СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар

RAILWAYMAN

11 август - 28 септември 2016 г. Цена 60 ст. София, година XXV, брой 20 www.facebook.com/RailwaymanBulgaria

МОДЕРНИЗИРАТ СЕ ТЯГОВИ ПОДСТАНЦИИ В БУРГАС, КАРНОБАТ, ЯМБОЛ

Инвестицията надхвърля 21 млн. лева

Проектът „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол" от 16 септември започна реално да се изпълнява. На официална церемония в Ямбол беше даден старт на строителните дейности, които окончателно трябва да приключат през април 2017 г.

С подобряване на параметрите на железния път и контактната мрежа между Пловдив и Бургас ще се увеличат скоростите и ще се намали времето за пътуване между двата града на товарните и на пътническите влакове. Първите ще изминават разстоянието за 31 минути по-малко, а вторите - за 40 минути. Със завършването на проекта ще се осигури пълна техническа хармонизация с бъдещото трасе между София и Пловдив, а също и с жп линията към турска/гръцка граници. Ще бъдат възстановени и проектните скорости за движение на влаковите композиции между Пловдив и Бургас. Дължината на съществуващата електрифицирана железопътна линия сега е 292 км, от които 139 км – единична и 153 км – двойна линия. Проектната скорост по тях варира между 100 и 160 км/ч.

Припомняме, че тази железопътната линия е част от TINA мрежата и Трансевропейски транспортен коридор VIII. Със завършването на проекта страната ни ще изпълни поетите ангажименти за развитие на железопътната инфраструктура и ще достигане европейските стандарти в съответствие с политиката на Европейския съюз за стабилно развитие на трансевропейските транспортни мрежи. Основната цел на настоящето инженерно-техническо задание е да се възстановят, ремонтират и модернизират три от общо пет тягови подстанции, които захранват железопътния участък между Михайлово и Бургас. За всички тях, от Стара Загора, Нова Загора, Ямбол, Карнобат и Бургас, ще бъде изградена обща система за телеуправление от Централен диспечерски център в Пловдив. Тя ще обхване секционните постове и секционните разединители. Захранването им ще бъде с номинално напрежение 25kV.

В тържествената церемония „първа копка" в Ямбол участваха Милчо Ламберев, генерален директор на НК „Железопътна инфраструктура", Иван Личев, председател на управителния съвет и финансов директор на фирмата-изпълнител „Енергоремонт-Холдинг" АД, Димитър Иванов, областен управител на Ямбол и други официални гости. Представителите на „Енергоремонт-Холдинг" АД обясниха, че техни специалисти извършват работното проектиране на всички части, както и демонтажа, складирането и транспортирането на старите съоръжения и оборудване от сегашните тягови подстанции, което ще бъде предадено на възложителя НКЖИ. Според договора след премахването на съществуващите фундаменти ще се изградят нови заедно с носещите конструкции и елементи на откритата разпределителна уредба (ОРУ) 110kV и 25kV. Сградите и цялата инфраструктура заедно с оградите и вертикалната планировка също ще бъдат обновени. Ще се монтират нови съоръжения 110kV и 25kV, ще се подменят и системите за динамична компенсация на реактивната енергия и другите съоръжения, според изискванията на техническите спецификации. Предвижда се и реконструкция на технологичните и битови помещения, които имат отношение към работата на тяговите подстанции в Бургас и в Карнобат, ремонт на фасади, подмяна на дограми и всичко останало, свързано с тях, съобразено с изискванията, поставени от НКЖИ и нормите за енергийна ефективност. Специално за подстанцията в Ямбол ще се направи сграда тип „контейнер", в която ще се инсталира комплексно-разпределителна уредба (КРУ) 25kV. В отделно помещение ще е ситуирана командната зала. Предвидена е и динамична компенсация на реактивната енергия, оборудване за собствени нужди и битови помещения, съобщиха строителите. По тяхна информация специално внимание се отделя на изпълнението на мерките за опазване на околната среда и пожарната безопасност. През цялото време докато проектът се изпълнява се осигуряват здравословни и безопасни условия на труд.

Иван Личев подчерта, че поемането на този обект е голяма отговорност за компанията, което е и своеобразна висока оценка за възможностите ѝ и висококвалифицирания потенциал от специалисти, с които разполага. По думите му, това е един от седемте ключови проекти за НКЖИ и третият, който „Енергоремонт-Холдинг" АД изпълнява за нея. След завършването му пътуването по направлението с железопътен транспорт ще стане не само по-бързо, но по-комфортно и безопасно, както за гражданите, така и за бизнеса. Това модернизиране е било наложително от една страна поради прогнозното засилване на трафика, а от друга и че от началото на 80-те години на миналия век не е извършвана рехабилитация. Сегашното строителство гарантира 30-годишен жизнен цикъл, отговарящ на последните европейски и български стандарти в сектора. „Енергоремонт-Холдинг" е компанията, която преди около четири години, след изграждането на новата тягова подстанция във Волуяк, получи първият сертификат за оперативна съвместимост в бранша. Оценката по съответствие и строителен надзор ще се извършва от ЕТ „Ел Транс Инженеринг - ВМ".

Непосредствено педи да бъде направена първата копка и след приключване на църковния ритуал, Милчо Ламбрев пожела на изпълнителите спорна и успешна работа и уточни, че стойността на инвестицията е 21 339 147 лв. с ДДС. Тя се осъществява със съфинансиране от Кохезионния фонд на ЕС, чрез Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 - 2020 г.

ЛОКОМОТИВНИТЕ МАШИНИСТИ ЗА 24 ПЪТ ОТБЕЛЯЗВАТ ПРОФЕСИОНАЛНИЯ СИ ПРАЗНИК

От 1992 г. всяка трета събота на септември локомотивните машинисти от 16 европейски държави, които членуват в Съюза на автономните синдикати на локомотивните машинисти (АЛЕ), отбелязват Международния ден на локомотивните машинисти. Но естеството на работната им е такова, че не позволява в един ден всички заедно на едно място да празнуват в традиционния смисъл на думата.

Тази година официално празникът бе отбелязан на 17 септември. В същият ден лично Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски поздрави цялата гилдия и всички онези, за които нелекият им труд не само е работно ежедневие, но най-напред призвание, отговорност, преосмислено избран път в живота.

„Скъпи приятели и колеги,

Поздравявам ви с Европейския ден на локомотивния машинист!

Днес бих искал да ви благодаря за професионализма и отговорността, с която изпълнявате служебните си задължения. Зная, че работите в много тежки и трудни условия и всеки ден се справяте с нови предизвикателства.

