СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар

RAILWAYMAN

1 - 7 март 2018 г. Цена 60 ст. София, година XXVII, брой 8

Партньорство

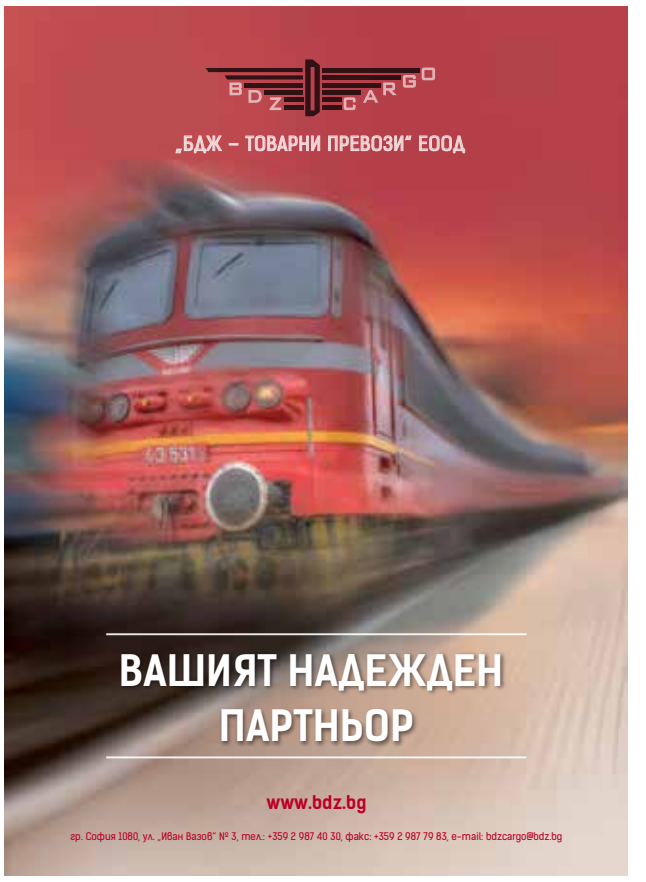
ТРАНЗИТЪТ МЕЖДУ БЪЛГАРИЯ И ГЪРЦИЯ Е С ПОЛОЖИТЕЛЕН ПОТЕНЦИАЛ

на стр. 4

Решения

ТРАНСПОРТНОТО ЛИЦЕ НА ЗИМНАТА ОЛИМПИАДА

на стр. 5



ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПРЕВОЗИ СЪС СПЕЦИАЛЕН ПОЧЕТЕН ПРИЗ

Дружеството беше отличено от НССБ заради социалната му ангажираност

НССБ
НАЦИОНАЛНО СДРУЖЕНИЕ НА СИРАЦИТЕ В БЪЛГАРИЯ
С БЛАГОДАРНОСТ И ПРИЗНАНИЕ
УДОСТОЯВА С
ПОЧЕТЕН ПРИЗ
"ДОБРОДЕТЕЛ НА 2017"
г-н Пламен Пешаров - Управител на
"БДЖ ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ" - ЕООД, ГРАД СОФИЯ
ЗА ПРИНОС КЪМ РАЗВИТИЕТО НА ДЕЦА И МЛАДЕЖИ, ЛИШЕНИ ОТ РОДИТЕЛСКА ГРИЖА И СТРАВАТ И АКТИВНА ПОДКРЕПА И ПОДКРЕПА В РЕАЛИЗИРАНЕТО НА СОЦИАЛНИ ИНИЦИАТИВИ.
22.02.2018г.
град София
СЛАВИ МИХАЙЛОВ
Председател на УС на НССБ

БДЖ „Пътнически превози" ЕООД тази година е сред първите отличените организации и фирми с почетния приз „Добродетел на 2017 г." на Националното сдружение на сираците в България (НССБ). За втори път то организира такова събитие, специално предназначено за онези, които системно са подкрепяли различни социални инициативи, организирани от него в полза на деца, лишени от родителска грижа и деца в неравностойно социално положение.

При връчването на наградата Слави Михайлов, председател на управителния съвет на сдружението обяви, че сред наградените са всички онези, които активно са подкрепяли различни социални каузи и благодарение на които младежите са успели да участват в културни и национални инициативи. В това отношение Пламен Пешаров, управителят на дружеството за пътнически превози на БДЖ, винаги с готовност е откликвал на нуждите на НССБ, подчерта Михайлов при връчване на наградите. Той припомни, че благодарение на жп превозвача в незабравимо преживяване за децата се е превърнало коледното-новогодишно пътуване с украсения атракционен влак в края на миналата година между Пловдив и Пазарджик. Организираната тогава благотворителна инициатива „Коледа за всяко дете" в продължение на няколко часа е предизвикала толкова много положителни емоции, особено когато белобрадият старец се е появил в пазарджишката гара с препълнена торба с подаръци и различни лакомства.

Пак пътническото дружество е дало възможност малчуганите от различни социални домове безплатно да отидат и да се върнат от българското Черноморие. Това не са епизодични случаи, а създадена вече традиция, която БДЖ „Пътнически превози" ЕООД поддържа охотно, добави Слави Михайлов. По думите му, националният железопътен превозвач винаги е подкрепял инициативите за социална адаптация и интеграция на децата, лишени от родителска грижа, зачитането на техните права като пълноценни граждани на нашето общество, както и правото им за качествен и достоен живот. Той подчерта, че връченият приз е знак за признателност за оказваната активна подкрепа и възможностите, които няколко години се предоставя на децата, лишени от родителска грижа да пътуват безплатно.

Сред наградените бяха и хора от различни социални групи, също помогнали за провеждането на събития, полезни за младите хора. С „Добродетел на 2017 г." беше удостоен и министър Ивайло Московски. Както Слави Михайлов обясни това признание получава за постоянната му помощ и подкрепа през годините за различните социални инициативи на сдружението. Призът беше получен от главния секретар на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията Иван Марков, който благодари от името на министъра и посочи, че институцията, която представлява винаги е насърчавала инициативи, свързани с развитието на деца и младежи и ще продължи успешното сътрудничество с Националното сдружение на сираците в България.

Наградените имаха уникалната възможност да видят едни лъчезарни талантливи младежи от средното училище на град Пордим, които в народни носии играха български фолклорни танци. Част от подпомаганите деца са именно от това учебно заведение. Оптимистичното, според Михайлов е промененото през последните години в положителна насока отношение на хората към децата от социалните домове. И въпреки това по-доброто за тях е ако живеят в семейна среда. Настаняването в дом трябва да е краен вариант, смята председателят на НССБ.

Всички, които имаха желание можеха да закупят мартенички, собственоръчно изработени от пордимските ученици. Средствата ще бъдат използвани за подпомагането на завършващи абитуриенти в неравностойно положение.

ЕБВР ЩЕ СТИМУЛИРА ФИНАНСОВО ЕВРОКОРИДОРИ 8 И 9

Новата „Магистрала на мира" обхваща България, Сърбия, Румъния, Македония, Косово и също се подкрепя от банката

Позицията за готовността на Европейската банка за възстановяване и развитие (ЕБВР) да насочва солидни финансови инвестиции към региона беше изразена от президента й при откриването на Инвестиционен форум за Западните Балкани в Лондон. „Форматът се превърна в реалност, в силно послание, което показва, че регионът на Западните Балкани вече е узрял", цитира думите му агенция „Фокус". Според него само миналата година лидерите от региона са се срещали поне десет пъти. „Много е важно, че съумяхме да привлечем вниманието към Балканите за инвестиции и от международните организации. Защото има много иновативни идеи на масата. Европейската комисия успява добре да управлява процесите, за да се приоритизират някои от най-важните проекти", е коментирал президентът на банката.

