

## ВЪЗСТАНОВЕН Е ДОБРИЯТ ДИАЛОГ С КРЕДИТОРИТЕ



*Отбеляза министър Данаил Папазов в отчета за работата на кабинета от началото на мандата*

Според министър Данаил Папазов дружествата в системата на Министерството на транспорта информационните технологии и съобщенията през първата половина на годината са в добро състояние. По-сложно остава обаче положението в железниците, заяви той по време на анализа, свързан с дейността на ведомството от началото на мандата. Основните предизвикателства засягат преговорите с кредиторите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, завършването на участъците, които се ремонтират със средства от капиталовия трансфер на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и проектите по ОП „Транспорт“. От 700 млн. лв. холдингът със собствени сили е редуцирал дълга си към финансовите институции на 580 млн. лв.

„Възстановихме и добрия диалог с кредиторите на БДЖ и сме отправили конкретни предложения за изплащането на дълговете“ - допълни още министърът. Някои от предприетите мерки за стабилизиране на железницата вече дават положителни резултати и трябва да бъдат продължени, за да имат траен ефект. Във връзка с актуалното състояние на националния жп превозвач Папазов заяви, че министерството е предложило на кредиторите 30 процента опрощаване на дълга и разсрочването му за шест години. Всеки момент се очаква да бъде проведена финалната среща за подписване на споразумението с тях. Кредиторите непрекъснато искали срока за погасяване да е по-кратък, но той е посочен такъв, защото е съобразен с разчетите от приходите на БДЖ, с които се изплащат задълженията. Данаил Папазов информира, че е отправено и официално искане към Европейската комисия, за да се ратифицират 170 млн. лева държавна помощ, която е свързана с натрупания дълг преди влизането на България в ЕС.

По време на пресконференцията беше подчертано че резултатите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД са по-добри в сравнение със същия период на миналата година. Според представените данни обаче, загубата при железниците е от около 21,2 млн. лева, след първото полугодие на 2014 г. През 2013 г. холдингът е завършил със загуба от 9 млн. лева, а през 2012 г. загубите са били 29,5 млн. лв. Но министър Папазов посочи, че предоставените данни не са съвсем изчерпателни, тъй като в информацията за тази година не е включена приходната част от продажба на имоти. „Това са реални данни, с които в момента разполагаме, но има допълнителни приходи, които не са отбелязани в справката до юни“ - поясни той. Също така става въпрос за отчитане на счетоводна загуба на базата на начисляването на амортизационни разходи от дълготрайни активи. Припомняме, че от началото на

годината бяха извършени няколко операции за покриването на „дълг срещу собственост“, които ще продължат и до края на 2014 г. Не е взета предвид и продажбата на нематериални активи, приходите от които не само значително ще стопят посочените минусови резултати, но се очаква и напълно да ги компенсират. Още един пример, който може да се даде в подкрепа на стабилизацията на дружествата в холдинга е постигната печалба от началото на годината в „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД от 3 млн. лв. повече в сравнение със същия период на 2014 г. При това в условия на усложнена експлоатационна обстановка, в която се наблюдава значителен спад на транзитните товари заради накъсването на маршрути, наложило се от извършващите се спешни ремонти. Аналогична е причината и за намаляването на пътниците с около 1,5 процента.

Негативни са финансовите резултати за първите шест

месеца на годината и в НК „Железопътна инфраструктура“. Компанията отчита загуба от 18,7 млн. лв. при обща за 2013 г. почти 19,6 млн. лв. Една от причините е намаляването на инфраструктурните такси, което поиска Брюксел, както и инвестирането на собствени средства в голяма част от ремонтите. Според зам.-министър Петър Киров обаче, от началото на мандата е решен един много важен въпрос – осигурен е постоянен лиценз на НКЖИ за поддържане на телекомуникации – GSM-R. Дадено е и разрешението за строителство и реално стартиране на жп отсечката Септември – Пловдив, както и получаването на втората нотификация за финансиране разширението на софийското метро. За една година са разплатени близо 555 млн. лв. по ОП „Транспорт“, което е около една трета от всички плащания по програмата. „Следващата седмица ще бъде подписан договорът за рехабилитацията на жп гарата в Бургас“, съобщи министър Папазов. Общо са сключени 115 договора по програмата като е договорен целият наличен финансов ресурс.

Сред основните цели на министерството през изминалата година бе налагането на по-бързо темпо на работа, за да се изпълнят всички проекти в рамките на програмния период, подчерта министърът. По думите му, в тази връзка, през последните седмици са се проверявали всички големи инфраструктурни обекти на място, за да не се допусне забавяне. Той посочи, че от юни 2013 г. досега са изготвени 12 законопроекта и са приети 38 подзаконови акта, чиято цел е разрешаване на проблемите в сектора, подобряване на бизнес средата и намаляване административната тежест. И очерта още две важни задачи за изпълнение. Това е засиленият ежедневен контрол на сроковете за изпълнение на проектите, финансирани от ОПТ. А също и пускането в експлоатация на всички обекти, които се строят и ремонтират по железопътната инфраструктура, финансирани с европейски пари и от държавния бюджет, за да може железницата да работи ефективно и да генерира приходи.

Мая Димитрова

## РЕМОНТИ ЗАТРУДНЯВАТ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ

Заради текущи ремонти, които извършва НК „Железопътна инфраструктура“, в седем железопътни участъка в различни региони на страната е прекъснато движението на влаковете и транспортното обслужване на клиентите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД се осъществява с автобуси.

От началото на юни се реновира жп отсечката между Ябълково – Димитровград – Свиленград – Капъкуле. В края на същия месец по аналогични причини беше спряно движението от Септември до Добринище и от Благоевград до Симитли, а от юли текат ремонтни дейности между Димитровград и Подкова. Междувременно продължава ремонтирането на железния път и в участъците Нова Загора – Ямбол – Зимница, Смядово – Комунари и Плачковци – Кръстец – Радунци. От средата на този месец предстои прекъсване на жп движението между гарите Пирдоп и Антон.

Железопътните участъци, където

линията е двойна и се извършва ремонт само по единия железен път са отсечките Стамболийски – Тодор Каблешков – Пловдив, Стамболийски – Огняново – Пазарджик, Пазарджик – Септември, Бов – Своге, Подуяне пътническа – Искър, Стара Загора – Калитиново, Владимир Павлов – Бургас, Стралджа – Церковски – Карнобат и Черноград – Айтос. Всички прекъсвания, както и извършването на други ремонтни дейности, които не налагат преустановяване на жп трафика, нарушават нормалното обслужване на пътниците с железопътен транспорт. Намалява се скоростта за движение, някои композиции се движат по обиколни и съкратени маршрути или изцяло се преустановява движението им. В последните два случая националният железопътен превозвач осигурява превоз с автобуси.

