

Партньорство

ALSTOM ДОСТАВЯ ... CORADIA
POLYVALENT НА СЕНЕГАЛ

на стр. 2



Опит

БРИТАНСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ: МЕЖДУ
ПРИВАТИЗАЦИЯТА И НАЦИОНАЛИЗАЦИЯТА

на стр. 3



ВАШИЯТ НАДЕЖДЕН
ПАРТНЬОР

www.bdz.bg

ар. София 1080, ул. „Железница“ № 3, тел.: +359 2 987 40 30, факс: +359 2 987 79 83, e-mail: bdzcargo@bdz.bg

ПРИКЛЮЧИ ЛЮБИТЕЛСКИЯТ ФОТОКОНКУРС “130 ГОДИНИ ПЪТУВАМЕ ЗАЕДНО”

Ангел Лазаров
Angel Lazarov Photography

РЕЗУЛТАТИТЕ НА СТР. 5

БЪЛГАРИЯ ПОДКРЕПИ ДЕКЛАРАЦИЯТА ОТ ГРАЦ

Становищата на държавите-членки на Европейския съюз за смяната на лятно и зимно часово време, мерките за екологичен транспорт и подобряването на безопасността по пътищата, бяха обсъдени по време на Неформалния съвет на министрите на транспорта и околната среда на Европейския съюз. Форумът се провежда на 29 и 30 октомври 2018 г. в австрийският град Грац. Българската позиция в сектор транспорт бе представена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Росен Желязков.

В рамките на дискусията за прекратяването на смяната на лятно и зимно часово време, той заяви, че над 95 процента от участниците в национално проучване, са против сезонните промени. Също изтъкна, че трябва да бъде отчетена необходимостта от време за адаптиране на различните икономически сектори. Поради тази причина министърът подчерта необходимостта от запазването на хармонизиран режим

На стр. 4



Реформи

ЩЕ ПРИВАТИЗИРАТ ТОВАРНИЯ
ЖП ОПЕРАТОР НА ЧЕХИЯ

Правителството на Чехия обяви, че възнамерява да приватизира товарния железопътен оператор CD Cargo на страната. Той е дъщерно дружество на държавната железопътна корпорация CD. Контролира 68,5 процента от пазара и е най-големият сред чешките карго превозвачи. Статистиката посочва, че през 2017 г. с композициите му са превозени 66,1 млн. тона товари.

Министърът на транспорта на Чехия заяви, че той работи в условията на конкурентен

пазар. Това, че компанията е клон на държавната железопътна група, я поставя в изгодното положение. На товарния превозвач са необходими инвестиции в подвижния състав, за модернизация и разширение на локомотивния и вагонния флот. И тъй като държавата не съумява да осигури тези средства, те ще трябва да дойдат от частни инвеститори.

От друга страна, CD Cargo се явява основния източник на доходи за държавния железопътен холдинг. През първото

полугодие на 2018 г. пътническият жп оператор CD регистрира загуби от 388 млн. чешки крони (15 млн. евро). В същото време държавният товарен превозвач за периода е получил приходи в размер на 350 млн. крони. Затова с предполагаемата приватизация на държавата ще й се наложи да увеличи обема на субсидиите за железопътния отрасъл и в частност на пътническите жп превози.

Останалите товарни оператори, развиващи дейност на чешкия пазар, изразяват опасения, че в хода на евентуалната приватизация, CD Cargo може да премине под контрола на Полша. През 2015 г. полският карго оператор PKP Cargo придоби втория по-големина (след CD Cargo) товарен превозвач в Чешката република - компанията Advanced World Transport (AWT). В началото на октомври т.г. полската нефтодобивна корпорация PKN Orlen закупи и най-голямата чешка петролна рафинерия - Unipetrol. В резултат на тази сделка в ръцете на полския инвеститор се оказа и четвъртият по мащаби товарен жп оператор в Чехия - Unipetrol Doprava.

Партньорство

ALSTOM ДОСТАВЯ ЕЛЕКТРИЧКИ
CORADIA POLYVALENT НА СЕНЕГАЛ

Френският жп производител Alstom започна доставката на 15-те с комбинирано дизел-електрическо задвижване Coradia Polyvalent, закупени от железниците на Сенегал. Те са предназначени за обслужването на регионалната жп линия между центъра на сенегалската столица Дакар и международното летище „Блез Диан“. Тя се изгражда в момента и ще е с дължина 55 км. По протежението й са предвидени 14 жп гари,

а времето за пътуване между двете крайни спирки се очаква да е 45 минути. Прогнозите са за ежедневен пътникопоток по маршрута от около 115 000 души.

Композициите за Сенегал се произвеждат в завода на Alstom в областта Рейшсофен (североизточна Франция). Там бяха проведени и изпитанията на първия състав от серията за африканската страна. Техните електродвигатели се захранват с

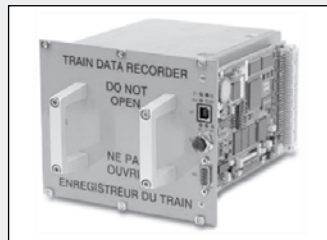
ел. енергия от контактна мрежа с напрежение 25 kV и честота 50 Hz. По неелектрифицираните участъци за задвижване се използват дизели.

Първият Coradia Polyvalent беше изпратен към Сенегал по море от пристанище Хавър. Натоварен е на борда на кораба „Гранде Ангола“ (Grande Angola), който трябва да пристигне в порт Дакар на 12 ноември 2018 г. Оттам той ще бъде транспортиран до депо край предградието Колобан (на 3 км от сенегалската столица), където местни и френски специалисти съвместно ще монтират талигите към корпуса на вагоните. Впоследствие съставът ще премине статични и динамични тестове.

