



ЕВРОПЕЙСКИТЕ ФОНДОВЕ

БУКЕТ ОТ ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ

Това заяви евродепутатът от ГЕРБ Андрей Новаков на международна конференция в София



„Реализиране на европейската железопътна стратегия в Югоизточна Европа“ беше темата на двудневната конференция, организирана от RASTIA (Railway Automation Signalling Telecommunication and Industry Association) - българската национална железопътна асоциация, член на европейската жп асоциация UNIFE със седалище в Брюксел. Събитието беше проведено със съдействието на Министерството на транспорта информационните технологии и съобщенията. В него участва зам.-министърът на транспорта Антон Гинев, а Филипе Ситроен, генерален директор на UNIFE, и Жан Филипе Пойзиат, ръководител „Публични дейности“ в организацията, направиха преглед на основните теми на Европейския съюз за железопътната индустрия, акцентирайки на мобилността, инициативата SHIFT2RAIL, индустриалната политика и търговията. Андрей Новаков, евродепутат от ГЕРБ, се спря на значението на европейските структурни фондове за развитието на жп сектора. Доклад изнесе и Христо Дурчев от RASTIA.

Сред участниците и презентаторите на конференцията бяха и Галина Василева – директор на „Координация на програми и проекти“ в Министерство на транспорта и информационните технологии, Нисим Примо – ръководител отдел „Мониторинг“ в НКЖИ, представители на Българската академия на науките, Национална компания „Железопътна инфраструктура“, „Форум за балкански транспорт и инфраструктура“ (ФБТИ), „ИнфраКеър“ АД, „Тинса“ ООД, Клъстер „Зелен товарен транспорт“ и др.

Развитието на железопътния транспорт е основен приоритет в Националната транспортна политика, защото оказва много по-малко негативно въздействие върху околната среда, обърна внимание зам.-министър Гинев, който откри конференцията. „Непрекъснато работим България да има по-конкурентоспособна, финансово стабилна и безопасна железница“, заяви още Антон Гинев. „Само по този начин ще бъдат удовлетворени нуждите на населението за качествен транспорт, а паралелно с това ще се помогне за развитието на бизнеса в страната“. По отношение на инфраструктурата основен акцент през следващите години ще бъде приоритетното и ускорено до-

вършване и изграждане на големите инфраструктурни проекти, за насърчаване на икономическия растеж на регионите, националната и международна свързаност на България с останалите страни от ЕС. За да бъде повишена ефективността на жп транспорта, като се спазват принципите за устойчиво, сигурно и безопасно развитие, Министерство на транспорта, съвместно с БДЖ и НКЖИ, е изработило Проект на стратегия за развитието на жп транспорта у нас за периода 2015 г. - 2022 г., съобщи зам.-министърът пред участниците в конференцията. Въз основа на анализите и проучванията се е наложило виждането, че страната трябва да акцентира в предстоящата си

работа върху виждането за по-стабилна финансово, безопасна и сигурна железница. С активното си участие в изготвянето на политики, свързани с подготвянето на нормативни документи на ниво Европейски съюз, България се включва в процеса за формиране на европейска транспортна политика, която обхваща и железопътния транспорт, подчерта Антон Гинев. По думите му, основната цел е да се създаде единно европейско железопътно пространство. За постигането ѝ ще допринесе и стартиращата съвместна инициатива SHIFT2RAIL, която ще ускори и улесни преминаването към по-интегриран и ефективен железопътен пазар, съобразен с нуждите на бизнеса.

На стр. 5

ПАРЛАМЕНТАРЕН КОНТРОЛ

ЩЕ СЕ ВЪЗРОДИ ЛИ ТРАНСПОРТНА ПОЛИЦИЯ?

Министър Ивайло Московски подкрепи идеята, по време на петъчния парламентарен контрол, тя да бъде върната като самостоятелно звено в МВР или под друга форма. В отговор на въпроса на депутата Светослав Белемезов от АБВ той посочи, че ако транспортна полиция съществуваше, кражбите от инфраструктурата рязко биха намалели. В много от случаите те могат да бъдат квалифицирани и като посегателство върху националната сигурност.

Министър Московски съобщи, че през 2014 г. 65 служители в „Холдинг БДЖ“ ЕАД са заловени в посегателства на горива и имущество, но през последната година са предприети драстични мерки за намаляването на тези случаи. Като пример министърът посочи доставката и съхранението на горивото, което от началото на 2015 г. се охранява с видеонаблюдение. Въведени са съответните технически средства за слеждане на разходите на дизела в локомотивите. Още през 2012 г. са създадени мобилни групи, които да следят за кражбите както на гориво, така и на транспортна инфраструктура. Вследствие на засиления административен контрол в двете дружества на БДЖ министър Ивайло Московски прогнозира в края на 2015 г. много по-чувствително ограничаване на загубите чрез използваните нови охранителни механизми в холдинга, благодарение на които значително са ограничени лошите практики и посегателства. Те са и водещ приоритет в управлението и осъществяването на плана за развитие и оздравяване на групата, подчерта министърът.

Още за приетия функционален план, по който работи отдел „Вътрешна сигурност и безопасност“ в холдинга, четете в следващия брой на вестника.

КИТАЙ ЩЕ КУПИ 351 СКОРОСТНИ ВЛАКА ЗА 10,6 МЛРД. ДОЛАРА

Държавната железопътна инвестиционна корпорация на Китай CRIC обяви, че ще проведе шест търга за закупуване на общо 351 скоростни състава. От организацията съобщават, че влаковете ще бъдат придобити за китайския жп холдинг CRRC. Това ще е най-голямата обществена поръчка в историята на страната. Нейната стойност се оценява на 66 млрд. юана (10,6 млрд. долара).

В рамките ѝ се предвижда да бъдат закупени 228 експреса,

способни да развиват максимална скорост до 350 км/ч и 123, ускоряващи до 250 км/ч. До участие в конкурсите ще бъдат допуснати само китайските жп производители.

Тези търгове за жп техника ще са първите, които се обявяват след създаването на компанията CRRC (China Railway Rolling Stock Corporation) през юни тази година. Тя бе образувана в резултат от сливането на компаниите CNR и CSR - двата най-големи производители на подвижен състав в Китай.