Със закъснение от 30 до повече от 100 минути от редовното разписание

се движат пътническите композиции, които минават по обиколен маршрут през Тулово, вместо през Ямбол. Това са 11 влака между София и Бургас (през Пловдив), София и Варна (през Пловдив), както и между Пловдив и Варна.

Ръководството на „Холдинг Български държавни железници“ ЕАД поднася извинения на клиентите си за създадените неудобства по време на пътуването им в участъците, където се извършват ремонти. Те разбира се са неделима част от дългосрочния процес за обновяване на националната железопътна мрежа като целта им е да се повиши безопасността и сигурността на движение, да се подобри предлаганата от националния железопътен превозвач услуга, както и да се съкрати времето за пътуване на влаковите композиции, защото се създават условия за увеличаване на скоростта за движение по обновените жп отсечки.

# КИТАЙ МОЖЕ ДА ПОСТРОИ най-дългия подводен жп тунел



След 12 години в Китай може да бъде построен най-дългият в света подводен тунел. Китайски инженери вече са изготвили проект за него и той е представен за одобрение в правителството на страната. Ако проектът бъде утвърден, строителството ще започне през 2015 г. или 2016 г. и трябва да завърши до 2026 г. Изграждането му ще струва на Пекин около 36 млрд. долара (или 220 млрд. юана).

Тунелът ще е дълъг 123 км, което е над два пъти повече от дължината на настоящия рекордър – тунелът „Сейкан“ (дължина от 53,8 км), свързващ японските острови Хокайдо и Хоншу под Сангарския пролив. През него ще минават жп линии, които ще свързват пристанищния град Далянь в североизточната провинция Ляонин и град Янтай в източната провинция Шандун, които са разделени от Бохайско море. След завършване на строителството пътуването между

двете крайни гари ще отнема само 40 минути. За сравнение сега за това са нужни 8 часа – пътуването става чрез пресичане на залива с ферибот или чрез заобикалянето му по суша с кола или автобус около 1400 км. Предвижда се средната скорост на съставите, които ще пътуват през съоръжението да достига 220 км/ч.

Китай обяви плановете си за построяването на тунела още през 1996 г. Прогнозната цена на съоръжението тогава беше 10 млрд. долара, а срокът за изграждането му – до 2010 г. Двадесет години обаче проектът буксуваше във фазата на планирането. През този периода стойността му се увеличи над 3,5 пъти. Сега цената му е скочила на 220 млрд. юана (36,3 млрд. долара). Проучването дали проектът ще може да се осъществи ще отнеме две-три години.

В момента най-дългият в света подводен тунел е японския

Сенкай. Той влезе в експлоатация през 1988 г. след строителни дейности, продължили над две десетилетия. Европейският рекордър – тунелът под Ламанша между Англия и Франция – е дълъг около 51 км. В Западна Европа обаче има амбиции за още по-дълго тунелно съоръжение. През 2013 г. в Швеция и Германия представиха концепция за подводен жп тунел, който да свърже двете страни. Предвижда се той да преминава под повърхността на Балтийско море и да служи за организиране на високоскоростни жп превози между Стокхолм и Берлин. Подводната му част е планирано да е с дължина 97 км. Стойността му се изчислява за 12 млрд. евро. Интерес към проекта е проявила и Норвегия. Норвежките власти лансират идеята за създаване на трансконтинентална железопътна линия Осло – Гьотеборг – Стокхолм – Копенхаген – Прага – Мюнхен – Берлин – Венеция.



# В Русия ще въвеждат невъзвратими влакови билети

Руското правителство прие поправка в устава на железниците, която предвижда въвеждането на невъзвратими билети във влаковете, обслужващи дълги маршрути. Предвижда се тяхната стойност да бъде възстановявана на пасажерите само при изключителни причини. Например като заболяване

или нещастен случай. За обективна причина ще се смятат също отменените и по-късно извършените жп рейсове. Но осребряването на превоза ще е възможно единствено при наличие на съответен документ, доказващ причината за рекламацията.

Планира се невъзвратимите

билети да са по-евтини от стандартните. С въвеждането им клиентите на руските железници ще имат възможност да закупват обичайните по-скъпи превозни документи, чието връщане е допустимо при почти всякакви обстоятелства или по-евтините, но с ограничени опции за обратно осребряване на билети.

## Швейцарски композиции ще пътуват между Люксембург и Германия



В края на тази година в железниците на Люксембург ще получат 8 съвременни двуетажни пътнически състава Kiss от швейцарския жп производител Stadler Rail. Те ще се използват за осъществяване на жп рейсове между херцогството и немският град Кобленц.

Закупуването на новите влакове струва на люксембургските транспортни власти 63 млн. евро, които ще осигурят 2400 допълнителни седящи места на железниците в страната. Те също така ще послужат за замяна на някои от по-старите жп композиции на Люксембург.

## И метрото на Брюксел с автоматични влакове



Метрополитенът на Брюксел скоро ще стане автоматичен. В момента вече са в ход подготовителните работи по автоматизацията на неговите линии. С инициативата местните власти целят да направят подземната железница на столицата на Европейския съюз по-бърза и удобна за пътниците.

Предвижда се интервалът между автоматизираните мотриси да е 90 секунди вместо настоящите две минути и половина. Регулярността на движението им ще се осигурява от единен електронен пулт, ситуиран в диспечерския център. В резултат на иновацията се очаква пътническият поток в метрото на Брюксел да се удвои.

## Балтийските държави се договориха за Rail Baltica



Литва, Латвия и Естония се разбраха да създадат съвместно дружество, с което да участват в проекта Rail Baltica. Документите за неговото учредяване в момента се подготвят, а договорът, с който ще стане това, трябва да бъде подписан от трите страни през това лято.

По предварителни разчети железопътният проект Rail Baltica, който се предвижда да свърже Прибалтика, Източна и Западна Европа (а в перспектива и Скандинавските страни) ще струва 3,7 млрд. евро. Планирано е да бъде осъществяван между 2019 г. и 2024 г. Общата дължина на трасетата, които ще се изграждат по него в Литва ще достигне около 360 км, в Латвия – малко над 300 км, а в Естония – около 300 км.

