СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар

RAILWAYMAN

29 октомври - 4 ноември 2015 г. Цена 60 ст. София, година XXIV, брой 29 www.facebook.com/RailwaymanBulgaria

Свят

В ГЕРМАНИЯ ... НОВ ПЪТНИЧЕСКИ ЖП ОПЕРАТОР на стр. 2

Тенденции

БАЛКАНСКАТА ЖП ДИПЛОМАЦИЯ НА КИТАЙ И РУСИЯ на стр. 4

НАЙ-ВАЖЕН В ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ ОСТАВА ЧОВЕКЪТ

Тазгодишният железопътен форум, който се проведе на 22 и 23 октомври и бе със значително международно участие, се организира от Националното сдружение - Общество на инженерите по железен път, Научно-техническия съюз по транспорта, федерацията на Научно-техническите съюзи в България, Българската асоциация на консултантските фирми по железопътно строителство, Института по механика при БАН. Той се проведе със съдействието на Съюза на европейските асоциации на железопътните инженери (UEEIV), Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, „Холдинг БДЖ" ЕАД, и НК „Железопътна инфраструктура". Бяха представени и обсъдени предстоящите проекти по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 - 2020, иновации в железопътната инфраструктура и прилагането им при изпълнението на железопътните проекти.

Интерес предизвикаха презентациите на Христо Стефанов, икономически съветник в „Холдинг БДЖ" ЕАД, който подробно се спря на стратегията за модернизация и преструктуриране на компанията и на Нисим Примо, ръководител на отдел „Мониторинг" в НКЖИ за състоянието и бъдещето на големите инфраструктурни проекти у нас. Гостите от Германия, Полша, Франция, Австрия, Великобритания, Русия, Молдова, Румъния и други европейски държави представиха инженерни и технологични достижения, които вече са усвоили или продължават да внедряват в националните си железници.

Всичко това даде възможност за една разширена дискусия и обмяна на опит в сферата на железопътния транспорт. Така също и за бъдещо сътрудничество, което би стимулирало по-интензивното му развитие и би станало солидна база за интеграция на националните европейски железници.

Въпреки подчертано специализирания технологичен характер на изнесените доклади и презентации, на тазгодишното есенно издание на „Железопътен форум 2015" на тема „Иновации в железопътната инфраструктура" ярко беше откроена решаващата роля и значение на човешкия фактор, както за иновационното развитие, така и за останалите постижения в сектора. Върху това акцентира и президентът на Съюза на европейските асоциации на железопътните инженери (UEEIV) проф. д.т.н. инж. Клаус Рисбергер, който подчерта пред препълнената с български и чужди специалисти зала в Гранд хотел София, че тези които намират иновативните решения, дават тласък на научните постижения и изграждат модерната железница са хората - висококвалифицираните инженерни специалисти. Те работят предимно в частния сектор, където се създават новостите и се творят постиженията. Проф. Рисбергер не пропусна да отдели специално внимание на основния проблем в браншa, изтъквайки факта, че в съвременната действителност до голяма степен решаваща роля играят икономистите. Като пример посочи провеждането на строителните търгове където най-често се търсят изгодните от финансова гледна точка оферти, които са повече по вкуса на възложителя, но не допринасят за вземането на добри технически решения. По думите на проф. Рисбергер, инженерите трябва да определя политиката, а не политиците. За съжаление обаче реалността показва нещо съвсем друго. Бюрокрацията завладява всички сектори и въпросът е дали жп инженерите също нямат някакъв принос за очертаващата се тенденция да се дава предимство и господство на формализма и бумацината. Според гостът, за управлението на железниците са нужни жп инженери. Нелицеприятният извод обаче е, че в днешно време са малко младите хора, които искат да работят в сектора, а образованите специалисти стават все по-голяма рядкост. „Но да се оплакваме не е добре, посочи проф. Рисбергер, а да призоваваме към инициативност и да популяризираме екологичния, бърз и икономичен от гледна точка на горивата транспорт." Думите му бяха приети с удовлетворение от участващите във форума специалисти, които по-късно по време на кафе паузите в неформална обстановка продължиха разговорите за значението и ролята, която днес инженерните кадри имат в съвременната железница.

Изграждането на модерна, безопасна и оперативно съвместима железопътна система е основен приоритет в националната транспортна политика на България. С тези думи заместник-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Антон Гинев се обърна към участниците във форума. Той информира, че усилията на държавата са насочени към прилагането на механизми и решения, позволяващи устойчивото развитие на железопътния сектор, стимулирайки иновативното мислене и новите инициативи и възможности, които се откриват пред този вид транспорт. Така че настоящите инфраструктурни проекти, които се изграждат със средства на Оперативна програма транспорт и ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура" ще позволят изпълнението на техническите спецификации за оперативна съвместимост при превозите на пътници и товари. Според зам.-министър Гинев ще бъде дадена и възможност за запазване и разширяване на дела на жп превозите, както и за привличането на нови международни товарни потоци. Заключението му беше, че такава интензивна и амбициозна програма, която е приела страната ни за преодоляване на изоставането, в сравнение с водещите държави в ЕС е и дава възможност за разгръщане на научно-техническия потенциал у нас.

Антов Гинев коментира още, че друг важен аспект на високите технологии в железопътния транспорт, е прилагането на решения за намаляване на

На стр. 5

ЧЛЕНКИТЕ НА ЕС ОТВАРЯТ ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ СИ ПАЗАРИ ЗА СВОБОДНАТА КОНКУРЕНЦИЯ

Министрите на транспорта на страните от Европейския съюз (ЕС) оформиха единна позиция за това как да бъде реформиран железопътния сектор. Тя ще залегне в т.нар. Четвърти жп пакет, чието приемане ще позволи да се либерализират превозите вътре в Съюза.

Министрите са одобрили постепенното отваряне на националните железопътни пазари към оператори от другите членки на Евросъюза. Изготвено е също общо предложение за предприемане на определени стъпки, които могат да доведат до подобряване на управлението в сектора.

Според предложенията, компаниите от жп транспорта ще имат недискриминационен достъп до пътническите превози на вътрешните пазари на Съюза. Там те свободно ще могат да се конкурират за спечелване на договори за транспортни услуги в рамките на конкурси. Договорено е, че извън конкурсни споразумения също ще са възможни, но само при определени условия, обосновани от структурните или географски характеристики на съответния пазар. И само, ако това повишава качеството на обслужване на пътниците или подобрява съотношението цена-ефективност. А като ключови параметри за оценка на операторите са определени точността на движение и честотата на пътуване на техните влакове.

Европейските транспортни министри са алармирали за възникване на потенциални конфликтни ситуации заради недостатъчната прозрачност в отношенията между инфраструктурните оператори и жп превозвачите. Затова препоръчаха контактите и координацията между тях да се подобрят. Обединиха се и около това заемите между различните компании да не бъдат забранени, стига да не създават риск за справедливото функциониране на пазара.