Вярвам, че скоро ще получим официално положителния отговор от Европейската комисия по отношение на държавната помощ, която планираме да предоставим на „Холдинг БДЖ" ЕАД. Със средствата ще стабилизираме железницата и ще закупим нови мотриси. Целта ни е паралелно с модернизацията на железопътната инфраструктура, да обновим и подвижния състав.

Пожелавам на всички вас и вашите семейства много здраве, щастие и успехи.

Честит празник!"

Тези думи и искрени пожелания бяха отправени към всички 1487 локомотивни машинисти и помощник локомотивни машинисти, които в момента работят в двете дружества на „Холдинг БДЖ" ЕАД - „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД и „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. Много важно е да не се забравя, че успоредно с напрегнатите си дни и често пъти безсънни нощи те не спират да пивишават периодично професионалната си квалификация. Участват в различни курсове в Центъра за професионално обучение (ЦПО) към „Холдинг БДЖ" ЕАД. От началото на годината центърът е организирал курсове и е провел изпити за усъвършенстване и разширяване на професионалната квалификация на 129 души.

Достатъчно показателно, че професията не губи привлекателността и атрактивността си е още идин факт. През настоящата година 14 души, доскоро външни за железницата, са завършили курсовете за придобиване на квалификация за помощник-машинисти, организирани от ЦПО. В момента продължават да се обучават още осем човека.

За проявен висок професионализъм, бдителност и коректност при изпълнение на служебния дълг през през 2016 г. 26 машинисти са били наградени от ръководствата на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД и „БДЖ – Товарни превози" ЕООД. И не само на тях, но и на всичките им останали колеги от двете дружества ръководният мениджмънт на националния железопътен превозвач на 17 септември благодари за моралната им устойчивост, всеотдайност към професията и отговорно изпълнение на служебните задължения. По повод празника им пожела крепко здраве, лично щастие, безаварийна работа и професионално удовлетворение.

Нетрадиционният начин, по който и тази година самите локомотивни машинисти ще отбележат на 27 и 28 септември празника си е организираният футболен „маратон" на малки врати в Банско от Синдиката на локомотивния персонал в България (СЛБП). Пет отбора от всички локомотивни депа в страната и два от „Метрополитена" ще се състезават и ще премерват силите си. Учредява се и нова купа за отборно спортсменство на името на дългогодишния синдикален ръководител Йордан Манов, информира продседателят на СЛБП Георги Манолов. Очакват се и гости от аналогичния сръбски синдикална организация, съобщи той.

На 17 септември ръководството на „Холдинг БДЖ" ЕАД връчи грамоти и парични награди на 31 локомотивни машинисти, работещи в дружествата за пътнически и товарни превози.

На стр. 5

112 МЛРД. ЕВРО ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖП ИНФРАСТРУКТУРАТА В ГЕРМАНИЯ

Правителството на Германия одобри амбициозен план (BVWP 2030) за развитието на транспортната инфраструктура до 2030 г. В него е заложена общата сумата от 269,6 млрд евро инвестиции за периода.

Документът обхваща реализацията на около хиляда транспортни проекта. Най-много средства - 132,8 млрд. евро – трябва да бъдат усвоени в шосейната мрежа. За железопътната са предвидени 112,3 млрд. евро, а за водните вътрешни комуникации - 24,5 млрд. евро.

Основният акцент в инвестициите ще падне върху поддръжката на съществуващата инфраструктура. За това се очаква да се изразходва 70 процента от общата сума на финансирането. Само за сравнение, при изпълнението на предходната мащабна програма за развитие на транспортните връзки във Федералната република за същата цел са вложени 56 на сто от средствата.

В новия план е залегнало подобряване на инфраструктурата по основните германски транспортни коридори и отстраняване на „тесните места", ограничаващи пропускателната способност на трафика. В тази връзка предстои преустройството на над 800 километра такива проблемни железопътни възли .

Междувременно от немския транспортен алианс Allianz pro Schiene разкритикуваха план BVWP 2030 заради това, че отделя твърде много внимание на пътни проекти в ущърб на жп мрежата. Нестопанското сдружение обединява 22 неправителствени организации и повече от 120 компании и от години лобира за увеличаване дела на железопътния транспорт при превоза на товари и пътници. Оттам отбелязват, че е необходимо оперативно съсредоточаване върху модернизацията на релсовата инфраструктура, за да се повиши способността ѝ да приема по-дълги 740-метрови влакове, което е важно за стабилното развитие на жп трансферите в страната.

КИТАЙСКИЯТ ВЛАК-СТРЕЛА CRH350 В ЕКСПЛОАТАЦИЯ

От няколко седмици новият високоскоростен електросъстав CRH350 е въведен в постоянна експлоатация. Най-модерният влак-стрела на китайската корпорация CRRC (най-големия жп производител в света) обслужва жп линията Далян - Шенян.

CRH350 е разработен и произведен изцяло от китайските специалисти и е насочен най-вече към вътрешния пазар. Той е с дължина 350 км и е проектиран да се движи със скорост до 350 км/ч. По време на изпитателните пътувания през юли тази година обаче експресът успя да ускори до 420 км/ч на жп участъка Джънджоу — Сейджоу.

В момента Китай разполага с най-големия на планетата флот от високоскоростни влакове - 2470 композиции и заема първо място по дължина на високоскоростна жп мрежа (19 000 км или 60 процента от всички линии за влакове-стрели в света).

Разработката на CRH350 започва през 2012 г., а техническите му спецификации са завършени през декември 2013 г. Първите ходови тестове на експреса се провеждат в продължение на два месеца на опитния жп полигон на Китайската железопътна академия на науките (CARS) при скорости до 160 км/ч. По-нататъшните изпитания продължават като стремежът е да се постигнат още по-високи скорости, съобразени със стандартните на жп линиите в страната.

Стандартните композиции CRH350 имат дължина 209 м и включват четири моторни и четири прицепни вагона. Ширината им е 3360 мм, височината — 4060 мм, натоварването на осите — не по-малко от 17 т. В тях са предвидени места за 556 пътници – в т.ч. 10 в салоните бизнес класа, 28 в първа класа и 518 във втора класа.

От CRRC очакват, че интерес към новите експреси все пак ще има не само на вътрешния пазар на Китай, но и зад граница. Като перспективен пазар се гледа на Индонезия, където в началото на 2016 г. започна строежа на скоростна линия, която се реализира изцяло по китайски стандарти и технологии. Същият проект предвижда и доставка на подвижен състав от Поднебесната империя. Друг потенциален клиент е Русия. През юли т.г. между CRRC и руския концерн „Синара" бе подписано споразумение за построяване на жп завод на руска територия. В него по китайски проект трябва да бъдат произведени не по-малко от 100 влакове-стрели, способни да развиват скорост над 300 км/ч.