Заявените от сенегалските железници дизел-електрически регионални влакове са четиривагонни и могат да развиват максимална скорост 160 км/ч. те са аналогични на по-рано доставяните във Франция и Алжир. Дължината на всеки от тях е 72 м, максималната им вместимост - 531 пътници, а във вагоните са оформени две класи (първа и втора). Досега компания Alstom е продала по цял свят повече от 2800 състава от семейството Coradia.



Иновация

Индийските влакове
с „черни кутии“

Съвсем скоро националните железници на Индия (Indian Railways, IR) планират да оборудват всички пътнически влакове с „черни кутии“. Те ще са подобни на тези, които се използват в авиацията.

В страната редовно подвижният състав. Затова от индийските железници се надява монтирането на такива записващи устройства да помогне за по-бързото установяване на причините за аварията. А също и за по-реалното оценяване на действията на машинистите. Предвижда се „черните кутии“ да записват разговорите в кабините на локомотивите

и да съхраняват видеоматериала, заснет от установените в тях камери.

От индийските железници са нарекли въпросните записващи устройства Loco Cab Voice Recording (LCVR). В момента с тях се провеждат изпитания на няколко пътнически състава, обслужващи дълги дестинации.

„Черните кутии“ (т. нар. бордови самописци) са разработени за авиацията и записват основните параметри на полета, вътрешните показатели от функционирането на системите на летателния апарат, разговорите на екипажа и т.н. Десетилетия наред приложението им е само там, а информацията от тях се използва за разследване на летателни произшествия. В железниците започнаха да намират ограничено приложение от края на XX век в модерните скоростни влакове. То обаче продължава да се разширява.

Рекорд

В ЮАР сформираха най-дългата
композиция с манганова руда

Увеличаващото се търсене на манганова руда от страна на металургичните предприятия провокира южноафриканския товарен жп оператор Transnet Freight Rail да пусне в експлоатация свръхдълги товарни композиции. Първата от тях бе съставена от 8 локомотиви и 375 вагони, достигна дължина 4 км и транспортира около 22 500 тона от въпросното полезно изкопаемо.

Съставът пътува по обслужваната от компанията теснолинейна (1067 мм) рудоизвозна жп линия Сайшен — Салдана с дължина 861 км. Пътуването бе тестово и доказа възможността мангановата руда да се превозва с подобни свръхдълги влакове. При редовните товарни операции по маршрута тя използва композиции с 8 локомотиви и 342 вагони.

От 2012 г. до 2017 г. рудата, която Transnet Freight Rail транспортира от минните находища в Хотазеле (ЮАР) до морските портове на страната се увеличи от 5 млн.

до 12,8 млн. тона годишно. Занапред операторът има намерение да осъществява превозите със свръхдълги композиции, като гореспоменатата. Ако това стане компанията ще може да превозва ежегодно по още 1,2 млн. тона манганова руда. В момента това допълнително количество се добива и транспортира с камиони до пристанищата.

Основното морско пристанище на ЮАР, през което се експортира мангановата продукция е Порт Елизабет. В Transnet Freight Rail планират да пренасочат товаропотока с нея през новия порт Коега, разположен на 20 км северно от сегашния главен портов комплекс. Вече е известно, че „мангановата линия“ Нопоорт — Порт Елизабет бще бъде реконструирана за да може по нея да се движат тежки товарни състави с голямо осево натоварване. След това модернизация очаква и другите маршрути на южноафриканския жп оператор.



БРИТАНСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ: МЕЖДУ ПРИВАТИЗАЦИЯТА И НАЦИОНАЛИЗАЦИЯТА

Великобритания е пример за противоречива железопътна приватизация. Доста често, когато се обсъжда темата за раздържавяването на жп транспорта, Обединеното кралство се изтъква като знаков неуспех на този подход за реформиране на железопътната система. Разбира се, през последните десетилетия има много повече успешно реализирани аналогични приватизационни модели. Сред тях са японският (проведен през 1987 г.) и канадският (1995 г.), както и на много други страни. Но британският случай е особено интересен, тъй като при него най-ярко се проявяват, както положителните, така и негативните резултати от реформите.

Когато са създадени британските железници са били изцяло частни. След края на Втората световна война обаче са национализирани в рамките на няколко етапа. Процесът е завършен напълно през 1947 г. Ала одържавяването има негативни последици: намаляват се обемите на товарните превози, липсва ръст в пътническото движение, железопътният транспорт губи в конкуренцията с товарните автомобили и авиацията. Предлаганите железопътни услуги са толкова лоши, че стават обект на шеги на английските хумористи.

От 1948 г. до 1993 г. железопътният транспорт (превозите и инфраструктура) във Великобритания се управлява от държавната компания British Rail. Тя е формирана чрез сливането на четирите най-големи жп британски оператори - Great Western Railway, London, Midland and Scottish Railway, London and North Eastern Railway, Southern Railway или т. нар. Голяма четворка. Именно тя въвежда дизеловата и електрическата тяга на Острова. По време на масовата приватизация на промишлеността, преведена от кабинета на Маргарет Тачър, през втората половина на 80-те години на миналия век, железницата остава незасегната. Но нейния наследник – премиерът Джон Мейджър още в предизборната си кампания обещава да ги раздържави.

Тласък за бъдещите промени дава директива на Европейския съюз от 1991 г., която изисква страните от Общността да разделят в системата на жп транспорта операторите си на инфраструктурни и превозвачи. Целта на инициативата е субектите в сегмента да имат свободата да вземат адекватни бизнес решения в отговор на промените и тенденциите на жп пазара.

По това време British Rail не е в добро състояние. Годишно наред се наблюдава спад в пътническите превози, цените на билетите растат, а точността на влаковете и жп услугите се влошават. В тези условия правителството съзира в приватизацията възможност за подобряване на качеството на жп сервиса, за намаляване на държавното участие и за прехвърляне на част от разходите за железниците на частни инвеститори. През ноември 1993 г. британският парламент приема закон за железопътния транспорт, който става известен като т. нар. Железопътен акт. Чрез него досега стопанисвания изцяло от държавния монополист пазар за пътническите жп транспорт се отваря за частните компании. Даден е ход на приватизацията в сектора, а нормативът предвижда създаване на над 100 независими жп компании на базата на досегашния монополист. Предвидено е взаимоотношенията между тях да се регулират с договори и да се контролират от общ жп регулатор - Office of Rail Regulation, а специално за пътническите превози отговаря Director of Passenger Rail Franchising (Дирекция за жп франчайзинг - концесии).