Предвижда се на държавите от Евросъюза да бъде даден 3-годишен гратисен период за промяна на законодателството и създаване на условия за свободен достъп до националните жп пазари. Той ще обхване времето непосредствено преди 2020 г., когато либерализацията на сектора трябва да стане факт. Договорите, които са сключени преди промяната обаче ще се изпълняват до края на сроковете им.

Асоциацията Rail Delivery Group, представляваща железниците на Великобритания, характеризира постигнатите договорености като компромис между страните - на тези, желаещи по-голяма откритост на националните пазари и тези, които се опитват да запазят подкрепата на държавните железници.

След като транспортните министри от ЕС съгласуваха общите принципи на работа на Четвъртия железопътен пакет, предстои да започнат нови тристранни преговори по темата - този път между Европейската комисия, Европарламента и Европейския съвет.

В ГЕРМАНИЯ ЩЕ СЕ ПОЯВИ НОВ ПЪТНИЧЕСКИ ЖП ОПЕРАТОР

През следващата година в Германия ще започне работа нов пътнически железопътен оператор. Компанията ще се казва „Der Schnellzug” („Скоростен влак”) и ще е специализирана в обслужването на дългите магистрални жп маршрути във Федералната република. Предвижда се да започне да извършва рейсове от 18 март 2016 г.

„Der Schnellzug” ще стартира с превоз на пътници по линията D1 между Щутгард и Хамбург, като пътьом влаковете ще преминават през Хайлброн, Вюрцбург, Касел, Ханновер и Бремен. В момента основният пътнически жп оператор на страната – държавните железници Deutsche Bahn (DB) – обслужват маршрута, но съставите му не минават през междинните населени места. От новия оператор планират превозите да се осъществяват само през почивните дни с честота три пъти на ден. Оттам обясняват, че няма да се конкурират с монополиста, тъй като техните композиции ще спират само в градовете, през които не преминават основните жп коридори.

Ниски тарифи с акцент върху специалните семейни предложения и високо качество на обслужването са онова, с което „Der Schnellzug” ще се постарае да привлече клиенти. Предвидено е например във влаковете на новия оператор да има готвач, който ще приготвя на място горещи блюда. Екстра, която вероятно ще бъде оценена по достойнство от любителите на вкусното и здравословно хранене.

По-късно през 2016 г. е планирано новият жп превозвач да започне работа и по втори маршрут. Той ще преминава по линия D3 от Щутгард през Пфорцхайм, Карлсруе, Людвигсхафен, Кобленц до Кьолн и Аахен (град, близо до точката, в която се срещат границите на Германия, Холандия и Белгия). По него съставите му ще пътуват всеки понеделник.

Възможно е догодина компанията да започне рейсове и по трети маршрут. Той ще преминава по линия D2 и свързва градовете Карлсруе, Хайлброн, Нюрнберг, Хоф и Дрезден (недалеч от Чехия и Полша). Но има един проблем. В отделни участъци съставите трябва да преминават по жп инфраструктура, принадлежаща на дружеството Albtal Transport (AVG). За същата обаче засега няма издаден сертификат за безопасност, че по нея безпроблемно могат да се движат бързите влакове, обслужващи дългите магистрални жп маршрути. В Der Schnellzug са научили късно този факт и ако въпроса не се реши, ще прекроят маршрута, така че да ползва инфраструктура на DB.

Железниците на Китай с над 20 месеца спад на товарите

Товарите, превозени от китайските железници, бележат спад вече над 20 месеца. Според наскоро публикуван доклад обемът на каргото, което те са превозили за периода януари - август т. г. е съставлявал 2,26 млрд. тона. Което е с 10,9 процента по-малко, отколкото през същия период от миналата година. Тенденцията се е запазила и през септември и октомври, но цифрите все още не са официално оповестени.

По данни на Националното статистическо бюро на Китай, темповете на намаляване на товарните превози по жп мрежата постепенно са се засилвали от началото на 2015 г. През първите 6 месеца на м. г. спадът е достигнал 3 процента, но се е засилил впоследствие. В началото на текущата година е бил 9, в средата - 11,7, а през август вече 15,3 процента на база разглеждания 20-месечен период.

Alstom придоби ремонтна жп компания в Швеция

Френският производител на подвижен състав Alstom придоби активите на шведската компания Motala Train, специализирана в ремонт, текуща поддръжка и модернизация на пътнически състави. С това французите стават едноличен собственик на скандинавската фирма, която генерира годишен доход от 15 млн. евро и държи 70 процента от пазарния дял в своя сегмент. Те засилват присъствието си в Швеция, чийто железопътен сектор се радва на значителен ръст през последните години.

Основният ремонтен завод на Motala Train се намира в град Мотала, южно от Стокхолм. Площта на цеховете с оборудването му е 5600 кв. м. Фирмата има депо и във Вестерос, северозападно от шведската столица. Сега те вече са собственост на Alstom.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ПЪРВИЯТ ДОГОВОР ОТ ОПТТИ 2014 – 2020 Г. ВЕЧЕ Е ПОДПИСАН

Заяви инж. Галина Василева на третото заседание на Комитета за наблюдението й

Предложено е да се разшири обхватът на Фаза II на проект „Рехабилитация и модернизация" на жп отсечката Пловдив - Бургас", предвиден за финансиране по Приоритетна ос 1 на настоящата оперативна програма, стана ясно на третото заседание на Комитета за наблюдение на ОПТТИ 2014 - 2020 г. Тя се проведе в резиденция „Бояна", зала „Триадица", съобщиха от пресцентъра на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Дейностите, които не са изпълнени между 2007 и 2013 г. са проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация на жп възел Бургас и отделно проектирането и модернизацията на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол.

Нов момент в разширяването на обхвата е включването на четири надлеза от жп отсечката Септември – Пловдив, за които НК „Железопътна инфраструктура" не успя да проведе всички тръжни процедури, заяви при откриването на първото пленарно заседание Галина Василева, заместник-председател на Управляващия орган и директор на дирекция „Координация на програми и проекти" в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Екипът на дружеството вече е подготвил апликационните форми за тях. Съоръженията трябва да бъдат завършени до края на 2016 г., уточни Василева. По-ранното започване на проекти от 2014 - 2020 г. е извършено с разширяването на участъка от трети метродиаметър на софийския метрополитен, който обхваща „бул. Ботевградско шосе" – бул. „Владимир Вазов" – централна градска част – жк „Овча купел", прехвърлен за изпълнение в обхвата на Оперативна програма „Транспорт 2007 - 2013 г.", информира инж. Василева. По думите ѝ, тези модификации на ОПТТИ 2014 - 2020 г. са изпратени към Европейската комисия, като все още се очаква тяхното одобрение. Във връзка с изграждането на проекти, финансирани по Оперативна програма „Транспорт 2007 - 2013 г.", с бенефициент НКЖИ, Галина Василева информира, че дружеството е получило безлихвена финансова помощ в размер на 110 млн. лв. от Министерството на финансите. Тези средства ще се използват за разплащане с изпълнителите за октомври, ноември и декември, а след това ще бъдат подадени за сертифициране на разходите. Тя допълни още, че Управляващият орган извършва повторни проверки на проведените тръжни процедури от всички бенефициенти. И увери участниците в заседанието, че досега финансовото изпълнение на оперативната програма 2007 - 2013 г. е добро и стабилно, но моментът е труден и изключително важен, защото трябва да бъдат финализирани възможно най-много договори и строителни дейности. Сключените по старата оперативна програма са на стойност 1 982 977 120 евро, което е 98,97 процента от бюджета ѝ. Разплатените средства са 80 процента. Но инж. Василева счита, че той ще се увеличи, имайки предвид последните завършени пътни обекти. Най-добро усвояване на евро средствата по традиция се наблюдава при изграждането на столичното метро. То е в размер на 97 процента. Галина Василева информира аудиторията, че с Постановление на Министерски съвет Комитетът за наблюдение на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура", изпълнява същите функции и във връзка с ОПТ 2007 - 2013 г.