По време на форума е подписан и Меморандум за разбирателство за финализирането на проекта Ц5 през следващите няколко години. Участието на ЕБВР е с повече от 700 млн. евро. Във фокуса на институцията с предимство са проектните разработки, които свързват Западните Балкани с Гърция. Сред тях са и трансевропейските коридори №№ 4, 8 и 10.

Сума Чакрабарти специално благодари на българския премиер Бойко Борисов за подкрепата, която не само сега, по време на българското председателство на Съвета на Европа, но и преди е оказвал за интегрирането на Западните Балкани. В момента той дори пледирал за приемането на стратегия със значително по-дългосрочна перспектива. По думите на Чакрабарти трябва да се направи всичко необходимо, за да се отключат още повече инвестиции в региона. Защото това ще доведе до по-голяма ефективност. Необходими обаче са и структурни реформи, за да е сигурно, че икономиките ще се приобщят, обясни той.

Дни преди лондонския инвестиционен форум в София, в Гранитната зала на Министерски съвет, бяха подписани между България и Сърбия три меморандума

На стр. 3

Постижение

КИТАЙСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ С НОВ РЕКОРД ЗА ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ

Китайските държавни железници (China Railway Corporation, CRC) регистрираха нов рекорд за брой превозени пътници в рамките на едно денонощие. На 21 февруари т. г. техните влакове са транспортирали 12,118 млн. пасажери! Това означава, че в тях са се возили с 1,15 млн. души повече, отколкото през същият ден на м. г., когато бе отбелязан предишния аналогичен максимум в тяхната история.

Огромният пътникопоток е реализиран в последния ден от т. нар. „Златна седмица" по случай празника на Пролетта (китайската Нова година). От CRC отбелязват, че са се справили с големия брой желаещи да ползват жп транспорта без да се стига до проблемни ситуации.

Със същия успех китайските железници посрещнаха и почти идентичния пътнически пик в първия работен ден след празника (22 февруари). Тогава с влакове към своите работни места поеха около 11,8 млн. китайци. За тяхното извозване бяха ангажирани 1207 допълнителни жп състава над обичайните, които оперират през делничните дни.

Сделка

STADLER ЩЕ ДОСТАВИ 3 ЛОКОМОТИВА В БОЛИВИЯ

Боливийската железопътна компания Ferroviaria Andino (FCA) поръча на швейцарския жп производител Stadler три дизелови локомотива SALi (South American Light Loco). Те са предвидени за операции по теснолинейна жп мрежа с широчина на междурелсието 1000 мм. За европейската компания това е първи контракт за доставка на локомотивна техника в латиноамериканската държава.

SALi са предназначени специално за жп пазара в Южна Америка, където жп трасетата на влаковете преминават през високи планински масиви (като Андите), а някои техни участъци достигат до височини от 5000 м над морското равнище. Проектирани са на базата на локомотивите от семейството Eurodual на Stadler. Основната разлика в техните конструкции е в това, че „латиноамериканските" разполагат с две кабини за машинистите със звукова и топлоизолация. Така водачите на съставите имат възможност да работят в по-здравословна среда и са защитени от често екстремално ниските температури във високите планински жп отсечки.

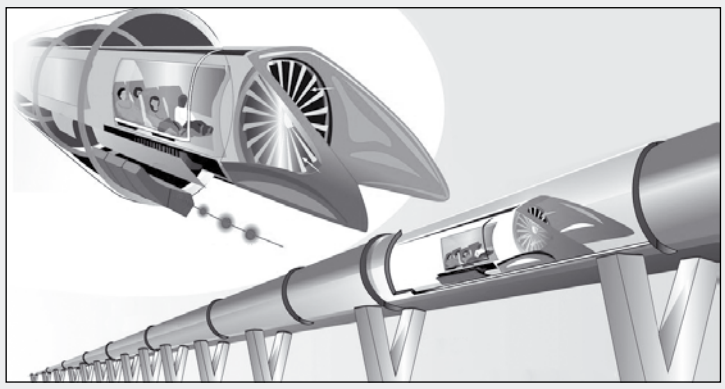
От Stadler определят SALi като утралек локомотив, който съчетава висока мощност с ниска консумация на гориво. Същевременно той има и завидна максимална скорост на движение, достигаща до 100 км/ч.

Локомотивното трио за FCA ще бъде произведено в предприятието на Stadler в испанския град Валенсия. Предвижда се машините да бъдат използвани за теглене на товарни композиции по изграждащия се трансконтинентален жп коридор Central Bioceanic Rail Integration. Той трябва да свърже пристанището Ило, разположено на южното крайбрежие на Перу (недалеч от град Такна) с бразилския порт Сантос (близо до Сао Паулo). Представянето им ще определи дали FCA ще закупи още такива машини.

Дължината на железопътната мрежа на FCA в западна Боливия съставлява 2276 км. Компанията изпълнява товарни и пътнически превози, както по вътрешните жп маршрути, така и по маршрути, пресичащи границите с Чили, Аржентина и Перу (чрез железопътния ферибот на езерото Титикака).

Начало

Споразумение за строежа на Hyperloop в Индия



Компанията Virgin Hyperloop One, правителството на Индия и властите на югозападния индийски щат Махаращтра подписаха предварително споразумение за изграждане на скоростна транспортна система по технологията Hyperloop между мегаполисите Пуна и Мумбай. Очаква се чрез на нея времето за пътуване между двата отдалечени на около 150 км града да се намали от настоящите над три часа (с бързите влакове) до 25 минути. Това е втори контракт на фирмата за изграждане на иновативната комуникация. Първият бе сключен от нея в края на 2016 г. с властите на Дубай.

Проектът за реализацията на свръхскоростната Hyperloop линия Пуна — Мумбай ще започне с изготвяне на неговата технико-икономическа обосновка. Тя трябва да бъде подготвена за половин година. В рамките на 6-те месеца ще бъдат проучени възможните варианти за маршрута на трасето и ще се подбере най-подходящия. При неговото определяне ще се вземе предвид въздействието на коридора върху околната среда, икономическите и търговските аспекти на строителството. Също така особеностите на нормативно-правното регулиране и препоръките за определянето на финансовия модел на строителството.

След завършване на горепоменатия анализ предстои да се определи възможната схема на държавно-частно партньорство за осъществяване на начинанието. Самите строителни дейности се предполага да бъдат извършени в два етапа, като ще се започне с изграждане на демонстрационно трасе. То се очаква да е готово 2-3 години след подписването на окончателния контракт. А транспортната система ще може да заработи изцяло след още 5-7 години.

Планирано е иновационната транспортна система Hyperloop да свърже централната част на Пуна, строящото се в момента международно летище Нави Мумбай и ситито на Мумбай. Появата й ще спомогне много за развитието на този регион от Индия, в който живеят 26 млн. души. Годишно с нея ще могат да се превозват до 150 млн. пътници годишно, което означава, че общата икономия на време ще е около 90 млн. часа, ако населението я ползва активно.

Концепцията на Hyperloop бе представена през 2013 г. от американския инженер и бизнесмен Илон Мъск, основател на компанията Space X и генерален директор на Tesla Motors. Тя бе отговор на правителствения проект за създаване на скоростната жп линия California High-Speed Rail. През 2029 г. същата трябва да свърже Лос Анджелис и Сан Франциско, а влаковете да се движат по нея с скорост от 322 км/ч. Тогава той лансира алтернатива – вакуумен влак със специално жп трасе, който е 10 пъти по-евтин и несравнимо по-бърз.

