

Иновации

ВОДОРОДНАТА ЕРА В ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ

на стр. 3



Карieri

ЧОВЕКЪТ – ДЪЛГОСРОЧНА ИНВЕСТИЦИЯ, А НЕ РЕСУРС

на стр. 5



ПО 10 МЛРД. ЕВРО НА ГОДИНА ЗА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА



Предложи да се отделят до 2030 г. евродепутатът Андрей Новаков на форума в София „Инвестиции на ЕС в транспорта – гръбнакът на европейската икономика – перспективи след 2020“

На събитието бяха дошли над 100 представители на строителния бранш, общините, кметове, консултантски компании, браншови организации, както и експерти и ръководители от „Холдиг БДЖ“ ЕАД и НКЖИ. Пред тях Андрей Новаков заяви, че с тази международна среща, която поставя началото на една целенасочена кампания, иска да разбие мита, че след 2 години няма да има пари за инфраструктура. И сподели няколко свои идеи, за които занапред ще лобира да станат реалност пред колегите си от Европарламента и другите отговорни институции. Около 30,5 млрд евро има по програмата „Свързана Европа“. Те обаче не са само за транспорт, но и за енергетика и телекомуникации. Но специално за жп и пътна инфраструктура през следващите 7 години ще са необходими 70 млрд. евро или по 10 млрд. на година, за да бъдат модернизираны и изградени липсващите връзки. По думите на Новаков, освен като физическо изражение за тези средства са необходими гаранции, че ще бъдат вложени в сухопътния транспорт. „Ето защо беше важно точно днес и точно от София да тръгне дебатът за това, колко, къде и как Европейският съюз ще инвестира. България получава над 4 млрд. лв.

Първата инициатива у нас „Инвестиции на ЕС в транспорта – гръбнакът на европейската икономика – перспективи след 2020“, свързана с европейското финансиране се проведе в една от залите на Централна гара София. Защо точно там, обясни евродепутатът от ГЕРБ и ЕНП Андрей Новаков, който е и инициатор на събитието, подкрепено от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Заедно с метрото и гарата в столицата е сред проектите, финансирани с европари, където те най-добре и целесъобразно са използвани. Другият мотив за избора на място е, че през следващия период железницата ще остане сред приоритетите в Брюксел за развитие и технологично усъвършенстване.

европейски средства за транспортна инфраструктура и всеки финансиран проект е от жизнено важно значение за регионите ни“, заяви още той. Според него, след 2020 г. европейското финансиране за транспорт трябва да зависи от качеството на инфраструктурата, а Европейската комисия да оценява потребностите на страната ни, имайки предвид, че тя е разделена на 28 области. Важно е да се потърси нов подход при анализа на различните общини и градове като се има предвид сциално-икономическата обстановка в тях спрямо резултатите. Това трябва да е определящо за размера на националното съфинансиране. Тезата, която ще защитава българският евродепутат е, че колкото по-слабо развит е даден регион, толкова по-голям европейски

бюджет е необходимо да се заделя за него. Същевременно националното съфинансиране трябва да е също толкова по-ниско. Затова е нужно всеки регион да се разглежда самостоятелно с неговите потребности. Защото по пътищата и жп линиите му пътуват не само български превозни средства, но и чужди - румънски, гръцки, германски като например влаковете на Сименс, посочи Новаков. И вметна, че проблемите на транспорта са тясно свързани с туристическата индустрия.

Предложението му е енергетиката и телекомите да се прехвърлят за финансиране към плана „Юнкер“, защото са приоритети, които генерират печалби и спокойно могат да се възвръща вложеното в тях. Не винаги обаче

На стр. 4



НОВ КАРГО КОРИДОР ОРИЕНТ/ИЗТОЧНО-СРЕДИЗЕМНОМОРСКИ



Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски подписа Меморандум за разбирателство за създаването на Изпълнителен съвет на железопътен товарен коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“, съобщава от пресцентъра на министерството. Документът е парафиран на 5 декември в Брюксел от транспортните министри на Австрия, България, Чехия, Германия, Гърция, Румъния и Словакия.

Новосъздаденият Изпълнителен съвет ще отговаря за начертаване на общите цели на новото товарно жп направление. Също във функциите му влиза осъществяване на надзора и предприемането на мерки за осигуряване на конкурентоспособен карго превоз.

„Развитието на международните товарни превози ще допринесе за изграждането и безпрепятственото функциониране на устойчиво Единно европейско железопътно пространство“, заяви министър Ивайло Московски. Той подчерта, че успехът на концепцията за железопътните товарни коридори зависи до голяма степен от ангажирането на всички заинтересовани страни и използването на пазарно-ориентиран подход за облекчаване на този вид международен транспорт.

Коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ започва от германските пристанища Бремен, Хамбург и Росток, преминава Чехия и Словакия с разклонение, което пресича Австрия и продължава през Унгария към румънското пристанище Констанца. Другото разклонение е от Румъния през Видин към гръцките портове Солун и Пирей, Истанбул и Бургас. Припомняме, че през юни 2016 г. в Ротердам осемте държави подписаха Декларация за развитието на коридора.



Промени

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ РЕФОРМИРА ОТРАСЪЛА



Правителството представи програма за реформа на железопътния отрасъл. Тя предвижда по-тясно взаимодействие между жп превозвачите и операторите на железопътната инфраструктура. Целта е да се повиши пропускателната способност на жп мрежата и да се даде възможност на повече компании да участват в търговските концесии.

По думите на министъра на транспорта Крис Грейлинг, железопътната система „се пука по шевове“ заради стремглаво увеличаващия се интерес

към пътническите жп превози през последните години. Ето защо досегашният модел на функциониране на системата изисква преразглеждане.

След края на Втората световна война британските железници са национализирани и е създадена държавната компания British Rail. Тя просъществува до 1990 г., когато е приватизирана. Пътническите маршрути са групирани в регионални концесии (т. нар. франчайзинги) и отдадени на частни оператори. Железопътната инфраструктура остава

собственост на държавата и се управлява от компанията Network Rail.

Според британския транспортен министър от 2020 г. жп системата ще започне да функционира по нова схема. Идеята е в основата ѝ да стоят дългосрочни партньорства между регионалните оператори на инфраструктурата и превозвачите. По същество това предполага създаването на единни компании, които да отговарят и за железопътните трансфери, и за железните пътища. Първата такава се очертава да бъде East Coast Mainline. Тя ще обслужва и поддържа главната жп линия на Източното крайбрежие на Великобритания, която свързва Лондон и Единбург (дължина на маршрута е 632 км).