Също много важно е, че първият договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по втория програмен период 2014 - 2020 г. вече е подписан, обърна внимание Василева. Той е за проектиране и изпълнение на проекта „Автомагистрала „Струма" Лот 3.1. – Благоевград – Крупник, Лот. 3.3. – Кресна – Сандански и тунел „Железница". Общата стойност на финансирането е 370 млн. евро. Беше съобщено, че в настоящия програмен период трябва да се управляват и осъществяват едни от най-сложните инфраструктурни проекти. Вече са в ход и тръжни процедури по ОПТТИ 2014 - 2020 г. по други проекти – за изграждане на участъци от автомагистралите „Струма" и „Хемус". Инж. Василева информира, че дейностите по проекти от ОПТ 2007 – 2013 г., за които не е възможно да бъдат изпълнени, са предложени за включване в обхвата на настоящата оперативна програма. Такъв е проектът „Изграждане на АМ „Калотина – София" - Лот 1 и „Западна дъга на Софийски околовръстен път" – доизграждането на участък 2.

Следващият Комитет за наблюдение по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура" ще се проведе след един месец. Участие в това заседание взеха представители на управляващия орган, бенефициентите, местна и изпълнителна власт, неправителствения сектор, синдикални организации, експерти от Европейската комисия и други организации, пряко ангажирани с проблема.

НОВ ПЕШЕХОДЕН ПОДЛЕЗ МЕЖДУ СОФИЯ И КУЛАТА ПОВИШАВА БЕЗОПАСНОСТТА

Финансирането на обект „Изграждане на пешеходен подлез на км 9+218 в между гарите Захарна фабрика и Горна баня по 5-та жп линия София – Кулата" е изцяло от бюджета на държавното дружество НКЖИ, обяви министър Ивайло Московски докато инспектираше почти завършения обект. Предвидените средства за неговото строителство са 1 913 000 лв.

Чрез изграждането на пешеходния подлез се гарантира безопасно, сигурно и регламентирано преминаване на жп линията. Пешеходците от кварталите „Гевгелийски" – „Западен парк" – „Овча купел" и „Горна баня" би трябвало да преминават единствено през подлеза. Така ще се ограничи до минимум възможността за инциденти с блъснати и прегазени хора между гарите Захарна фабрика – Горна баня. Достъпът до подлеза се осигурява чрез две стълбища, две рампи и асансьори за хора с намалена подвижност.

Строителната площадка на обекта е открита в средата на месец юли, т.г. и се очаква дейностите да приключат до края на октомври.

Преди започване на строителството, управителят на жп инфраструктурата Милчо Ламбрев, беше извършил проверка и резултатите от нея показаха, че в посочения участък дълъг 450 метра съществуват през около 75 метра незаконно обособени пешеходни зони. Те се създават в района в следствие на нерегламентирано преминаване на пешеходци през железопътната линия на тези места.

Представителите на ръководството на НКЖИ коментираха, че доброто сътрудничеството с общинските власти, на районно и на централно ниво, както и издаването на разрешително за строеж в оптимален срок, е допринесло за бързото започване на обекта. В последната инспекция участва и Станислав Иванов – депутат в 43-то Народно събрание, член на Комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения.

Ще се разчита на самосъзнанието на гражданите, които живеят в района, да използват пешеходния подлез, както е редно и да не пресичат железопътната линия незаконно, подчерта министър Ивайло Московски. Преминаването на жп магистрала, какъвто е този участък, на необособени за това места е изключително опасно, добави още той. По думите му здравето и животът на хората е на първо място и затова е започнало изграждането на подлеза.

Начинът и местоположението на пресичане на жп инфраструктура – чрез подлез, надлез или прелез, се определя в съответствие с изискванията на нормативните актове. Те не допускат жп линия с категория „железопътна магистрала", каквото е направлението София – Кулата, да бъдат пресичани на едно ниво с прелез. Освен това, мястото е в крива и няма необходимата видимост.

Обратна връзка

Бих искала да изразя искрена благодарност на служителите на БДЖ за оказаното ни съдействие!

На 14.10.2015 служителката, отговаряща на телефон за жалби, сигнали и нарушения съдейства на мен и родителите ми да бъде намерен забравен от тях багаж във влак 8613 и да го получим обратно.

Изключително сме благодарни както на тази жена, така и на патрула във влака, които ни върнаха багажа. За родителите ми апарата за измерване на кръвно и фотоапарата, пълен със снимки, са истинска ценност! За съжаление не знаем по какъв друг начин да изкажем своята признателност и благодарност за добрината!

Това може да е бързо забравена случка от ежедневието, но всъщност показва тяхната всеотдайност и уважение към собствената им работа!

Благодаря от свое име и от името на родителите ни пожелавам успехи по начина, по който те си ги представят!

сем. Матееви

БАЛКАНСКАТА ЖП ДИПЛОМАЦИЯ НА КИТАЙ И РУСИЯ

През последните години Китай започна активно да инвестира в транспортната инфраструктура на балканските държави. Дотолкова мащабно, че някои железопътни експерти алармираха, че това може да доведе до сблъсък с Русия, която също лобира за редица транспортни проекти в региона. Тези опасения обаче засега са пресилени, тъй като в момента място за икономическа изява на полуострова има и за двете страни.

Засега на Балканите има място и за амбициите на Китай, и на Русия

В Поднебесната империя са амбицирани да развиват не само собствената си транспортна инфраструктура, но и тази на други държави. В момента китайски компании строят жп линии в Азия (Тайланд, Шри Ланка) и Африка (Кения). В ход е и активно обсъждане на проект за високоскоростна железопътна магистрала между Москва и Казан, която най-вероятно ще се строи с китайски капитал. Единствено пробив в Евросъюза засега не се получава. Но в Пекин нямат намерение да се отказват. Китайските усилия в този план за момента са насочени към обновяване на жп инфраструктурата на страните по периферията на ЕС. Надеждите са, че реализираното там ще се превърне във визитна картичка на потенциала на огромната азиатска държава, който рано или късно ще бъде оценен и в самия съюз.