В момента високоскоростната железопътна мрежа на Китай надхвърля 16 000 км. Още 10 000 км нови линии за високоскоростни влакове се намират в стадий на строителство. По данни на CRC пътниците по високоскоростните маршрути на страната през първото полугодие на 2015 г. са достигнали 120 млн. души. В сравнение с първото полугодие на миналата година се отбелязва ръст на клиентите на скоростните състави от 9,1 процента.



ВЛАКОВЕ REGIOLIS ЗА ФРЕНСКАТА ОБЛАСТ ФРАНШ КОНТЕ

Компанията Alstom представи първия регионален състав Régionalis, който е произведен за обслужване на пътническите превози във френската област Франш Конте. Презентацията се проведе на жп линията Дол - Безансон. Френските железници са поръчали общо 9 електрички за този регион от същия тип. Предвижда се те да се експлоатират по линията Дижон - Безансон - Белфор. Всяка от тях е съставена от 4 вагона (с 217 седящи места) и е с дължина 72 метра.

Композициите Régionalis се отличават с повишено ниво на комфорт. Пътническите салони са по-добре обезшумени, а седал-

ките - снабдени с индивидуално осветление и електророзетки. Прозорците са по-широки от стандартните, за да се осигури отлична панорамна гледка. Във вагоните са обособени зони за превоз на велосипеди и голямогабаритен багаж, монтирано е видеонаблюдение и автоматични преброители на пасажерите. Наред с това са създадени необходимите условия за транспортиране на пътници с ограничена подвижност.

Това са първите регионални влакове на Франция, съответстващи на всички действащи европейски стандарти. Те спадат към разработеното от Alstom влаково семейство Coradia Polyvalent.

Модулната им конструкция позволява много лесно да бъдат адаптирани към потребностите на жп оператора в зависимост от условията, в които ще бъдат експлоатирани - крайградски, регионални или международни превози. Според броя на вагоните, от които са съставени, дължината на Régionalis е 56, 72 или 110 метра.

Организирането на производството на жп семейството Coradia Polyvalent позволи да бъдат разкрити над 4000 работни места във френските предприятия на Alstom и техните доставчици. В проекта са включени 6 от 12-те завода на компанията, разположени във Франция.



Ръст на пътническите превози във Великобритания



Пътническите превози, извършени от железниците в Обединеното кралство, са се увеличили с 4,2 процента през последната година. Това отбелязват от британската Служба за железопътен и шосеен транспорт (Office of Rail and Road). За този период жп операторите са транспортирали рекордно число

пасажири - 1 654 млрд. души - показател, недостиган досега.

От ведомството отбелязват, че през последните 12 години ръстът в този сегмент е изключителен. За сравнение, през 2002 - 2003 г. превозените пътници са били с 69,5 на сто по-малко или 975,5 милиона.

Статистиката на ведомството сочи, че през първото тримесечие на 2015 г. железниците на Острова са превозили с 3,7 процента повече пътници, отколкото през аналогичния период на предходната година - 422,7 млн. души. От тях 197,9 милиона са ползватели на сезонни билети. Това е най-високият показател от както са въведени този вид превозни документи през 2002 г.

Наблюдава се също ръст в пътуванията по далечните и регионалните жп маршрути. Те са съответно с 5,8 и 6,1 процента повече отколкото преди година.

Пакистан купува товарни дизелови локомотиви



Железниците на Пакистан купуват 55 товарни дизелови локомотива Evolution Series ES43 AC от американската компания GE Transportation. Те са предвидени за експлоатация по жп линии с междурелсие 1 676 мм и двигателите им са с мощност 4 500 к. с. Ще се доставят от САЩ в напълно сглобен вид, като първата партия се очаква да пристигне в ислямската държава през ноември 2016 г. Предаването на цялата техника ще стане в много кратки срокове - до края на април 2017 г.

Цената на всеки от дизеловите товарни локомотиви е 500 млн. пакистански рупии (4,9 млн. щатски долара). По изчисления на пакистанските жп експерти тази инвестиция ще се възвърне в рамките на 3 години. Предвижда се 40 от поръчаните единици да бъдат използвани за теглене на влаковете, доставящи въглища за топлоелектрическите централи на страната. Останалите 15 ще обслужват композиции с други товари.

Руснаци ще ремонтират вагоните на метрото в Будапеща

Компанията „Метровагонмаш“ (част от руския „Трансмашхолдинг“) спечели конкурса за капитален ремонт на 222 вагона на метрополитена на Будапеща. В търга участваха и други железопътни производители като Alstom (Франция), Škoda Transportation (Чехия), Skinest Rail (Естония), CAF (Испания), както и румънска и унгарска фирми.

От 250 вагона, експлоатирани по метро линия М3 в унгарската столица, през ремонт ще преминат 185 броя тип 81-717/714 (доставени през 1979 г. и началото на 80-те години на XX век), а също така 10 и 27 моторни от моделите 81-717/ 714-2М (от 1979 г.) и Ev3. Всички те са произведени от Митищинския машиностроителен завод. Според условията на договора, изпълнението на проекта, чиято стойност е около 200 млн. евро, трябва да приключи за 34 месеца.

Освен традиционните работи по капиталния ремонт, в контракта е залегнало също обновяването на коша на вагоните, пътническите салони и кабините на машиниста. Предвидени са замяна на тележките и модернизация на спирачното оборудване, тяговия привод



и системите за управление и безопасност. Вагоните ще бъдат оборудвани с нови електрически приводи на вратите, работното място на машиниста ще бъде климатизирано, а вентилацията в пасажерските салони - подобрена. С ремонта срокът на служба на подвижния състав ще бъде удължен с 25 години.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ПРОФЕСИОНАЛНА ГИМНАЗИЯ по ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ “НИКОЛА ИОНКОВ ВАПЦАРОВ”

ГОРНА ОРЯХОВИЦА



О Б Я В Я В А

ПРИЕМ ЗА УЧЕБНАТА 2015 - 2016 ГОДИНА ПО СЛЕДНИТЕ СПЕЦИАЛНОСТИ:

ТЪРГОВСКА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

ПРИЕМ СЛЕД VII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - ОРГАНИЗАТОР ПО ТЪРГОВСКА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

- »Разширено чуждоезиково обучение.
- »Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
- »Придобиване на правоспособност:
"Влаков кондуктор"; "Ръководител търговска експлоатация и билето-багажен касиер";
"Управление на МПС категория - В".