Планът за реформите предполага разбиването на досегашните мащабни регионални концесии на по-малки. Освен това в него е заложено възстановяването на движението по жп трасета, закрити през 60-те години по актуалната тогава програма за увеличаване на рентабилността на железниците. Едно от тях е между Оксфорд и Кеймбридж, по което отново предстои да тръгнат влакове.

Черна статистика

ПОВЕЧЕ ИНЦИДЕНТИ С ЛЕТАЛЕН ИЗХОД В ЖП ТРАНСПОРТА НА САЩ

По данни на Националния съвет за транспортна безопасност на Съединените щати (NTSB) през 2016 г. броят на произшествията със смъртен изход в американския жп транспорт се е увеличил с 3,5 процента спрямо предходната година. Статистиката отчита 733 летални инцидента срещу 708 през 2015 г.

От смъртоносните произшествия през м. г. 660 са станали по жп магистралите, използвани от товарните и пътническите оператори. Останалите 73 са регистрирани по градските релсови системи. Общо 266 инцидента са се случили на жп прелези. А общо 66,4 процента (или 487) от всички нещастия са резултат от неправилно преминаване на пострадалите в и през обекти от инфраструктурата на жп компаниите.

Тенденцията за увеличаване на леталните произшествия е обща за целия транспортен отрасъл на САЩ. През 2016 г. по



американските шосета са загинали 37 461 души, което е 95 на сто от всички смъртни случаи, свързани с транспорта.

От NTSB са сериозно обезпокоени заради влошаването на ситуацията с безопасността в сегмента. От организацията препоръчват железниците да се фокусират върху няколко направления, за да я пресекат успешно. А именно - да се работи активно

за внедряване на системата за управление на влаковото движение Positive Train Control (PTC) и да се засили контролът върху безопасността при превозите на опасни товари. Също така да се подобри надзора върху безопасността в градския релсов транспорт и да се работи за елиминиране на факторите, отвличащи вниманието на транспортните работници. Предполага се и още по-масово използване на регистриращи устройства и внедряване на нови технологии за защита на пътниците.

NTSB съветва охраната на труда в железниците да включи медицински преглед на служителите преди началото на работните смени. Изтъква се и нуждата от създаване на условия за пълноценен отпочиване на персонала с цел намаляване броя на инцидентите, предизвикани от неговата умора. А също така – въвеждане на ефективен контрол за употребата на алкохола и наркотичните средства на железничарите.

Премьера
Метрото в Лакнау –
нов успех за Alstom в Индия

В над двумилionen индийски мегаполис Лакнау започна редовната експлоатация на началния 8,5-километров участък от първата линия на градското метро. Проектът е премиерен за френския жп производител Alstom, който досега не е работил в северния индийски щат Утар Прадеш.

През септември 2015 г. Alstom сключи контракт на стойност 150 млн. евро с корпорацията Lucknow Metro Rail за доставката на 20 мотриси тип Metropolis за първата линия на метрополитена. Със-

останалите 19 ще са разположени на естакади.

Първоначално по линията се очаква ежедневно да пътуват 430 000 пътници. Прогнозите са, че след доизграждането ѝ техният брой може да надхвърли 1 млн. дневно до 2030 г.

Трасето ще бъде снабдено със създадена от Alstom система за управление на движението Urbalis (базирана на технологията CBTC). Това ще е втората от този род, монтирана от французите в Индия. През юни т.г. идентична бе въведена в експлоатация в ме-



тавите са разработени в техническия център на Alstom в Бангалор и построени в заводите на компанията в Коимбатур и Шри Сити. Договорът е сключен по държавната програма „Произведено в Индия“.

В четиривагонните влакове Metropolis има по 186 надлъжно разположени седалки и две зони за пътници с ограничена мобилност. Дизайнът на мотрисите е разработен в унисон с културните традиции на града. Те ще оперират по метролинията, чиято дължина в перспектива трябва да достигне 23 км. По маршрута са предвидени 22 метростанции, от които само три подземни, а

трополитена на град Кочин, като окомплектованите части бяха произведени в Сент Уен (Франция) и в Бангалор.

Alstom участва в проекти за изграждане на подземна железница в няколко индийски града. За метрополитените на мегаполисите Ченай и Кочин компанията доставя подвижен състав и сигнализация, а за Бангалор, Джайпур и Делхи - сигнализации и инфраструктурно оборудване.

Тя е сред най-големите производители на подвижен състав за метрото в света. Досега има продадени над 5000 вагона от моделното семейство Metropolis в 24 града на планетата.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ВОДОРОДНАТА ЕРА В ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ

През близките 10–15 години пътническите дизелови влакове, експлоатирани по неелектрифицираните жп линии в Германия, могат да бъдат заменени от състави, задвижвани изцяло от водород. Първият от тях се очаква да се появи по жп мрежата на германската провинция Долна Саксония още в края на тази година. Силен интерес към технологията има още в Канада, Дания, Норвегия и Холандия.

Транспортната администрация на германската провинция Долна Саксония LNVG поръча на френския жп производител Alstom 14 влака Coradia iLint, които използват като източник на енергия водород. В контракта е заложена опция за допълнителна доставка на още 33 идентични състава. Предвижда се първата партида от тях да се използва за обслужване на жп маршрута Weser-Elbe между германските градове Куксхафен, Бремерхафен, Бремерфьорде и Букстехуде.

LNVG сключи договор с консорциум, в който освен френската компания влиза и немската фирма Linde - водещ световен доставчик на технологията за водородната енергетика и съответното оборудване. Двете дружества ще отговорят за доставката, техническото обслужване и снабдяването с гориво на влаковете през целия срок на тяхната служба, който се определя на 30 години. Производството им ще се осъществява в завода на Alstom в Залцгитер.

Припомняме, че двавагонният прототип на Coradia iLint бе представен за първи път през септември 2016 г. на международното изложение за жп технологии и системи InnoTrans в Берлин. Водородният влак по същество е електрически. Технологията му е основана на електрохимическо устройство, което преобразува енергията, освобождавана от съединението (изгарянето) на водород и кислород, в електричество. На покрива на неговите вагони

са монтирани резервоари с водородно гориво (на фирма Xregion), които захранват горивните клетки (на компанията Hydrogenics), произвеждащи електрическата енергия. Последната се натрупва в акумулаторни батерии (продукт на Akasol) и се изразходва контролирано. Процесът на потреблението се управлява от интелигентна система (на Selectron).