От 1 април 1994 г. държавният холдинг British Rail формално прекратява своето съществуване, макар че процесът на практика се проточва до 1997 г. На мястото на единния и единствен жп монополист в кралството се появяват куп частни жп превозвачи. Създава се и нов оператор на жп инфраструктурата - частната компания Railtrack, чийто акции са пуснати на Лондонската фондова борса. В нейно владение са придадени мрежата от линии, гарите, системите за свързка и сигнализация. Същата обаче не е ангажирана пряко с тяхната експлоатация,



Частният инфраструктурен оператор Railtrack управлява и поддържа жп системата на Острова чрез куп подизпълнители.

а работи с други частни подизпълнители. Въпросните фирми изпълняват функциите по управлението (в т.ч. изготвянето на разписанията), поддръжката и експлоатацията на жп инфраструктурата на основата на пет до седемгодишни концесионни договори.

Подвижният състав на British Rail е предаден на три новосъздадени лизингови дружества. Те започват да отдават под аренда влакове, вагони и локомотиви на новите частни жп оператори.

След приватизацията по британската жп мрежа започват да функционират 26 пътнически и 6 товарни жп оператори, както и 11 компании, занимаващи се с ремонта и обслужването на релсовия път и инфраструктурата. Бившите държавни дружества Rail Express Systems (превозващо пратките на кралските пощи) и Red Star (транспортно-куриерски и други товари с междуградските състави) също са раздържавени и предадени в частни ръце. Аналогична е и съдбата на всички големи жп депа за ремонти, които започват да се конкурират за привличане на клиенти сред новите жп превозвачи.

В хода на реформата, територията на Великобритания е разделена на 25 железопътни региона, всеки от които трябва да бъде разигран на конкурс между частните оператори. "Наддаванията" за спечелване на търговската концесия (франчайзинга и франшиза) за съответната зона стават размерите на субсидиите за един пътник (или обратно, плащанията към бюджета). За регулирането на конкуренцията има грижата гореспоменатият регулатор Office of Rail Regulation. През 1997 г. новата система заработва с пълен капацитет.

Интересен е подходът при организирането на конкурсите за концесии при пътническите превози. И в Обединеното кралство, както в повечето други държави, пътническите жп трансфери са на загуба и се налага да бъдат субсидирани. От самото начало британското правителство се ориентира към това раздържавяването да доведе до подобряване на качеството и намаляване на цените на жп услугите за населението. При



След приватизацията от края на 90-те години на XX век жп транспортът е поет от десетки частни компании.

приватизационните процеси се цели да няма съкращаване на предлаганите транспортни услуги, нито увеличаване на тарифите за пътуване. Затова кабинетът трябва да продължи да отпуска субсидии на пътническите оператори, използвайки средствата на данъкоплатците. Но подходът е критикуван от опозиционните политически партии и икономисти.

При обсъждането на този проблем се ражда идеята за въвеждане на нов, модифициран модел конкурси за концесии – т. нар. „обратен тендер“. При него основен критерий за определяне на победителя става минималната субсидия, която превозвачът ще иска от държавата. И в повечето случаи той се превръща във водещ критерий.

Разделянето на британските железници на множество отделни търговски компании (в един момент са повече от 70) е остро критикувано от опозиционните политици и някои икономисти. Те изтъкват, че този подход ще бъде икономически неефективен. Но първоначалните финансови показатели в отрасъла ги опровергават. Налице е кардинално подобряване на жп услугите, британският държавен бюджет се пълни от концесионните такси, извършени са значителни инвестиции в релсовата инфраструктура. Анализите на жп експертите сочат, че тези промени не биха били възможни без приватизацията, без средствата от продажбата на акциите на държавните железници и кредитите на частните компании. След реализацията на реформите пазарният дял и обемите на жп превозите започват да нарастват, а производи-

телността на труда се удвоява.

В първия етап на реформата (1996 - 2000 г.) обемът на пътническите превози на Острова се увеличава с една четвърт (а спрямо 1994 г., когато формално пазарът се отваря – ръстът е 36 процента). Товарните жп трансфери също се увеличават с над 22 процента (или с 42 на сто спрямо 1994-та). Това е безспорна положителна тенденция, която разрушава дотогавашното статукво на наблюдаван сериозен спад (от 16 до 20 процента) и при двата вида превози за периода 1988 - 1994 г. Броят на влаковете, които се движат всяко денонощие в страната скача до 1300 (или с 12 процента повече), а закъсненията им се ограничават до 40 на сто. Ръст от 39 процента бележи и товарооборотът на железниците.

Нарасналите обеми на жп превозите изискват повече инвестиции в сектора. През първите три години от началото на приватизацията капиталовложенията на частните превозвачи и инфраструктурни оператори достигат 2 млрд. паунда (двойно на отпусканите от държавата по-рано), а през 2000 г. – 2,5 милиарда. Тези средства превишават капиталовите вложения на бившите държавни британски железници. Транспортните експерти посочват, че през този период частният сектор „налива“ в развитието на релсовия транспорт огромни инвестиции. Те отбелязват, че техният размер би се оказал непосилен за държавата за аналогичен период през предходните 40 години, в които тя стопанисва железниците.

(Следва)

Ивайло ПАШОВ



Първите резултати от приватизирането на жп сектора са чувствително увеличаване на пътниците и товарите.