ЛОКОМОТИВИ И ВАГОНИ

ПРИЕМ СЛЕД VII и VIII КЛАС

ОСИГУРИТЕЛНИ И КОМУНИКАЦИОННИ СИСТЕМИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

ПРИЕМ СЛЕД VIII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - ТЕХНИК ПО АВТОМАТИЗАЦИЯ

- »Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
- »Придобиване на правоспособност:
"Електромеханик осигурителни инсталации";
"Електромеханик комуникационни системи";
"Управление на МПС категория - В".

ЕЛЕКТРООБЗАВЕЖДАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТЕХНИКА

ПРИЕМ СЛЕД VIII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - ТЕХНИК ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТЕХНИКА

- »Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
- »Придобиване на правоспособност:
"Заварчик на ъглови шевове";
"Помощник локомотивен машинист";
"Ревизор вагони".



ПРОФЕСИЯ - ЕЛЕКТРОТЕХНИК

Дневна и задочна форма на обучение.

- »Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
- »Придобиване на правоспособност:
"Механик контактни мрежи";
"Машинист на подвижни работни площадки".

Гимназията разполага със съвременна материално-техническа база, включваща кабинети по:
-общообразователна, общопрофесионална и специална подготовка
- езиков кабинет
- компютърни кабинети
- учебен корпус с три работилници



Общежитие - за учениците от другите населени места е осигурено общежитие, предлагащо стаи за момичета и момчета, намиращо се в района на училището с всички необходими условия.
Общежитието е с обновена материална база и разполага със зала за фитнес и тенис на маса, компютърна зала с Интернет връзка, кабелна телевизия.

Спорт - на учениците се предоставя възможност за активни спортни занимания - игрища за футбол, волейбол и баскетбол, физкултурен салон, зала за фитнес и тенис на маса.

Възможност за придобиване на правоспособност за управление на МПС, категория "В"



ПОДАВАНЕ НА ДОКУМЕНТИ	ЗАПИСВАНЕ НА ПРИЕТИТЕ УЧЕНИЦИ
-----------------------	-------------------------------

СЛЕД VII КЛАС:

I ЕТАП	16-19.06.2015	26-30.06.2015
II ЕТАП	26-30.06.2015	06-08.07.2015
III ЕТАП	10-14.07.2015	17-20.07.2015

СЛЕД VIII КЛАС:

I ЕТАП	до 06.07.2015	до 08.07.2015
II ЕТАП	до 10.07.2015	до 15.07.2015
III ЕТАП	до 20.07.2015	до 22.07.2015

За допълнителна информация: гр. Горна Оряховица, ул. "Антон Страшимиров" №944

тел: (0618)26-856, 26-528 /жп.: 3953, 3950, 3955

Интернет адрес: www.pgjpt-go.org e-mail: pgjpt_go@abv.bg



Високоскоростният превозвач Eurostar първи въвежда вагоните с „тихи салони“ в композициите Европейската комисия разби картел между три водещи товарни превозвача от Европа. иите си.

Европейската комисия (ЕК) глоби компании на австрийските и германските железници заради създаването на картел на пазара на товарни превози с т. нар. „маршрутни влакове“* (или „влакове-совалки“) в нарушение на антитръстовите правила на ЕС. На провинилите се дружества - Express Interfracht и Schenker businesses – които са дъщерни на австрийските

(Österreichische Bundesbahnen - ÖBB) и германските (Deutsche Bahn - DB) държавни железници, са наложени санкции в размер на 49,154 млн. евро. Предприятията са фиксирали цените и са си разпределяли клиентите в Европа за своите маршрутни товарни композиции Balkantrain и Soptrain в продължение на почти 8 години.

Швейцарската Kühne+Nagel, която е една от най-големите транспортни и логистични компании в Европа, също е участвала в нерегламентирания съюз. Тя обаче не е глобена, защото е разкрила съществуването на картела и поради това ѝ е предоставен имунитет. По този начин дружеството успя да избегне предвидената за него глоба от 62 млн. евро.

Санкциите на австрийската Express Interfracht и германската Schenker също са намалени, защото са сътрудничили при разследването. Правилата на Евросъюза дават възможност на провинилите се дружества да получат снизходителност при налагането на наказание ако оказват съдействие. В резултат на това, че двете дъщерни предприятия на ÖBB и DB активно подпомагаха следователите, съобразно еврорегламентите, паричните им наказания бяха намалени съответно с 45 и 30 процента. Признанието им, че са участвали в картела, и изразената готовност да поемат пълна отговорност за своите действия доведе до допълнително редуциране на санкциите с още по 10 процента. Така глобата на Express Interfracht бе сведена до 17,356 млн. евро, а на Schenker - до 31,798 млн. евро.

При определянето на размера

на паричните наказания ЕК взе под внимание осъществените от компаниите товарни жп превози, свързани със съвместната експлоатация на линиите на маршрутни влакове Balkantrain и Soptrain - включително допълнителните транспортни услуги, сериозния характер на нарушението, неговият географски обхват и неговата продължителност. Идеята на глобите е да се постигне превантивен ефект като в същото време те са пропорционални на нарушението.

Решението е 19-ото споразумение след въвеждането на процедурата за постигане на споразумение с участници в картели през юни 2008 г. За да бъде постигнато такова, предприятията трябва да признаят участието си в картел и своята отговорност за създаването му. Договорите се основават на Регламент № 1/2003 за антитръстовата политика и дават възможност на ЕК да използва опростена и съкратена процедура. Това е от полза за потребителите и данъкоплатците, защото се намаляват разходите за прилагане на антитръстовите нормативи и паралелно се освобождават ресурси за разследване на други картели. Самите страни по делото също са облагодетелствани заради по-бър-

зото вземане на решения и намаляването на глобите с 10 процента.