При движението си иновационният състав не отделя въглероден диоксид и на практика по никакъв начин не замърсява околната среда. Единствените емисии, излъчвани от него по време на експлоатация, са водна пара и кондензирана вода. Благодарение на водородната технология „Coradia iLint“ е и много по-тих от традиционните дизелови влакове. Дори, когато пътува с максималната си скорост от 140 км/ч, единственият звук, който пътниците чуват, идва от движението на колелата и съпротивлението на въздуха. От Alstom твърдят, че с едно зареждане съставът може да изминава между 800 и 1000 км в зависимост от сложността на терена.

Ходовите изпитания на прототипа на Coradia iLint започнаха през април 2017 г. От началото на 2018 г. експерименталният състав ще започне да изпълнява и редовни пътнически превози между Куксхафен и Букстехуде. Предвижда се те да продължат две години. Пробната експлоатация ще даде възможност на Alstom да отстрани слабостите



Ходовите изпитания на прототипа на Coradia iLint започнаха през април 2017 г.

в технологията на серийните композиции.

По договор 14-те Coradia iLint, поръчани от транспортните власти на Долна Саксония, трябва да бъдат доставени до декември 2021 г. Планира се те да заменят всички дизелови състави. Alstom планира да ги разположи по гореспоменатото трасе Weser-Elbe.

Техническото обслужване на водородния жп флот ще се осъществява в съществуващото жп депо в Бремерфьорде. Компанията Linde се ангажира да изгради в него пункт за зареждане на съставите с водород, чиято стойност се определя на 10 млн. евро. Тези средства ще бъдат отпуснати от федералното правителство. Предвижда се водородът в депо да се произвежда чрез електролиза като в перспектива електроенергията, нужна за работата на инсталацията, ще идва от ветрогенератори. Зарядни водородни станции е планирано да се построят и на няколко гари по жп маршрута, по който влаковете ще оперират.

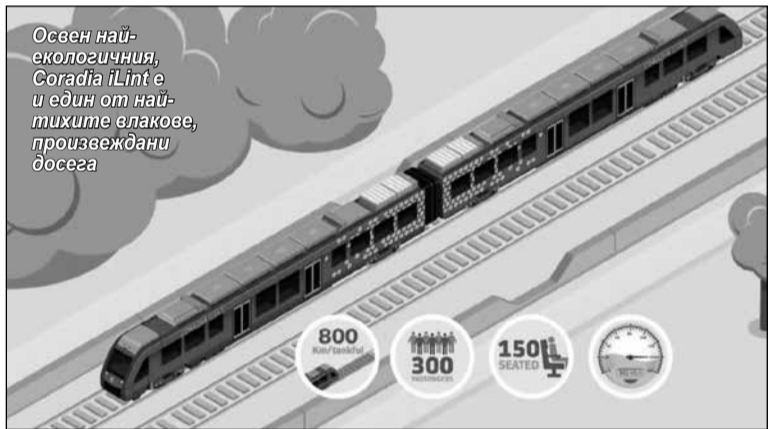
Властите на Долна Саксония са одобрили 81,3 млн. евро инвестиции за проекта. Още 8,4 млн. евро е предоставило министерството на транспорта и цифровата инфраструктура на Германия. Федералната власт отпуска средствата в рамките на националната програма за създаване на иновационни водородни технологии и топлинни елементи. Проектът е част от мащабно усилие на Берлин за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта. При успех технологията може да доведе до постепенната замяна на дизеловия жп флот.

Въпреки, че влаковете на водородно гориво засега изглеждат доста по-скъпа технология в сравнение със съществуващите дизелови модели, интерес към нея не липсва. След властите в Долна Саксония още няколко германски провинции са демонстрирали желание да се включат в програмата. Освен това правителствата на Холандия, Дания и Норвегия също обявиха намерения да заложат на влакове с нулеви вредни газове.

На покрива на вагоните има резервоари с водород, които захранват горивните клетки, произвеждащи електрическата енергия



Освен най-екологичния, Coradia iLint е и един от най-тихите влакове, произведени досега



800 Fuel tanks
1100 300
150 SEATED



Концернът Siemens и канадската компания Ballard Power Systems разработват водороден жп състав на базата на електричките Mireo



Станции за зареждане с водород се предвижда да има в жп депата и някои гари



От Alstom твърдят, че водородният влак не отстъпва на дизеловите състави по експлоатационни характеристики

Освен консорциумът на Alstom и Linde с разработката на водородни технологии за жп транспорта се е заел и германският концерн Siemens. От него си партнират в сегмента с канадската компания Ballard Power Systems, която е специализирана в създаването на водородни горивни клетки. Като резултат от съвместната им работа се очаква до 2021 г. да се появят регионални и крайградски водородни влакове на базата на електричките Mireo.

Предполага се, че усилията на водещите жп производители

да внедрят водородната технология в железопътния транспорт ще доведат до постепенната замяна на дизеловия подвижен състав. Специалистите коментират, че използването на водородни влакове би позволило да се развият „зелени“ железници без да се правят големи инфраструктурни разходи за системи за електроснабдяване (контактна мрежа, тягови подстанции, кабелни линии). Любопитно е, че досега усилията на отрасъла бяха фокусирани най-вече върху товарния транспорт.

Ивайло ПАШОВ

ЧОВЕКЪТ – ДЪЛГОСРОЧНА ИНВЕСТИЦИЯ, А НЕ РЕСУРС

На тази стратегия заложи дружеството за пътнически превози в БДЖ по време на осмото издание на „Дни на кариерата“ в УНСС

Осмото издание на „Дни на кариерата“ отново даде възможност на хиляди млади хора, както и на десетки утвърдени български и международни работодатели да потърсят верен отговор за бъдещите си перспективи. Това е единственото по рода си специализирано събитие в секторите икономика, финанси, човешки ресурси, маркетинг и обслужване на клиенти, което се организира в Университета за национално и световно стопанство (УНСС) и открива добри възможности за професионална изява. Форумът се организира от JobTiger, съвместно с Междуниверситетския център за развитие на кариерата и Студентски съвет в УНСС. Чрез него младите хора не само се ориентират правилно, но и могат да направят най-добрия избор за по-нататъшната си реализация. Той беше открит от проф. д-р Валентин Гоев – зам.-ректор по научно-изследователската дейност на УНСС, Драгомир Николов – изпълнителен ди-

ректор на агенция по заетостта, Светлозар Петров – управител на JobTiger Ltd, доц. д-р Галина Димитрова – МЦРК на УНСС и Мартин Петков – секретар на Студентски съвет при университета.