Hyperloop представлява система от херметични надземни тръби с разреден въздух (вакуумна среда), в които на принципа на магнитната левитация ще се движат пътнически и товарни капсули. Концепцията предполага изключително малко въздушно съпротивление, което ще позволи на влаковете-капсули да развиват средна скорост от 1130 км/ч, а максималната - около 1220 км/ч. Според Мъск изграждането на Hyperloop излиза далеч по-евтино от построяването на жп линии за влакове-стрели от типа на френските TGV.

Мъск разреши на всички желаещи да опитат да реализират концепцията му. Една от най-активните в начинанието е компанията Virgin Hyperloop One, в която акционер стана известния британски милиардер и предприемач Ричард Брансън.

Страницата подготви: **Ивайло ПАШОВ**

ЕБВР ЩЕ СТИМУЛИРА ФИНАНСОВО ЕВРОКОРИДОРИ 8 И 9

Снимка: БТА

От стр. 1

в присъствието на българския министър на външните работи Екатерина Захариева и президента на Сърбия Александър Вучич. Двата документа са в областта на транспорта като единият засяга разбирателството между България и Сърбия за подобряването на ефективността на железопътния транспорт, а другият е Меморандум за разбирателство за сътрудничество между Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията на България и Министерството на строителството, транспорта и инфраструктурата на Сърбия в развитието на пристанищната инфраструктура по река Дунав, необходима за съхранението и преноса на втечнен природен газ.

С първото споразумение се задълбочава сътрудничеството при изграждането на железопътната инфраструктура по транспортен коридор № 10. И се заявява общото намерение да бъде проучена възможността за съвместен подход към европейските фондове или други международни институции за финансиране на проектите по коридора. Споразумението регламентира и въвеждането на по-ефективен граничен контрол, който ще улесни преминаването на товарните влакове и ще намали престоите им. Вторият документ ще помогне за съхранението и преноса на втечнен природен газ между двете страни. Целта е да бъде установено институционално сътрудничество, за да се определи рентабилността на изпълнението на бъдещи инфраструктурни проекти за изграждане на пристанищни съоръжения, необходими за претоварване на втечнен природен газ по река Дунав, в контекста на обявеното създаване на газопреносна връзка между България и Сърбия. Подписите си и под двата меморандума поставиха министър Ивайло Московски и сръбският вицепремиер и министър на строителството, транспорта и инфраструктурата Зорана Михайлович.

От българска страна третият меморандум беше подписан от министъра на труда и социалната политика Бисер Петков, а от сръбска от вицепремиера Михайлович. Той изисква двете институции да задълбочат обмяната на опит и добри практики за ефективно управление в сферата на труда, заетостта, интеграцията на хората с увреждания, както и ранното детско развитие. България и Сърбия ще си сътрудничат и за усъвършенстване на трудовото и социално-осигурителното законодателство и прилагането на държавни политики за насърчаване на заетостта и професионалното обучение на заети и безработни.

По време на срещата в София в разговорите, проведени между Екатерина Захариева и президента на Сърбия Александър Вучич стана ясно, че през миналата година се наблюдава 40 на сто ръст на стокообмена и 14 на сто в туристическия бранш, което е още една предпоставка за стесняването на транспортните връзки между София и Белград.

Оптимистично е уверението, което регионът получи от ЕБВР, във връзка с продължаване на подкрепата на трансграничните проекти на Западните Балкани. Банката ще подпомогне доизграждането на коридорите № 10 и 8. За Сума Чакрабарти, освен създаването на необходимата инфраструктура в тази част на Европа, трябва да се осигурят подходящи условия за единен инвестиционен пазар, който включва хармонизация на правила, тарифи, стабилна икономическа среда, улесняваща чуждестранните инвестиции. Железопътната свързаност между Македония и България е стар проект, коментиран в продължение на повече от двайсет години. Преди две седмици стана ясно, че Европейският съюз отпуска финансова помощ на Македония за изграждане на жп връзката и за други два проекта. Парите идват от предприсъединителните фондове ИПА, а съфинансирането от македонска страна е за 19.1 млн. евро. Други 71.5 милиона се насочват към жп отсечката Крива паланка - Деве баир - българска граница, която трябва да е готова до 2025 г., както преди време заяви в София македонският премиер Зоран Заев. Ангажиментът на България пък е до 2027 г. да доизгради линията по направлението София - Перник - Радомир - македонска граница.

ЕБВР също усилено работи и по т. нар. „Магистрала на мира", която обхваща Сърбия, България, Румъния и Сърбия, Косово, Македония. Наскоро са били подписани финансови споразумения, които освен транспортни ще подпомагат и енергийни проекти, например като преноса на каспийски газ през Балканите за Западна Европа.

Страницата подготви
Мая Димитрова

Ученици от Струмица пишат есе за транспортната връзка между двете държави

Децата на Струмица вече имат готови проекти как транспортната връзка между България и Македония ще направи по-близки двете страни. Македонските ученици участваха в конкурс, обявен от Фондация „Българска памет" на д-р Милен Врабевски. Темата, която трябваше да разработват беше „Перспективите на коридор №8". В конкурса, който представлява есе са се включили над 35 ученици от македонския град, разделени в екипи и са разработили отделни аспекти на важния за България и Македония трансграничен проект Коридор №8, свързващ Адриатическо и Черно море.

Първа награда е присъдена на екипа, който в своя труд е предложил идеята как по-бързо при пътуване да се преминава границата. Младите хора виждат решаването на проблема в работата на едно гише. Или както те обясняват документите да се вземат от служителите на първата граница и да се получават готови на другата. Отличената с третата наградена разработка е направила впечатление на журито с иновативността си. В нея се разглежда как най-бързо, в рамките на няколко минути, чрез апликация, качена на смартфона може да се проследи по всяко време на деня по какъв начин протича проверката на товара и на камиона на граничния пункт. Докато в момента всеки превозвач на всяка граница е задължен да заявява каква стока транспортира, губи се време за обработка на документите му, което увеличава престоите и удължава транспортния процес.

Спечелилите младежки екипи получиха грамоти и парични награди за рационалните си и перспективни решения.

АБОНАМЕНТ 2018

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

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

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

Име ..... Фамилия .....

Фирма ..... тел. .....

Адрес:

пощ. код ..... гр./с. .....

област ..... ул./жк .....

№/бл. ..... вх. ..... ет. ..... ап. .....

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

1. Идентификационен № ..... тел./факс .....

2. Материално отговорно лице .....

3. Адрес на фирмата по регистрация .....

Железничар

Банкова сметка на вестника в лева
Титуляр:
„Поделение за почивна дейност" - ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BPBI79241064295803
BIC: BPBIBGSF
Банка: **Юробанк България АД**

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

*За справки: **0889 413 003***

Годишен абонамент
***24** лв.*

ТРАНЗИТЪТ МЕЖДУ БЪЛГАРИЯ И ГЪРЦИЯ Е С ПОЛОЖИТЕЛЕН ПОТЕНЦИАЛ

Изводът беше направен на международен бизнес форум в София

Представителите на гръцката железопътна общност по време на дискусиите.

Транспортирането на товари към и от Гърция е сред приоритетните направления за „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, заяви Даниела Саркисян, ръководител „Бизнес развитие" в дружеството, по време на срещата с водещи гръцки жп компании, организирана от „Форума за балкански транспорт и инфраструктура". Тя е втората поред след състоялата се в Солун в края на миналата година, на която са започнали разговори за разширяване на сътрудничеството в сектора между двете държави.