ПОЛОЖИТЕЛНИТЕ ТЕНДЕНЦИИ В СЕКТОРА ПРОДЪЛЖАВАТ

До две години ще функционира нов товарен жп коридор Алпи – Западни Балкани

(Продължава от бр. 25)

Това потвърди Тонка Янчева, държавен експерт в дирекция „Национална транспортна политика“, пред международния жп форум „Железопътен транспорт - стратегия и развитие“. Тя подробно се спря на стратегическите цели, залегнали в българската транспортна политика на страната. Обединява ги идеята за устойчивото развитие на отрасъла, което е насочено към повишаване на конкурентоспособността, подобряването на националната и регионална свързаност, както и ограничаването на отрицателните секторни ефекти.

Янчева посочи девет важни момента, от които зависи по-високата конкурентност: ефективно поддържане, модернизация и развитие на инфраструктурата; подобряване на управлението на транспортната система; развитие на интермодалния транспорт; по-голямо усъвършенстване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар; намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност; постигане на по-добра свързаност на националната транспортна система с единната европейска; осигуряване на качествен транспорт за всички региони у нас; ограничаване на негативното му въздей-

ствие върху околната среда и повишаване на сигурността и безопасността на цялата система. Всички те са включени в един от най-важните документи – „Интегрирана транспортна стратегия до 2030 г.“, приет от Министерски съвет през миналата година. По думите на Тонка Янчева той е всеобхватен и е разработен в съответствие с предварителните условия на ЕС за сключване на споразумение за финансово партньорство. Стратегията очертава приноса на България към единното транспортно европейско пространство, което включва планиране и инвестиции в основната и широкообхватната мрежа. Първата обхваща най-важните международни връзки и възли в ЕС. Докато втората разпределя транспортните потоци от основната мрежа. Стратегията дава и подробна информация за видовете транспорт, както и за интермодалните точки и обвързаността им.

„Когато разглеждаме дългосрочната визия за развитие на България стъпваме и на основните документи, приети на европейско ниво“ - обясни Янчева пред участниците в международната конференция. Сред тях са Регламентите за развитието на TEN-T мрежата и Механизмът за свързана Европа. Стана ясно, че в момента последният документ се прераз-

глежда в Брюксел, защото се обсъждат нови проекти, които ще се финансират от него, за да могат да стартират до 2030 г. Освен това, един от основните инструменти, включен в националната транспортна политика е коридорният подход. Той изисква да се акцентира върху проектите с висока добавена стойност, свързани с деветте главни направления в TEN-T мрежата, към които интерес имат всички страни. Налага и непрекъснато синхронизиране на действията между различните държави, разположени по протежението на съответния коридор, за да се постигне оперативна съвместимост между тях. Необходимо е също привличане на инвестиции и оптимизиране на сроковете за изпълнение, уточни Янчева. Информира, че за всеки от коридорите, както и за Европейската система за управление на жп трафика (ERTMS) и за морските магистрали отговаря по един координатор от ЕС.

Като много важно бе посочено товарното жп направление Ориент/Източно – Средиземноморско, което е в експлоатация от 2013 г. и преминава през Германия, Австрия, Чехия, Словакия, Унгария, Румъния, България и Гърция. У нас основното му трасе обхваща Видин – София/Кулата – София – Свиленград. Допълнителни направления са Пловдив – Бургас; Нова Загора – Симеоновград и Русе – Синдел – Карнобат. В момента се използва алтернативният маршрут през Русе. С решение на Европейската комисия през март тази година е създаден и още един, съвсем нов товарен коридор Алпи – Западни Балкани, който пресича Австрия – Словения – Хърватия – Сърбия – България. За сега все още не функционира, но срокът за откриването му е две години. У нас обхваща направление Драгоман – София – Пловдив – Свиленград (българска и турска граници).

(Следва)

Мая Димитрова

Карта на железопътните товарни коридори



ПОЛОЖИТЕЛЕН ИНДИКАТОР – РЪСТЪТ НА ПРЕВОЗИТЕ В БЪЛГАРИЯ

Причината е подобряване на транспортната регионална свързаност, заяви зам.-министър Димитър Геновски пред Шестата логистична конференция

Модерната инфраструктура е от основно значение за предоставянето на логистични услуги, затова, и правителството, и бизнесът, работим за развитие на интегрирана, модерна и устойчива транспортна система. Това заяви заместник-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Димитър Геновски пред участниците в Шестата логистична бизнес конференция, събщават от пресцентърът на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. „Добър индикатор за успеха на нашите усилия е ръстът в превозите на стоки и хора през последните години. През 2017 г. са транспортирани 136,7 млн. тона товари и 748,5 млн. пътници“, добави той. По думите му, една от причините за повишения обем в сектора е разширяването и подобряването на транспортната свързаност.

Заместник-министър Геновски подчерта, че усилията на страната ни са насочени към паралелно развитие, както на транспортни проекти по приоритетните направления от Трансевропейските коридори, така и на необходимите интермодални терминали. Той припомни, че в рамките на програмния период 2007 - 2013 г. са изпълнени 120 проекта на обща стойност около 2 млрд. евро. „Изградени бяха 310 км нови пътища, рехабилитирани - 345 км жп линии и 19 км пътища. В рамките на този период са построиха близо 21 км. метролинии и 20 нови метростанции. Един от успешно



завършилите проекти, който допринася за развитието на логистиката, е изграждането на интермодален терминал Пловдив“, заяви заместник-министърът.

Димитър Геновски посочи, че през настоящия програмен период 2014 - 2020 г., продължава изграждането и модернизацията на обекти от пътна и железопътната инфраструктура на страната, както и внедряването на съвременни информационни системи в транспорта. В дългосрочен план приоритетно ще бъдат развивани коридорите от Трансевропейската транспортна мрежа („Ориент/Източно-Средиземноморски“ и „Рейнско-Дунавски“), както и връзките със страните от Западните Балкани.