Във връзка с инициативата Литва възнамерява да модернизира с европейски средства 100-километров участък от своята железопътна мрежа – от Каунас до Вилнюс. Това ще даде възможност столиците на всички балтийски държави да бъдат свързани с жп линии с европейска широчина.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

# НАКЪДЕ ПЪТУВАТ ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ ОТ ЕВРОСЪЮЗА?

Годишно железниците на държавите от Европейския съюз усвояват субсидии в размер на 36 млрд. евро. Тази сума е почти равна на общата им печалба, която те постигат от продажбите на билетите. Това се отбелязва в поредния двугодишен доклад на Европейската комисия за развитието на европейския пазар за железопътните превози, който бе огласен преди дни. В документа се казва още, че макар жп

транспортът на Стария континент несъмнено да се развива, в няколко от държавите-членки може да се постигне още по отношение на ефективността и качеството на услугите. Подчертава се също така, че откритата конкуренция и по-голямото използване на обществени поръчки осигуряват по-добри услуги за пътниците и гарантират, че парите на данкоплатците се използват по-ефективно.



Поредният доклад на ЕК за състоянието на еврожелезниците отбелязва, че може да се постигне още по отношение на ефективността и качеството на услугите

През втората половина на миналия месец Еврокомисията обнародва подробен доклад за състоянието на железопътния сектор в ЕС. От документа следва, че железниците притежават значителен потенциал, тъй като са екологичен и балансиран вид транспорт. „Ако искаме през XXI век жп транспортът да играе важна роля в транспортната система на Евросъюза, е необходимо да се предприемат редица решителни мерки. А именно: да се рационализират и усъвършенстват процедурите за издаване на разрешител-

монополи. Те все по-често биват заменени от международни железопътни групировки (концерни), които генерират повече от една четвърт от своите обороти извън държавата, в която са установени.

Товарните жп превози също се разрастват. В момента те заемат почти половината от трансграничния трафик в железниците. Новите стопански субекти в сектора дават работа на близо 120 000 души и вече имат пазарен дял от 21 процента при пътническите превози и от 28 процента при товарните.



Европейската комисия настоява за още по-голяма либерализация на високоскоростните и междуградските влакове

ни за подвижния състав; да се увеличат инвестициите в инфраструктурата и да се засилят научноизследователската и развойната дейност в жп сегмента. Необходимо е също така да се либерализира конкуренцията на вътрешните междуградски превози и да се приложат повсеместно тръжните процедури при обществените поръчки за услуги, както се предлага в четвъртия железопътен пакет“ – това заяви заместник-председателят на Европейската комисия Сим Калас, който отговаря за транспорта.

Проучването е направено по схемата за наблюдение на железопътния пазар (СНЖП). Докладът потвърждава, че от средата на 90-те години пътническите жп превози бележат удивителни темпове на растеж в различни страни от Общността. В Обединеното кралство наблюдаваният ръст е над 70 на сто, в Швеция – над 42 процента, а във Франция и Белгия – съответно повече от 37 и 26 процента. Комисията, която го е съставила, подчертава увеличаваща се значимост на високоскоростните жп превози. В момента на тях се пада вече една четвърт от целия железопътен трафик в ЕС и делът им продължава да нараства.

Интензивността на международните пътнически превози също постоянно се увеличава. Сред основните икономически групи в европейските железници вече не са традиционните изключително държавни



В доклада се посочва, че в условията на откритата конкуренция между различните железопътни компании цените падат и едновременно с това пътниците получават по-добра услуга. На високоскоростните влакове например са по-ниски, когато са създадени условия за конкуренция между операторите. Стойността на билетите по маршрута Рим – Милано, където се конкурират два железопътни превозвача, са с 25 до 40 на сто по-ниски от тези по маршрута Мадрид – Барселона, който още не е либерализиран. Честотата на пътуванията по италианския маршрут е двойно по-голяма, което показва наличието на право пропорционална зависимост между степента на използване и конкуренцията, която засега е факт най-вече

при високоскоростните линии, свързващи метрополиите и при междуградските превози на дълги разстояния.

От друга страна, от доклада става ясно, че в железопътния сектор все още разчита в значителна степен на субсидиите (близо 36 млрд. евро през 2012 г.), а ръстът в товарните влакови превози изостава в сравнение с другите видове транспорт. В документа се подчертава също така, че пристанища като Ротердам и Антверпен биха могли да поемат повече товарен железопътен трафик. Както и че нивото на удовлетвореност от жп транспорта и от състоянието на жп гарите все още не е на очакваната висота (само 58 на сто от пасажерите са доволни от настоящите нива на комфорт и услуги в тях).

Железниците, например, не използват ефективно значителния потенциал, който представлява за тях осигуряването на транспорт за хората с ограничена подвижност: 19 процента от европейците не пътуват с влак заради проблеми с достъпността. Те не стимулират достатъчно и редовното и често използване на услугите им. Само около 6 на сто от жителите на Стария континент се возят на влак по-често от веднъж седмично. В същото време от ЕК смятат, че стойността на жп

услугите, особено по отношение на цените на билетите по много от високоскоростните линии, продължава да бъде сравнително висока. Изключение правят някои вече либерализирани маршрути, в които острата конкуренция води до приемливи ценови нива.

В настоящите реалности общо 94 процента от железопътните пътнически превози са вътрешни (национални). От тях около половината се извършват по крайградските линии за превоз на пасажерите до техните работни места и обратно към домовете им. В сега обсъжданото предложение на Европейската комисия за Четвърти пакет за железниците се предвижда въвеждане на задължение за държавите-членки на ЕС да проведат процедури за обществени поръчки за тези услуги. Това се аргументира с идеята за постигане на по-високо качество на железопътните услуги и по-голяма икономическа ефективност на по-ниска цена.

Поради същите съображения ЕК възнамерява да наложи свобода на конкуренцията и при високоскоростните и междуградските линии. Данкоплатците могат значително да намалят транспортните си разходи и да получават повече срещу платеното от тях за билети, когато жп компанията, която ще обслужва крайградската железница, се избира чрез процедури за възлагане на обществени поръчки.

Според доклада крайградските маршрути в Обединеното кралство, където пазарът е либерализиран, например се определят като по-добре обслужвани, с по-надежден и по-евтин за данкоплатеца транспорт, отколкото този в Белгия и Франция, където сегментът все още е затворен за конкуренция. Поради тази причина в четвъртия пакет за железниците Комисията настоява за по-голямо прилагане на обществените поръчки за услуги.