На форума в София от българска страна участваха Любомир Илиев, управител на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД, директорите на частните превозвачи „Българска железопътна компания" (БЖК), „Булмаркет Карго", ДБ Шенкер – България. Свои представители от южната ни съседка бяха изпратили най-големия износител в Северна Гърция - международната бизнес асоциация SeVe, доскоро държавният жп превозвач Trainose, както и частни оператори като Kuehne+Ndgel SA и Schenker SA.

Дружеството за товарни превози на БДЖ най-често изнася за Гърция горива, оборудване, хранителни продукти, метали и други стоки. През 2017 г. се наблюдава положителна тенденция спрямо предишната 2016 г. като транспортираните товари са се увеличил с около 5,5 процента, информира Даниела Саркисян. Но основният трафик до скоро е преминавал през Македония в направление Сърбия и оттам към Западна Европа, обясни тя. Ръстът, който в момента се отчита, отчасти се дължи на затвореното през миналата година жп движение към Скопие. Една от основните причини този маршрут да бъде предпочитан е, че разстоянието е по-кратко отколкото през България. Транзитното време също е по-малко, а ценовите условия по-изгодни. Поради интензивното движение обаче капацитетът на направлението се изчерпва, уточни Саркисян. Възникват и проблеми по границите, защото композициите преминават от страна, членка на Европейската общност и Шенген в друга, извън тях. Въпреки че делът на превозваните товари от „БДЖ – Товарни превози" ЕООД в посока Видин – Кулата през Румъния не е голям, транзитният потенциал на еврокоридор №4 е значителен и той тепърва ще се развива. Предимствата му, формулирани от Даниела Саркесян в презентацията й, са преминаването на композициите само през страни от ЕС, което съкращава граничните престои, обработката на документи и на товари, улеснява работата на контролните органи. Беше съобщено също, че БДЖ предоставя преференциални цени за интермодалните превози. След откриването на терминала в Пловдив в най-скоро време ще заработи още един – в Илиянци, а перспективата е мрежата за комбинирани превози у нас да продължава да се разраства. Очаква се също през настоящата година положителна тенденция в развитието не само на българската и на гръцката икономика, а и на съседните балкански страни Турция, Сърбия, Македония, Румъния, което предполага интензифициране на трафика. Значителното увеличаване на контейнерните превози през 2017 г. е също знак за положителна икономическа регионална обстановка, обобщи Саркисян и напомни за стартирането на блок-влакова услуга.

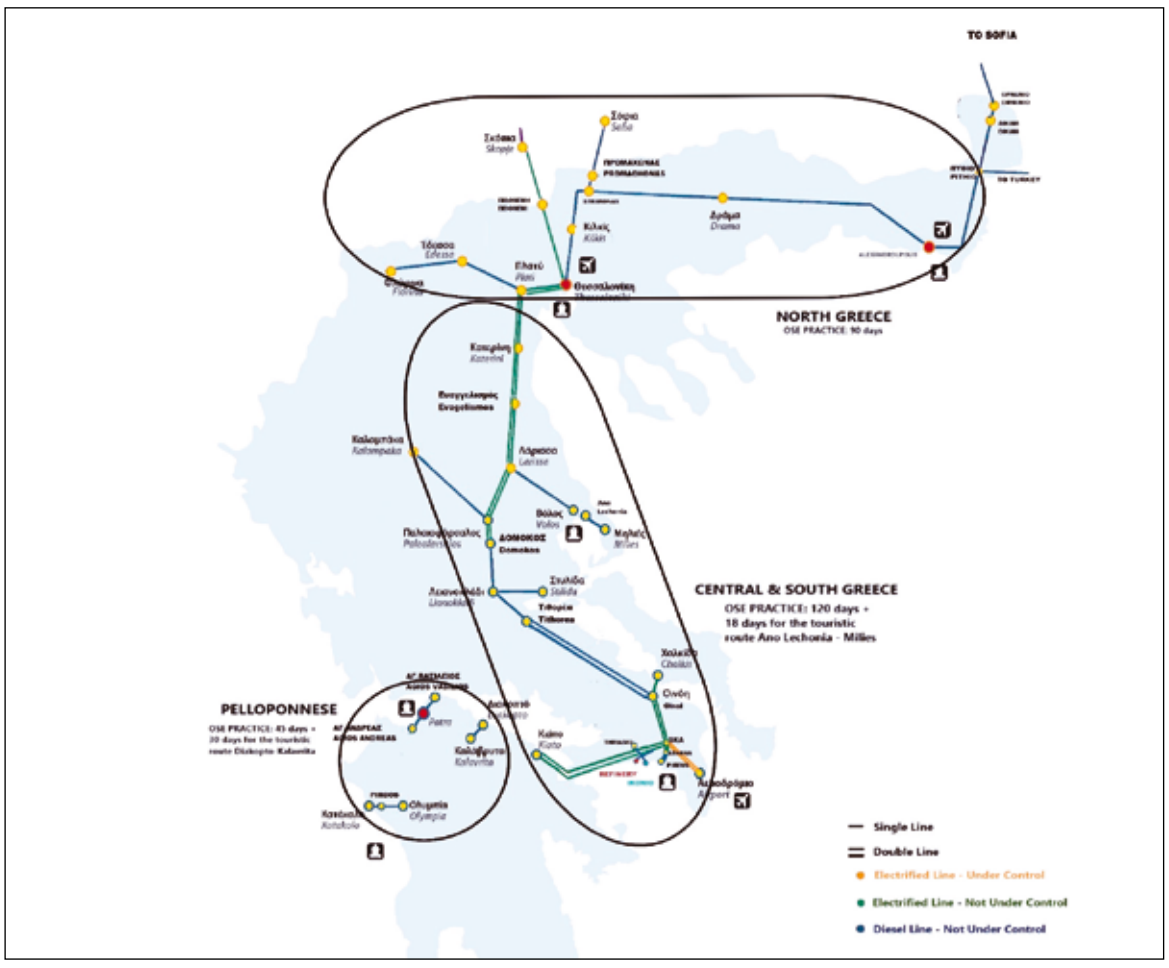
Сред най-затрудняващите предпоставки бяха посочени конкуренцията на автомобилните превозвачи и конкретни инфраструктурни причини. Над 90 процента от товарните превози у нас се извършват с автомобили, което не е естествено, посочи председателят на „Форума за балкански транспорт и инфраструктура" Петър Мутафчиев. Необходима е равнопоставеност на пазара, а според него и България, и Румъния, и Гърция, чрез държавата могат да постигнат преференции в железопътния транспорт като по-екологичен, които ще го стимулират. Това от своя страна пък ще привлече повече клиенти. По думите на Мутафчиев се очертават много добри възможности за сътрудничество между България и Гърция, за подобряване на граничното преминаване и увеличаване на товарния жп трафик.