В приветствието си към форума, заместник-министърът заяви, че високоскоростните цифрови мрежи от пето поколение 5G са друга важна технология за цифровата трансформация на икономиката, и в частност на логистиката. Той цитира данни от проучвания, които показват, че компаниите, които прилагат съвременни технологични решения, са с 26 на сто по-печеливши, а пазарната им оценка – с 12 на сто по-висока от средното за бранша им.

БЪЛГАРИЯ ПОДКРЕПИ ДЕКЛАРАЦИЯТА ОТ ГРАЦ

От стр. 1

на равнище ЕС и реалистичен преходен период.

По време на дискусиите по темата „Стартиране на нова ера: чиста, безопасна и достъпна мобилност за Европа“, министър Росен Желязков заяви, че новите технологии и бизнес модели ще доведат до коренна трансформация в транспортния сектор, предоставянето на напълно нови услуги за мобилност и логистични решения.

Резултатите от дискусиите бяха обобщени в т. нар. „Декларация от Грац“, като българската страна подкрепи седемте приоритетни области за иновации

в транспорта, очертани на европейско равнище. Министър Желязков изрази позицията, че трансформацията към чиста мобилност може да бъде постигната чрез ускорено въвеждане на пазара на превозни средства с ниски и нулеви емисии. Сред посочените мерки в изказването му, бяха още насърчаване на развитието на електрическата мобилност и по-нататъшна електрификация във всички видове транспорт в съответствие с възможностите; стимулиране при използването на ниско емисионни алтернативни енергийни източници в транспорта и разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива;

въвеждане на иновационни технологии за декарбонизация на транспортния сектор, както и санкции за замърсяващи или енергийно неефективни превозни средства.

Българската страна подкрепи Европейската комисия в усилията ѝ за разработване на Европейска стратегия за управление на мобилността и Стратегия за дългосрочно намаляване на емисиите на парникови газове в ЕС, в съответствие с Парижкото споразумение.

Министрите на транспорта проведоха и работна сесия на тема „Пътна безопасност 2020+: безопасна Европа за всички граждани“. Българският

министър отчете необходимостта от продължаване на активната политика в областта на пътната безопасност в периода 2021 - 2030 г. и подкрепи разработения от Европейската комисия План за действие с конкретни дейности до средата на 2019 г. Той отбеляза, че усилията на страната ни ще бъдат насочени към повишаване на ангажираността и подобряване на поведението на участниците в движението по пътищата от гледна точка на безопасността; модернизиране на транспортната инфраструктура и използване на възможностите за финансиране по линия на европейските структурни

и инвестиционни фондове, Механизмът за свързване на Европа и други инициативи; подобряване безопасността на превозните средства. В този контекст бяха посочени и въвеждането на интелигентни транспортни системи и новите технологии, които съдействат за повишаване на нивото на пътната безопасност.

В заключение Румен Желязков заяви, че е необходимо да продължи сътрудничеството и обмяната на добри практики в областта на пътната безопасност между всички държави членки, както и с държавите от Западните Балкани и Източното партньорство.



ПРИКЛЮЧИ ЛЮБИТЕЛСКИЯТ ФОТОКОНКУРС „130 ГОДИНИ ПЪТУВАМЕ ЗАЕДНО“

Националният железопътен превозвач обяви избраните 13 фотографии от конкурса „130 години пътуваме заедно“, в който любители на железопътния транспорт в България участваха със свои авторски произведения. Той е посветен на 130-ата годишнина от създаването на „Българските държавни железници“.

Конкурсът, който беше открит в началото на август тази година, премина при изключително голям интерес, като в него се включиха 99 участници с изпратени общо 183 фотографии. Припомнаме, че според регламента те трябваше да се съобразяват с няколко условия. В състезанието се приемаха до две фотографии, направени на територията на България. Изискването към снимките бе да са с висока резолюция (с ширина поне 1600 пиксела) като се препоръчваше хоризонтален ъред формат. Беше необходимо и да се асоциират с пътуване с влак на БДЖ. От участниците се изискваше да притежават всички права върху представените фотографии като гарантират,

че те са техен оригинален труд, който не нарушава нечие авторско право. Всеки от състезаващите се трябваше да е получил разрешение от разпознаваемите лица в случай, че на неговите снимки присъстват заснети хора. На тях не можеше да се демонстрира поведение, застрашаващо живота и здравето на фотографа или заснетите в кадъра. Още с включването си в конкурса, всеки от участниците предоставяше правото за ползване на авторските му фотографии от националния железопътен превозвач.

Както още в началото се обяви, избраните 13 фотографии ще са включени в илюстративен многолистов календар на БДЖ за 2019 г. Една от тях ще бъде публикувана на корицата на годишния пътеводител на националния жп превозвач. В няколко поредни броя избраните снимки ще намерят място и на страниците на в. „Железничар“.

Организаторите на фотоконкурса „130 години пътуваме заедно“ благодарят на всички, които проявиха интерес и участваха в него.



© Ангел Лазаров



Парен локомотив 01.23, в състав от два вагона, край езерото в Казичене. © Руси Карарусинов



В района на гара Аврамово. © Никола Колев



Теснолинейката Септември - Добриница около село Баня. © Атанас Китанов



Кардам. © Димитър Торчев



Архангеловден

и изкушенията.

Всеки човек има своя ангел-пазител, който се моли за него на Бога, предпазва го от беди, съветва го да върши добри дела, внушава му добри мисли и желания и скърби за него, когато греши и забравя Божиите заповеди.

Словото Божие представя св. Архангел Михаил като вожд на небесните сили и борец против духовете на тъмнината.

Седем са ангелите, които стоят пред Престола на Господ. Един от тях – Денница – се възгордял и чрез своето падение увлякъл много духове. Оттогава светът е разделен на добро и зло. Под водачеството на св. Архангел Михаил всички ангели останали верни на доброто. Затова той е на особена почит сред християните.

