Orient Express е заменен от по-бавен влак, наречен Direct Orient Express. При него се появяват дневни спални вагони и вагони със седалки. Arlberg Orient Express пък е пуснат по нов маршрут: Париж – Цюрих – Инсбрук – Виена и го обслужва почти до средата на 90-те години на миналия век. След това извършва нощни трансфери между Париж и Цюрих докато е изтеглен от експлоатация през 2007 г.

През 70-те години за Wagons-Lits Company вече е нерентабилно да поддържа и подновява флота си от луксозни, но застаряващи състави. Компанията започва да ги продава и отдава под наем на жп оператори в цяла Европа. От този момент жп превозвачите и различни туроператори започват да извършват периодични туристически пътувания с шикозните ретро състави, носещи



Последната филмова адаптация на произведението „Убийство в Ориент експрес“ от 2017 г. стана касов хит

марката „Ориент Експрес“.

През 1982 г. британският предприемач и поклонник на железниците Джеймс Шерууд (собственик на компания за морски контейнерни превози) стартира редовни туристически жп круизи между Лондон, Париж и Венеция с жп състав, наречен „Venice Simplon-Orient-Express“ (VSOE). Влакът включва реставрирани луксозни вагони от 20-те, 30-те и 50-те години на XX век и става приемник на оригиналния Orient Express. От тогава до днес веднъж годишно пътува между Париж и Истанбул, като преминава и през България.

Оригиналните състави продължават да пътуват периодично между Париж, Будапеща и Букурещ до началото на новия век. След това оперират между френската столица и Виена и по направление Страсбург – Виена, но вече имат и нови, климатизирани спални вагони. Финалното пътуване на „Ориент експрес“ е на 12 декември 2009 г. по дестинацията Париж – Страсбург.

Пасажери на класическите „Ориент експрес“-и са едни от най-известните и богати личности на XIX в. и XX в. Сред тях са кралица Елизабет Втора, австрийският император Франц Йосиф, цар Фердинанд I. Писателите Оноре дьо Балзак и Гюстав Флобер. Холандската танцьорка и шпионка Мата Хари, немската актриса Марлене Дитрих, руския композитор Сергей Рахманинов, политици и държавници като Кемал Ататюрк, Шарл дьо Гол, Никита Хрущов...

Кралицата на криминалния роман Агата Кристи посвещава на знаменитата композиция

едно от произведенията си – „Убийство в „Ориент експрес““. За сюжета му се вдъхновява от случка през 1929 г., при която влакът остава в плен на снеговете в Сърбия цели 5 дни. Легендите разказват, че на персонала се наложило да ловува, за да осигури храна... Английският писател Грем

Грийн написва едноименен роман, а Ян Флеминг – „бащата“ на легендарния шпионин Джеймс Бонд – „качва“ на експреса своя литературен герой в книгата „От Русия с любов“. Действието в кино хита „Изчезналата жена“ на режисьорът Алфред Хичкок също се разиграва там...

Ивайло ПАШОВ



Днес 6-дневното пътешествие между Париж и Истанбул с Venice Simplon-Orient-Express струва скромните 5 - 6 хиляди евро



Пасажерите се радват на обслужване от най-висока класа

Легендарното жп семейство включва оригиналния състав и родствениците му Simplon Orient Express, Arlberg Orient Express и Orient Express



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