Ивайло ПАШОВ

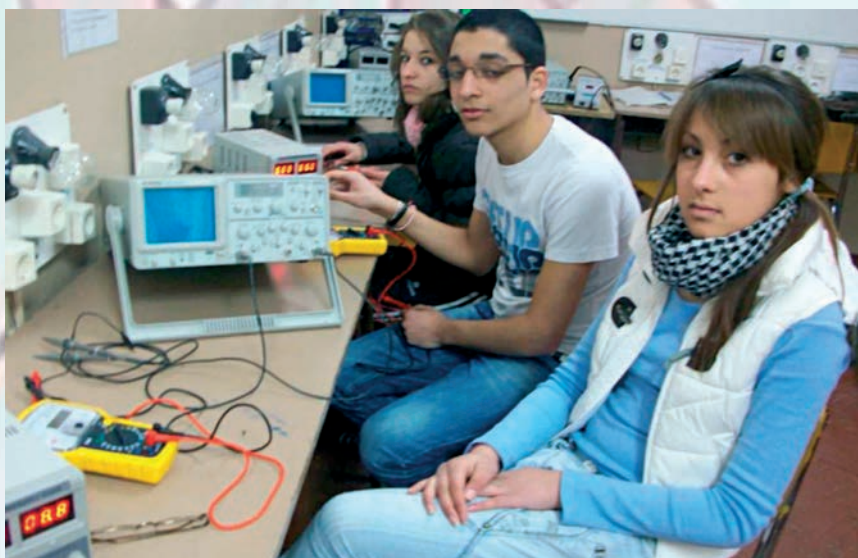


Според Брюксел бъдещото развитие на жп операторите трябва да се основава на по-голямата икономическа ефективност и качество на услугите и по-ниските им цени

# ПРОФЕСИОНАЛНА ГИМНАЗИЯ ПО ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ „НИКОЛА КОРЧЕВ“

## СПЕЦИАЛНОСТИ:

- \* Компютърни мрежи;
- \* Локомотиви и вагони;
- \* Осигурителни и комуникационни системи в жп инфраструктура;
- \* Електрообзавеждане на железопътна техника - /дневна и задочна форма/.



## ПРИЕМ:

По документи, след 8 клас

Балообразуващи оценки:

- \* Български език и литература;
- \* Математика;
- \* Физика;
- \* Информационни технологии.

## Допълнителни правоспособности:

- \* Помощник локомотивен машинист;
- \* Заварчик.

Прием след завършен 8 клас  
за учебната 2014/2015 г.

| Етапи на класиране | Прием на документи | Записване     |
|--------------------|--------------------|---------------|
| I етап             | 02 – 04.07.2014 г. | 08.07.2014 г. |
| II етап            | 10.07.2014 г.      | 15.07.2014 г. |
| III етап           | 18.07.2014 г.      | 22.07.2014 г. |

Попълване на незаемите места след трети етап на класиране и записване – определя се от директора - до 04.09.2014 год.



## УДОБЕН ТРАНСПОРТ:

Автобуси: 79, 309; Трамваи: 6, 7, 11, 12, 19

Метростанции: Мария Луиза, хан Кубрат



Практика на реални работни места

гр. София, бул. Илиянци 2,

тел. 831 3855; 832 8038, e-mail: pgjpt@abv.bg

[www.pgjpt-sf.info](http://www.pgjpt-sf.info)

# ДИМИТРОВГРАД – СВИЛЕНГРАД СЕ ОТКРИВА ПРЕЗ ЕСЕНТА НА 2015 Г.

Очаква се след около месец осемкилометровата жп отсечка между Любимец и Свиленград, където линията вече е напълно изградена, да бъде пусната в пробна експлоатация. Това беше съобщено по време на проверката, която министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Данаил Папазов направи на строителството на железопътното трасе от Димитровград до Свиленград – гръцка граница. Констатацията е, че се работи с добри темпове и целият участък ще може да бъде открит през есента на следващата година.

По 36-километровата отсечка от Димитровград до Харманли вече са монтирани 10 нови стрелки. Изграждат се пешеходен подлез и надлез. Направени са и две нови пасарелки. Усилено се работи и на всички останали 13 големи съоръжения, които включват мостове и надлези. Изпълнени са и повечето от малките съоръжения, като паралелно са положени 3,3 км железен път и стълбове за контактната мрежа. По време на проверката стана ясно, че около 55 на сто е физическият напредък на строителството между двата града. Строителите

уверяват, че около 14 декември тази година ще бъдат напълно готови и тогава първите влакове ще започнат да пътуват между Димитровград и Симеоновград. Модернизира се и приемното здание на димитровградската гара, а по цялото трасе са открити шест археологически обекта. Работата на единия вече е финализирана.

Експертите, заедно с министър Данаил Папазов, провериха как върви строителството и между Харманли и Свиленград.



Изградена е част от конструкцията на пътническата гара в Свиленград. В товарната гара са изпълнени всички основни изкопни и насипни работи, като на места е достигнато нивото за монтиране на железния път. Усилено се строят две големи съоръжения – надлез при р. Сива река и мост. В целия участък от Свиленград до гръцката граница е рехабилитиран железният път. Предстои изграждането на около 1500 м контактна мрежа. Равносметката по време на проверката показва, че физическият напредък от Харманли до Свиленград и гръцката граница

е около 40 процента. Напълно са готови железопътните мостове над реките Лозенска и Белишка. Трасето между Любимец и Бисер е подготвено за полагане на железопътната линия. Направени са и GSM-R кулите в Генералово и Свиленград, приключило е монтирането на оптичния кабел в отсечката до турската граница, както и ремонтът на помещението за сигнализационно оборудване в Димитровград.

Министър Папазов посети и тяговата подстанция в Свиленград, която е изцяло изградена и само остава да се свърже с електрическата мрежа.

## БЕЗ ПРЕКЪСВАНЕ СЕ РАБОТИ НА СТОЛИЧНАТА ЦЕНТРАЛНА ГАРА



Строителните работи на Централна гара София са разделени на два етапа, така че да не се спира експлоатационната ѝ дейност. Всъщност такова беше условието още от самото начало, когато започваше ремонта преди няколко месеца. В момента на обекта работят 120 души без прекъсване, стана ясно по време и на тази проверка на министър Данаил Папазов. Сега се работи по първия етап, който обхваща модернизацията на 60 процента от гаровия комплекс. По предва-

рителните разчети той трябва да приключи в началото на януари 2015 г. Към днешна дата физическото изпълнение е около 12 процента. Припомняме, че ремонтът на гарата се финансира с пари по Оперативна програма „Транспорт“ 2007 - 2013 г., а общата сума според договора, сключен с изпълнителя, е около 56 млн. лева.