Акцентът е поставен върху републиките от бивша Югославия. След разпада на федерацията повечето от тях до една или друга степен бяха обхванати от конфликти. И едва през първото десетилетие на новия век техните правителства започнаха сериозно да се замислят за подобряване на жп инфраструктурата чрез чуждестранни инвестиции. Но и тук пътищата на екс югодържавите се разминаха. Твърдо поелата пътя на евроинтеграцията Словения се опитва да получи нужните й основни средства изцяло от страните-членки на ЕС. Сходен път следва и Хърватия. Съвсем различна обаче е ситуацията с Босна и Херцеговина, Сърбия, Черна гора и Македония. Макар, че те също се стремят към Евросъюза, пътят, който още имат да извървят до пълноправното членство ги принуждава да разчитат на капитали за подобрения на жп мрежата си не само от Брюксел, но и от други партньори. И точно тук на помощ им се притекоха Китай и Русия.

Двете суперсили практически едновременно активизираха своята инвестиционна и стопанска дейност в инфраструктурния отрасъл на въпросните балкански страни. Като и на Пекин, и на Москва, обаче с приоритет се фокусираха върху Сърбия и Черна гора. Именно в тези държави е съсредоточен лъвският пай от проектите.

Професор Драган Павлицевич от Нотинхемския университет характеризира балканската политика на Поднебесната империя като „железопътна дипломация". И на практика един от най-важните проекти на Китай е реконструкцията на жп линията Будапеща – Белград, чиято обща дължина надхвърля 350 км. След модернизацията тя ще позволява максимална жп скорост от 200 км/ч. Освен това трасето ще стане изцяло двулинейно – сега значителна част от него само е с един железен път и съставите трябва да се изчакват. Това ще позволи да се съкрати времето за път между двете балкански столици от настоящите 8 часа до 2 часа и 40 минути. Това означава, че ще се ускори и доставката на товари до гръцките пристанища, в които Китай има свои активи (напр. контейнерния терминал на компании COSCO в Пирея). Пекин все още продължава да се надява и да придобие 67 на сто от акциите на самия порт. Именно затова китайците не се боят да инвестират в реконструкцията на въпросния железен път 2 млрд. евро.

За самата Сърбия проектът също не е маловажен. По дългия около 200 км сръбски участък от трасето (Суботица – Белград) всеки месец пътуват около 1500 жп композиции и ежегодно се превозват до 40 млн. тона товари. Сега средната скорост по участъка обаче не превишава 30 - 50 км/ч. И товарните състави успяват да го преодолеят за около 7 часа, а по-леките пътнически влакове – за малко над 4 часа. Освен това модернизацията на жп линията Будапеща – Белград предполага по-нататъшно привличане и на Македония в проекта. През последната преминава водещият до Гърция транспортен коридор X.

Паралелно с „железопътната" Китай провежда и „пътна дипломация". Източната суперсила има намерение да инвестира в редица автотрасета на Балканите. Най-големият проект, от който е заинтересована, е планираната за изграждане автомагистрала Бар-Боляре, която трябва да пресича цяла Черна гора. Вече дори има споразумение за отпускане на 688 млн. евро кредит от China Exim Bank, с който ще се финансира по-голямата част от първи участък от нея. Китайците вече участват или планират да се включат и в пътни проекти в Македония, Босна, Херцеговина и Хърватска.

Русия за разлика от Китай не предлага мащабни инфраструктурни проекти на бившите югорепублики. Нея напълно я устройват и неголемите, но доходоносни инициативи. С инвестиции в автомрежата на Балканите Москва не иска да се занимава. Края на миналото десетилетие руски компании имаха интерес към участие в строителството на пътя Бар – Боляре в Черна гора, но всичко приключи. Сега основен „дипломатически" фактор на Балканите са руските железници („РЖД") и всички транспортни начинания, в които участва Русия в региона, свързани изключително с жп комуникациите.

Още през март 2012 г. „РЖД" и железниците на Сърбия се договориха за реконструкция на железопътната инфраструктура в западната ни съседка. Година по-късно правителството на Руската Федерация предостави на сръбските власти кредит в размер на 800 млн. долара за осъществяване на проекта. И дейностите започнаха.

Основна роля в модернизацията на сръбската жп мрежа играе дъщерната на руските железници компания „РЖД Интернешнл". Тя се е заела да изгради и електрифицира втори железен път по 16 км от трасето Белград – Панчево. Да реконструира 6 участъка (с обща дължина 112 км) от X Европейски транспортен коридор. Да ремонтира и модернизира съществуващото и построи второ жп платно в участъка Стара Пазова – Нови Сад (44 км). Част от руския кредит (150 млн. евро) ще бъдат инвестирани и в реконструкция на сръбския участък от жп линията Белград – Бар (200 км).

През декември м. г. Москва и Белград подписаха още две споразумения за сътрудничество в жп отрасъла. Едното предвижда Русия да осъществи модернизацията на три отсечки (с обща дължина 65 км) от X Трансевропейски транспортен коридор: Космайски Сопот – Ковачевац (18 км), Мала Кресна – Велика Плана (29 км) и Рума – Голубинци (18 км). Стойността на проектите възлиза на 50 млн. долара. Предстои те скоро да бъдат завършени. Вторият, сключен контракт, е за закупуване на 27 дизелови влака от руската компания „Метровагонмаш".

Китай планира да реализира още жп проекти на полуострова

Последният сръбско-руски договор е отпреди няколко седмици. С него „РЖД Интернешнл" бе натоварена да реконструира три жп участъка в южната част на нашата съседка. Руските специалисти ще модернизират железопътни линии и инфраструктура с обща дължина малко над 46 км.

При реализацията на проектите в Сърбия руснаците използват модерна технология за изграждане на горната част от железния път. Тя позволява по-бързо и качествено изпълнение на работите по модернизиране на жп трасетата. Реконструкцията се извършва без пълно прекъсване на движението на сръбските влакове в ремонтираните жп участъци. С помощта на специалистите на „РЖД" скоро сръбските влакове ще започнат да се движат със скорости от 100 до 210 км/ч, вместо с настоящите между 30 и 50 км/ч.

Засега Китай и Русия заемат различни ниши в инфраструктурните проекти на балканските страни. Но амбициите на Поднебесната империя значително превъзхождат руските. В същото време Кремъл има само един твърд свой съюзник на Балканите – Сърбия. Но имайки предвид следваната от Белград политика на евроинтеграция и установения монопол върху сръбския жп пазар в един момент може да се окаже застрашен.