Комисар Маргрете Вестегер, която отговаря за политиката в областта на конкуренцията, коментира: „Много съм разочарована, че проект за подобряване на ефективността на транспорта и за насърчаване на екологично съобразните товарни превози се е превърнал в картел. Европейският съюз се нуждае от пазари за товарен и железопътен транспорт, които функционират ефективно въз основа на реална конкуренция, а не в полза на нечии интереси и в ущърб на потребителите“.

Обхванатите от картела линии на маршрутни влакове Balkantrain и Soptrain са били експлоатирани съвместно от Kühne+Nagel, Express Interfracht и Schenker. С Balkantrain се осигурява връзка на Западна и Централна Европа с Югоизточна Европа, а със Soptrain - между централната част на Стария континент и Румъния.

За да намалят конкуренцията помежду си, предприятията са се договорили за няколко ограничителни практики. Те са си разпределили съществуващите и новите клиенти и са създали схема за разпределение на клиентите, включ-

ваща „система за уведомяване“ за нови клиенти. Освен това са обменяли поверителна информация за конкретни искания на клиентите. Споделяли са и обеми товари, обект на договори с партньори надолу по веригата.

Едновременно, тройката съучастници са координирали цените пряко чрез допълващо оферирание

на конфликта между операторите на маршрутни влакове при продажбата на кargo услугата.

Наложената от ЕК санкция не освобождава от отговорност Express Interfracht, Schenker и Kühne+Nagel. Всяко лице или фирма, пострадали от тяхното картелно споразумение и антиконкурентно поведение, може



Еврокомисар Маргрете Вестегер обяви налагането на глобите на 15 юли.

по отношение на клиентите, обхванати от техните схеми за разпределение, и са договаряли продажните цени. Тези нарушения са извършвани от юли 2004 г. до юни 2012 г. Разследването на комисията е започнало с внезапни проверки през юни 2013 г. и е извадило наяве порочните практики.

Присъщото на дейността на операторите сътрудничество нагоре по веригата (съвместно закупуване на транспортни услуги, например тяга, ремаркета и друго оборудване от национални железопътни превозвачи) не е обект на санкцията на ЕК. Според еврореглативите подобно взаимодействие с цел създаване на услуга за превоз с маршрутни влакове не е антиконкурентно поведение. Решението за налагане на глоба се базира само

да предяви иск за обезщетение пред съдилищата в държавите от ЕС. Както съдебната практика на Съда на ЕС, така и Регламент № 1/2003 на Съвета потвърждават, че при дела в национални съдилища решението на Комисията следва задължително да се приема за доказателство, че поведението се е състояло и е било незаконно. Обезщетения на засегнатите могат да бъдат присъждани без да се намаляват поради това, че Комисията вече е наложила глоба.

До 27 декември 2016 г. държавите от ЕС трябва да въведат в своето законодателство Директива за исковете за обезщетения при нарушение на антитръстовите правила. Тя ще улесни жертвите на антиконкурентни практики при получаването на обезщетение за вреди.

* „Маршрутен влак“ е влак за превоз на товари от една точка до друга, без вагоните да се разделят или съхраняват по пътя. По този начин клиентите от множество сектори, особено тези, които имат големи обеми за превоз, спестяват време и пари. По принцип маршрутните влакове са икономически по-ефективни от традиционния товарен железопътен транспорт, особено при превоза на един-единствен вид стока.



В продължение на 8 години участниците в картела са разпределяли помежду си клиентите за своите маршрутни товарни състави Balkantrain и Soptrain.

ЕВРОПЕЙСКИТЕ ФОНДОВЕ

БУКЕТ ОТ ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ

От стр. 1

Една от основните задачи, която трябва да разреши инициативата, е насърчаване на транспортното строителство в градовете, коментира Жан Фелипе Пойзиат. За пример той посочи изграждането на метрото в София, подчертавайки, че по този път е необходимо да се върви и в други европейски градове. Това е инициатива, която стимулира също публично-частното партньорство, но предимно засяга железопътния транспорт, за чието успешно функциониране до 2020 г. ще са необходими около 990 млн. евро. Сега се обмисля как практически да се създаде отделна агенция, която ще работи само за програмата, каза Жан Фелипе Пойзиат. Върху проблема се работи от 2014 г., като основните теми, върху които ще се акцентира, са програмите за иновации в сектора, надеждност на превозните средства, развитие на инфраструктурата, електронното издаване на билети, жп каргото. Вече е натрупано известно закъснение, коментира Жан Фелипе Пойзиат и събщи, че се търсят частни инвеститори, за да бъде довършен проектът. Засега участват вложители с големи ресурси каквито например са ТАЛЕС, Сименс, Бомбардире и други от техния ранг. UNIFE се обръща и към асоциирани членове, които също ще участват. Прави се всичко възможно успешно да се прилагат иновативни политики срещу вредните емисии, по-бързото внедряване на ERTMS и убеждаването на Европейската комисия да подкрепя това, което организацията предлага.

И генералният директор на



Милен Георгиев – и.д. директор България ЕБВР: „Европейската банка за възстановяване и развитие, с кредитен рейтинг А, тази година финансира 95 проекта за около 1,5 млрд. евро.“

UNIFE Филипе Ситроен потвърди по време на презентацията си актуалността на въпроса с ERTMS, който е един от факторите за интегрирана европейска железопътна, пътна и карго система. На всеки десет години ЕК издава своеобразна пътна карта, която очертава най-важните моменти за следващия период. В нея ясно са формулирани и екологичните цели, които трябва да се постигнат. Сега изключително се акцентира върху развитието на градската модалност и непрекъснато се работи все повече и повече големите градове в Европа да се присъединят към тази идея. Едно от промишлените предизвикателства в момента е бумът на азиатското производство в сектора и често пъти нелоялната конкуренция от страна на Китай и Япония, подчерта Филипе Ситроен и обстойно коментира проблема. Търсят се европейски производители, които биха се наложили като световни лидери в жп промишлеността. Идеята е да се създаде такава среда, в която да се запази капацитетът на производството, да се привлекат и задържат най-опитните инженери и специалисти. Все повече вниманието се насочва към малките и към средните предприятия. Обмислят се нови договорни отношения с тях, но се изчаква и потвърждение от страна на Европейската комисия. Във връзка с това генералният директор на UNIFE се обръща към присъстващите на конференцията с покана да участват активно в процеса с конкретни предложения, които ще бъдат обстойно обсъждани. Често пъти малките и средни предприятия са много по-гъвкави и иновативни от мастодонтите, обобщава Ситроен. По думите му, много държави инвестират в UNIFE.