По-късно министър Папазов инспектира и другият столичен обект, който се изгражда с европейски пари от ОПТ – софийското

метро в участъците от Цариградско шосе до летище София и от ж.к. Младост 1 до Бизнес парка в Младост 4. В първата отсечка, чиято обща дължина на трасето е 4,95 км, физическото изпълнение вече е достигнало 65 процента. В нея се строят общо 4 метростанции, от които две са подземни и две открити. Конструктивните работи са завършени и се предвижда през август бул. Кръстьо Пастухов да бъде пуснат в експлоатация. През октомври и четирите метростанции ще са готови, информираха от „Метрополитена“. Но цялото трасе на подземната железница ще бъде завършено през януари 2015 г., след което започва тестовият период.

Физическият напредък от ж.к. Младост 1 до Бизнес парка в Младост 4 е достигнал 53 процента. Дължината на линията в него е 2,6 км с 3 метростанции. Това разклонение е разделено на две обособени позиции. В момента се извършват конструктивните работи и през август се очаква да бъде положен целият релсов път. Според графика до 15 септември трябва да приключат строителните работи и да се възстанови движението по бул. Александър Малинов. Предварителният разчет е целият този проект за разширение на метрото да бъде финализиран през месец юни 2015 г.

Министър Папазов провери и строителните работи по първия участък от Западната дъга на столичния околновръстен път. В напреднала фаза са и работите по изграждане на естакадата на бул. „Царица Йоанна“. Предстои полагането на хидроизолацията, като паралелно продължават отчуждителни процедури по част от проекта.

В проверката участваха и заместник-министрите на транспорта, информационните технологии и съобщенията Петър Киров и Антон Гинев, представители на Управляващия орган на ОП „Транспорт“, на НК „Железопътна инфраструктура“, „Метрополитен“ ЕАД, Столична община.

### ПРОМЕНИ В ЗАКОНА ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Парламентарната комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения обсъди и гласува на второ четене промените в Закона за железопътния транспорт. Измененията предвиждат жп предприятие без лиценз за извършване на товарни превози, да има право на достъп до първата гара от железопътната инфраструктура, необходима за нормалното функциониране на дейностите на дружества и предприятия от вътрешния железопътен транспорт на министерствата на вътрешните работи, на отбраната и други

ведомства с изключение на дейности, свързани с изискванията по техническата експлоатация и безопасността на движението. Затова ще са необходими сертификат за безопасност, договор за застраховка гражданска отговорност и договор с управителя на железопътната инфраструктура, е записано в законопроекта.

Депутатите от ресорната комисия предлагат промените приоритетно да бъдат обсъдени и гласувани в пленарна зала до края на това Народно събрание.

# СВ. ПРОРОК ИЛИЯ (ИЛИНДЕН)

На 20-и юли християнската църква почита свети пророк Илия. Според Стария завет той живял по времето на израелския цар Ахов и бил потомък на свещеническият Ааронов род. Царят бил защитник на езическото идолопоклонничество и Илия се явил пред него, за да го предупреди, че Бог ще го накаже с убийствена суша. Пророчеството се сбъднало: сушата продължила три години и шест месеца. Чак тогава Господ се смилил и пратил пророка да извести на народа края на бедствието. Според Библията пророк Илия се понесъл жив с огнена колесница на небето пред очите на своя ученик Елисей. Това станало през 816 г. пр. Хр. близо до река Йордан.



мята. Затова народът ни нарекъл св. Илия „Гръмовник“, „Гръмоделец“ и „Гръмомолник“. Според старо поверие той се биел с крилати змейове, с триглави лами и дори с дявола, а от тази битка произтичали небесните стихии. Ако св. Илия се разсърди, той изсипва ледени зърна от ръкава си или заключва дъждовете в

небесна пещера.

По традиция на Илинден в чест на светеца се коли курбан — най-старият петел, а стопанките изпичат погача „боговица“ и „колач“. Курбанът се освещава и трапезите се нареждат на могила, оброчище, край параклис извън селото, под стари дъбови дървета. Вярва се, че така ще омилостивят светеца и ще предпазят селището от градушка и наводнения. И днес в манастирите, чийто патрон е св. Илия, се правят големи празненства с курбани.

Народната традиция забранява къпането в реките и морето на Илинден, защото св. Илия обичал на този ден „да си взема курбан“. На Илинден се гадае и за реколтата — ако гърми, орехите и лешниците ще са „шупливи“, празни.

На Илинден празнуват всички, които носят имената: Илия, Илиян, Илияна, Илко, Илка, Илчо.

## ВИШНИТЕ



Вишната (*Prunus cerasus*) е вид овощно дървче от семейство Розоцветни. Плодовете му са подобни на черешовите, но за разлика от тях на киселяват. Съществуват около 300 сорта вишни, но в България са познати около 40-50.

Вишните се делят на две основни групи — морели, чиито плодове са с червен и кисел сок, и аморели — плодовете на които съдържат неоцветен и слабокисел сок. В отделна група се включват хибридните вишни, т. нар. вишнапи, които са получени от кръстосване на череша с вишна. Те имат по-малка киселинност и са много приятни на вкус.

Вишната цъфти и узрява доста рано — през април - май с множество бели цветове, още преди появата на листата. Тъй като в този период тя е особено красива, в някои райони се отглежда и като декоративен вид. Плодовете на вишната имат много полезни свойства. Те се добавят към хранителния режим с лечебна цел при чернодробни заболявания, анемия, камъни в бъбреците и др. Тяхната консумация се препоръчва също и при заболявания на стомаха и липса на апетит, тъй като те го повишават. Смята се, че вишната е полезна при атеросклероза и ревматизъм. При възпалителни процеси на дихателните пътища (bronхити) пък се препоръчва консумацията на сок от вишни.

Специалисти твърдят, че вишните предпазват сърцето и кръвоносните съдове, както и че редовната им консумация предотвратява появата на някои видове рак, а също и диабет. Лечение с вишни успешно се прилага и при смущения в паметта.

Накиселяващите плодове са много добро лечебно средство против възпалителни процеси и успокояването на болките при артрит. Учените съветват да изпие чаша сок от вишни вместо аспирин и така да успокоите болките в ставите и костите. Смята се, че благотворното влияние на плода се дължи на свойствата му да намалява количеството на пикочната киселина, която причинява проблемите с костите и ставите.