Железниците на Естония в режим на икономия

Намаляват обемите на карго превозите

През първите седем месеца от годината обема на товарните превози на естонските железници е паднал до рекордно ниско ниво. В тази връзка националният жп превозвач на прибалтийската република Eesti Raudtee се е принудило да въведе режим на икономии.

Ръководството на компанията е преразгледало инвестиционните планове и е иззело служебните автомобили на служителите си. Но за по-съществено пестене на бюджетните средства, според директора на компанията Сулев Лоо, ще са необходими по-мащабни мерки. Сред обмисляните варианти е изместването на главния офис на Eesti Raudtee в по-скромни помещения. В момента естонският жп оператор плаща 60 000 евро месечно наем за четири етажа от бизнес сграда, в които са разположени ръководствата на службите му.

Според директора на националния жп превозвач на Естония сред причините за намаляване на обемите на карго превозите е спадът в световните цени на нефта и свиването на руския товаропоток. В момента денонощно в страната се движат по шест - седем двойки товарни състави , докато през пролетта те са били дванайсет.

Мотриси с гумени колела за метрото на Мексико сити

Компанията CAF México (дъщерна на испанския жп производител CAF) сключи договор на стойност 164 млн. евро с градския транспортен оператор на Мексико сити Sistema de Transporte Colectivo. С него тя се ангажира да произведе 10 деветвагонни мотриси с гумени колела за метрополитена на мексиканската столица.

За спечелване на контракта CAF México се състезаваше с канадската компания Bombardier. След поеха поръчката от фирмата обявиха, че доставките ще започнат през първата половина на 2018 г. Плановете предвиждат всеки месец производителят да предава по два метро влака на превозвача Sistema de Transporte Colectivo.

Новите мотриси са поръчани в рамките на програмата за модернизация на линия 1 на подземната железница на Мексико сити. Освен закупуване на нов подвижен състав, тя предвижда още провеждане на основен ремонт на сега използваните превозни средства на тунелите и крайните станции. Дейностите, заложени в проекта, ще се финансират от приходите на метрото. В тази връзка е взето решение за повишаване стойността на пътуването от 3 на 5 песо (от 0,15 до 0,24 евро).

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ЛАТВИЯ МОДЕРНИЗИРА И ЕЛЕКТРИФИЦИРА ЖП ИНФРАСТРУКТУРАТА СИ

Латвийските власти ще инвестират малко над 126 млн. евро за модернизацията на железопътната инфраструктура на страната. От централната агенция за финансите и договорите (CFLA) на прибалтийската република обявиха, че средствата ще бъдат изразходвани за ограничен брой подбрани проекти. Реализацията на същите ще доведе до подобряване на съществуващите жп комуникации и до изграждане на нова жп инфраструктура. За тяхното изпълнение ще претендират както литовските държавни железници Latvijas Dzelzcels (LDz), така и частни компании.

Капиталът в размер на 126,22 млн. евро, който е предвиден за финансиране на проектите, почти изцяло ще бъде осигурен по линия на Европейския съюз. Предвижда се 107,28 млн. евро да се отпуснат от Кохезионния фонд на Евросъюза, а останалите 18,93 млн. евро трябва да дойдат от частните инвеститори.

Като цяло в хода на проектите се предвижда да се подобри безопасността и повиши качеството на железопътната инфраструктура на Латвия. В тях е залегнало извършване на преустройство на основните железопътни възли и реконструиране на релсовата инфраструктура. Например на 21 латвийски жп гари предстои да бъдат доизградени по-високи перони. Също така трябва да се модернизира железопътната сигнализация и да се въведе в експлоатация единна система за управление на влаковото движение.

Към списъка с одобрени за програми до 30 ноември т. г се очаква да бъдат добавени още няколко. Транспортните власти в момента разглеждат предложенията и предстои да определят кои да са те. Срокът за осъществяване на всички инфраструктурни проекти е края на 2023 г.

През последните години латвийските железници вече направиха редица подобрения по релсовата инфраструктура. Всичките с финансовата помощ на ЕС, отпускана по различни програми. Благодарение на европейското съфинансиране през 2014 г. LDz вложиха в жп мрежата 220 млн. евро. Най-големият проект бе изграждането на второ жп платно на жп участъка Скривери—Крустпилс. Именно той погълна и най-значителната част от инфраструктурните капиталовложения за годината - 93 млн. евро.

През 2015 г. бяха завършени още няколко сходни проекта на обща стойност 167 млн. евро. Сред тях: реконструирането на сортировъчната гара Шкиротава в покрайнините на Рига и изграждането на жп трасе от гара Болдерая до Рижкия порт във връзка с развитието на пристанището и увеличаването на товарите. Още 14,2 млн. евро се похарчиха за усъвършенстване на системата за предаване на данни за жп движението, използвана от LDz.

Паралелно с инфраструктурното развитие латвийските железници възнамеряват да осъществят и куп инициативи, за да електрифицират жп трасетата. Те са планирани за изпълнение до 2022 г. и по предварителни изчисления ще струват 450 млн. евро.

Според местните жп експерти тази сума ще е достатъчна за електрифицирането на основните (т. нар. магистрални) железопътни линии на страната. Проектите предвижват две от главните жп трасета – Рига - Вентспилс и Рига - Даугавпилс - да бъдат оборудвани с контактна електрическа мрежа за променлив ток с напрежение 25 kW. Идентично преоборудване очаква също така общо четирите тръгващи от латвийската столица радиални жп линии, чиято обща дължина е 258,8 км. Последните са електрифицирани доста отдавна – между 50-те и 70-те години на миналия век, но са захранени с прав ток с напрежение 3 kW. Именно това налага и тяхната трансформация и модернизация.

През последните години латвийските железници реализираха редица подобрения по релсовата инфраструктура.

Жп ремонтите и модернизацията се извършва с преобладаващо европейско съфинансиране.

Към днешна дата Latvijas Dzelzceļš обслужват 2263,3 км железни пътища, в т. ч. споменатите 258,8 км електрифицирани линии (още 12 км не се използват). От ръководството на железниците на прибалтийската държава предвиждат пълна модернизация на контактната мрежа и цялостното й преминаване на променлив ток в максимално близка перспектива.

Електрифицираната жп мрежа на Латвия е най-дългата в Прибалтика. Основните трасета, които тя включва в момента са четири и се обслужват от електрички ЭР2/ ЭР2Т/ ЭР2М. Това са линиите Торнякалнс – Тукумс 2 (дължина 65 км), Рига – Йелгава (43 км), Земитани – Скулте (52 км), Рига – Айзкраукле (82,5 км). Частично електрифицирано е и трасето Рига – Сигулда (участък от 10,2 км).