Същият оптимизъм беше заявен и от д-р Кириакус Луфакис, президент на гръцката международна бизнес асоциация SeVe, и от представителите на Trainose. В момента, доскоро държавната жп компания, закупена през септември миналата година от италианските железници е в преустройство. Специалистите и консултантите, които я представляваха на срещата в София обясниха, че сега новите собственици изготвят подробен стратегически план за развитието й. Намеренията са за електрифициране на жп линията между Солун и Атина, което ще повиши скоростите на влаковете. В същата посока ще се работи и по направлението Атина – Патра, така че пристигащите кораби по-бързо да се обработват и претоварват. Основни логистични и терминални центрове остават морските портове на Солун и Пирея. До 2021 г. трябва да бъде електрифицирана и жп линията към България. В района на Атина се въвежда телекомуникационна система, съобщиха още от Trainose. Всъщност целта на цялата модернизация и всички реформи е увеличаване не само на товарния, но и на пътническия трафик, обобщиха от гръцкия железопътен превозвач. В момента жп услугата се извършва от „врата до врата". За да се намали обаче цената й тя трябва да достигне ниво „европалет". В тази насока първоначално започва осъществяването на пилотен проект между Солун и Атина, който ще ползва електронна платформа с идеята в по-късен етап да бъде прилаган и в други направления.

За подобряване на сътрудничеството и привличането на още партньорски жп фирми от Kuehne+Ndgel SA – Гърция поставиха въпроса за създаването на единен трансграничен център, в който ще членуват различни превозвачи. В него ще се коментират актуални проблеми и ще им се търсят най-добрите решения, които по-късно ще се поставят пред националните правителства. В хода на дискусията българските частни превозвачи, както и държавният, се обединиха около виждането, че налице е шансът да се увеличават транзитните товари през България към Гърция. Но според частния сектор, затова е необходимо лицензираните компании да сключат споразумение с Trainose, което до сега има само „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. По думите на Нели Райкова, изпълнителен директор на БЖК, основание за подписването на такъв документ е Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF). Тя обясни, че със Сърбия, Македония Турция и Румъния на двустранна основа взаимоотношенията вече са решени. Подобно споразумение би улеснило, както международното сътрудничество, така и провеждането на единна политика от всички, участници на пазара, каза тя.

Тъй като открити за решаване остават още много инфраструктурни проблеми беше прието предложението на следваща среща да се поканят и железопътните инфраструктурни компании на България и Гърция.

Мая Димитрова



ТРАНСПОРТНОТО ЛИЦЕ НА ЗИМНАТА ОЛИМПИАДА

От няколко дни XXIII Зимни Олимпийски игри вече са история. Те се проведоха от 9 до 25 февруари в градчета от планинския южнокорейски окръг Пьонгчанг, разположен североизточно от столицата Сеул. И бяха посетени от над 1,336 млн. гости. За тяхното обслужване домакините от Южна Корея се постараха да създадат ефективно функционираща система от транспортни комуникации. Те осигуряваха придвижването на спортистите, медиите и феновете (местни и чужди туристи) до спортните съоръжения.

За Зимната Олимпиада в Пьонгчанг властите на Южна Корея създадоха високоефективна система от транспортни комуникации

Тематичното „подгряване" за Зимната Олимпиада започна още в началото на зимата. За предстоящия световен празник на спорта напомняше буквално всичко в транспорта на големите южнокорейски градове. Например, интериорът на мотрисите на сеулското метро бе стилизиран така, че да изобразява определени видове спортове. Един вагон изглеждаше като писта за бобслей, друг като площадка за игра на кърлинг, трети като трамплин за ски скокове… А за да може туристът веднага да осъзнае, че посещава страната-домакин на Олимпиадата, националният авиопревозвач Korean Air украси самолетите си с изображенията на животинките-талисмани на спортия форум.

Тъй като в планинския регион на Пьонгчанг няма летища, гостите на Олимпиадата трябваше да се добират до местата на провеждането на игрите основно от двата международни аеропорта на Сеул (Инчон и Гимпо) и от крайбрежния град Янг Янг (на Японско море). Главният пътникопоток идваше от столицата. Оттам беше осигурен директен трансфер до олимпийското градче със специално модернизирана за спортното събитие жп линия.

В навечерието на Олимпиадата властите на Южна Корея инвестираха 4,3 млрд. долара в модернизацията на 200-километровия жп трасе Вонджу - Каннън. Това позволи по трасето да оперират както обичайните регионални състави, така и влакове-стрели, развиващи до 250 км/ч.

Любопитно е, че по-голямата част от маршрута (63 процента!) преминава през жп тунели. Това се е наложило, защото Република Корея е предимно планинска държава и прокопаването на транспортни тунели през планинските масиви се приема за обичайно от населението. Най-дългият тунел по железния път между Сеул и Пьонгчанг се нарича Техвален. Неговата дължина е 21,7 км. Но това далеч не е рекорд за страната, тъй като в нея има и 48-50-километрови тунелни съоръжения.

Жп трансферът от сеулските летища Гимпо и Инчон до Каннън (през Пьонгчанг) летищата отнемаше съответно час и половина и малко над 2 часа. Цената на еднопосочния билет от Инчон до Пьонгчан бе 34 400 вона (около $32), а до Каннън – 40 100 вона ($ 38). От гарата в корейската столица пътуването по същите направления бе с една трета поевтино: до Пьонгчанг – 22 000 вона ($21), а до Каннън - 27 600 ($26).

Пред периода на Игрите по маршрута оперираха общо 51 състава. 35 пътуваха между Сеул и Каннън, а другите 16 – между столичните летища и Каннън. Интервалът им на движение бе през 20 минути.

Специално за туристите, желаещи да видят не само олимпийските обекти, но и да пътешестват из „Страната на утринната свежест", държавна жп компания Korea Railroad Corporation (KORAIL) пусна специална жп карта - Pass Pyeongchang KORAIL. Тя дава право на неограничен брой пътувания по линията Сеул – Каннън за период от 5 или 7 дни. Закупилите тези карти можеха да се возят както със скоростните влакове Korea Train eXpress (KTX), така и с по-бавните регионални състави. Цената на петдневната карта бе 168 000 вона ($160), а на седемдневната – 195 000 ($184). Същите имат период на валидност 1 февруари - 25 март, като идеята е гостите на спортния форум да могат да удължат престоя си в страната. Срещу допълнително заплащане, закупилите пластиката биха могли да изберат и гъвкав период на активност (напр. да важи няколко дни подред или с прекъсване).

За тези, на които стойността на превозните жп документи, се видя висока, имаше организиран автобусен транспорт между Сеул и олимпийските обекти. С него 240-километровото разстояние между корейската столица и Каннън се изминаваше средно за 2,5 часа. Цената на автобусния билет по направлението бе 13 700 вона ($13).

За желаещите да разчитат на себе си, пък се предложиха голям брой автомобили под наем. До олимпийските обекти с тях най-лесно и бързо се стигаше по автомагистралите Сеул – Йондон и Сеул - Янг-Янг, с последващо отклоняване към спортните съоръжения.

Гостите на Олимпиадата имаха възможност да пристигат непосредствено около самите олимпийски обекти. Като входни точки се използваха 4 автогари (3 в Пьонгчанг и покрайнините му и една в Каннън) и 3 железопътни гари (в Пьонгчанг, съседния град Джинбу и в Каннън).

Близо до спортните комплекси бяха обособени и авто паркинги. Същите можеха да се ползват от 8 до 26 февруари. Общо организаторите на Игрите предвидиха 8 зони за паркиране с вместимост 11 636 автомобила и 664 автобуса.

Придвижването с лични или взети под наем коли из територииите с олимпийските съоръжения бе забранено. Поради това понякога на участниците и гостите се налагаше да изминават пеша значителни разстояния. Например Олимпийският стадион в град Пьонгчанг, където се проведоха церемониите по откриването и закриването на игрите бе на дистанция 2 километра от най-близкия паркинг. За да могат туристите да понасят по-леко преходите домакините бяха осигурили подкрепителни пунктове, където се сервираха горещи напитки и закуски.