Много хора страдат от безсъние по различни причини, като най-честата е стресът. В такива случаи те приемат сънотворни медикаменти, за да заспят. Но има и естествени продукти, които могат да решат проблема с безсънието и вишневият сок е един от тях. Ако имате проблеми със съня не бързайте да посягате към сънотворните лекарства, а по-добре изпийте чаша сок от вишни. Доказано е, че сокът помага за подобряването на съня. Ефектът на напитката се дължи на това, че повишава нивото на мелатонин в организма. Резултатите показват, че хората, консумиращи вишнев сок преди лягане, спят средно с 25 минути повече.

## ЛЕСЕН СЛАДКИШ С ВИШНИ

### НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

- 1 ч.ч. брашно
- 1 ч.ч. захар
- 3 яйца
- 1/2 ч.ч. олио
- 1/2 ч.л. бакпулвер
- 1/2 ч.л. ванилия
- 200 г вишни



### НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Яйцата (3 бр) се разбиват със захарта (1 ч.ч.), докато тя се разтвори напълно. Към яйчената смес се прибавят олиото (1/2 ч.ч.), пресътото с бакпулвера (1/2 ч.л.) и ванилията (1/2 ч.л.) брашно (1 ч.ч.) и всичко се разбива с миксер до получаването на гладка и гъста смес за кекс. Тя се изсипва в намазнена и посипана с брашно тавичка и се заглажда с лъжица. Върху нея се подреждат почистени от костилките пресни вишни или при липса на свежи плодове, може да се сложат цели вишни от буркан сладко.

Десертът се поставя в предварително загрята на 180 градуса фурна и се пече до готовност. Поднася се охладен и по желание поръсен с пудра захар.

# ВЕНДУЗОТЕРАПИЯ

Лечението с вендузи, или още вендузотерапия, е метод в алтернативната медицина, познат още от древността. Вендузите са малки чаши, които под влияние на механичен или топлинен натиск, засмукват кожата на мястото, където са поставени, като по този начин предизвикват приток на кръв към него. Обикновено се поставят на гърба, на корема, по раменете или бедрата. Възможно е също върху шията и краката.

Вендузотерапията се е използвала предимно в Египет, Гърция и източната част на Азия. Смята се, че е създадена като метод за отпушване на блокираните меридиани в организма, откъде минава енергийния поток. С времето е станала особено популярен метод в Китай, където и до днес се възползват от лечебните ѝ сили. Лечението с вендузи е на почит в източната медицина.

Чашите за вендузи могат да са изработени от различен материал. В миналото те са били направени от бамбук или биволски рог. С времето навлезли стъклени вендузи, които са един от най-разпространените варианти и най-предпочитаните, защото могат да се стерилизират. През последните години навлизат и по-модерни „модели“ — с вградени помпички.

Общия принцип, на който работят вендузите,

включва създаване на вакуум в тях и поставяне на чашите върху болното място, в следствие на което кожата се подува. При механичните вендузи помпичката засмуква кожата. При останалите методът е следният: на дъното на чашата се поставя памук, напоен с малко спирт, който се запалва. Когато изгори, вендузите бързо се слагат върху тялото. Друг начин е да запалите памука на клечка, да го вкарате така в чашата и да го подържите известно време, докато въздухът излезе от чашата.

Вендузите се държат от няколко секунди до 10 – 15 минути — зависи какво е „предписано“. След вендузотерапията болният трябва да лежи поне час, тъй като ще се изпоти и загрее. Освен това трябва да пие повече вода, заради загубените течности при потенето.

Повечето хора описват вендузотерапията като отпускаща и сгряваща, затова тя се предлага в спа центрове и балнеологични заведения. Тези, които са с по-нисък праг на болка, могат да усетят лека болка, но нищо, което не могат да понесат. Всъщност степента на дискомфорт зависи най-вече от това, колко застояла е кръвта в болното място. Важно е също вендузите да се поставят от опитна ръка.

Преди всичко лечението с вендузи се препоръчва при настинки, кашлица, бронхит. Прилагат се също при травми и схващания, помагат при ревматизъм и разширени вени. Вендузотерапията е релаксираща терапия — отпускащият ѝ ефект гони безсъние, стрес и дори болките от мигрената. Не на последно място това е отличен метод за прочистване на тялото от токсини и за подобряване циркулацията на кръвта. Масажът с вендузи подобрява еластичността на кожата и е най-добрата „спа процедура“ за тъканите.





# Животни

## с човешки професии

Някои добре познати ни професии са открити от животните далеч преди хората. Ето и кои животни се занимават с човешки професии:

### БОБРИ СТРОИТЕЛИ

Те изграждат бентове, подводни тунели в реки и езера, като използват камъни, дървета и кал. А усетът им за архитектура е сравним с този на професионален архитект.

### ГРАД ОТ МРАВКИ

Мравките са способни да изградят цял подземен град, изпълнявайки професията на строители, хамали, снабдител с храна, детегледачки и т.н.

### КЪРТИЦИ МИНЬОРИ

Липсват им само жълтите каски, за да придобият същински вид на миньори, докато прокопават дълги подземни тунели в търсене на храна.

### БЕСЕДКОВА ПТИЦА – АРТИСТ И ИНТЕРИОРЕН ДИЗАЙНЕР

Изграждайки семейното гнездо, беседковата птица създава истински шедевър на интериорния дизайн, използвайки цветя, пера, миди, камъчета, дори цветни пластмаси и боклуци, изхвърлени от хората.

### ГАРА РУФА - РИБА КОЗМЕТИК

Тези малки рибки изяждат само повърхностния мъртъв слой на кожата ви, почиствайки я от бактерии, като така тя изглежда здрава и красива.

### КЪЛВАЧ – ДОКТОРЪТ НА ГОРАТА

Така е известен от детските приказки, но и в реалността той изпълнява тази професия, тъй като почиства дърветата от червеи и други паразити, като се храни с тях.

## АМЕРИКАНЕЦ СПЕЧЕЛИ 259 МЛН. ДОЛАРА ОТ ЛОТАРИЯТА

Американец от щата Тенеси спечели 259,8 млн. долара от лотарията „Пауърбол“. Това е най-голямата сума, печелена някога от лотария в щата.

Щастливецът е 58-годишният Рой Кокръм. Той занесъл за проверка лотарийния си билет в местен магазин. Служителите проверили билета и установили, че всичките шест числа съвпадат. Кокръм знаел, че билетът му е печеливш, но изчакал няколко седмици, преди да отиде за парите. Той пожелал цялата сума да му бъде изплатена накуп, въпреки, че според правилата парите се изплащат на годишни вноски в продължение на над 30 години.