Според ръководството на държавните латвийски железници цялостната електрификация на националната жп мрежа се оценява за 600 млн. евро. Проучванията, направени от специалисти на компанията, сочат, че тези средства могат да се изплатят за 17 години.

Преходът към електрическа тяга ще доведе до намаляване на отрицателното влияние на латвийския жп транспорт върху околната среда. Ще се минимизира нивото на отработени газове, шума и вибрациите, които произвеждат жп композициите. Друг положителен резултат е, че електрификацията ще позволи да се постигне и икономия на средства, отбелязват от националния жп превозвач Latvijas Dzelzceļš. Ето защо за реализацията на програмата от компанията кандидатстват за получаване на средства от ЕС.

В момента се провеждат детайлни изследвания за определяне на точната стойност на проекта за електрифициране на жп мрежата. Когато това приключи латвийските железници ще могат да разчитат на съфинансиране на начинанието в размер на 50 процента от общата сума от фондовете на Евросъюза.

Като начало до 2022 г. се предвиждат изграждане на контактна мрежа за променлив ток по общо шест жп трасета. Това са: Айзкраукле — Крустпилс, Крустпилс — Резекне, Крустпилс — Даугавпилс, Крустпилс — Йелгава, Йелгава — Тукумс 2 и Тукумс 2 — Вентспилс.

Ивайло ПАШОВ

Преходът към електрическа тяга ще намали отрицателното влияние на латвийския жп транспорт върху околната среда.

До 2022 г. се предвижда главните жп линии на Латвия да бъдат оборудвани с контактна ел. мрежа за променлив ток.

Цялостното електрифициране на латвийските жп трасета се оценява за 600 млн. евро.

ЕСЕННАТА СПАРТАКИАДА – 2016 С ПОЛОЖИТЕЛНА РАВНОСМЕТКА

Седмица след успешното приключване на есенното издание на Националната железничарска спартакиада - 2016, която по традиция се проведе в базата на „Холдинг БДЖ" ЕАД в планинския курорт Паничище, инициативен комитет от служители и работници на компанията се събра, за да обсъди някои нови моменти в бъдещата спортна организационно-структурна дейност в БДЖ. Петнайсетте участници в срещата, които бяха и основните инициатори за провеждането й, се обединиха около идеята да бъде направено предложение пред ръководствата на холдинга и на двете му дружества - „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД и „БДЖ – Товарни превози" ЕООД за усъвършенстване на работата. Те са насочени към няколко основни момента, които ще допринесат за още по- качествени резултати в областта на работническия спорт. Нямаше различни мнения по необходимостта от разширяването и масовизирането в регионите на основните пет вида спорт – футбол, лека атлетика, шах, тенис на маса и тенис на корт. Това обаче изисква създаването на по-добри условия за развитието им по места. Така че още веднъж внимателно ще бъдат огледани възможностите, с които депата и останалите регионални железопътни структури разполагат, за да се определят и оборудват подходящи помещения, където след работа ще може да се играе например тенис на маса или шах.

Идеята и желанието на работещите в БДЖ е спортът да стане част от тяхното ежедневие през цялата година. Затова съвместно със синдикатите ще се изготви постоянна годишна програма, която ще разшири спортните изяви и ще помогне за навлизането на нови масови дисциплини. Тя ще е и основата при създаването на бъдеща стратегическа концепция за развитието на масовия спорт в компанията, бе лансираната идея на срещата.

Търси се и по-тясно сътрудничество и приобщаване към общинските и регионални спортни изяви в цялата страна. В Русе железничарите вече участваха в един от проведените наскоро футболни турнири между отборите на различни предприятия и фирми в града. Намерението е където железницата няма подходяща спортна база да се ползва общинската. В това отношение опитът на Пловдив е много положителен, твърди Мирослав Писов, комендант на есенната Национална железничарска спартакиада – 2016. Според него новата инициатива на служителите и работниците в холдинга ще изиграе много положителна роля за обновеното структуриране на работническия спорт, както и за привличането на децата на железничарите, които имат желание да тренират.

За пръв път на завършилите есенни състезания в Паничище беше сложено началото на тази инициатива. Пет малчугани, които бяха дошли с родителите си не само поздравиха класиралите се на първите места, но и самите те се състезаваха на 100 метра бягане. По време на тържествената част председателят на Съвета на директорите Велик Занчев връчи грамоти на малките състезатели.

Специалистите не пропуснаха да отбележат, че футболните срещи на есенната спартакиада се отличаваха с подобрено спортно-техническо ниво, докато двубоите се водеха при много по-оспорвана игра отколкото през пролетта. Показателно беше и подчертаното желание на участниците от регионалните центрове да постигнат високи резултати, но не на всяка цена, а в атмосфера на взаимност и спортна толерантност. Между ярките примери за всеотдайност не само във футбола, но и с приноса се за развитието на работническия спорт е Свилен Гърдев от Русе. От пътническия център на речната ни столица този път бе и голмайсторът на спартакиадата Александър Тошков с 8 вкарани гола. Колегата му Павел Капитански от Локомотивно депо Дупница, който също отбеляза 8 гола във вратата на противника, „подари" символично заслужено извоюваното признание, отказвайки се от приза в полза на младата надежда Александър Тошков. Неочакваният жест на натрупалия спортен опит железничар към младия му колега предизвика не само аплодисментите на всички участници, но и му донесе наградата Феърплей.

В сравнение с пролетта много по-професионална игра демонстрираха и трите женски футболни отбора, заели призовите места. Изпълнени с голям заряд и много емоции срещите между тях бяха наблюдавани с интерес от колегите им на трибуните на стадиона в Паничище. Но титлата „Голмайстор" бе присъдена на Цветанка Панайотова от Пътнически превози Горна Оряховица с 4 точни попадения в противниковата врата. Тя зае първото място и в квалификацията при жените в дисциплината тенис на маса. И тук срещите бяха не по-малко оспорвани. По отношение на показания професионализъм в състезанията също нямаше как да не се отбележи забележима крачка напред. По думите на Николай Бояджиев, треньор, съдя и един от ветераните състезатели в дисциплината, участниците – 18 мъже и 12 жени, този път показаха много по-равностойни качества и умения. При тениса на корт, независимо че не се класира в челната тройка, сред най-ентусиазираните състезатели бе Петър Ябънджиев от Пътнически превози в Горна Оряховица, е мнението на Мирослав Писов.