Международната организация има сериозни партньори като САЩ, в чието лице среща чувствителна подкрепа, изтъкна той. Проектите, зад които UNIFE застава безрезервно, трябва да са свързани с повишаване безопасността на превозите, да откриват нови работни места, да гарантират възвращаемост на инвестициите и да бъдат обществено значими. Голяма част от досега предложените български проекти притежават тези качества, обобща Филипе Ситроен.

На конференцията се дискутираха още теми като Четвърти железопътен пакет, мобилност, глобална индустриална политика, възможности за използване на структурите на БАН и висшите училища в иновационни разработки, значението на европейските структурни фондове за развитието на жп сектора, стратегията за бъдещето на високите технологии в железопътния транспорт, както и възможностите на българския бизнес в областта на иновациите като създаване на специализиран клъстер с такава насоченост.

Коментирайки перспективите на европейските фондове за България, евродепутатът Андрей Новаков образно ги сравни с „богат букет от възможности“ за различно финансиране. Акцент в участието му стана ролята на тези структурни фондове в развитието на железопътната мрежа в страната. Той подчерта, че освен традиционните инструменти на кохезионната политика на ЕС, планът „Юнкер“ и Европейският фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ) имат значителен потенциал да улеснят развитието и модернизацията на жп транспорта в Европа. „Планът „Юнкер“ и ЕФСИ са алтернативна възможност за финансиране на високорискови проекти с много висока добавена стойност. Транспортната инфраструктура е един от приоритетите на плана и България трябва да се възползва“, подчерта Новаков, допълвайки, че именно това е причината едни от проектите, сочени за пример за финансиране по плана „Юнкер“, да са от транспортния сектор. Според него вече има няколко добри примера и те са във Франция, където през последните 10 години мрежата непрекъснато се развива. Той изрази увереността си, че в лицето на министър Ивайло Московски вижда политик, който ще съумее да съдейства и българската железница да се възползва от шансовете, които Брюксел предоставя. Целта на плана „Юнкер“ е да запълни нишата между вече съществуващите банкови сектори, като подпомага добре мотивирани проекти.

Две тематични цели очерта в оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ Галина Василева, но най-важната е насърчаването на устойчивост в отрасъла. Тя обаче не се

съгласи, че и в новия програмен период продължава тенденцията от миналия за даване на приоритет на шосейната мрежа за сметка на железопътната. Нещата вече са балансирани и отпусканите средства се разпределят поравно, заяви Василева. Бюджетът 2014 г. - 2020 г. е в размер на 1 млрд. и 887 млн. евро. От тях 673 млн. евро ще са за пътни проекти и толкова за железниците. За финансиране на третия метролъч със средна дължина 7 км и 7 метростанции ще отидат 440 млн. евро. Проектите в жп сферата ще бъдат само два. Единият е продължение на отсечката Пловдив - Бургас, а другият е линията Елин Пелин - Септември. Василева обясни, че те надхвърлят бюджета приблизително с около 200 млн. лв. затова, ако е необходимо, НКЖИ ще осигури допълнителен ресурс. Тя даде отчет и за ОПТ 2007 - 2013 г., като посочи, че всички одобрени проекти са стартирали и трябва да завършат до края на 2015 г. За миналата година има 116, от които 11 са големи, а 122 са инвестиционни. „Може да се похвалим, че размерът на изплатените средства е 76 процента от бюджета на цялата програма, сертифицираните пари към ЕК са 71 процента или малко над 1,5 млрд. евро. Неразплатените средства, които са 24 процента се дължат на изоставане на няколко големи проекти в пътният и жп сектора“, посочи Галина Василева. Тя обясни, че трите жп линии, които се изпълняват по направленията Пловдив - Свиленград, Пловдив -



Филипе Ситроен: „Търсят се европейски производители, които ще се наложат като световни лидери в жп промишлеността“.

Бургас и Септември - Пловдив са рискови. Беше уточнено, че някои от тях ще останат за изпълнение след 2015 г. По правилата те трябва да бъдат завършени със собствени средства на бенефициентите или държавния бюджет до края на 2016 г. и ще се одобряват и въвеждат в експлоатация до март 2017 г. Това обаче не важи за пътните проекти, тъй като там е осигурена максимална организация от строителите за завършване на автомагистралите, добави Василева.

С SHIFT2RAIL ще се премахнат пречките за съвместимост между различните национални индустрии в Европа, каза Христо Дурчев. България като част от европейската стратегия постоянно се включва с иновационни предложения за модернизиране и синхронизиране на жп мрежата си. За да се постигне регионален ефект обаче, ще е необходимо ново рамково споразумение със съседните страни. В този контекст Дурчев заяви, че българският бизнес е готов активно да участва и в оптимизирането на глобалната железопътна мрежа.

Мая Димитрова



Христо Дурчев:

„Българският бизнес е готов активно да участва и в оптимизирането на глобалната жп мрежа“.



Жан Фелипе Пойзиат:

„Една от задачите на SHIFT2RAIL е насърчаване на градското транспортно строителство, за което положителен пример е метрото в София“.

ТИКВИЧКИТЕ — ДАР НА ЛЯТОТО С МНОГО ПРИЛОЖЕНИЯ



Смело можем да кажем, че тиквичките са разностранният гений в зеленчуковата градина. Те могат да се консумират както сурови като свеж и диетичен заместител на спагетите например, така и готвени или мариновани. Настърганите тиквички, подобно на морковите, влизат в състава и на много кексове, сладкиши и хлябове. Тези извънредно вкусни дарове на лятото могат успешно да се сушат на слънце, когато са нарязани на кубчета, и да се съхраняват за зимата като допълнение към супи и ястия с ориз. Сушени-

те тиквички наподобяват на вкус гъбите. В гръцката кухня пълнените с оризи и домати яркочълти цветове на тиквените растения са любимо традиционно ястие, докато в Мексико и Италия предпочитат гарнитурата от панирани цветове на тиквички.