След удържането на всички данъци и такси сумата, която ще остане за Кокръм възлиза на 115,1 млн. долара. Победителят планира да вложи голяма част от печалбата във фонд за подкрепа на театрални и танцови студия в САЩ, които възнамерява да основе.



## В СЕВЕРНА КОРЕЯ ЗАБРАНИХА ШОКОЛАДОВИТЕ ПАЙОВЕ

В Северна Корея работниците във фабриките нямат право да получават шоколадови пайове като заплата. В същото време вече възникна и черен пазар за сладкишите, пише британският вестник „Индипендънт“. Бисквитите, покрити с шоколад, между които има крем, може би изглеждат незабележими и съвсем обикновени, но в продължение на години те са основен продукт на контрабандната индустрия между Северна и Южна Корея.

Севернокорейците имат право да работят в индустриалния парк Кесон откъд демилитаризираната зона в Южна Корея от 2004 г. насам. Съгласно правилата обаче, работниците от авторитарната държава нямат право да получават бонуси за удължено работно време. Затова парите от бонусите били заменени с хранителни продукти и по-специално шоколадови пайове. Десертите станали сензация сред работниците. Те осъзнали, че пайовете са твърде скъпи, за да ги ядат, затова започнали да ги продават на черния пазар в Пхенян на много по-висока цена.

Може и да изглежда като поредната измислица от страна на Южна Корея, но това явление е документирано от медии като Би Би Си и „Вашингтон пост“. Когато индустриалният комплекс Кесон затвори врати за няколко месеца миналата година заради обтягане на отношенията между Севера и Юга, цената на един шоколадов пай скочи между 6 и 14 паунда.

Работници съобщават пред южнокорейския вестник „Чосун“, че шоколадовите пайове вече са забранени в Северна Корея. Работниците вече ще получават наденици, кафе и шоколад като заплащане за извънреден труд.



## КОТКА ДЪРЖА ЗА ЗАЛОЖНИЦИ ВЪЗРАСТНИ ХОРА ЦЕЛИ ДВА ДНИ

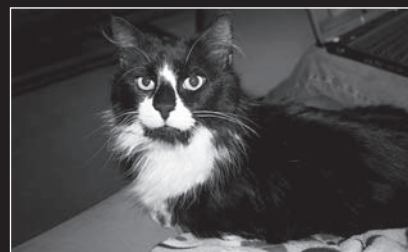
Истински екшън, но с не-обичаен отрицателен герой – котка разбойник, се разиграл в дома на възрастна двойка във Великобритания. Съпрузите Брус и Айлийн Гоф, съответно на 74 и 77 години, от Чартъм още потръпват от ужас, разказвайки за преживяното.

Възрастната двойка кротко гледала телевизия в спалнята, когато чула странен шум откъм прозореца. За тяхно облекчение натрапникът се оказал бездомна котка. Съпрузите обаче нямали ни най-малка представа какво ще последва – двудневна котешка терористична акция. Косматият разбойник се настанил в къщата, изподрал пердетата, маркирал територията с фекалии и урина и изпотрошил ценни антики.

Опитът на Брус Гоф да го прогони от скривалището му под леглото с метла не само не дал резултат, но завършил в болница. Възрастният мъж бил нападнат от свирепото създание, което изпохапало и издраскало ръката му до кръв. Заради раната се наложило да му бъде поставена инжекция против тетанус. След 48-часова обсада съпрузите позвънили за помощ на Кралското дружество за защита на животните. От организацията обаче не откликнали на отчаяния им зов.

На помощ на семейство Гоф тогава се притекъл съседът им Андрю Фокс – бивш пожарник по професия и рокер по призвание. Комшията пристигнал в пълно рокерско снаряжение, храбро метнал одеало върху косматия терорист и успял да го сграбчи и изнесе извън къщата.

Брус и Айлийн Гоф са изключително благодарни на своя спасител, но се опасават, че зловредната котка може отново да проникне в дома им.



## ТОП 7 на водните пързалки по света

порецата от спуска-ния нагоре и надолу и е сигурна рецепта за адреналин.

### Промиване на мозъка, Орландо, Флорида

Водната пързалка „Промиване на мозъка“ в Орландо, Флорида е висока колкото 6-етажна сграда. Включва комбинация между тунели и огромна фуния. Най-екстремната част от тази водна пързалка е свободното падане – около 16 метра.

### Summit Plummet, Уолт Дисни Resort, Флорида

„Summit Plummet“ е една от най-бързите водни пързалки в света. Висока е 36.5 м., което е горе-долу колкото 12-етажна сграда. Страшното при тази пързалка е ъгълът на спускане, който е почти 90 градуса.

### Insano, Форталеза, Бразилия

„Insano“ в буквален превод от португалски означава „луд, ненормален“. Тази водна пързалка

напълно заслужава името си. Със своите 41 метра, „Insano“ е най-високата водна пързалка в света. Почти цялото спускане е свободно падане, което продължава едва 4-5 секунди. Тези секунди ще са едни от най-запомнящите се в живота ви, защото спускането е със скорост 105 км/ч.

### Citta del Mare, Терасини, Италия

„Citta del Mare“, в буквален превод „Град на морето“ е пързалка на няколко нива. Между отделните етажи има басейни и можете да изберете дали да продължите спускането. Последната пързалка ви отвежда директно във водите на Средиземно море.

### Tantrum Alley, Дубай, ОАЕ

Една от най-популярните водни пързалки в света се намира в световноизвестния хотел „Джумейра“ в Обединените арабски емирства. Това е перфектната водна пързалка за спускане с приятели. На надуваемите лодки се събират 4 души. Пързалката е последователни спускания и завъртания, преходи от фунии към тунели.

Обичате ли да ходите на аквапарк? Ако да, публикуваната по-долу класация за най-страшните водни пързалки по света със сигурно ще ви заинтригува.

### Скок на вярата, Atlantis Paradise Resort, Бахамите

Тази водна пързалка прилича на Храм на маите. Висока е 18 метра. Най-интересната част от тази водна пързалка е, че се спускате през прозрачен тунел, около който плуват акули.