При леката атлетика прави впечатление, че с все по-голяма атрактивност започва да се утвърждава смесената щафета, която обра аплодисментите на публиката. Увеличен бе и броя на участниците в спринта на 100 метра, а времената, постигнати като резултати се квалифицират като добри, сравнявайки ги с националните критерии за дисциплината.

Състезанията по шах се проведоха по „кръгова система" с контрола на игра 25 минути на състезател за цялата партия. При подбора на двойките бяха използвани Бергерови таблици, като за участие се допуснаха класиралите се на първите три места от регионалните спартакиади. И в тази дисциплина срещите преминаха при подобрена организация и в дружеска атмосфера. За съжаление мъжкият отбор на Горна Оряховица не беше в пълен състав, но въпреки това с вдъхновена игра зае престижното второ място, отбеляза пред в „Железничар" главният съдя инж. Любомир Борисов. Мнението му, което по-късно той сподели на срещата на инициативния комитет е, че за в бъдеще ще е по-добре регионалните състезания да се провеждат в няколко дни, за да може по-масово да се участва като се излъчат най-добрите състезатели. Целесъобразно би било да се увеличи и квотата от тях. По думите на Борисов републиканските отборни състезания за мъже могат да се провеждат на 6 дъски, а при жените - на 3 дъски.

Калсирания

Футбол

Мъже
Локомотивно депо Дупница - БДЖ ТП
Локомотивно депо ГО - БДЖ ПП
Пътнически център Русе – БДЖ ПП

Жени
Регионален пътнически център ГО – БДЖ ПП
Товарни превози Пловдив – БДЖ ТП
Пътнически превози Пловдив – БДЖ ПП

Лека атлетика

100 метра гладко бягане - жени
Полина Стефанова – ЛД ГО
Тони Добрева – ТП ПО
Антоанета Банева - ТП ПО

100 метра гладко бягане - мъже
Живко Атанасов – ТП ПО
Владимир Кахърков – ЛД ГО
Радослав Цанев – ЛД ГО

1000 метра крос – жени
Антоанета Банева – ТП ПО
Тони Добрева – ТП ПО
Валентина Брязова – РЦ ГО

2000 метра крос - мъже
Йордан Тошев - РЦ ГО
Йонко Красимиров – ТП ПО
Радослав Цанев – ЛД ГО

Смесена щафета 4Х100 метра
1. Полина Стефанова, Цветанка Панайотова, Радослав Цанев, Мартин Стоянов – РЦ ГО
2. Валентина Брязова, Йорданка Нацкина, Владимир Кахърков, Божидар Велев – БДЖ ПП
3. Тони Добрева, Мариана Славова, Живко Атанасов, Димитър Димитров – ТП ПО

Тенис на корт

Жени (индивидуално)
Лилия Йорданова – ПП ЦУ
Димитрина Съйкова – ПП ЦУ
Даря Манева – ПП ЦУ

Мъже (индивидуално)
Любомир Великов – Холдинг БДЖ ЕАД
Лилия Йорданова – ПП – ЦУ
Христо Брязов – ПП – Горна Оряховица

Двойки
Любомир Великов / Лилия Йорданова – ЦУ
Милен Цветков / Румен Нараджиев – ПП ГО
Христо Брязов / Владимир Кахърков – ПП ГО

Тенис на маса

Мъже
Николай Бояджиев – ЛД Пловдив
Красимир Кръстев – Пътническа служба София на ТЦПП
Румен Драганов – ВРЦ – Вагонно депо Г. Оряховица

Жени
Цветанка Панайотова – РЦ Горна Оряховица
Лиляна Панайотова - ПП ЦУ
Людмила Нинова – ПП ЦУ

Шах

Мъже (индивидуално)
Красимир Кръстев - кондуктор в ПС София, ТЦПП София
Калоян Георгиев – локомотивен машинист - ЛД Г.Оряховица
Даниел Данов – организатор, експлоатация ВРУ София, ВД „Надежда"

Жени (индивидуално)
Румяна Миндева – ПТП Г. Оряховица
Диана Китанова – началник на склад във ВРЦех ПВ към ВД Пловдив
Риси Кангова – счетоводител, касиер – ПТП Пловдив

Мъже (отборно)
1. София
2. Горна Оряховица
3. Пловдив

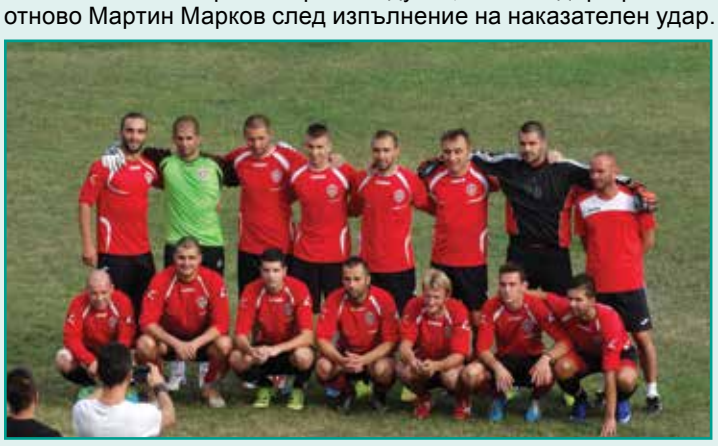
Футбол

Първа победа в „А" Окръжна група – Север

На 11 септември представителният футболен отбор на националния железопътен превозвач „Локомотив - БДЖ" отбеляза първата си победа в „А" Окръжна група – Север, кръг 1. Успешният старт ще бъде запомнен с победата му 1:3 в гостуването при гостуването му на отбора на ФК „Кремиковци". Тя беше постигната след пълен обрат през второто полувреме на двубоя, когато във вратата на домакините бяха вкарани три гола.

През първото полувреме футболистите от Кремиковци поведоха в резултата с удар от далечно разстояние при едно от малкото създадени от тях положения пред вратата на „Локомотив - БДЖ". След почивката обаче, през вторите четиридесет и пет минути, отбора на БДЖ заигра по-агресивно и самоуверено, атакува и след нарушение на противника в наказателното поле реализира гол от дузпа. Не след дълго дойде и второ попадение във вратата на ФК „Кремиковци", а почти на финала на мача победата за „Локомотив - БДЖ" беше затвърдена с още един точен удар.

Попаденията за отбора на националния железопътен превозвач отбелязаха Мартин Марков от дузпа, Александър Христов и отново Мартин Марков след изпълнение на наказателен удар.