Тези симпатични градински плодове са нискокалорични, но високото им съдържание на вода и фибри утоляват усещането за глад и това ги прави особено подходящи за хора на диета. Те действат благотворно на здравето на нашия организъм, защото са богати на

манган, витамините С, В1, В6 и В2, натрий, минерали, аминокиселини и много други полезни хранителни вещества, които помагат на тялото ни да се предпази от сърдечно-съдови и ракови заболявания. Наличието на фолати в тиквичките ги прави подходящи за консумация и от бременни жени. Съвременните изследвания показват, че те успешно облекчават и симптомите на доброкачествената хипертрофия на простата при мъжете. Настърганите тиквички могат да се използват и като маска за лице, подходяща при мазна кожа.

ДЕЦАТА И ПРИСТРАСТЯВАНЕТО КЪМ ЕЛЕКТРОННИТЕ УСТРОЙСТВА

Пристрастяването към интернет и електронните устройства вече е категоризирано като клинична диагноза в Китай. Проведени са множество проучвания върху трагичните последици върху здравето и живота на тийнейджъри, за които връзката със световната мрежа се превръща в истинска зависимост. Според изследванията, младежите могат да прекарат дни пред екрана на своето електронно

устройство без да се хранят и спят. Много от тях възприемат истинския свят като някаква фалшива реалност.

В западните общества тази пристрастеност към виртуалния свят все още не е официално обявена за болестно състояние, но вече се възприема като рискова. Още преди да прохоят и да проговорят, децата влизат в контакт с модерните технологични джаджи. В желанието си да

накарат хлапетата да мируват, родителите връчват на малчуганите телефон или таблет, без да осъзнават опасността от това. Според харвардския психолог Катрин Щайнер-Ъдър, „оставяйки детето пред някакъв екран за дълго време, ние просто му отвлечаме вниманието, вместо да го научим да как да се забавлява само и чрез естествена комуникация да търси решение на своите въпроси или проблеми“.

Преди 2-годишна възраст децата не бива да ползват никакви електронни медии, тъй като за тяхното развитие е най-важно общуването с хора, а не с електронни устройства. Това посочват от американската педиатрична асоциация и допълват, че по-големите деца и тийнейджърите пък трябва да прекарват едва 1-2 часа дневно в интернет, а в останалото си свободно време да посветят на спорт, четене и любими хобита. Пристрастяването към електронните устройства има негативни последици върху поведението и здравето на подрастващите.



РЪЧНО ТВОРЧЕСТВО С КАМЪЧЕТА

На морския плаж или на речния бряг със сигурност ви очаква истинско съкровище — малки, гладки, плоски камъчета, които можете да използвате за украса на дома си и като дребни подаръци за близки и приятели.

С перманентен маркер изпишете върху камъчета различни пожелания като „любов“, „път“, „вдъхновение“ и др. По желание можете да нанесете тънък слой безцветен лак, за да „запечатате“ надписа. Поставете камъчетата с надписите надолу в

красива дървена кутия и поканете приятелите си да си изтеглят „късметче“ за лятото.

С акрилни или водни бои можете да украсите камъчетата с различни цветни мотиви. Наредете ги върху подходящ рафт или в прозрачна купа, за да внесете допълнителен цветен акцент в стаята. Не по-малко стилни са и сивите камъчетата, върху които е изрисуван един мотив с бял маркер.

Най-обикновена гумена изтривалка можете да превърнете



в спа-аксесоар за баня ако налепите върху нея гладки камъчета с водоустойчиво силиконово лепило-уплътнител.

МАРИНОВАНИ ТИКВИЧКИ

Необходими продукти:

- 1 кг тиквички, нарязани на тънки филийки;
- 2 големи глави лук, нарязани на тънки филийки;
- 2 с.л. сол;
- 1 ч.ч. оцет;
- 1 1/2 ч.ч. захар;
- 2 ч.л. синап на зърна;
- 1 ч.л. семена от целина;
- 1 ч.л. сол;
- 1 ч.л. куркума на прах.

Начин на приготвяне:

Поставете тънко нарязаните тиквички и лук в купа, посолете и оставете да престоят около 2 часа. Изплакнете и отцедете добре. В подходяща тенджера поставете оцета, захарта, солта и подправките, захлупете с капак и оставете да ври за 5 минути. Залейте тиквичките и лука с горещата смес и ги оставете да се охлаждат за около 2 часа. От време на време разбърквайте. Поставете отново на огъня и оставете да ври 5 минути. Охладените мариновани тик-



вички могат веднага да се консумират като пикантна салата, а могат да се консервират и за зимата. Ако решите да ги стерилизирате, тогава ведна след последното сваляне от огъня ги поставете в чисти буркани, залейте с марината, затворете с нови капачки и обърнете бурканите да се охладят с дъното нагоре.

ПЪЛНЕНИ ЦВЕТОВЕ ОТ ТИКВИЧКИ ПО ГРЪЦКИ



Необходими продукти:

- 15 цвята от тиквички;
- 3 с.л. зехтин;
- 1/2 глава лук, нарязан на кубчета;
- 2 счукани скилидки чесън;
- 1 настърган домати;
- 1 тиквичка;
- 1/2 ч.ч. ориз;
- 2 с.л. сухо бяло вино;
- 1/2 ч.ч. ситно нарязан магданоз;
- 1 с.л. ситно нарязана мента;
- 1 с.л. ситно нарязан копър;
- 1 ч.ч. зеленчуков бульон;
- сол и черен пипер на вкус.