Ивайло ПАШОВ

Модернизацията на жп мрежата ще позволи на балканските страни да оперират с модерни скоростни влакове

От няколко години руските компании реконструират железопътната инфраструктура на Сърбия

НАЙ-ВАЖЕН В ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ ОСТАВА ЧОВЕКЪТ

Христо Стефанов: "Само ако икономисти и инженери работят ръка за ръка могат да се очакват положителни резултати в сектора"

И през двата дни залата беше препълнена с български и чужди специалисти.

От стр. 1

вредното въздействие върху околната среда. Българската железопътна система е част от европейската и като такава трябва да отговаря на високите стандарти за качество, заложени в европейското и българското законодателство. Цялостният напредък в областта на строителството и оперативната съвместимост в железопътния транспорт ще насърчи по-нататъшното развитие на европейския пазар за железопътни транспортни услуги и в крайна сметка ще повиши конкурентоспособността на жп сегмента в сравнение с останалите видове транспорт.

За да има просперитет делението на икономисти и инженери е неподходящо, изтъкна Христо Стефанов още в началото на презентацията си. Само ако двете групи работят ръка за ръка може да се очакват положителни резултати, подчерта той, запознавайки присъстващите със структурата на двете дружества – пътнически и товарни превози в „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Те изцяло работят на либерализиран принцип като според последната структура всяко притежава собствен превозен парк и ремонтни активи. Пазарните макрофактори, от които зависят пътническите превози са населението, ръстът на брутния вътрешен продукт и заетостта на активното население. Във връзка с това беше показана графика, от която се вижда състоянието на тези показатели в проценти между 2007 г. и 2014 г. По думите на Христо Стефанов един от най-важните е намаляването на населението на страната и демографската криза, които предопределят скромния икономически ръст. Донякъде те се компенсират със средствата от сключения договор между дружеството и държавата за извършването на обществена услуга. Въпреки това чувствителния отлив на хора от страната няма как да не окаже влияние и върху обема на превозите през последните години. Аналогична е и тенденцията при товарния транспорт при измерване на чисто оперативната печалба. Обобщеният извод е, че и на двете дружества са необходими достатъчно свободни средства, за да работят гъвкаво с тях при поддръжката и обновяването на подвижния състав. Характерното за „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД е, че то не развива собствена спедиторска дейност, а работи с партньори на територията на цялата страна, което до някъде го прави по-гъвкаво.

Целта на изготвената и представена за утвърждаване от правителството и Парламента жп стратегия е когато инфраструктурата след няколко години излезе от строителната си фаза жп превозвачът да оперира по нея с модерна техника. В потвърждение на очертания от проф. Рисбергер европейски проблем с кадрите Христо Стефанов също обяви, че и у нас вече осезаемо се чувства отливът на млади хора и подчертаното нежелание да работят в железниците. Затова дружеството за пътнически превози инвестира значителни средства за обучението им. Независимо от този факт силни негови страни остават добре развитата дистрибуционна мрежа, с която разполага, разпознаваемостта на марката, както и добрата експертиза на извършваните превози. Като слаби страни в презентацията се посочваха лошата репутция, тежката задлъжнялост, ниската информационна обезпеченост, грохналият подвижен състав и съобразяването със синдикатите и другите регулатори. Възможностите за излизане от това положение са няколко: преследване и присъединяване към европейските жп приоритети, усвояването на нови технологии, икономическото развитие на отделните региони, които се обслужват. Все пак рисковите фактори остават липсата на национални жп приоритети, състоянието на инфраструктурата и отливът на персонал, изтъкна Стефанов.

Но за да се преодолеят по-успешно достойнствата на конкуренцията в лицето на обществения, на личния автомобилен превоз и на авиацията намерението е да се постигне по-удобен жп транспорт, в който пътникът се чувства комфортно в модерни и с добро обслужване влакове. Така че целта е продуктът, който се предлага, да не се конкурира на база цена, а на база качество.

За двете дружества актуалните мерки остават оптимизиране на финансирането, както и на фиксираните разходи и капацитета тъй като при последния, от гледна точка на ремонтите се оказва, че съществуват излишъци. Не на последно място е и по-интензивното внедряване на IT технологиите, стриктен контрол на разходите, внедряване на система за управление на качеството, чиято липса е осезателна. Приемането на единна национална транспортна схема е другият момент, който с нетърпение се очаква от „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и от където вече има заявка за активно участие. Сред приоритетните задачи е и разширяването на дистрибуцията, респективно билетоиздаващата система. Между тях е подобряване на почистването на вагоните, предлагането на нови услуги и осигуряването на довеждащ транспорт до гарите. Намеренията са в бъдеще фокусът да пада повече върху крайградските и интер-регио влакове.

Възможностите за товарното дружество са разширяване на регионалното сътрудничество, осигуряване на транспорт „от врата до врата“ в сътрудничество с партньори-спедитори. Също ще се акцентира на високоскоростния транзит и разбира се подобра инфраструктурна мрежа. Оптимизирането на фиксираните разходи и капацитет също са актуална тема. Като необходима мярка се предвижда подобряване на ефективността на превозите на единичните вагони, стриктен контрол над разход ите, внедряване на ERP система.

Страниците подготви:
Мая Димитрова

Проф. д.т.н. инж. Клаус Рисбергер (вдясно) и доц. д-р инж. Марио Гълъбов, вицепрезидент на UEEIV (вляво) с интерес следят презентациите на колегите си.

МУШМУЛАТА

От най-дълбока древност мушмулата се ползва за храна и лекарство. Според исторически данни, плодът е бил култивиран още 1 000 години пр.н.е. в Китай и Азия.

Дивата мушмула е била позната и на древните траки. Днес плодът се отглежда в най-големи количества в Калифорния (САЩ), Япония, Испания, Южна Франция и Италия.

Съдържанието на мушмулата включва голямо количество скорбяла, целулоза, пектинови вещества и органични киселини (преобладават ябълчената, лимонената и винената, а в омекналите плодове, вследствие на започналата ферментация, има и оцетна). Захарите в плода са за сметка на фруктоза и глюкоза, което прави мушмулата подходяща храна за диабетици.

Витаминният състав включва витамин С, каротин, витамин В1 и В2. Плодът съдържа и минерални соли – калий, калций, фосфор, магнезий, желязо и натрий. Хранителната стойност на мушмулите е равна на тази на ябълките и крушите.

Лечебното действие на плода е било познато още на лекарите от древността. Много лекари от Средновековието например, са смятали мушмулата за добра храна, която пречиства кръвта и стимулира растежа при децата. Сега е известно, че плодът действа стимулиращо на жлезите с вътрешна секреция и се препоръчва при отслабване на функциите им.

Мушмулата оказва и общо успокоителен ефект върху нервната система. Най-популярното приложение на плода е в качеството му на средство, укрепващо функцията на дебелото черво и подобряващо храносмилането. Доброто лечебно действие на мушмулата се свързва с танина от плода. Той се явява дезинфекционно средство за червата. Зрелите плодове имат подчертано диуретично действие и са подходящо лечебно средство при възпаление на бъбреците и пикочните пътища. Наличието на голямо количество органични киселини в плода подпомага дейността на черния дроб и на жлъчката, и влияе върху нормалните функции на кръвоносната и нервната система.