Трансферите между спортните обекти можеха да се осъществяват и с помощта на 600 совалкови автобуса. Ползването им бе напълно безплатно. Въпросните бусове правеха също връзка и с жп гарата в Пьонгчанг.

Не мина обаче и без някои проблеми за жителите на региона, в който се проведе Олимпиадата. Те бяха принудени да се приспособяват с въведените временни ограничения на автомобилното движение. Властите разрешиха автомобилите с четни номера да пътуват само на четните дати, а тези с нечетни – обратно.

Специално за гостите на Игрите бе разработено и транспортното приложение Go Pyeongchang app. То можеше да се свали от Google Play и App Store на четири езика (корейски, английски, японски и китайски). Чрез него потребителите получиха възможност да сравняват цените на експресите, автобусите, метрото, обществения градски автотранспорт, такситата и колите под наем. Да се информират за техните маршрути и графици на движение. Както и да резервират място или платят избрана транспортна услуга от своя смартфон.

Единствените по-сериозни проблеми с транспорта по време на световния спортен форум бяха регистрирани в първите дни след откриването му. Тогава участници в игрите, фенове, доброволци и журналисти се оплакаха, че совалковите и междуградските автобуси са твърде малко. Че пътуват през много големи интервали и не достигат, за да поберат всички желаещи да се качат на тях. За да се справи с това Организационният комитет на Зимните олимпийски игри реши да увеличи с 10 процента броя на цитираните автобуси.

От Комитета коментираха, че за обслужването на Олимпиадата са били привлечени общо около 4000 автобуса. Първоначално е било планирано ежедневно да се използват 1800 от тях, но след възникналите трудности, по маршрутите са започнали да се движат 2000.

Ивайло ПАШОВ

Интериорът на метро мотрисите в Сеул също бе повлиян от световния спортен форум

От Сеул до олимпийските съоръжения в Пьонгчанг бе осигурен директен жп трансфер с високоскоростни експреси

Влаковете-стрели KTX и самолетите на Korean Air бяха украсени с животинките-талисмани на XXIII-ата Зимни олимпийски игри

Състезанията от зимната Олимпиада в Пьонгчанг бяха наблюдавани на живо от над 1,33 млн. туристи

Най-дългият тунел по скоростната жп магистрала между Сеул и Пьонгчанг е 21,7 км

АНАНАСЪТ

Родината на плода ананас е Централна и Южна Америка. Преди хиляди години той бил култивиран от индианците, населяващи по това време континента. Първите европейци, които опитват вкуса на ананаса, са членовете на екипажа на Христофор Колумб през 1493 г. Пътешествието му към Стария континент започва към края на 15-и век, но там той е бил смятан за много екзотичен. Високата му цена го правела недостъпен за обикновените хора. В края на 16-и век ананасът достига до Китай и Филипините, успешно се приспособява към климата на остров Ява, а малко по-късно огромни плантации с ананас са засадени в западното крайбрежие на Африка. Днес основните производители на този плод са Филипините, Тайланд, Хавай, Куба, Кения, Южна Америка, Флорида и Австралия.

Видът на ананаса наподобява голяма борова шишарка. Кората му е съставена от ромбоидни неравномерни части. Колкото по-релефни са люспите на кората му - толкова по-ароматен е плодът. Ананасът е сочен и сладък плод, с превъзходен вкус, а вкусното му сладко-кисело месо е с приятен жълт цвят.

Ананасът е сред най-използваните тропически плодове по света. Той е много богат на витамините от групите В, А и С, а също така и на желязо, калций, калий и йод.

Ананасът съдържа и много малко калории, което е и другото му предимство. В 100 г от плода има само 55 килокалории. Вкусният плод съдържа ензим, наречен бромелин. Веществото бромелин съдейства за бързото разграждане на белтъчините, стимулира храносмилането и разгражда мазнините в организма.

Този плод е много популярен сред хората на шоубизнеса, защото присъства в множество диети за тонус и вталяване. Той повишава телесната обмяна и поддържа паметта активна. Ананасът има слабително действие върху човешкия организъм. Не забравяйте, че след консумирането на този плод устата трябва да се изплаква, защото киселината, съдържаща се в ананаса, разяжда зъбния емайл.

Ананасът е подходящ за приготвяне не само на плодови, но и пикантни салати. Освен това е идеална гарнитура към пилешко и свинско месо, както и към блюда от риба и зеленчукови специалитети. Използван е и за гарниране на пици. Вкусният сочен плод е предпочитан за направа на компоти и сокове, а от сока му в някои държави правят дори вино.

КАФЕ, ФАСУЛ И ЯБЪЛКИ: ОСНОВНИ ХРАНИ ЗА ЗДРАВЕТО НА ЖЕНАТА

Пълноценното хранене предполага разнообразие от храни, както и тяхното правилно разпределение през деня. Все повече научни изследвания се опитват да направят разлика между двата пола и по отношение на това какво е най-полезно да присъства в храната на всеки един от тях. По-долу ви предлагаме препоръките в резултат на три от тях.

Кафето

2-3 чаши кафе дневно могат значително да намалят риска от инсулт при жените, твърдят експерти от Мадридския независим университет, които в продължение на 24 години са изследвали над 83 хиляди жени.

Според испанските учени обаче, тази закономерност е налице само при жените със здрава сърдечно-съдова система. При проблеми в нея кафето не само няма да помогне, но и ще навреди.

Ябълките

Ябълковият екстракт намалява риска от рак, твърдят американски учени. Техните наблюдения показват още, че той забавя и растежа на вече съществуващо злокачествено образувание (например аденокарцином).

Специалистите от Университета на Пенсилвания отдават този ефект на съдържащите се в ябълките флавоноиди (които се срещат в голямо количество и в портокалите, гроздето, ягодите, сливите).

Фасулът

Фасулът съдържа голяма доза антиоксиданти и флавоноиди, които според резултатите от различни изследвания понижават риска от рак. Проведените опити от специалисти от Държавния университет на Колорадо са потвърдили предположението на изследователите: благодарение на тази диета заболеваемостта от рак сред животните е намаляла с почти 30%.

Любопитен е и фактът, че ефектът е бил еднакъв при всички сортове фасул, независимо от различното количество на съдържащите се в тях антиоксиданти и флавоноиди. Затова специалистите предполагат, че причината за антираковото действие е в друго вещество, което тепърва ще бъде установявано.

Сладкиш с ананас

Необходими продукти:

За блата:

3 яйца
1 ч.ч. брашно
1/4 ч.ч. нишесте
1/2 ч.ч. захар
1 бакпулвер
1 ванилия
1 ч.л. смлян кардамон (или 1 ч.л. смлян джинджифил)
110 г масло
1/3 ч.ч. мляко
1 с.л. ром
щипка сол

50 г масло
3/4 ч.ч. захар
7-8 шайби ананас от консерва
няколко череши, вишни или боровинки (пресни, консервирани, от сладко или коктейлни)
2 с.л. ром
2 с.л. ананасов сок
кокосови стърготини за поръсване

Начин на приготвяне:

В отделен съд разтопете маслото и добавете захарта. След като заври, варете на среден огън, при непрекъснато разбъркване докато се карамелизира захарта. Изсипете карамела в кръгла тортена форма с диаметър 22 см. Разположете шайба ананас в центъра. В отвора й поставете една череша. Останалите шайби разположете в кръг около централната. Ако шайбите са много големи - разрежете на две и разположете около централната и между тях поставете черешите.