Начин на приготвяне:

Почистете цветовете на тиквичките от стъблата и малките външни зелени листа. Поставете в куп с топла вода за 10 минути, след което изплакнете и оставете да изсъхнат. Разрежете тиквичката на две — едната половина настържете, а втората нарежете на тънки филийки. В голям тиган затоплете зехтина и добавете лука, чесъна и домата. След 5 — 6 минути прибавете ориза, виното и на-

стърганата половин тиквичка. Разбъркайте добре и оставете на огъня за около 15 минути. Ако е необходимо, добавете малко вода. Добавете нарязаните подправки и свалете от огъня. Подправете със сол и пипер. Напълнете всеки цвят с оризовата смес. Поставете на дъното на подходящ съд с капак тънко нарязаните филийки тиквичка и върху тях наредете пълнените цветове плътно един до друг. Залейте с горещия зеленчуков бульон и прибавете малко зехтин. Поставете обрната на обратно чиния върху пълнените цветове и затворете съда с капак. Сложете в предварително загрята фурна и гответе за около 30 — 40 минути. Традиционният сос, с който се поднася това ястие, прилича на познатото ни подлечено мляко с тази разлика, че в киселото мляко е добавено и намакано бяло сирене, ситно нарязани пера лук и пипер.

ИЗОСТАВЕНА „ЦЪРКВА“ В ИНДОНЕЗИЯ ПРИВЛИЧА СТОТИЦИ ПОСЕТИТЕЛИ



Джунглите в централната част на индонезийския остров Ява крият в своите дебри една необичайна „църква“, която привлича стотици туристи, поклонници и любители на езотериката. Построена през 1989 г., сградата има форма на гигантско пиле. Нейният автор е Даниел Аламсджа, който твърди,

че е получил просветление свихе за изграждането на този молитвен дом, наподобяващ гълъб. Той купува парцел от 3 декара и върху него започва строителството на своята „църква“, която замисля не като традиционен християнски храм, а по-скоро като място за молитва и лечение на деца и

възрастни с физически увреждания, психически заболявания и наркозависимости. Необичайният храм функционира до 2000 г., когато е изоставен заради непосилните за Аламсджа разходи по неговата поддръжка и довършване. В подземията му се намират някогашните 12 спални помещения и няколко бани, предназначени за болните пациенти. Днес туристи и поклонници от различни религии се стичат към „църквата“ с форма на пиле заради ореолът на тайнственост, който витае около причудливата сграда. Любители на мистиката пък дори се венчават в рушачия се молитвен дом. Кметовете на близките села събират дребни такси за паркинг на автомобилите на туристите и така местните общности припечелват от необичайната атракция.

РЕГИСТРИРАХА В „ГИНЕС“ НАЙ-ДЪЛГАТА ВОДНА ПЪРЗАЛКА



В американския щат Ню Джърси представиха най-дългата надуваема водна пързалка в света. Със своите близо 602 м това съоръжение беше официално регистрирано в книгата на рекордите „Гинес“.

Атракцията е изработена в Нова Зеландия и е монтирана върху склона на планината Крийк, който през зимата се използва за ски писти. Пързалката е направена от поливинил хлорид - това е материалът, от който се изработват и надуваеми съоръжения за детски площадки. Сглобяването на отделните елементи е отнело 600 часа, а за надуването на водната пързалка са били необходими 2 генератора за ток и 15 машини за впръскване на въздух. Според собствениците на съоръжението, спускането по традиционните водни пързалки трае между 10 и 30 секунди, докато при новата атракция то ще продъл-

жава около минута и половина. Специален фундамент повдига пързалката над земята, така че тя да може да бъде използвана от хора със всякакво тегло. Новата атракция ще бъде част от големия аквапарк в планината Крийк, който разполага с над 30 различни атракциона, включително и симулатори за скокове във вода от скали, прехвърляне над река по въжен мост и спускане с лодка по бързеи. Най-дългата в света надуваема водна пързалка ще трябва да бъде сертифицирана за безопасна експлоатация и от местните власти, преди да отвори врати за всички желаещи да се спуснат по нея.

КАК ДА СЕ СПРАВИМ С БЕЗСЪНИЕТО В ЛЕТНИТЕ НОЩИ

Летните жеги преборваме през деня с разходки в сенчести гори или край плувния басейн с разхладителна напитка в ръка. Нощем обаче те могат да се превърнат в истински кошмар за хората, склонни към безсъние. Според специалистите трябва да поддържаме спалнята си прохладна, тъмна и тиха, за да си набавим здравословната доза сън. Няколко дребни хитринки ще ни помогнат да осигурим на тялото си важния температурен баланс през горещите нощи и без високи сметки за климатик. Спалното бельо от естествени материи като памук и лен е най-подходящо за летния сезон. Сменете пухкавата възглавница с по-ниска и по-твърда. Тъй като главата ни се загрева най-бързо, високата възглавница, в която „потъваме“, допълнително ще задържи и увеличи усещането за непоносима жега. Казват, че древните египтяни практикували увиване в мокър чаршаф, за да се справят с високите температури през лятото. Ако не смееете да използвате цял

чаршаф, намокрете със студена вода малка хавлиена кърпа и я увийте около врата си. Така бързо ще усетите облекчително разхлаждане и ще заспите по-лесно. В особено жежките нощи можете да съчетаете с потапяне на краката в леген с ледена вода. Ако имате вентилатор, поставете пред него купа, пълна с

кубчета лед. Те постепенно ще започнат да се топят, а изпаренията от тях ще се превърнат в прохладен бриз. Поставете вентилатора така, че леглото ви да бъде между него и отворен прозорец. Насочете струята на вентилатора към прозореца. Така най-добре ще усещате циркулацията на разхлаждащия въздух.