Светецът е символ на доброто, на справедливостта

и светлината. Носител е на силата, която облагородява, затова в иконите е изобразен с копие в ръка, а с краката си тъпче дявола.

Народът ни нарича арх. Михаил и св. Рангел, като представата за него е свързана с мита, че бил един от шестимата братя-юнаци, на когото при подялбата на света се паднали мъртвите. Той вадел душата на човека и затова е наречен Душевадник.

В чест на ангела Душевадник се коли овен или шиле, а на трапезата се слагат обредни хлябове, подобни на онези, които се месят за помен, и червено вино.

На 8 ноември имен ден празнуват: **Ангел, Ангелина, Рангел, Михаил, Михаела, Милена, Милан, Милана, Гаерил, Радка, Райна, Огнян, Пламен, Емилия, Емил.**

На 8 ноември православните християни отдават почит на св. Архангел Михаил - архистратег (военачалник) на цялото небесно войнство от ангели и архангели.

Освен видимия свят Бог създал и невидим, който се обитаване от ангели. Те са разделени на групи - архангели, началства, власти, сили, господство, престоли, херувими и серафими... Тяхната закрила ни е необходима в духовния живот, в борбата ни със злото

Сладкиш с дюли и ябълки

Необходими продукти:

2 бр. яйца
1 к. ч. кафява захар
1 к. ч. захар
120 мл растителна мазнина
1 ч. ч. кисело мляко
2 1/4 ч. ч. брашно
1 к. ч. натрошени орехи
1 бакпулвер
1 к. л. канела
1 к. л. ванилия

3 бр. ябълки

1 ч. л. лимонов сок
1 к. ч. захар
1 ч. л. канела
1/2 к. ч. нарощени орехи
1 к. ч. вода
4 с. л. захар за карамела

Начин на приготвяне:

Обелваме и нарязваме на малки парченца дюлите и ябълките. В тенджера слагаме 1 к. ч. вода и 1 к. ч. захар. Когато заврят добавяме плодовете и покриваме с капак. Оставяме да врат докато омекнат плодовете. Поръсваме с лимонов сок, канела, натрошени орехи и объркваме добре. Оставяме да изстинат. През това време приготвяме кексовото тесто. Разбиваме яйцата със захарта /бяла и кафява/. Добавяме растителна мазнина, кисело мляко и брашно, объркано с бакпулвер и канела. Поръсваме с орехите и объркваме.

Карамелизираме 4 с.л. захар и обливаме тавичката. В средата слагаме пълнежа от дюли и ябълки, като оформяме кръг. Трябва да останат 3 см до края на тавичката. Изливаме кексовата смес отстрани, след това отгоре и заглаждаме. Печем в загрята фурна.



за пълнежа от дюли и ябълки:

2 бр. големи дюли

Сладко от дюли

Необходими продукти:

1 кг дюли
1 кг захар
175-200 мл вода

час. Сладкото е готово, ако капка сладко не се разтича по лъжицата.

Начин на приготвяне:

Дюлите се измиват добре и се нарязват на резени с дебелина 1.5 см. Поставете се в съд и се посипват със захар. Разбъркват се и се покриват. Оставят се за 3 дни, като всеки ден се разбъркват внимателно. След това се прехвърлят в недълбок съд и се заливат с водата. Разбъркват се внимателно и се довеждат до кипване. След като кипнат веднага се намалява огънят на тих и се оставя да се вари 1



Дюлята

За родина на дюлята се смятат Кавказ и Северен Иран. Според историческите сведения човекът е започнал да отглежда дюлята преди повече от 4000 години. По-късно плода е пренесен в Мала Азия, а след това и в други части на света.

Дюлята е известна и като „сидонска ябълка“ (от името на град Сидон, разположен на североизточния бряг на остров Крит). Солон – законодателят на Атина, въвел закон, според който всяка новобрачна двойка трябва да изяде една „сидонска ябълка“ в деня на сватбата, защото този плод символизира щастлив семеен живот. Дюлята е имала голяма популярност в древността и често е била изобразявана върху древни римски стенописи. Известно е, че поради приятния аромат клонки с плодове на дюля са били поставяни във фруктиери в жилищата на римляните.

Днес дюлята е разпространена из целия свят, но се отглежда най-вече в средиземноморските държави, на Балканския полуостров, както и в някои страни от Азия и САЩ.

Плодът съдържа глюкоза, захари, фруктоза, захароза, ябълчна киселина, дъбилни вещества. В състава му влизат

още пектин, слугезисти вещества и минерали – калий, калций, магнезий, мед, кобалт, манган, както и витамините B1, B2, C, PP, E и каротин.

Лечебните свойства на дюлята били известни още на Хипократ, който предписвал сок от дюля като лечебно и ободряващо средство при различни болести. Авицена препоръчвал да се ядат дюли при разстройства на храносмилането, както и за подобряване цвета на лицето. Той предписвал сок от дюли с малко мед и оцет за възбуждане на апетита.

Дюлята помага при нарушения на храносмилателната система, гастрит, бронхит, задържане на течности, диария, туберкулоза и др. Този плод е подходящ за диабетици поради ниското съдържание на захароза. Дюлята помага и при анемия, ангина, сърдечни и бъбречни заболявания, укрепва черния

дроб. Отварата от нарязани плодове се препоръчва при недостиг на желязо в организма, а мъхът на плодовете се прилага от народната медицина като кръвоспиращо средство при порязване.

Дюлите приятно разнообразяват нашата трапеза. Плодовете може да се консумират пресни, варени или печени, като гарнитура към месо и дивеч, както и като подправка към различни ястия. Съдържащото се в дюлята етерично масло придава на ястията фин аромат и невероятен вкус. От дюли можете да приготвите компоти, конфитюри, сладка, сладкиши, сиропи, желета, торти и др.



Лечебни свойства на дюлята



Плодът

При възпалена стомашна и чревна лигавица: Нарязват се 1-2 необелени и измити дюли и се сваряват. След като изстинат се изваждат само резенчетата – 30 мин. след ядене.