РАБОТИ СЕ ИНТЕНЗИВНО ПО ЖП НАПРАВЛЕНИЕТО ОТ СЪРБИЯ ДО БУРГАС

Усилено работим по модернизирането на железопътното направление от Сърбия до Бургас, както и по жп отклоненията към Гърция и Турция. Това заяви министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски днес в Пловдив при откриването на международна конференция, посветена на логистиката и комбинирания превоз на товари в Югоизточна Европа. Той допълни, че до края на тази година ще е готово железопътното трасе от Септември до Свиленград, по което пътническите влакове ще се движат със скорост до 160 км/ч, а товарните до 120 км/ч.

Министърът увери участниците във форума, че и през следващия програмен период до 2020 г. ще продължи работата по изграждането и модернизирането на железопътното направление от Сърбия до Бургас. Очакванията ни са до края на периода да имаме напълно завършена връзка от западната ни граница до един от ключовите морски градове – Бургас, допълни той.

Министър Ивайло Московски каза, че от 2007 г. до 2013 г. по ОП „Транспорт“ са финансирани 118 проекта, от които 25 инвестиционни, на обща стойност близо 4 милиарда лева. След отчитането на всички платени средства през програмата, до края на 2016 г. се очаква усвояването на европейски средства да бъде 98 процента. По думите му, досега са рехабилитирани близо 500 км жп линии, които се оборудват с модерна система за управление на влаковото движение ERTMS. Също така са построени 260 км нови автомагистрали, 31 км нови първокласни пътища и 19 км пътища са рехабилитирани.

Министър Московски обяви, че очаква до края на октомври 2016 г. да приключат работите по интермодалния терминал в Пловдив, а интермодалният терминал във Варна е на етап техническото проектиране. В момента се работи и по проект за разработване на Интегрирана транспортна стратегия до 2030 г. Документът ще подпомогне в процеса на вземане на решения за развитието на транспортния сектор с дългосрочна визия до 2030 г.

НАГРАДЕНИТЕ ЛОКОМОТИВНИ МАШИНИСТИ

(От стр. 1)

Пътнически превози

Марко Марков – локомотивен машинист, Локомотивно депо Горна Оряховица

Иво Милков – локомотивен машинист, Локомотивно депо Горна Оряховица

Росен Яков – локомотивен машинист, Локомотивно депо Горна Оряховица

Мирослав Антонов – локомотивен машинист, Локомотивен депо Горна Оряховица

Емил Жечев – локомотивен машинист, Локомотивно депо Горна Оряховица

Иван Гергинов – ръководител сектор „Експлоатация”, Локомотивно депо София

Тихомир Митев – локомотивен машинист, влакова работа Мездра

Олег Асенов – локомотивен машинист, Екипировъчен пункт Брусарци

Петър Борисов – локомотивен машинист, влакова работа Видин

Райчо Райков – локомотивен машинист, влакова работа Бургас

Галин Дойчев – локомотивен машинист, влакова работа Сливен

Васил Янков – локомотивен машинист, Локомотивно депо Пловдив

Иван Георгиев – локомотивен машинист, Локомотивно депо Пловдив

Стефан Узунов – локомотивен машинист, Локомотивно депо Пловдив

Георги Петков – локомотивен машинист, Локомотивно депо Пловдив, Екипировъчен пункт Карлово

Сезгин Назим – локомотивен машинист, Локомотивно депо Пловдив, район Кърджали

Товарни превози

Любомир Любенов – локомотивен машинист, Локомотивно депо Русе

Румен Димитров – локомотивен машинист, Локомотивно депо Русе

Димитър Алърков – локомотивен машинист, Екипировъчен пункт Горна Оряховица

Любомир Дейкьов – локомотивен машинист, Екипировъчен пункт Плевен

Неджиб Сали – локомотивен машинист, Екипировъчен пункт Касничан

Калин Маджаров – локомотивен машинист, Локомотивно депо Стара Загора

Стоян Панев – локомотивен машинист, Локомотивно депо Бургас

Никола Сапунджиев – локомотивен машинист, Локомотивно депо Стара Загора

Христо Дочев – локомотивен машинист, Локомотивно депо Стара Загора

Диян Василев – локомотивно машинист, Локомотивно Стара Загора

Васил Михайлов – локомотивен машинист, Локомотивно депо Дупница

Стоян Кунин – локомотивен машинист, Локомотивно депо Дупница

Цвятко Гривов – локомотивен машинист, Локомотивно депо Дупница

Боян Боянов - локомотивен машинист, Локомотивно депо Дупница

Мирослав Славчев – локомотивен машинист, Локомотивен депо Дупница

ГРОЗДЕТО

Гроздето е култивирано за първи път в Западна Азия още през 5000 г. пр. н.е. То играе важна роля в много библейски истории, които го посочват като „плод на лозата". По време на древните гръцки и римски цивилизации гроздето е почитано поради използването му за направа на вино. През 2-и век са засадени гроздовите масиви в долината на река Рейн в Германия. За първи път гроздови масиви са засадени в Съединените щати в началото на 17-и век от испански мисионери в Ню Мексико. Впоследствие лозарството бързо се разпространява в централната долина на Калифорния, където климатът, както и липсата на насекоми, които нападат гроздето, създават изключително благоприятни условия.

В долината на Тракия грозде се отглежда повече от 3 000 години. България все още пази славата си на производител на грозде – сортовете „Димят" и „Булгар" имат много златни медали.

Гроздето е с малки кръгли или овални плодове, сочни, с гладка и полупрозрачна кожа. Според цвета си се разделя на бяло (вариращо от жълтеникаво-зелено до светло зелено) и черно (вариращо от светлочервено до лилаво-черно). Гроздето, което се консумира в пресен вид или се използва в различни рецепти, се нарича десертно грозде, за разлика от винените сортове грозде, които се използват за направата на вино, или стафидените сортове, използвани като сушени плодове. Макар че съществуват хиляди сортове грозде, само около 20 от тях са годни за консумация.

Гроздето е изключително хранителен плод, което се дължи на захарите в състава му: от 13 до 24% захари, преобладаваща от които е глюкозата, следвана от гроздовата захар и малко фруктоза.

Известно е, че гроздовата захар е най-доброто „гориво" за човешкия организъм, защото не се преработва от храносмилателните ензими, постъпва в кръвта непроменена и се усвоява оптимално. Тя е източник за образуване на гликоген (животинска скорбяла), която се отлага в черния дроб и мускулите и служи за енергиен резерв на организма.

Етеричните масла, танинът и смолистите вещества в съдържанието му придават изтънчен аромат и приятен вкус на различните сортове грозде. Общото количество на минералните вещества - магнезий, калций, калий, силиций, йод и др. в гроздето е от 0,5% до 0,9%, от които най-голям дял се пада на калия. Гроздето съдържа още известно количество витамин С и в по-малко количество витамини РР, каротин, В1, В2 и др.