ПРОДУКТИ, КОИТО НЕ БИВА ДА СЕ ПРИЕМАТ НА ГЛАДНО

Закуската е най-важното хранене за деня и в допълнение можем да добавим, че денят си личи по това, какво ще сложиш на масата сутрин. Употребата на някои храни и напитки на гладен стомах може да има крайно негативни ефекти върху храносмилателната дейност и метаболизма, а оттам и върху общото самочувствие и тонус. Ето какво съветват специалистите да се избягва сутрин, на гладен стомах:

Кафе

За мнозина, денят просто не може да започне без чаша кафе и ...само това, без нищо друго. Почитателите на закуската „чаша кафе на гладно" трябва да знаят, че кофеинът дразни стомашната лигавица, вследствие на което се повишава секрецията на стомашен сок. И тогава, ако нищо друго не стигне до стомаха освен кафето, то стомашната киселина започва да разяжда лигавицата и като нищо някой ден, без да усетите, ще се сдобиете с гастрит.

Студени напитки

След 7-8 часовия нощен сън, организмът се нуждае от течности, тъй като за това време от тялото се е изпарила доста влага. Да се пие сутрин може и дори трябва, тъй като чаша вода ще „събуди" стомаха преди приема на закуската. Но не бива съдържанието на чашата да е прекалено студено, тъй като това може да предизвика раздразнение. Освен това студените напитки свиват кръвоносните съдове на стомаха и влошават локалното кръвообръщение, което може да влоши процесите на преработване на храната. Дори и в много горещи дни, пийте вода със стайна температура. Също така не бива да се пие на един дъх, а на малки глътки през кратки интервали.

Топли тестени закуски

Те съдържат дрожди, които способстват образуването на газове в стомаха, което води до неприятни усещания за подуване и тежест.

Сладко

Приемете за желязно правило да не употребявате сладки храни на гладно. Това ще ви предпази от сериозни нарушения в метаболизма, включително и от захарен диабет. Когато ударна доза захар попадне в стомаха, действа като сигнал „Тревога" на задстомашната жлеза. Тя минава в усилен режим на работа и произвежда завишени количества инсулин, за да нормализира нивото на кръвната захар. В резултат на този процес не след дълго човек започва да чувства слабост и апатия. Продължителната употреба на сладости на гладно нарушава работата на задстомашната жлеза, което повлиява негативно на основната й функция да произвежда необходимите количества инсулин.

Кисело мляко, айран

Приети на гладен стомах, те не са вредни, а безполезни. Основната им ценност е полезната микрофлора, млечнокиселитие бактерии. Когато закусвате само кисело мляко или чаша айран, полезните бактерии попадат в агресивна киселинна среда и загиват без да изпълнят предназначението си.

Цитрусови плодове

Любителите на фрешовете от портокал или грейпфрут на гладно спешно трябва да променят хранителния си режим, защото това е най-краткият път към гастрита, категорични са специалистите. Особено внимателни в това отношение трябва да бъдат хората с повишена киселинност на стомаха и или с хроничен гастрит.

Лесен детоксикиращ чай за подсилване на имунитета

Във времената на грипните вируси и ниски температури отслабеният имунитет често е ахилесовата пета на организма ни, а този факт „отваря широко вратата" за проникване на болестотворни микроорганизми в тялото ни и по-лесното и често разболяване.

Ето и една рецепта за укрепване на имунната система и пречистване от токсините:

Необходими продукти:

1/2 с. л. куркума
1/2 лимон (нарязан на шайби)
1 ч. л. настърган джинджифил
1 ч. л. мед

Начин на приготвяне:

Загряваме 250-300 мл вода и изсипваме куркумата и джинджифила. Когато заврат, ги отстраняваме от котлона, прецеждаме чая и добавяме резените лимон и меда. Пием по няколко глътки от отварата сутрин и вечер.

Мармалад от мушмули

Необходими продукти:

3 кг омекнали плодове
1 кг захар

Начин на приготвяне:

Задушете плодовете в малко вода, за да омекнат още повече, след което ги прекарайте през сито, за да отстраните семената и грубите външни кожички. Оставете кашата да поври, след което добавете захарта. Варете, докато се сгъсти, като разбърквате от време на време. Мармаладът изсипете още топъл в буркани и го затворете, след като изстине напълно. Освен като сладко изкушение върху филийка хляб, мармаладът от мушмули може да използвате и като великолепен пълнеж на най-различни сладкиши – кексове, торти, бухтички и т.н.

Седенето с кръстосани крака е опасно за здравето

Продължителното седене с кръстосани крака е опасно за гърба, предупреждава германският ортопед и президент на Асоциацията за гръбначно здраве, Райнхард Шнайдерхан.

В тази поза наклонът на таза напряга неравномерно гръбначните връзки и междупрешленните дискове. Вследствие на това се появяват болки в гърба.

Експертът съветва да ограничаваме времето, през което седим с кръстосани крака, и по-често да сменяме крака, който е отгоре. „Най-важното нещо, когато седим, е редовно да сменяме позицията си", казва Шнайдерхан, допълвайки, че поставянето на долната част на ръцете върху бюрото облекчава напрежението в раменете и шията.

Специалистът отхвърля масовата препоръка да се седи във възможно най-изправено положение с прилепени към облегалката на стола гръб и задни части.

ТЕСТ: УМЕЕТЕ ЛИ ДА ВЗЕМАТЕ БЪРЗИ РЕШЕНИЯ В ТРУДНИ СИТУАЦИИ?

Някои хора дълго време мислят как да се избавят от един или друг проблем, докато други решават в крачка какво да правят.

Това не означава непременно, че при първия тип хора всичко се нарежда отлично, а при вторите – не особено добре. В повечето случаи решение, което дълго е обмисляно, е по-мъдро и по-правилно от това, което е взето спонтанно.

Но как се справяме в моменти, когато, ако не вземем бързо решение, може да загубим повече, отколкото ако сме действали на мига?

Чрез този тест ще определите дали повече сте склонни към незабавно действие или към размишления над създалото се положение.

Оценете себе си, като отговорите на 20-те твърдения с ДА или НЕ. Всеки отговор ДА ви носи по 1 точка, а с НЕ – 0 т.