Пресейте заедно брашното, нишестето, бакпулвера, солта и кардамона. С миксер разбийте маслото и захарта до побеляване. Добавете яйцата, едно по едно като продължите да разбивате. Добавете рома, млякото с ванилията и сухата смес на части като продължите да разбивате. Изсипете сместа във формата и изравнете.

Изпечете за около 40-45 мин. в предварително загрята до 180 градуса фурна. Извадете от фурната и оставете сладкиша да се охлади за около 15 мин. във формата. С помощта на нож или с шпатула обиколете стените на тавичката, поставете отгоре голяма чиния и като притискате внимателно обърнете сладкиша върху нея. Поръсете отгоре с рома и ананасовия сок. Посипете краищата на сладкиша с предварително леко запечените в сух тиган кокосови стърготини. Поднесете сладкиша студен.

Торта с ананас

Необходими продукти:

1 голяма кутия компот от ананас на кръгчета
1 опаковка кръгли бисквити
600-700 г течна сметана
2 ч.л. захар
ванилия
лимоново желе

Начин на приготвяне:

Разтваряме желето, както е указано на опаковката, само че добавяме с 1/3 по-малко вода. След това с него заливаме стените и дъното (намокрени добре със студена вода) на една кръгла тавичка. Веднага по дъното, а ако са достатъчно високи и по стените на тавичката, плътно нареждаме кръгчетата ананас. В дупката на всяко парче ананас можем да поставим по 1 черешка или вишна от компот, ако разполагаме с такъв. Разбиваме сметаната с прибавените в нея захар и ванилия и нанасяме част от битата сметана върху ананасовите парчета. След това смесваме малко от ананасовия сок с вода и като много бързо топим бисквитите в него, ги нареждаме плътно върху слоя сметана. После пак сметана, пак бисквити... докато запълним тавичката, като най-горния слой да бъде от бисквити. Слагаме тортата в хладилника за около 12 часа. Изваждаме я и я потопяваме за много кратко време в по-широка тава пълна до към половината с вряща вода. Захлупваме тавата с тортата с чинията за сервиране и бързо, но внимателно обръщаме. Махаме тавичката и връщаме тортата за около 1/2 час отново в хладилника.

10 МЕСТА, КОИТО ДА ПОСЕТИШ, ПРЕДИ ДА УМРЕШ

Както се смята, че е казал философът Августин Блажени: „Светът е книга и тези, които не пътуват, четат само една страница“.

Разбира се, пътуването е обвързано с ресурси, които не всеки може да си позволи да загуби.

И въпреки всичко живеем един живот и трябва да намерим време да му се насладим напълно. А какъв по-хубав начин да оползотвориш живота си, от това да обикаляш екзотични и непознати страни и да се наслаждаваш на незабравими гледки.

Ето и едни от най-спиращите дъха места, които всеки трябва да посети, преди да си отиде от този голям свят:

10. Каньон на антилопата, САЩ

Каньонът на антилопата е тесен каньон край град Пейдж в щата Аризона. Разположен е на територията на резерват на индианците навахи. Образуван е от ерозия на пясъчници, главно в резултат на сезонни наводнения в продължение на столетия. Каньонът е популярна туристическа забележителност и чест обект на пейзажна фотография.

9. Гоасаладур, Фарьорски острови, Дания

Фарьорски острови са автономна област в рамките на кралство Дания. Те са разположени между Шотландия и Исландия. Гоасаладур е селце, което се в западната част на един от островите – Вагар. То е дарено с прекрасна панорамна гледка над остров Микинес, която спира дъха и определено е нещо, което трябва да се види поне веднъж в живота.

8. Вахтнайокутъл, Исландия

Пещерата в глетчера Вахтнайокутъл в Исландия. Тази пещера се намира в глечтчера Вахтнайокутъл в Исландия - най-големият в Европа. Пещери като тази са се образували вследствие на разтопяване. Тя е изключително красива и със сигурност посещението и би било едно незабравимо и неповторимо преживяване за всеки от нас.

7. Рорàйма

Рорайма е платовидна планина (тепуи), намираща се на границата между Венецуела, Бразилия и Гвиана. Три четвърти от нея са на територията на Венецуела. Това е най-високата точка в Гвиана. Рорайма е и част от Гвианската планинска земя, разположена в североизточната част на Националния парк Канайма. Платовидните планини се считат за едни от най-старите геоложки формации на Земята, датиращи от Докамбрий, на възраст около 2 милиарда години.

6. Ханг Сон Дунг, Виетнам

Шандонг е пещера във Виетнам, и граничи с Лаос, в провинция Куанг Бин, на 500 километра южно от столицата Ханой. Местен човек открива тази пещера през 1991 г., но британски екип я проучва едва през 2009 г. Дължината й е 6,5 км, височината 200 м, а ширината 150 м. В нея се намира невероятна и изключително красива подземна река.

5. Памуккале, Турция

Памуккале е известен малък турски курортен град и удивителен природен феномен в околностите на градчето Денизли. Водни струи от древния град Хиераполис, богати на минерални соли падат от голяма височина и създават причудливи, вкаменени, ослепително бели каскади.

4. Мачу Пикчу, Перу

Мачу Пикчу е архитектурен комплекс в южната част на днешно Перу, построен от инките през 15 век. Той влиза в Списъка на световното културно и природно наследство на ЮНЕСКО. Дворците, храмовете и домовете са на 2 430 м надморска височина в Андите. Наричан е още „Изгубеният град на инките“.

3. Салар де Уюни, Боливия

Салар де Уюни е солено безотточно езеро в Боливия. Всяка зима то се изпълва с дъждовна вода, но все пак остава достатъчно плитко. През лятото водата му пресъхва, откривайки утаени пластове минерали, предимно соли, на места с дебелина 6 м. Тук не расте нищо, с изключение на редки кактуси. Минералният слой се простира до хоризонта и блести като огледало.

2. Метеора, Гърция

Метеора е голям манастирски комплекс в Северна Тесалия, включващ 9 запазени манастира, построени на върховете на труднодостъпни високи скали, приличащи на каменни стълбове. Те се извисяват в небето на 400 м височина над Тесалийската равнина. От седемте манастира, отворени за посетители са шест. Както казва Честър Бенингтън, „те не приличат на нищо от тази планета“.

1. Баган, Мианмар

Баган е град в област Мандалай, Мианмар с исторически статут. Бил е столица на древното царство Баган. Намира се в сухите средни равнини на страната, на източния бряг на река Иравади, на 140 км югозападно от гр. Мандалай. Днес на мястото на древния град се намира археологическа зона с хиляди пагоди, храмове, ступи, манастири.

Тест

Ставате ли за шеф

Спомнете си популярната максима: „Ако видите успешен човек, бъдете сигурни, че в даден момент е взел смело решение” и направете този тест, който ще ви помогне да се ориентирате дали притежавате нужните качества да станете шеф.