Тази година събитието се превърна в пресечна точка на търсенията на утрешните специалисти и възможностите за реализация, които им се предлагат от страна на българските и международни работодатели. По време на изложението се представиха 85 компании и организации със свободните си работни и стажантски места. Така в последния ноемврийски ден УНСС отвори вратите си за повече от 6000 души, които бяха дошли да се информират къде утре могат да работят и кариерно да се развиват.

Те посетиха и щанда на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, чиито представители също взеха участие в „Дни на кариерата“. Според специалистите от „Човешки ресурси“ в дружеството целта на участието



им е свързано с представянето на перспективите пред студентите за професионална реализация, която младите хора биха имали в различните му сектори. HR-екипът представи възможностите за кариерно развитие, давайки подробна информация на всеки поотделно за свободните работни места и стажантски програми. В проведените разговори предимно се акцентираше върху обстоятелството, че националният железопътен превозвач е сред най-добрите избори за професионално развитие. Не беше пропуснато да се подчертае, че той вече е с нова визия и стратегически поглед, ориентиран към хората като дългосрочна инвестиция, а не като ресурс. Това позволява и за устойчивия растеж на място.

За първи път по време на форума посетителите имаха възможност да участват и в дискуссионен панел на тема „Особености на икономическата кариера“, който се проведе в рамките на изложението. Активно участие взе специалният гост на изложението Стойне Василев, председател на Българската асоциация на личните финансови консултанти. Основната идея на панела



бе да запознае студентите с тънкостите и особеностите в кариерното развитие, да разкаже за пазара на труда и конкуренцията на него, да изясни празните полета в техните представи.

В края на форума изложителите изразиха удовлетворението си от големия брой посетители. Много от тях заявиха, че имат потенциала да се станат бъдещи служители в някоя от участващите компании. Интересът към

възможностите, които предлага БДЖ, също не беше малък. И студентите, и младите специалисти споделиха удовлетворението си от интересните предложения, отправени към тях от различни перспективни водещи фирми. Финалната равностметка за ползите на това изложение е, че всяка година двустранният интерес към него расте, а броят на участващите фирми и организации продължава да се увеличава.

АБОНАМЕНТ 2018

Припомняме, че той вече усилено тече.

И през следващата година вестник „Железничар“ ще продължава да информира за актуалните събития в бранша.

За ваше улеснение отново ви предлагаме абонаментен талон, който след попълване и документ за внесена сума по посочената сметка, може да изпратите в редакцията на вестника.

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

Име Фамилия
 Фирма тел.
 Адрес:
 пощ. код гр./с.
 област ул./жк
 №/бл. вх. ет. ап.

Ако искате да получите фактура, моля, попълнете следните данни:

1. Идентификационен № тел./факс
 2. Материално отговорно лице
 3. Адрес на фирмата по регистрация

Железничар

Банкова сметка
 на вестника в лева
 Титуляр:
 „Подделение за почивна дейност“ -
 ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BPB179241064295803
 BIC: BPBVBG33
 Банка: Юробанк България АД

Изпратете този талон
 на факс (02) 987 71 51
 или на адрес:
 София 1000, ул. Иван Вазов №3

За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент
24 лв.

СТАРТИРА ДИСКУСИЯ ЗА НОВИТЕ ПЪТНИЧЕСКИ ВЛАКОВЕ

Търси се широка консолидирана експертна позиция

Обществената поръчка за нов подвижен състав на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД ще бъде открита след като се стигне до консолидирана позиция в резултат на широка дискусия. Това заяви заместник-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Велик Занчев по време на първото заседание на съвета, който се занимава с проблема.

„Целта на обсъждането е да бъдат събрани мнения от хора с ясно изразена гражданска позиция в обществото и в железопътния сектор. Широката дискусия в определянето на параметрите на предстоящата обществена поръчка ще гарантира нейната прозрачност и прецизност по отношение на ефективността, безопасността и комфорта“, допълни още той. Отбеляза и факта, че такова обсъждане се прави за първи път в сферата на българския жп транспорт. Затова заместник-министърът благодари на експертите и им пожела пол-

зотворна работа.

В работната група участват бивши изпълнителни директори на дружеството, експерти от движението за европейско развитие на българските железници и Научно-техническия съюз по транспорт, специалисти имащи пряко отношение към работата в областта на железопътния транспорт, преподаватели от университети, както и служители на БДЖ.

По време на първото заседание участниците в него се запознаха с анализа, изготвен от широк кръг експерти, пряко ангажирани с работата в сектора – от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, ИА „Железопътна администрация“, Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Аналитичните обобщения са направени въз основа на изготвен доклад от специалисти от три университета – Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“, Техническия уни-



верситет в София и Университета за национално и световно стопанство (УНСС). Целта е при изготвянето за техническото задание на предстоящата поръчка да бъдат взети под внимание всички препоръки от участниците в дискусиите. По този начин

техническите параметри ще бъдат максимално обективни и съобразени с мнението на широк кръг хора, които са доказани специалисти в областта.

Чрез провеждането на такъв тип експертни разговори се очертава един по-успешен

в дългосрочен аспект хоризонт пред развитието на националния железопътен превозвач, и същевременно се провокира максимално широка дискусия с активното участие на експерти по най-важните теми в железопътния сектор.

ПО 10 МЛРД. ЕВРО НА ГОДИНА ЗА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

От стр. 1

това има как да се гарантира при пътищата и жп линиите, защото те генерират огромен социален елемент. Пренасочването на тези два сектора и оставянето на целия останал паричен ресурс само за жп линии ще е разумно решение, добави още Андрей Новаков. Той доразви тезата си, че когато модернизираме градската среда, и въобще транспорта, закупуваме превозни средства предимно от другите европейски страни като Франция, Германия или Полша, което породило и риторичния въпрос: „Нима така се създава само ръст за страната ни?“ В този дух беше и обобщаващия му коментар. „На всяко евро, инвестирано тук, в България, в нашите структурни фондове, 70 евроцента се връщат в държавите, които са неин бенефициент в Европейския съюз. Ето защо до средата на 2018 г. имаме време да договорим основните параметри на бъдещото европейско финансиране и аз ще направя всичко възможно да събера съмишленици, с които

да вървим в тази посока. Още повече, че вече има конкретни предложения, които могат да се реализират.“

Според Новаков след 2020 г. наред с по-високото финансиране за транспорт, трябва да се начертае бюджетна линия и за туризъм, защото той е индустрия, която дава 12 млн. работни места в Европа, още повече, че и с транспорта са в тясна взаимна връзка. „Хоризонт 2020 работи само в 6 държави, не можем да „заровим глава в пясъка“ и да кажем „толкова могат“. Европейският съюз е длъжен да стига навсякъде“, заяви още Андрей Новаков. В противен случай, по думите му, даваме коз на антиевропейските тенденции. Новият програмнен период трябва да се обедини около каузата - повече пари, повече приоритети и по-ясни цели. В тази насока беше и заключението на евродепутата - таксата, която Великобритания ще заплати заради Брекзит от 70 до 100 млрд. евро, е инвестиция, необходима да остане в Евросъюза.