1. Харесва ли ви да бъдете претрупани с работа?
2. Дразнят ли ви задръстванията и бавното движение по улиците?
3. Често ли бързате от едно място за друго или от едно мероприятие за друго?
4. Неприятно ли ви е да стоите, без да правите нищо?
5. Предпочитате ли да участвате в каквото и да било, отколкото да сте само наблюдател?
6. Използвате ли стълбището, когато бързате, защото асансьорът се бави?
7. Уважават ли ви околните за това, че работите бързо?
8. Ставате ли рано дори и в почивните дни?
9. С ентусиазъм ли възприемате новите идеи?
10. Имате ли организаторски способности?
11. Предпочитате ли действието пред планирането?
12. Почти не отделяте време за мечти?
13. Замисляли ли сте се откъде и как се е появил човешкият род?
14. Обичате ли да решавате кръстословици?
15. Често ли посещавате музеи и изложби?
16. Изнервяте ли се да водите разговори с непознати?
17. Имате ли навик да се изкачвате по стълбите през стъпало?
18. Смятате ли, че успявате да свършите повече работа от другите?
19. Предпочитате ли да спортувате през почивните дни, вместо да се излежавате?
20. Става ли ви скучно, ако не правите нищо?

Резултати:

От 0 до 5 точки: Без съмнение сте от хората, склонни към задълбочени размисли преди вземането на каквото и да е решение. Дори и в случаите, когато всичко е пределно ясно, намирате повод отново да анализирате ситуацията. И при рутинните задачи мисълта ви работи активно. Всъщност, вие мислите не само за практичните неща, но имате и фантазия. Вашият въображаем свят е много по-красив, отколкото реалният, и именно в него си позволявате поривите на душата да вземат превес над рационалното. Точно затова, когато сте сами, не ви е скучно, макар че много хора ви смятат за затворени.

От 6 до 11 точки: В зависимост от ситуацията сте готови и за аналитичен размисъл, но и за бързо действие, поради което много рядко вършите необмислени неща. Подобно разумно съчетание ви осигурява практически бързо и безболезнено приспособяване към всякакви обстоятелства. Хора като вас обикновено се грижат за служителите и колегите си със същото старание и загриженост, както за семейството си. Вие сте и от онзи тип хора, които най-успешно се справят със стреса на работното място. С поведението си създавате атмосфера на сигурност и предсказуемост сред екипа, с който работите.

От 12 до 20 точки: Вие пренебрегвате размишленията, с оправданието, че това е излишно губене на време. Активните действия, според вас са най-ефективното решение. Така възникват ситуации, в които нещата не се подреждат както сте очаквали. Вината за това е предимно в необмислените ви действия и ако продължавате да се стремите да вършите няколко неща едновременно, не сте застраховани от грешки и в бъдеще. Разбира се, дейните натури са способни на много неща и ако се научат да вземат решения след като анализират своите предимства и недостатъци, цена няма да имат. Така и в личния си живот ще си спестят много разочарования. А това не е никак малко.

КАК ДА ГОВОРИМ, ЗА ДА НИ ЧУЯТ

Да приковем вниманието на другите върху себе си и да ги накараме да ни чуят не е лесна работа. За да съумеем да привлечем вниманието на отсрещната страна, са нужни подход и добри ораторски умения. Ето няколко метода, които ще ви помогнат да бъдете не само чути, но и правилно разбрани:

1. Изразявайте мислите си ясно и кратко

Усвоете изкуството да изказвате мислите си конкретно. Правете кратки изречения. Дългите паузи между тях не са препоръчителни, тъй като слушателите ви лесно могат да изгубят нишката на мисълта ви. Избягвайте употребата на междуметия от типа: „ъъъъ", „аааа", „емиии" – те категорично издават несигурност и неувереност у говорещия. Прекомерно наситената с междуметия реч е и признак за бедна езикова култура и липса на достатъчно изразни средства.

2. Бъдете уверени

Винаги гледайте своя събеседник в очите. За да ви взимат на сериозно е задължително да покажете увереност и сила – дръжте главата си добре вдигната, говорете смело и не на последно място гледайте човекът пред вас в очите. По този начин не само задържате неговото внимание върху вас, но и над това, което казвате.

3. Подкрепяйте изказванията си с примери, цифри, статистически данни

Когато искате да убедите някого в правотата на вашите аргументи, изтъквайте достоверни факти. Всичко това подгрява интереса и насочва вниманието.

4. Използвайте положителни словесни конструкции, а не отрицателни

Доверете се на положителната констатация, а не на отрицателната. Използвайте в речта си повече „Да", отколкото „Не". Когато искате да възразите на някого, вместо израза „Не, така няма да стане", кажете: „Да, да, точно заради това, ще постъпим по другия начин."

5. Използвайте чувството си за хумор

Научете се да използвате чувството си за хумор по време на разговор. Няма нищо по-отпускащо и предразполагащо от този метод на комуникация. Кажете някой остроумен анекдот, виц или забавен спомен в контекста на диалога, за да защитите своята позиция.

Не забравяйте, че практиката е най-добрият учител по ораторско майсторство. Колкото по-често говорите, толкова повече ще се усъвършенствате.

Цветната градина на Дубай – 8-то чудо на света!

Човек едва ли би предположил, че най-голямата цветна градина в света се намира... в пустинята на второто по големина арабско емирство Дубай.

Вълшебната градина е най-впечатляващата и голяма градина в света, с приблизително 45 милиона цветя, разположени на над 72 кв. км площ. Нейното откриване бе навръх Свети Валентин през 2013 г.

Цветята, които са с най-голям брой са петуниите и невенът. Всички представители на цветното многообразие са така засяти, че да могат да образуват приказни форми и фигури. Така, посетителите могат да видят сърца, мостове, паун, влак, пирамиди, ретро коли, пътеки и дори 10-метрова кула, символизираща единството на човека с природата.

Флората се сменя всеки сезон, за да може по всяко време на годината посетителите да се насладят на тази вълшебна красота.

Цветовата палитра в градината включва над 60 различни цвята и техните оттенъци. За поливането на това огромно цветно разнообразие е използвана специална система за капково напояване, която икономисва както вода, така и електричество.

Цветната градина е проектирана от Akar Landscaping и Agriculture Co – същата компания, чието дело е и градината Al Ain Paradise край Оманската граница, състояща се от 10 милиона цветя, разположени на площ, равняваща се на 4 футболни игрища.

Най-предпочитаната туристическа дестинация за 2015 е...

Мароканският град Маракеш оглави класацията на туристическия портал TripAdvisor, който бива съставен от експерти в областта. В почетната тройка на класацията се нареждат камбоджанския град Сиемреап и турския Истанбул, съответно на второ и трето място. Топ 10 на най-привлекателните градове за 2015 г. изглежда така:

1. Маракеш, Мароко
2. Сиемреап, Камбоджа
3. Истанбул, Турция
4. Ханой, Виетнам
5. Прага, Чехия
6. Лондон, Великобритания
7. Рим, Италия
8. Буенос Айрес, Аржентина
9. Париж, Франция
10. Кейптаун, Южна Африка

Специалистите от TripAdvisor отбелязаха, че в класацията от 2014 г. Маракеш е бил на шесто място. Най-добра и желана дестинация тогава е бил Истанбул.