### Дивият звяр, Индиана, САЩ

„Дивият звяр“ е втората най-дълга водна пързалка в света. Забавното при нея е, че можете да се спуснете с трима други приятели. „Дивият звяр“ в Индиана е

# ОТ ЦЕНТРАЛНА ЕВРОПА ДО СЪКРОВИЩАТА НА ПЕРСИЯ И ОБРАТНО



(Продължава от бр. 22)

Преди да се впуснат в първото жп пътешествие от сърцето на Европа до това на древна Персия през тази есен, елитните пасажери на Golden Eagle Danube Express ще имат възможност да пренощуват в петзвезден хотел в Будапеща. В следващия предиобед те ще бъдат посрещнати с коктейл в чакалнята на централната гара на унгарската столица и след него ще се настанят в луксозния влак-хотел. Оттам той ще поеме на път през Великата унгарска равнина и ще спре отново в Кечкемет. Така пътниците ще имат възможност да се полюбуват на бароковата, неокласическа и ар нуво („art nouveau“) архитектура на двата споменати най-известни града в Унгария. Очакват ги и куп традиционни кулинарни изкушения от местната кухня. В програмата им е предвидено също да посетят атрактивно конно шоу в затревената Пуста – обширен степен регион в североизточната част на страната.

В третия ден от тура композицията ще премине на територията на Румъния и ще спре в град

Сигишоара. Неговият средновековен исторически център е обявен от ЮНЕСКО за световен паметник на културата. Освен из живописните му улички пасажерите ще посетят и разположения в съседство готически замък Бран, зад чийто стени и кули се смята, че е живял митичния трансилвански вампир граф Дракула. Впоследствие влакът ще продължи до Брашов. Оттам елитните туристи ще се впуснат в екскурзия до великолепия дворец Пелеш, смятан за един от най-хубавите в цяла Европа.

Този шедевър на германската неоренесансова архитектура се намира в планинския град Синая, който е разположен 44 км от Брашов. Дворецът е издигнат в Карпатските планини, наред средновековния път, свързващ Трансилвания и Валахия. В неговите 160 стаи могат да се видят едни от най-добрите примери от европейското изящно изкуство. Замъкът е заобиколен от седем слънчеви тераси, от които се открива прекрасна гледка към близката долина. Всички те са украсени със статуи, изваяни от италианеца Романели. Вътрешният двор също е изключително

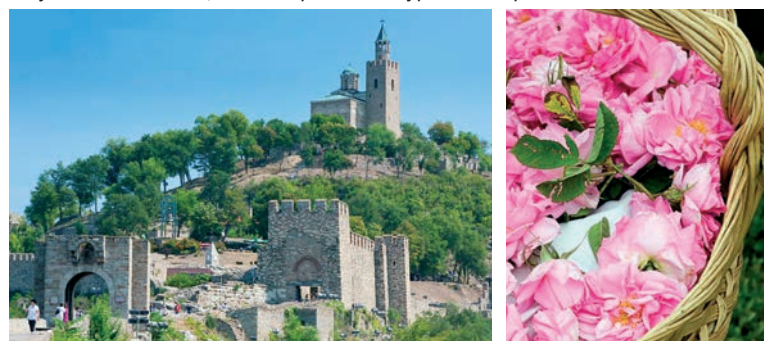
красив със своите скулптури, каменните кладенци и декоративните вазы.

В четвъртия ден на влаковия круиз Golden Eagle Danube Express ще пресече река Дунав и ще продължи през нашата страна. За спирки са избрани само Велико Търново и Казанлък. Предвидени са закуска в старата българска столица и кратка визита на крепостния комплекс Царевец. Обядът на пътешествениците ще бъде поднесен на борда, докато влакът минава през Балкана. Впоследствие той ще се озове в центъра на Долината на розите, където е съсредоточен добивът на високо цененото в парфюмерийната индустрия по цял свят българско розово масло. Там пътниците ще се докоснат до прочутите български маслодайни рози, ще видят розоварните, а желаещите могат да си купят от ароматната субстанция.

По-късно елитните пасажери на „влак-хотел“ ще бъдат заведени да разгледат прочутата Казанлъшка гробница, датираща от IV в. пр. Хр. и храм-паметникът „Рождество Христово“ в град Шипка. След интересните визити те ще имат възможност да отдъ-



Срещи с интересната архитектура на Будапеща и Кечкемет и конно шоу очаква пътниците по време на тура в Унгария



Елитните пасажери ще посетят крепостта Царевец във Велико Търново

хнат в купетата си и вечерта ще отпътуват за Истанбул.

Престоят в Цариград ще продължи 48 часа. Пътниците ще имат шанса да се възхитят на Златния рог, Топкапъ – големият дворец на османските султани, Хиподрома и базиликата Света София. Очаква ги също запомнящо се посещение на Синята джамия и круиз по Босфора, за да се насладят на красотата на мегаполиса от водата.

Следваща спирка по маршрута ще е турската високопланинска област Кападокия, известна с историческите и природните си забележителности. В нея Golden Eagle Danube Express също ще остане две денонощия. Уникалността на района е резултат от вулканично изригване преди 60 милиона години. С течение на времето дебелият слой пепел, покрил района, се втвърдява в мек порест камък, известен като туфи. Ерозията от дъжда и вятъра създава долина в меката скала, която оставя след себе високи участъци от интересни образувания, известни като „приказните комини“ и причудливи скални пирамиди. Те са дооформени от човешката ръка, която

е издълбала в тях домове, цели скални градове и едни от най-старите християнски църкви и манастири. Благодарение на тях днес Кападокия представлява музей на открито, включен в списъка на ЮНЕСКО за световното наследство.

В 9-тия ден от тура приказката ще продължи с посещение на езеро Ван в Източна Турция. То е най-голямото в страната (с широчина 119 км и дълбочина 451 м) и е наобиколено от стръмни брегове и вулканичните конуси – пейзаж, пред който немееш от възхита. Намира се в центъра на древното царство Уратру (Арабат), чиито крепости са на островите в басейна. Предвидено е с корабче гостите да стигнат до най-големия остров в него – Ахтамар, където се намира 11-вековната древнорменска църква „Св. Кръст“, построена по времето на арменския цар Гагик 1. Тя е средновековен паметник на архитектурата, известна със своите стенописи, барелефи – резби и фризове с библейски сцени.

(Следва)

Ивайло ПАШОВ



Историческият център на Сигишоара... замъкът Бран и дворецът Пелеш в Румъния



Истанбул е една от спирките по маршрута



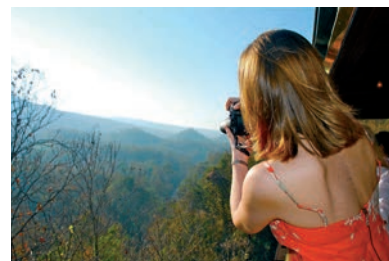
В Кападокия пътниците на луксозния влак ще могат да летят и с балон



В менюто ще влизат специалитети от регионите по маршрута



Църквата на остров Ахтамар в езеро Ван



Туристите ще могат да снимат десетки природни, архитектурни и исторически забележителности