При откриването на форума зам.-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ангел Попов обърна внимание, че 4,7 млрд. евро ще са необходими за изграждане на направлението от основната мрежа, а 2,6 млрд. евро – за широкообхватната. „За да осъществим всички приоритетни железопътни проекти е нужно да осигурим финансиране в размер на 2,6 млрд. евро, а значително по-голяма е цифрата за пътния сектор – над 3,7 млрд. евро“, посочи той.

Попов заяви още, че пакетът за мобилността е една от най-важните теми за правителството и бизнеса, и фактът, че абсолютно всички български евродепутати, независимо от партийната им принадлежност, са изразили подкрепата си към него, говори колко е важна темата за нашата държава. Не пропусна и да отбележи, че Андрей Новаков е пряко ангажиран с този въпрос и министерството ще очаква активна подкрепа от него и от колегите му.

По време на дискусията, до-

като правеше презентацията си, ръководителят на Управляващия орган на Оперативна програма транспорт и транспортна инфраструктура (ОПТТИ) 2014 – 2020 г. Галина Василева посочи, че най-важното след крайната дата е да се осигури продължаване на инвестициите от предишните два програмни периода. „Работим паралелно по двата трансевропейски транспортни коридора, преминаващи през България, като нашата цел е да ги развиваме балансирано. Изграждането на връзките със съседните държави също ще бъде ключова тема през следващата многогодишна финансова рамка“, заяви Галина Василева. Тя отбеляза още, че Европейската комисия трябва да запази традиционните методи за финансиране, които е използвала в периода 2007 – 2020 г., но в същото време да обмисли и предложи допълващи източници на средства с конкретни критерии.

Не само гости, но и активни участници във форума бяха Оливие Сила, директор на отдел „Инвестиции в транспорта“ в Европейската комисия, началникът на отдел в Изпълнителната агенция за иновации и мрежи Кристобал Милан де ла Ластра, президентът на Асоциацията на европейската железопътна индустрия Филип Ситроен, както и представителят на Европейската инвестиционна банка Матю Бертланд, мениджър плана „Юнкер“.

Мнението на Филип Ситроен бе, че европейските политици трябва да бъдат убедени да заделят повече пари за модернизиране на жп сектора, за да стане той по-конкурентоспособен. И като конкретен пример посочи, че до 2020 г. все още има много средства за усвояване. Там, където това не може да става в срок е необходимо те да се пренасочват, за да се

използват рационално, а не да изгарят. Според Оливие Сила пък тази конкурентоспособност, за която става въпрос, до голяма степен зависи от отговорността на европейските институции. Тя се основава и на постигането на добра свързаност до 2030 г. на всички типове транспортни системи на отделните държави. Тук особено важна роля играе въпросът с дигитализацията и хармонизацията им. Оливие Сила информира, че до две седмици ще бъде направена публикация как се използва механизмът за „Свързана Европа“. Всичко това се извършва за уеднаквяване на националните политики на отделните държави-членки, за постигането на единно виждане в развитието, планирането и ползването на поредицата от проекти, които ще доведат до осъществяването на общата трансевропейска мрежа. Засега проучванията показват, че резултатите са положителни откакто „Свързана Европа“ започна да действа, а 600 млрд. евро са готови за инвестиране. За български проекти се насочват 400 млн. евро, потвърди Оливие Сила. Но до 12 април следващата година е обявен конкурс, за който отново може да се кандидатства, обяви той. Стана ясно, че ще се акцентира на т. н. „разтегливи проекти“ или тези, които могат да преминават от един в друг времеви период. По-голямо внимание ще се обръща и на онези, които са по-мощни и обслужват по-големи територии.

Гостите имаха възможност да посетят софийския метрополитен, който спокойно може да бъде посочен като пример за успешно осъществяван „разтеглив проект“. Те подчертаха високата си оценка, за това, което видяха.

Страниците подготви:

Мая Димитрова



ПРИЗНАЦИ ЗА ЛОШО КРЪВООБРАЩЕНИЕ



Вашето кръвообращение е със съществено значение за цялостното ви здравословно състояние. Неговата функция е да се уверите, че органите, мускулите и костите ви са добре подхранени.

Въпреки това, когато кръвта

не тече както трябва, тялото започва да усеща ефектите. А когато това се влоши още повече, могат да възникнат значителни проблеми, включително инфаркт, инсулт, язви или гангрена.

Добрата новина е, че лошото

кръвообращение не се появява внезапно, а се развива постепенно с лесни за установяване симптоми.

Ето кои са те:

Изтръпване на крайниците

Това мравучкане е най-често срещано, когато стоите на едно и също място за дълъг период от време. Обикновено е най-осезаемо по краката. В днешно време обаче, когато използването на мобилни телефони е толкова разпространено, това усещане възниква все по-често и по ръцете.

Движението стимулира притока на кръв, а стоенето на едно място го възпрепятства. В резултат на това хората с лошо кръвообращение изпитват усещане за изтръпване, когато не се движат за продължителен период от време.

За да предотвратите това, добра идея е да ходите поне по половин час всеки ден. Това просто упражнение активира мускулите и кара кръвта да тече.

Подути крака

Краката ви се подуват, защото тялото се опитва да постигне равновесие, когато е усетило, че в мястото няма достатъчно кръв. След това се опитва да компенсира чрез задържане на течности.

Това явление може да бъде толкова интензивно, че крайниците да се подуят до болка, изтръпване и дори да станат черни и сини. Пийте много вода, за да премахнете задържаната течност от тялото, и да си починат краката ви, оставете ги вдигнати нагоре, като се възползвате от гравитацията. Това ще помогне на кръвта да стигне до областите, където няма достатъчно такава.