Класацията Travelers' Choise 2015 се съставя въз основа отзивите, публикувани от пътешествениците в сайта TripAdvisor. При определянето на победителите се има предвид броя и качеството на отзивите, както и рейтинга на хотелите, забележителностите и ресторантите по цял свят за 12-месечния период.

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: „Дедракс" АД ISSN 0861-0851

НАЙ-ДОБРИТЕ ГАРОВИ РЕСТОРАНТИ В ЕВРОПА

Турското заведение има уникален интериор, пропит от историята, културата и артистичността

Тези забележителни „храмове на вкуса” се намират на централните гари на едни от най-известните европейски градове

(Продължение от бр. 28)

Заслепени от блясъка на гаровите ресторанти в Централна и Западна Европа бързаме да се пренесем в далеч по-практичното Скандинавие. И по-точно в шведската столица, на чиято жп станция „Стокхолм Изток” е следващата спирка, свързана с гастрономията. Разположеното в нея заведение „Järnvägsrestaurangen” е съчетание между ресторант, пъп и кафене. То е толкова добро, че местните хора го посещават дори без да планират пътуване с шведските железници.

Външно, сградата, в която се помещава, не е променяна от момента на нейното откриване през далечната 1932 г. Интериорът пък е претърпял само една козметична намеса – през 50-те години на XX век в заведението е била поставена стилна стъклена стена. Някогашната визия и обстановка са запазени, а с това е съхранена и атмосферата на домашния уют и топлина.

Ресторантът предлага добрата стара шведска домашна кухня. Менюто е късо, но включва редица вкусни ястия, подходящи за бърз обяд, ранни и късни закуски, които се сменят ежедневно. Затова в някой от дните можете да вкусите прочутите шведски картофени палачинки с печено свинско и червени боровинки, а в друг – диетичната риба камбала в марината от горчица. Цените на всяко ястие гравитират около равностойността на 7,50 евро.

Ако ви се е дояло сладко, тогава дестинацията е „Zanetti Eis” на Централната гара в Берлин. Тук може да отдъхнете от популярните за Германия бързи храни от рода на вурстове и да се впуснете в едно различно кулинарно изживяване. Това необикновено място е по-скоро сладкарница, отколкото ресторант, макар че и любителите на соления вкус няма да останат разочаровани. Акцентът обаче е върху десертите. В заведението ви очаква една от най-дългите сладоледени витрини (извън прочутата със своите специализирани за сладолед заведения Италия) в Европа с всевъзможни вкусови вариации на ледено-то удоволствие. Предлагат се още десетки видове йогурт, чийзкейкове и торти.

Вярно, на гостите може да се наложи да използват речник, за да изберат предпочитания вкус (предвид „благозвучните” им немски имена), но това само по себе си е предизвикателство. Разбира се, винаги можете да заложите на избора на око и да разберете дали сте улучили желаното след дегустацията на поръчания сладкиш. И за да е пълно удоволствието горещо препоръчваме да се насладите на сладините под слънчевите лъчи на външната тераса на „Zanetti Eis”.

Следващата ни спирка е в „Orient Express” на гара Серкеджи в Истанбул. Мястото на този ресторант, открит още през 1890 г. не е случайно избрано. Това е крайната спирка на прочутия едноименен експрес, преминавал някога през родните Русе и Варна.

От тогава до днес заведението е оазис на относителното спокойствие сред иначе шумния жп терминал. С доста умерените си цени и духа на историческото, културното и артистично наследство, който носи, то бързо ще ви плени. Не случайно от средата на миналия век това е популярно място за срещи на писатели, журналисти и различни видни личности.

Интериорът му е „застинал” в 30-те години на XX век, а стените са изпълнени с куп черно-бели фотографии на знаменитата английска писателка Агата Кристи. Затова пътуването назад във времето е гарантирано изживяване. Както и усещането, че се превъплъщавате в герой от прочутия й роман „Убийство в Ориент експрес”.

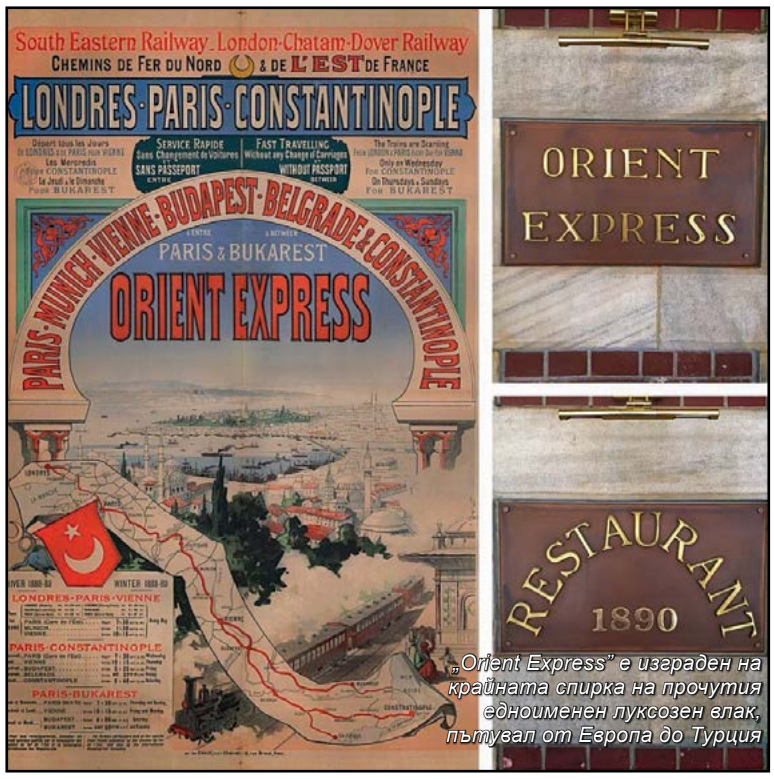
Под високите тавани и кръглите витражи може да се насладите на типична местна кухня. Да изпиете чаша прекрасно турско кафе или следобеден чай. Да се подсладите с локум, сладки и баклава. Не липсва и богата гама алкохолни напитки, както и външен бар. А след като се наситите на вкусотиите и питиетата, тези, които желаят, имат възможност да посетят близкия Музей на „Orient Express”. Той се помещава в сградата на гарата и е със свободен достъп. Работното му време е от 09:00 до 17:00 часа без неделя и понеделник.

(Следва)

Ивайло ПАШОВ

Järnvägsrestaurangen” е в сградата на жп гара „Стокхолм Изток” в шведската столица и съчетава ресторант, пъп и кафене на двата си етажа

В Zanetti Eis” на Централната гара в Берлин ще ви гостят с всякакви сладоледи, студени и топли напитки



„Orient Express” е изграден на крайната спирка на прочутия едноименен луксозен влак, пътувал от Европа до Турция

Традиционната турска кухня няма начин да не ви плени сетивата

... както и с куп други ледени удоволствия и сладкиши

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