Подземните тайнства на Париж

Жежкото лято е в разгара си и във френската столица, но малцина знаят, че в земните недра под Париж се крият басейни с кристално чиста вода. Катакомбите под световния град на модата не само представяват чудата плетеница от тунели и земни форми, но предлагат и необичайно спа преживяване в естествено образуваните водоеми. Разбира се, достъпът на цивилни лица до подземните тайнства на Париж е забранен, но любителите на приключенията и тайнствеността на мрака винаги са намирали начин да проникнат дълбоко в дебрите на земните пластовете в търсене на скрити мистерии. Група ентусиасти, водени от австралиеца Александър Брамбли, който се занимава с подводно гмуркане, наскоро заснеха филм за катакомбите и естествените басейни под френската столица. За да се стигне до тези мистериозни кътчета, трябва да се премине през лабиринт от непрогледни тунели, в които се гази в застояла вода. Когато се навлезе в същинските катакомби обаче, гледката си заслужава. Брамбли е картографира голяма част от подземните тунели и галерии, които е обикалял. Част от тях са превърнати в своеобразни подземни храмове, тъй като някои от смелите привърженици на екстремните преживявания са поставили красиви свещници и стотици свещи в някогашните скривалища на първите християни.



В Япония откриват хотел, обслужван от роботи

В атракционен комплекс до Нагасаки ще бъде открит хотел, обслужван почти изцяло от роботи. Единствените живи хора, които са наети като персонал, са камериерките и охраната. На рецепцията посетителите ще бъдат посрещнати от робот във форма на динозавър, дребен андроид и миловидна дама с примигващи клепки, която обаче също е продукт на електронните технологии. Гостите на хотела ще въвеждат информация за личните си данни върху специални екрани под инструкциите, давани от необичайния персонал на рецепцията. Багажът на туристите ще се носи в стаите също от роботизирани устройства. Хотелът е един от първите в света, оборудвани със система за разпознаване на лица, която дава достъп на гостите до определените за тях стаи вместо традиционния ключ или смарт-карта. Във всяка стая също има малък робот, наподобяващ симпатичен анимационен герой, който включва и изключва осветлението, осведомява за точния час и прогнозата за времето. Собственикът на хотела планира да въведе и роботизиран рум сервиз. Цените за нощувка са около 80 долара на човек.



ЯПОНИЯ СЕ СЪБОГУВА С ТАМА

Хиляди японци изпратиха с почести емблематичната котка, превърнала се в талисман и любим служител на местните железници

Повече от 3000 души изпратиха в последния ѝ път Тама - най-известната котка в Япония и единствената в света, назначена за почетен началник-гара по заслуги. Приживе от обикновена улична котка тя се превърна в героиня и любимка на цяла Япония. Писаната

и няколко нейни бездомни посетители и започва да ги храни, докато обслужва станцията.

Привлечени от грижите, четириногите стават постоянни гости на перона и своеобразна атракция за пътниците. Присъствието им радва

отдаване на „службата“, тя бързо очарова туристите и се превръща в световна „звезда“.

Гара Киши започва да се изпълва с любопитни тълпи, дошли от близо и далеч да зърнат, прегърнат и заснемат мяукащата атракция. Покрай интереса към нея, движението по местните линии на Wakayama Electric Railway, които по това време са доста нерентабилни, чувствително се съживява. Наред със съпътстващите приходи от рекламни дейности, това предотвратява и фалита на компанията и обръща негативната тенденция. Увеличеният приток на хора се отразява изключително благоприятно и на икономиката в префектурата. Едно проучване посочва, че славата на котката донася на региона над 1,1 млрд. йени (13,5 млн. долара по тогавашен курс) само през 2007 г.

Заслугата не остава неоценена. През 2008 г. Тама е повишена в длъжността „Супер началник-гара“. С новата позиция идват и повече облаги - допълнителен дневен порцион и запазено място в будката за продажба на билети, където винаги очаква специално меко легло. Позволено ѝ е да мързелува повече, тъй като част от нейните отговорности са поети от две други котки, „назначени“ за асистенти.

Тама, остава на своя пост до края на юни т.г., когато почива на 16 годишна възраст. Всеобщата любимка бе погребана със специална церемония в района на гара Киши. На нея тя бе обявена за богиня, което се допуска от каноните на шиндизма, изповядван от повечето японци.

Котките обаче няма да изчезнат от гара Киши. Отговорната длъжност на починалата писана поема посетителите и Нитама, която също е без знатен произход, но демонстрира не по-малко желание да служи предано. Освен това Wakayama Electric Railway е „назначила“ мяукащи служители и на други свои гари.

Страницата подготви:
Ивайло ПАШОВ



Тама бе една от големите атракции на Япония.



Едно от любимите места за отдих на супер началник-гарата.



Японци изпратиха Тама с купища дарове.



Котката беше любимец на малки и големи, преминаващи през гара Киши.

бе не само талисман на малката жп станция Киши, но и спаси от фалит японска жп компания

Тама е родена през април 1999 г. и повече от половината си живот прекарва сред останалите улични котки, обитаващи района на гара Киши в японския град Кинокава (префектура Уакайама). През 2006 г. настъпват събития, които променят съдбата ѝ. По онова време местната жп компания Wakayama Electric Railway изпитва сериозни затруднения заради финансовата криза. В опит да избегне фалит тя съкращава персонала и автоматизира всички жп гари на дъщерната си фирма Kishikawa line, която обслужва региона. Така единствените хора, наети за периодичната им поддръжка, са оказват неколцина от заетите в местния бизнес. За гара Киши този отговорник е кварталният бакалин Тошико Кояма. Голям любител на котките, той се привързва към Тама

и забавлява пасажерите, което в немалка степен се дължи и на съществуващото японско поверие, че тези мъдри животни носят късмет. Това не остава незабелязано от управата на жп оператора и през януари 2007 г. тя взема едно безпрецедентно за своята история решение. Впечатляващата с размерите си Тама – всеобщата любимка на пасажерите от гара Киши, официално бива назначена на служба в компанията, като почетен началник-гара. Надяват се, че животинчето ще успее да привлече вниманието на пътниците, а оттам и интереса към влаковете на фирмата. Срещу това свое „задължение“, вместо заплата тя получава безплатна храна и подслон.

Тама приема „присърце“ отговорността си. Облечена в специална котешка униформа, тя с готовност се разхожда между хората на перона, умилква се, с видимо удоволствие позира за снимки и печели всеобща симпатии. Заради пълното си себе-



Някои от влаковете, които спират на гара Киши, са специално изрисувани с изображения на котката късметлика Тама.

Цени за реклама

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

При директна заявка от клиента

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

При директна заявка от клиента

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