Умора

Кръвта осигурява храна – или с други думи енергия на цялото тяло. Това означава, че когато не стигне където трябва да отиде, частите на тялото, където липсва кръв трябва действат двойно повече, изморявайки се повече от обичайното.

Общото усещане за умора ще ви попречи да се радвате на деня с жизнеността и енергията, която искате.

Ако това е вашия случай, освен да отидете на лекар, бихте могли да включите енергийно богати храни в ежедневната диета.

Косопад

За да може косата да е силна, тя се нуждае от хранителни вещества. Ето защо тя е засегната, когато кръвообращението не е добро.

Заедно с косопада, косата ви може да изсъхне и да се сдобие с цъфтящи краища.

За да се справите с тези проблеми, препоръчваме естествени маски за коса: те са много ефективни, евтини и много по-полезни от тези с изкуствените съставки.

Също така е отлична идея да пиете определени чайове, които могат да спомогнат за подобряване на кръвообращението с малко усилия.

ПОЛЕЗНИ СЪВЕТИ ЗА ОТГЛЕЖДАНЕ НА САКСИЙНИ ЦВЕТА ПРЕЗ ЗИМАТА

1. Цветята през зимата не се поливат често и по много, тъй като излишната вода изпълва въздуха в почвата, като лишава корените от кислорода, от който имат нужда, за да се развият добре. Така корените загиват лесно. Затова е добре да ги поливаме по-рядко и то не по график, а когато видим, че почвата започва да изсъхва.

Най-добре с ръка да пипнем пръстта и когато установим, че горният слой е прекалено сух, само тогава да поливаме. А може и просто да се сипва по малко вода в паничката на растението.

2. Цветята през зимата не се торят.

Тъй като през кратките зимни дни светлината е по-слаба, растежът на стайните растения

се забавя и те не се нуждаят от много храна за фотосинтеза.

3. Температурата на въздуха в стаята е добре да бъде между 7 и 15 градуса.

Пръскайте листата на цветята с вода. Тъй като през зимните месеци в повечето жилища въздухът е изключително сух, влагата от растенията бързо се изпарява. Така осигуряваме свежестта, от която растенията ни имат нужда.

4. Пръскайте листата на цветята с вода.

Тъй като през зимните месеци в повечето жилища въздухът е изключително сух, влагата от растенията бързо се изпарява. Така осигуряваме свежестта, от която растенията ни имат нужда.

5. Дръжте растенията далече от течение и отоп-

лителни уреди.

В противен случай листата ще започнат да пожълтяват и да падат.

6. Поставете цветята максимално близко до светлина.

Подходящо място са южни или източни прозорци. Внимавайте с остъклените балкони, защото когато температурите паднат под 0 градуса навън, температурата в помещенията, които не са уплътнени достатъчно, ще падне драстично и това може да убие цветята ви.

7. Съобразявайте се със специфичните изисквания за отглеждане на всяко ваше цвете.

Например някои цветя спят през зимата и не трябва да се поливат въобще. Препоръчи-



телно е когато купувате цветя, да спазвате указанията за отглеждане на етикетите.

8. Не спирайте да им се радвате и да бъдете положително настроени, защото

както всяко живо същество, така и цветята отразяват енергията, която ги заобикаля. Със зеленина и уют в дома зимата не изглежда толкова дълга и студена.



Земната ябълка (*Helianthus tuberosus L.*), още наричана гулия, топинамбур или йерусалимски артишок, принадлежи към семейство Сложноцветни (Asteraceae, ост. Compositae), сред чиито много разпространени представители са още слънчогледът, маргаритката, лайката, белият равнец, еделвайсът и други добре познати в България растителни видове.

Така нареченият Топинамбур

(счита се, че името му произлиза от бразилското индианско племе Тупинамба) произхожда от Северна Америка и е известен като култура от много столетия насам. В началото на 17 в. френски мореплаватели донесат растението в Европа, като през 18 в., с появата на картофа, то бива позабранено. С течение на времето обаче, благодарение на лечебните, хранителните и вкусовите си характеристики,

Земната ябълка

земната ябълка отново намира своето място в кулинарната карта на Стария континент.

Земната ябълка съдържа полезни фибри, инулин, тиамин, фосфор, калий и желязо.

Инулинът е уникален природен полизахарид, състоящ се от 95% фруктоза. Инулинът в земната ябълка действа като пребиотик – стимулира растежа на полезните бактерии в чревната флора. Той също така спомага за усвояването на калция в организма, намалява триглицеридите и холестерола, както и пречатства растежа на различни видове рак.

Освен инулин, в топинамбура се съдържат и много други полезни биологично активни съединения: фибри, желязо, силиций, цинк, магнезий, калий, фосфор, калций, витамините В и С, лектин, органични киселини и аминокиселини.

Консумацията на земна ябъл-

ка регулира кръвното налягане и действа благоприятно на храносмилателната система. Топинамбурът е много подходящо средство за повишаване на имунната система при инфекции и отслабен организъм.

Земната ябълка е много разпространена като средство за понижаване на нивата на кръвната захар и намаляване

на необходимите инсулинови дози при хора, страдащи от диабет тип I.

Не на последно място грудките на земната ябълка могат да послужат като средство за пречистване на кръвта и са полезни за черния дроб и бъбреците.

Земната ябълка може да бъде консумирана сурова, варена или печена.



НЕ ПРИЕМАЙТЕ КАТО ПОДАРЪК ТЕЗИ 7 ПРЕДМЕТА



1. Нож

Ножове, ножици и всякакви други остри и режещи предмети човек трябва да си набавя сам. В предметите с остриета се натрупва твърде много отрицателна енергия. Ако дарителят много упорито настоява, опитайте да купите тази вещ от него, макар и за символична сума.

2. Часовник

Този предмет отчита времето. Изглежда, че е нищо особено, но часовниците са склонни да изостават и да спират. За да не се допусне такъв подарък да символизира края на щастливия ви живот, по-добре е да платите

за него няколко монети на този, който ви го подарява.

3. Портмоне

Приемайки като подарък празно портмоне, рискувате да изпуснете паричния си късмет. Може да пуснете в него дори стотинка, но то не трябва да се подарява празно! По-добре е да се откупи такъв подарък, така че да не избяга късметът ви ...

4. Носна кърпа

В културите на много народи съществува традиция на погребални церемонии да се даряват носни кърпички. Тази вещ е тясно свързана със сълзи и тъга. Пък и хартиените кърпички са къде

по-практични ...

5. Перли

Такъв подарък може да привлече неприятности, загуби и болести. В много страни по света, перлите символизират безутешните сълзи на вдовици и сираци.