При умствена и физическа преумора и за успокояване на сърцето: Пие се сокът от сварените дюлеви резенчета, подсладени с една лъжичка мед. Сокът се приема по 1 ч. ч. 3 пъти дневно, 1 час преди ядене.

За ободряване и освежаване кожата на лицето: Една малка

дюля се рендосва или прекарва през сокоизстисквачка. Сокът се нанася по лицето с памучно тампонче, като трябва да престои 15 мин. до пълното му попиване. Прави се вечер, половин час преди лягане, без да се поставя крем на лицето.

Семената

От тях заедно с ципата, която ги обвива, се приготвя гъста, слугезиста течност. В 600 г вода се пускат семената на 5-6 дюли (с обвивката) и се сваряват на средно силен огън, докато течността остане на

половината. След като изстине се прецежда.

Употреба: При суха кашлица, дължаща се на настинка, при внезапни чревни разстройства и лека начална форма на диабет се пие по една супена лъжица, няколко пъти дневно.

Листата

Могат да се използват за чай, не само пресни, но и изсушени, самостоятелно или в съчетание с други градински или полски билки през цялата година. Те са ободряваща и ароматна напитка.

25 КУРИОЗА ОТ ЦЯЛ СВЯТ



1. Финландските депутати... започват да се потят сериозно чак след заседанията си. Защото във всяка правителствена сграда на Финландия има сауна, включително в Парламента.

2. Венеция ... е широка едва 53 см в най-тесната си част. Който обича да се разхожда по тесни улички, е попаднал на точното място в италианския град на лагуните.

3. Наклонената кула в Пиза ... ще докосне земята през 2300 година – освен ако не я подпрат навреме отвън.

4. Във всеки френски град ... има улица на името на Виктор Юго. Писателят от епохата на романтизма става световноизвестен с творби като „Парижката света Богородица“ (1831), чието действие се развива в катедралата „Нотр Дам“.

5. В Хамбург ... има повече мостове, отколкото в Амстердам и Венеция, взети заедно. Общият им брой е 2500.

6. В Ирландия живеят по-малко ирландци, отколкото извън страната... Въпреки прекрасния ландшафт на Изумрудения остров, процентът на изселниците е много висок. Повечето ирландски емигранти живеят в САЩ.

7. Правете музика, не война в Монако ... Симфоничният оркестър на Монте Карло има по-голям състав от монашката армия. Това не е чудно, защото Монако всъщност не разполага с никаква собствена войска. Единственото паравоенно (войсково) подразделение е Ротата карабинери на Принца. Тя обаче се грижи единствено за сигурността на монарха и семейството, а за отбраната на страната отговаря френската армия.

8. В Англия... няма място, което да е отдалечено от морето на повече от 113 километра. Ако слънцето там се показваше по-често, страната щеше да е истински магнит за курортистите.

9. В Хонконг убийството за отмъщение е позволено.... и по-точно измамените съпруги имат законно право да убиват собственоръчно неверните си съпрузи. Ударението е върху „собственоръчно“, тоест само с голи ръце, а не с оръжие!

10. Точно две минути ... продължава най-краткият полет в света. Той превозва пътници между Уестрей и Папа Уестрей от групата на Оркнейските острови. Островите са част от територията на Шотландия и са любима туристическа дестинация заради разнообразната си флора и фауна.

11. В Гренландия могат да броят само до 11... На гренландски (*Kalaallisut*) числата стигат само до 11, а всички следващи се наричат просто „много“ (*„amerlasoooparssuit“*). Но 12-годишните гренландци не са съвсем безпомощни, когато ги питат за възрастта. Тогава те просто преминават на датски. Гренландия е автономна област на Дания, затова там се говори и този език.

12. В най-известния фонтан на Рим ... Фонтана ди Треви всеки ден се хвърлят около 3000 евро. Според поверието един ден пак ще се върнеш в Рим, ако пуснеш монета във фонтана.

13. В Индия не може да се поръчва „къри“... Поне не и ако искаш да получиш цяла порция храна. Защото „кари“ на езика хинди означава „сос“ или „печено“.

14. В САЩ брадите на маскираните Дядо Коледи

... се изработват частично от опашките на якове, които Америка редовно внася от Тибет.

15. Пясъкът в Саудитска Арабия произхожда от Шотландия ... Шотландия наистина изнася пясък за пустинната държава, и то немалко: всяка година за Саудитска Арабия потеглят 600-800 тона кварцов пясък. Там пясъкът е прекалено ситен, за да се използва в индустрията. Шотландският кварцов пясък е по-твърд и е по-подходящ за стопански цели.

16. В Папуа-Нова Гвинея има повече от 700 езика ... от 14 езикови групи, всичките от които все още се говорят активно.

17. На Мъртво море човек не изгаря толкова лесно от слънцето ... Заради плътността на атмосферата там ултравиолетовите лъчи са по-слаби отколкото на повечето други места в света. Все пак и в курортите на Мъртво море слънцезащитният крем не бива да липсва от плажната чанта!

18. Ако домашният любимец на английски абитуриент умре ... ще получи по-висока диплома. При травмиращи събития от този род, които се случват в деня на изпита, оценката се повишава с две единици.

19. Най-старата човешка следа в САЩ представлява купчина изпражнения ... Фосилизираната находка е открита в една пещера в щата Орегон, а възрастта ѝ се определя на 14 300 години. Това доказва, че в Америка са живеели хора цели 1000 години по-рано, отколкото се смяташе досега.

20. Айфеловата кула променя големината си според сезона ... През лятото се раз-

ширява, през зимата се свива – и то с до 15 сантиметра. Но не е само кулата. Всички стоманени конструкции имат свойството да се разширяват от топлина и да се свиват от студ.