Установено е, че в гроздето се съдържат много органични киселини като ябълкова, винена, лимонена, кехлибарена и фосфорна, които са полезни за стимулирането на обмяната на веществата. Затова консумацията на грозде и прясно изцеден гроздов сок се препоръчва при безапетитие, при стомашно-чревни възпаления, чернодробни и жлъчни възпаления, при запек и хемороиди. Гроздето очиства, алкализира и минерализира организма.

МАСКИ С ГРОЗДЕ

За приготвянето на гроздови маски се използват узрели здрави зърна, без ципите. Лицето се маже с изцедения гроздов сок или с кашичка, приготвена от плода.

Подхранващите маски за суха и състарена кожа се правят от по-сладки сортове грозде. От по-киселото грозде се приготвят почистващите и стягащи маски за мазна кожа.

Ако искате да заличите петна от пъпки или просто да освежите кожата си: намажете лицето си и деколтето си с грозде и оставете известно време да действа.

Мармалад от грозде

Необходими продукти:
5 кг грозде
1.5 кг захар
1 ч. л. лимонена киселина

Начин на приготвяне:
Изронете зърната от чепката и ги измийте. Поставете гроздовите зърна в разлата тава, покрийте с вода, сложете на умерен огън и варете до омекване на гроздето. Махнете от огъня и прекарайте през цедка, за да се отстранят семките и люспите.

Получената рядка каша поставете отново да се вари със захарта, докато лъжицата с която опитвате започне да прави „пътека" в съда. Когато мармаладът стане готов, прибавете му лимонената киселина. Насипете го в буркани и стерилизирайте 6-7 мин.

Сладкиш с грозде

Необходими продукти:
2 яйца
1 ч. ч. захар
1/2 ч. ч. олио
1 ч. ч. кисело мляко
2 ч. ч. брашно
1/2 пакетче бакпулвер
1 ванилия
1 ч. л. канела
250 г зърна от грозде без семки

Начин на приготвяне:
Яйцата се разбиват със захарта до побеляване. Всички продукти се смесват и се разбъркват добре, докато се получи меко тесто.

Тестото се изсипва в намазана с олио и поръсена с брашно продълговата тавичка. Отгоре се нареждат добре измитите и подсушени плодове. Сладкишът се поръсва със захар.

Пече се при температура 180 градуса около 30-40 мин. или докато клечка за зъби излиза свободно от сладкиша, без по нея да има полепнало тесто.

Сладкишът се поднася леко охладен и нарязан на квадрати.

ТАЙ-ЧИ: УПРАЖНЕНИЯ ЗА УМА И ТЯЛОТО

Тай Чи е вековна китайска практика, създадена да развива ума и тялото чрез серии от леки, плавни движения, които приличат на синхронизиран танц.

Дълбоко вкоренено в китайските медитация, медицина и бойни изкуства, тай чи комбинира концентрация на ума с леки, контролирани движения, за да фокусира съзнанието, предизвика тялото и да подобри потока на това, което китайците наричат "чи" – жизнената енергия, необходима за поддържане на здравето и за успокояване на съзнанието.

Ползите от Тай Чи

Списъкът с ползите, които редовното практикуване на тай чи може да донесе, е дълъг, според застъпници на тази практика. Тя може да подобри силата на организма, гъвкавостта на тялото, баланса и координацията. Няколко проучвания твърдят, също така, че тай чи може да регулира дейността на сърцето и да намали високото кръвно налягане. Най-значителната полза от упражненията, обаче, е намаляването на нивото на стреса в организма.

Тялото и ума

При тай чи както тялото, така и ума са постоянно "провокирани". Трудно е да се определи коя от двете части на човешкото единство има по-голяма полза, казват специалисти. В началото обаче, ползите са предимно за тялото. Започвайки със заучаването на серии от движения, всичките в един и същи ред, на човек му се налага да внимава. Когато внимаваме, ние осъзнаваме. Практикувайки тай чи, настроението, емоционалното и физическото състояние започват да се подобряват едновременно. Тай чи е и начин за противопоставяне на повторяемостта на дейностите ни в ежедневието, където движенията на тялото са силно ограничени. Седейки, например, цял ден пред компютъра, ние не използваме потенциала и гъвкавостта на тялото, а това води до проблеми.

Особено за възрастни

Разбира се, в процеса на остаряване силата на тялото намалява, намаляват също гъвкавостта и подвижността на ставите. Тъй като се пренебрегва и баланса, рискът от падане и получаване на сериозни травми също се увеличава значително с годините. Тай чи включва упражнения за пренасяне на тежестта от единия крак на другия, а това подобрява баланса и силата на краката на възрастните.

Тай чи и теглото

Тъй като тай чи е с леко натоварване, то е добър избор за хората с наднормено тегло, смятат специалисти. То дава възможност за движения, въпреки килограмите. При редовна практика започва изгарянето на калории и свалянето на килограми. Тай чи дава също така възможност за осъзнаване нуждите на тялото, то може да помогне за справяне с негативните емоции, които предизвиква натрапчивата нужда от храна, както и да за намаляване на тази нужда, тъй като занманията помагат за осъзнаване на потребностите на организма в единство – като ум и тяло.

ПЕТ ТИПА ХРАНИ
НЕПОДХОДЯЩИ ЗА БОРДА НА САМОЛЕТА

Няма нищо лошо да си вземете храна на борда на самолет, особено ако ви предстои дълъг полет или не харесвате предлаганото от авиокомпанията. Препоръчително е обаче да избягвате тези 5 типа храни – не само за ваше удобство, а и за това на всички около вас.

Инстантни супи/спагети

Топлата храна може и да ви се струва изкушаваща по време на дълъг полет. Но е лоша идея да хапвате нещо течно, като се има предвид, че всеки момент може да се появи турбуленция. А и тези храни са изключително солени и поради това – изключително вредни.

Шумни храни

Оставете чипса вкъщи. Съседът ви по седалка едва ли има желание да ви слуша как звучно хрускате. Шумните храни са още по-шумни в тишината на салона на самолета.

Храни, които се ронят

Ако се съмнявате, че ще успеете да изядете храната, без да посипете трохи, по-добре я заменете с нещо друго. Иначе ще създадете допълнителна работа на екипажа. А понякога самолетите не се почистват достатъчно добре между полетите и може да оставите неприятна изненада на следващия пасажер на вашето място.