6. Огледало

Огледалото е твърде мистериозен предмет, за да си позволяваме така лесно да го подаряваме или получаваме. Счита се, че такъв подарък може да отнеме красотата, младостта и жизнеността на получателя. Особено необходимо е да се пазите от антични огледала.

7. Ръкавици

С използване на ръкавици се свързват много магически ритуали, насочени към манипулиране на личността. Ето защо, такива вещи е прието да се обменят „око за око“, както се казва.

Към народните поверия може да се отнасяме по различен начин: с усмивка, с изненада и дори с възмущение. Най-важно е следното, ако подаръкът е поднесен с чисто сърце и открита душа, то никакви мистични сили не ще успеят да ви навредят.

5 ФАКТА ЗА САМОЛЕТИТЕ, КОИТО НЕ ИСКАТЕ ДА ЗНАЕТЕ

Целта на тази статия не е да ви накара да изпитвате страх от летенето. Този вид транспорт всъщност е доста безопасен. В действителност, това е най-безопасният транспорт в света от десетилетие насам и сигурността му продължава да се подобрява. Въпреки това, тези самолетни факти могат да ви накарат да се замислите, преди да резервирате следващия си самолетен билет:

1. Вашият самолет не може да е толкова нов, колкото си мислите

Много хора не осъзнават колко стари са всъщност въздухоплавателните средства, които ежедневно кръстосват небето. Обикновено стари самолети използват авиокомпани на помалки, развиващи се нации, както и нискотарифни превозвачи. Няколко слоя боя върху интериора могат да заблудят нетренираното око, че самолетът е нов.

2. Номерата на полетите се обръкват рядко, но се случва

Номерата на полетите не служат само за да ви помогнат да се ориентирате в кой район на летището да отидете. Те помагат на ръководителите на полети да насочват правилно пилотите по възложените им маршрути. Но понякога се правят грешки. В резултат на това два пътнически самолета на една и съща авиокомпания почти се блъскат един в друг заради сходни номера на полета. От тогава на самолети, които се намират в една и съща зона на летището и имат насрочено излитане за един и същи времеви терминал, не се дават близки номера на полета.

3. Понякога самолетът, в който летите, е поправен с тиксо

Това, разбира се, не е обикновено тиксо, каквото можете да си купите от книжарницата. То е високотехнологично, изключително здраво алуминиево тиксо и се използва само за външни поправки. Алуминиевата лента струва стотици долари на руло. И се използва само за маловажни повърхности, които изискват

наистина козметични ремонти.

4. Много фактори влияят върху шанса ви за оцеляване при инцидент

Носят се какви ли не легенди за факторите, които влияят върху шансовете за оцеляване при самолетен инцидент – за височината на полета, мястото в самолета, та дори и за името на авиокомпанията.

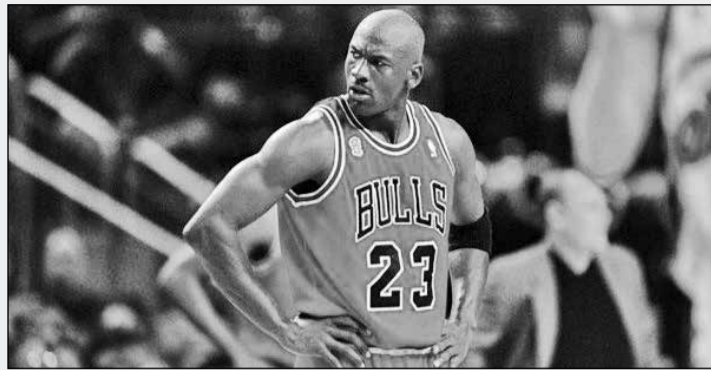
Статистиката сочи, че при самолетните компании от Северна Америка смъртните случаи при инцидент са най-малко, а при тези от Африка - рискът е най-висок. Освен това изходите на самолета са точка на възпламеняване при потенциален пожар, защото горивото се съхранява в крилата.

Според друга градска легенда, по-ниските имат по-голям шанс да оцелеят при самолетна катастрофа, защото е по-вероятно да се скрият зад седалките, които са прекалено малки да предпазят по-едрият пътници. Не е зле обаче да помнете: има по-голям шанс за умрете от ужилване на пчела, отколкото в самолетна катастрофа. Освен това е три пъти по-вероятно да ви убие мълния, отколкото инцидент със самолет.

5. Токсичен дим може да съсипе здравето ви

Наскоро британски изследовател изрази опасения, че в самолетите се наблюдава така нареченият аеротоксичен синдром – смъртоносно състояние, причинено от замърсен въздух, идващ от двигателя на самолета. Според проучванията обаче единствените вредни газове, които не предизвикват загриженост, могат да бъдат открити в пилотските кабинни.

Шантавите ритуали на великите спортисти



Ако се замислим, всички имаме своите малки всекидневни ритуали, които изпълняваме с вярата, че това ще ни донесе късмет. Дали това ще е да пийнем по едно малко преди изпит или интервю, цветът на дрехите в различния ден на седмицата или с коя ръка ще пуснем компютъра в офиса, вярата в тези суеверия се е превърнала в ежедневие.

ли за късмет. Преди и по време на мач той изпълнява поне десет. Така например Надал пресича линиите на корта само с десния си крак, отваря енергийния си гел само с лявата ръка, отива до кърпата си след всяка точка, която отбележи и т.н.

С червено в неделя

Най-великият състезател по голф – Тайгър Уудс, има ритуала да се състезава в неделя



Има обаче хора, които приемат тези вярвания на друго ниво. Това са спортистите, за които такива ритуали са се превърнали в мания. Без значение в кой спорт се състезават и какво твърдят, всеки от тях следва по някой шантав ритуал.

Старите шорти на баскетболиста

Майкъл Джордан е безспорно един от най-великите баскетболистите не само в НБА, а и в този спорт като цяло. Въпреки всичките си умения Джордан вярвал, че за да е успешна срещата, той трябва да носи старите си шорти от екипа му в университетския отбор на висшето училище в Северна Каролина, което завършва през 1984 г. През цялата си изпълнена с успехи кариера под официалните шорти на НБА той носи и старите.