21. В Израел кръстили едно момиче на бутон на Фейсбук ... и сега то се казва „Лайк“. Причината? Щом и без това всяка бебешка снимка във Фейсбук веднага се „лайква“, защо и детето да не се нарече така – смятат родителите.

22. Датски пейзажи ... са дали имената си на килимите от Икеа – например Kjøge, Sindal и Brøndby. Случайност или умишлен опит на шведите да уязвят датчаните (Дания = изтривалка)?

23. Английската кралица Елизабет II е правоспособен автомотор ... По време на военната си служба през Вто-

рата световна война кралицата получава свидетелството си за управление на МПС и преминава курс на обучение по автомоторство.

24. В Исландия бирата е легална едва от 1989 година ... С приетия през 1915 г. Сух закон в Исландия се въвежда пълна забрана на алкохолните напитки. Скоро след това законът се смекчава и се разрешава виното, но забраната за бира става още по-строга, като през 1934 г. се ограничава вносът на бира с алкохолно съдържание над 2,25 %. Едва през 1989 г. в Исландия е разрешена всякаква бира. Оттогава исландците всяка година празнуват „Деня на бирата“.

25. В американската Декларация за независимостта от 1776 г. ... думата „независимост“ не се споменава никъде, на нито едно място.

Това са най-скъпите предястия в света

Предястието е оная част от менюто, която често пропускаме или, на която обръщаме внимание на специални поводи. Когато се сблъскате с четиристепенно меню, то очаквайте второто нещо, което да бъде сервирано пред вас да бъде предястието. То се сервира преди основното и в много от случаите е студен ордьовър. Обикновено е такова, че да бъде „изядено с ръка“ или с минимално използване на прибори. За първоизточници на предястието се смятат Русия и Китай, но има сведения още от Римската империя, където се е сервирано по две основни ястия – едното по-оскъдно, което е минавало за ордьовър.

Ето най-възхитителните предястия, отличени от световните мастър шефове.

Хапки с крема сирене и краставици

Колкото и обикновено звучи, това е едно от най-предпочитаните предястия. В един от най-скъпите холандски ресторанти, може да си поръчате срещу 86 евро.

Руле със сирене и прошуто

Представлява малки палачинкови хапки, навити на руло. Разбира се сиренето и прошутото трябва да са от най-високо качество. Този италиански ордьовър, може да поръчате срещу 165 евро в Милано.

Пилешки дип

Приготвя се от пилешко месо и крема сирене, приготвени под формата на мус, запечен с три вида сирена. Него може да консумирате в Бъфало срещу 190 евро.

Кралски скариди със сметана

Това популярно предястие се предлага в едни от най-добрите ресторанти в света. В Дубай може да го поръчате срещу 325 евро.

Пълнени домати „Капрезе“

Този мини ордьовър представлява пълнен домат с бекон, гъста сметана, маслини и моцарела. В известен хотел в Швейцария, може да си го поръчате срещу скромната сума от 184 евро.



EUROSTAR „НАЕ“ НА РАБОТА РОБОТЪТ PEPPER



Симпатичната хуманоидна машина развлича пътниците на лондонската гара Сейнт Панкрас

В лондонската гара Сейнт Панкрас започна работен, необикновен служител на железопътния превозвач Eurostar - хуманоидният робот Pepper. Разработеният от японската компания SoftBank Robotics и френското й дъщерно дружество Aldebaran симпатичен изкуствен човек е „нает“, за да общува с пътниците и отговаря на въпроси.

От оператора на едноименните скоростни влакове, които свързват Великобритания с континенталната част на Европа, са уверени, че за посетителите на жп терминала

и особено за семействата с деца, ще е интересно да контактуват с робота. Компанията им предоставя възможност да общуват с него в чакалните на Сейнт Панкрас.

Pepper е способен да анализира човешката реч, разпознава изразенията на лицето, емоциите и езика на тялото, може да отговаря на въпроси и с удоволствие позира за снимки. По информация на производителя той е първият в света хуманоид, който се движи естествено, заобикаля препятствията, разпознава звуците и самостоятелно се

презарежда. За откриване на хората и предметите и за движението му помага 3D-камерата, с която е оборудван.

За комуникация с пътниците е предназначен предния му 10-инчов интерактивен екран-таблет. На него се изобразява съхранената в паметта му интерактивна карта на гаровите помещения. А също така полезна информация за жп трансферите до Париж, Брюксел, Лил и Амстердам (в т.ч. за наличието на билети, разписанията на влаковете и т.н.). От Eurostar вярват, че пасажерите ще се зарадват да получат сведения по такъв атрактивен начин. Оценките им за иновацията ще подпомогнат компанията да продължи да повишава нивото на обслужване.

Предвижда се роботът да остане „на работа“ на жп терминала Сейнт Панкрас до края на годината. В началото на 2019 г. е планирано да бъде „командиран“ временно и на други железопътни гари на територията на Обединеното кралство, където ще обслужва местните превозвачи.

Това не е първото работно място на Pepper. Роботът вече активно подпомага и развлича пътниците на няколко летища в Япония и Китай. За улесне-

нието им е позициониран и на международния аеропорт на Тайпе (столицата на Тайван) – Таоюан и амстердамската аерогара „Шипхол“. Такива хуманоиди посрещат гостите в някои от хотелите от веригите Marriott, Hilton и Mandarin Oriental по света и на борда на круизните лайнери на кораба-

ната компания Costa Group. Играят също така ролята на гидове в музея на Смитсъновия институт.

В края на 2017 г., за период от няколко месеца, Pepper оперираха и на гарите във френските градове Льо Сабл д'Олон, Норт сюр Едре и Сюмюр.

Ивайло ПАШОВ



Хуманоидът ще работи на жп терминала Сейнт Панкрас до края на годината.



Човекоподобният робот може да общува с пътниците, да отговаря на въпроси и позира за снимки.



Pepper е способен да анализира гласа, разпознава човешките емоции и езика на тялото.

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