1. Допада ли ви да общувате с хора?
а) Да;
б) Не.
2. Когато обсъждате въпрос или проблем с колегите си, успявате ли често да ги убедите във вашата гледна точка?
а) Да;
б) Не.
3. Нужно ли ви е постоянно одобрение от околните, за да се справяте без проблем с работата си?
а) Да;
б) Не.
4. Последователни ли сте в действията си?
а) Да;
б) Не.
5. Планирането за вас е приятно и увлекателно задължение?
а) Да;
б) Не.
6. Трудно ли ви е да се справяте с емоционални взривове?
а) Не;
б) Да.
7. Проявявате ли настойчивост и твърдост по принципни въпроси?
а) Да;
б) Не.
8. Приемате ли враждебно идеи, които не са ваши?
а) Не;
б) Да.
9. Губите ли присъствие на духа ако решението на даден проблем не е очевидно, а времето за намирането му строго ограничено?
а) Не;
б) Да.
10. Отворени сте за нови знания, винаги се стремите да се самоусъвършенствате?
а) Да;
б) Не.
11. Винаги ли следвате принципа: „Не отлагай днешната работа за утре!”
а) Да;
б) Не.
12. Стремите ли се да се борите със страховете си?
а) Да;
б) Не.
13. Явявате ли се генератор на идеи?
а) Да;
б) Не.
14. Смятате ли, че удоволствието от добре свършената работа е само по себе си награда?
а) Да;
б) Не.
15. Проблем ли е за вас да разпределяте задължения на други хора?
а) Да;
б) Не.
16. Правило ли е за вас да изпълнявате дадените обещания?
а) Да;
б) Не.
17. Смятате ли, че умеете да създавате атмосфера на доверие?
а) Да;
б) Не.
18. Ако ви предстои сложна и отговорна работа, не си търсите оправдания, а просто се захващате с нея?
а) Да;
б) Не.
19. Да зарежете нещо, с което вече сте се захванали - за вас е изключителна рядкост?
а) Да;
б) Не.
20. Готови ли сте винаги да поемате разумни рискове?
а) Да;
б) Не.

РЕЗУЛТАТИ:
За всеки отговор *„А”* не се начисляват точки. За всеки отговор *„Б”* начислете по 2 точки. Съберете ги и се запознайте с изводите.
0–10 точки - Вие сте активен човек, който вярва, че искреното желание, подкрепено от старание, със сигурност дава резултати. Освен това сте комуникативни, отговорни и рядко се поддавате на външно влияние. С две думи, притежавате нужните качества да бъдете ръководител.
12–24 точки - Вашият успех в качеството ви на ръководител не е толкова категоричен. Бързо вземате решения, отстоявате мнението си с риск да си създадете недоброжелатели. Да се носи отговорност за други хора обаче не е лесно. Отговорете си честно: готови ли сте да поемете такъв товар? Ако отговорът е „да” без колебание, значи имате шанс да опитате да се реализирате на това поприще.
26–40 точки - Да се ръководи без ярко изразени лидерски качества е неблагодарна работа. Много по-лесно ще ви бъде да осъществите плановете си в делово партньорство.

Железничар
София 1080, ул. „Иван Вазов“ 3
„Холдинг БДЖ” ЕАД
www.bdz.bg
Главен редактор Мая ДИМИТРОВА
Предпечат и дизайн Фидел Ангелов
Материали се приемат на електронен носител
E-mail: maya02@abv.bg
Печат: Рамбрикс ЕООД ISSN 0861-0851

ПЪТЕШЕСТВИЕ С „ВЛАКА НА СИРЕНЕТО”

Културно-гастрономическият жп вояж запознава туристите с емблематични швейцарски забележителности и топ продукти на местните мандри

По време на пътешествието с Train du Fromage ще се насладите на пленителната алпийска природа и на прочутите швейцарски сирена

(Продължение от бр.7)

След обяда с подбрани продукти на прочутите мандри от района на алпийското селище Шато д‘Е и запознанството с технологията на производство на швейцарските сирена, за туристите е предвидена културна програма. Гидовете, които ги съпровождат по време на вояжа, водят групите на посещение в Музея на историята и културата на Региона на Горните земи (Musée du Vieux Pays- d’Enhaut), както още е известен кантона Во.

Този частен музей е бил създаден през 1922 г. и бързо се прославя като един от водещите, посветени на народните занаяти в Швейцария. Прекрачвайки прага му, гостите се пренасят назад във времето. Потапят се в атмосферата на старинната швейцарска архитектура и типичен домашен интериор. Могат да се полюбуват на стотици ръчни дърворезби – друго изкуство, много характерно за тази част на швейцарската конфедерация. А също така да се докоснат до уникална декупажна колекция*, сред която присъстват и невероятни хартиени шедьоври.

След гостуването в Musée du Vieux Pays-d’Enhaut на участниците в тура се дава време за кратка разходка и пазар из Шато д‘Е. След това всички отново се качват на борда на Train du Fromage („Влака на сиренето”) и той потегля обратно към Монтрьо.

По време на пътуването екскурзоводите разкриват на туристите някои специфики как лесно могат да различават качествените швейцарски сирена от евтините имитации. И за да не са голословни дават възможност на желаещите да сравняват оригинални продукти на местни мандри и техни ментета. Непосредствено преди края на пътешествието всеки от участниците в него получава и подарък за спомен бокал, пълен с местно вино. Защото за най-истинска наслада от висококачествените сирена специалистите препоръчват да те се консумират с аналогични вина. Съчетаването на двата продукта създава букет от приятни усещания за небцето.

Участниците във вояжа дегустират продуктите на няколко известни швейцарски мандри…

Програмата на тура включва посещение на Музея на историята и културата на региона на Горните земи (кантон Во)…

… и се научават да различават оригиналните сирена от имитациите.

… и запознанство с богатата му експозиция, визуализираща старинния швейцарски домашен интериор и най-развитите местни изкуства и занаяти

Културно-гастрономическият вояж с Train du Fromage продължава почти цял ден. Влакът се завръща в Монтрьо привечер. И макар да е кратък, турът е пренаситен с приятни и зареждащи преживявания, които разтоварват човек и обогатяват душата му - при това срещу смешна цена. Билетите за екскурзията струват между 35 и 38 швейцарски франка (30 - 33 евро), като в стойността са включени пътуването в първокласен ретро вагон, посещенията и дегустациите в мандри, обядът и входния билет за музея на занаятите. А това е по-джоба дори на голяма част от българите.

Заради своята достъпност към атракционното пътуване има значителен интерес. В същото време в един тур могат да участват не повече от 36 души - колкото са и местата във вагоните на Train du Fromage. Според организаторите, ако участниците са повече трудно би могло да се гарантира качеството на предлагания туристически продукт. Ето защо на желаещите да се впуснат в пътешествието се препоръчва отрано да резервират билети за желаната дата. Повъзможност – планирайте го през януари, казват от туроператора. Тогава в планинския курорт Шато д‘Е се провежда и фестивал на въздушните балони. Зрелището е неописуемо красиво. Предлагат се и кратки полети над заснежените алпийски върхове…

Ивайло ПАШОВ

** **Декупаж (decoupage)** – в директен превод от френски означава „изрязвам”, а по смисъл - изготвяне на колаж или хартиена апликация. Това е приложно изкуство, при което се изрязва мотив или изображение от различен материал (предимно хартия, но също така и от дърво, кожа или тъкан). След това мотивът се залепя или с помощта на различни техники се прикрепя върху дадената повърхност за декориране (дърво, метал, плат и др.). Прилага се основно върху предмети като малки кутийки, чинии, вази, свещи или мебели. – бел. авт.*

През януари в Шато д‘Е се провежда и фестивал на въздушните балони, така че може да комбинирате жп екскурзията с полет над алпийските върхове

Цени за реклама

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

При директна заявка от клиента
До главата на вестника – по договаряне
Първа страница – 1,50 лв. за кв. см
Вътрешна страница – 0.50 лв. на кв. см.
Последна страница – 1.00 лв. на кв. см.
За цяла страница – по договаряне

При заявка от рекламни агенции
До главата на вестника – по договаряне
Първа страница – 1.80 лв. за кв. см.
Вътрешна страница – 1 лв. на кв. см.
Последна страница – 1.50 лв. на кв. см
За цяла страница – по договаряне