Много ритуали за един успех
Един от най-великите тенисисти за всички времена – Рафаел Надал, също има своите ритуали

само ако е облечен в червено. Въпреки че това се дължи на суеверие, специалистите казват, че червеният цвят се възприема като опасност и това обикновено смущава противниковия играч/

Нехигиенично, но пък носи късмет

Серена Уилямс е едно от най-големите имена в световния тенис. Тя, както всеки спортист, има редица ритуали за късмет. Може би най-гадният от тях е да носи едни и същи чорапи, докато протича турнирът, в който участва. (Средната продължителност на един турнир е две седмици)

Последните ще бъдат първи
Добиващият вече легендарна слава футболист Кристиано Роналдо има своите ритуали, които вярва, че са му помогнали да бъде най-добрият. Така например, ако пътува със самолет за среща, той държи да слезе първи, ако пък отива на мач с автобус, той седи в дъното му и слиза последен.



НАЙ-ВИСОКАТА ЩАТСКА ТЕСНОЛИНЕЙКА



Никоя друга в САЩ не се изкачва толкова нагоре в планината като Cumbres & Toltec Scenic Railroad

Теснолинейната линия Cumbres & Toltec Scenic Railroad C&TS е знакова за САЩ. Тя е най-дългата, най-високата и най-тясна, по която пътува парна железница. 103-километровият ѝ маршрут се простира между градовете Чама и Антонито в американските щати Ню Мексико и Колорадо. Тя удивява колкото с живописността, толкова и със страховитостта си. Железният път преминава през каньоните Толтек (от когото взема и своето име) и Рио Гранде, както и през националния горски резерват Карсън и Скалистите планини. Пресича дълбоки ледникови долини, вие се по ръба на стръмни скалисти склонове и покрай стържещи небето планински върхове. Катери се до спиращи дъха ливади и се спуска до китни иглолистни и смесени гори. По цялото му протежение има гари с водни кули, тунели, жп мостове и естакади, чиято визия и автентичност са запазени. Затова наподобява повече атракцион в

парк за развлечения, отколкото обичайна жп линия. Парният състав спира за дозареждане до редица водни станции, разположени на планинските височини, недостъпни за автомобили. Най-високата точка по маршрута му е на височина 3052 м в прохода Къмбрис. Никоя друга щатска железница не се изкачва толкова нагоре в планината. Линията C&TS е построена още през 1880 - 1881 г. за превоз на злато, сребро, въглища и дървен материал, добивани от планинския масив Сан Хуан, през южните части на Скалистите планини. В края на 50-те години на ХХ век находищата с полезни изкопаеми се изтощават и линията няколко години е изоставяна и пред закриване. Втори живот ѝ вдъхва нефтеният бум край Фармингтън, щата Ню Мексико, където е открито голямо находище от „черното злато“. Повече от десетилетие по нея активно се

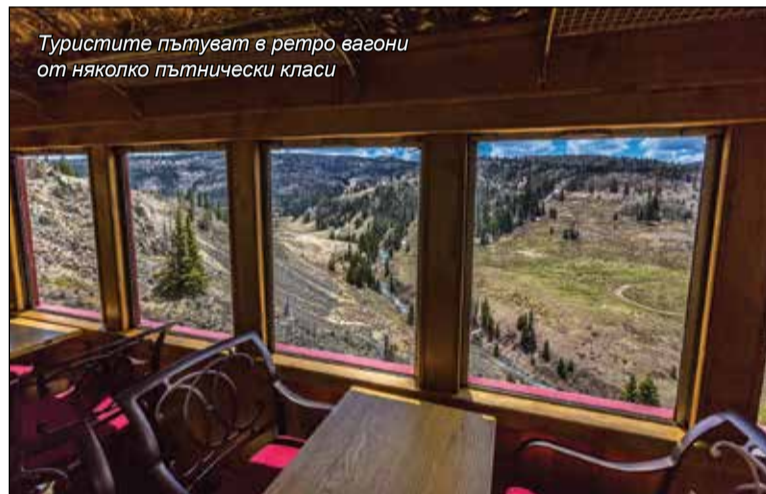
превозват тръби за петролната индустрия.

С времето трасето е разширено и започва да се ползва, освен за промишлени и за пътнически, но предимно туристически превози. През 1970 г. властите на щатите Колорадо и Ню Мексико купуват железния път, заедно с инфраструктурата и започват да я отдават на концесия три години по-късно.

До 2002 г. тя се управлява от няколко жп оператори, които извършват по нея пътнически и туристически рейсове. Същата година американската служба по горите временно закрива по-голямата част от маршрута заради силното засушаване в двата щата и опасността искрите от парните локомотиви да предизвикат пожари. Но въпреки превантивните мерки през юни 2010 г. локална огнена стихия силно поврежда жп естакадата Лобато, която е част от трасето. Минава година преди движението по участъка да бъде възстановено и влаковете отново да поемат по целия железен път. От 2012 г. C&TS се управлява от специално създаденото предприятие Cumbres & Toltec Operating LLC. Същата година линията е обявена за американски исторически паметник.

Влаковете традиционно поемат по маршрута всяка сутрин по направленията. Срещат се по средата на маршрута на гарата в градчето Иу, където на пътниците се сервира обяд на шведска маса. Пасажерите имат възможност да пътуват в ретро вагони стандартна и туристическа класа и в пър-

Туристите пътуват в ретро вагони от няколко пътнически класи



Линията пресича ледникови долини, вие се по ръба на стръмни скалисти склонове и преминава през китни гори



вокласни вагони. Композициите включват още вагон-ресторант, в който се продават и сувенири, както и луксозен вагон с кабинни, оборудвани с вани. Билетите за икономичната и туристическата класа струват съответно 89 и 129 долара, а за луксозните кабинни – 169 долара. За семействата с деца има намаления - първото дете се вози безплатно, а следващите срещу 49 долара всяко. Към цената на билета се начислява и 5-процентен данък за опазване на историческите паметници. Съставите се теглят от запазени парни локомотиви, които по-рано са работили по тази линия и

трасета край Денвър и Западната част на Рио Гранде. Разпределителната гара в град Чама пък е една от най-запазените от ерата на парните влакове в САЩ. С малки изменения автентично е съхранена и цялата инфраструктура от онова време.

Заради своята атрактивност по жп линията C&TS не веднъж са заснемани сцени от различни кинохитове. Сред тях са „Добри момчета, лоши момчета“ (1969 г.), „Индиана Джоунс и последния кръстоносен поход“ (1989 г.) и „Милиони начини да умреш в Дивия Запад“ (2014 г.)

Ивайло ПАШОВ



От 1973 г. жп линията Cumbres & Toltec Scenic Railroad е включена в регистъра на историческите забележителности на САЩ

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