Храни със силна миризма

Никой не е длъжен да вдишва ароматите на любимата ви гозба. Особено в такова малко пространство. А е и почти сигурно,

че екипажът ще ви смъмри и ще вземе храната.

Мазни храни

Взимането на нещо от веригата за бързо хранене на летището може и да ви изглежда най-лесния вариант, но определено не е най-добрият. Асортиментът ѝ вероятно включва твърде мазни, миришещи или ронливи храни, а и ако продуктите не са качествени, може да ви стане лошо на борда.

14 НЕЩА, КОИТО НЕ ТРЯБВА ДА КАЗВАТЕ НА ШЕФА СИ, ДОРИ ДА СТЕ ПРИЯТЕЛИ

Добрите взаимоотношения с шефа могат да превърнат скучните ежедневни дейности в офиса в много по-приятни. И все пак в края на деня не забравяйте, че дори и да се държите като приятели, той си остава ваш началник и трябва да внимавате какво говорите пред него. Ето 15 фрази, които според Business Insider не е препоръчително да казвате пред шефа си, колкото и приятелски да са взаимоотношенията ви.

1. **"Ти грешиш"** - Критиката към шефа е голям удар за егото му. Ако наистина смятате, че той е допуснал грешка, трябва да подходите много тактично и да го накарате сам да преразгледа решението си и стигне до извода, че е можел да постъпи по друг начин.

2. **„Не мога"** - Подобен тип нагласа и отношение към предложения за участие в проекти не се толерират. След няколко отказа може да спрете да получавате всякакви покани за участие в нови проекти.

3. **„Не"** - Шефът ви очаква да му сътрудничите в моментите, в които това се налага. Отказът може да ви изиграе лоша шега. Естествено, винаги има случаи, в които наистина не можете да предоставите помощта си, но тогава вашето „не" трябва да е съпроводено с обяснение за причините.

4. **„Не знам"** - Вярно е, че никой няма отговор на всички въпроси, но „не знам" не е от изразите, които шефовете обичат да чуват. Следващият път, когато не знаете нещо, просто обещайте, че ще проучите въпроса.

5. **„Ще опитам"** - Това също не е любима фраза на началниците. Представете си, че на въпроса „Ще ми платите ли допълнителните часове, които работих?" получите отговор „Ще опитам".

6. **„Не ми плащате достатъчно, за да правя и това"** - Това, че нещо не е част от задълженията, посочени в договора ви, не означава, че не трябва да положите малко усилия и да го свършите. Подобни думи единствено показват на шефа ви, че вие нямате желание да се развивате в работата си.

7. **„Каква е моята полза от това?"** - Понякога работата ви изисква да помагате на колегите си безвъзмездно. Ако подходите от материалната страна на нещата, това няма да ви представи в добра светлина пред началника, защото сигнализира, че не държите на екипната работа, а само на финансовата изгода от нея.

8. **„Съжалявам, но..."** - Вместо да се оправдавате, заложете на друга стратегия. Кажете, че съжалявате, но ще се поучите от тази грешка и няма да я допуснете следващия път.

9. **„Вината не е моя, а на някой друг"** - Без значение дали сте виновен или не, посочването с пръст и прехвърлянето на отговорността никога не прави добро впечатление на началниците, защото ги кара да се съмняват във всички, включително и във вас.

10. **„Той/Тя е идиот"** - Подобни откровения може да споделяте с колеги и приятели, но с шефа – никога. Клеветенето на другите винаги се връща като бумеранг при вас.

11. **„Отегчен съм"** - На вас ви плащат да сте мотивирани и продуктивни. Очаква се вие сами да намерите начин да го постигнете.

12. **„Много съм зает в момента. Това не може ли да почака?"** - Трябва да се съобразявате с приоритетите на началника си. Ако той иска нещо да бъде свършено веднага, голяма грешка е да поставите вашите задължения като приоритет пред задачата, която той ви поставя.

13. **„Може ли да си тръгна по-рано днес, защото нямам какво да правя?"** - Няма проблем да помолите да излезете по-рано от работа. Но никога не казвайте, че причина за това е липсата на работа, защото на следващия ден може горчиво да съжалявате за думите си.

14. **„Нямам решение за това"** - Не казвайте на шефа си, че има проблем, преди да сте сигурни, че можете да предложите решение. Не забравяйте, че лидерите обсъждат решения, а последователите говорят за проблеми.

9-ТЕ НАЙ-УЖАСНИ ГРАДА ЗА ЖИВЕЕНЕ В СВЕТА

Хората в големите градове в развитията свят усещат как животът става все по-труден, но за тези в развиващия се той отдавна е такъв. Economist Intelligence Unit публикува класация, подреждаща най-добрите и най-лошите градове за живот. Факторите, които са взети под внимание, са здравеопазването, образованието, културата, инфраструктурата, безопасността, заплахата от тероризъм и др. На тяхна база всеки град получава оценка до 100 точки. Ето и кои са 9-те населени места, в които условията са най-лоши.

Багдад

9. Дуала, Камерун - Градът има ниски оценки по много от показателите – здравеопазване, образование, инфраструктура, култура, околна среда. Това, което го спасява от по-горно място в класацията, е високото ниво на стабилност.

8. Хараре, Зимбабве - Тази столица има най-ниската оценка за здравеопазване от всички 140 града в подреждането, освен това социалното недоволство на хората там е много силно. Все пак през последните пет години се наблюдава известно подобрение на условията на живот.

7. Карачи, Пакистан - Стабилността, културата и околната среда са посочени като проблемни сфери. Затова път оценката за образование е сравнително висока - 66,7 точки.

6. Алжир, Алжир - Столицата на северноафриканската държава има подобни на Карачи стойности на показателите, като повечето от тях получават под 50 точки.

5. Порт Морсби, Папуа Нова Гвинея - Стабилността е оценена едва на 30 точки заради политическото и социално недоволство в страната. Положението със здравеопазването също е трагично.

4. Дака, Бангладеш - Ужасяващите терористични актове в града оказват огромно влияние върху живота там. Освен това мястото получава най-ниската от всички оценки за инфраструктура.

3. Лагос, Нигерия - На града са дадени само 10 точки за стабилност и безопасност. Основната заплаха е жестоката терористична организация „Боко Харам", която действа в района.

2. Триполи, Либия - Населеното място така и не успя да се върне към нормален ритъм на живот след революцията и последвалите военни сблъсъци. „Ислямска държава" е силна в региона, за влияние се борят и други терористични групировки.

1. Дамаск, Сирия - Войната в държавата напълно разруши този някога красив град. За стабилност и безопасност не може да се говори, като конфликтът пречи на която и да е от другите сфери да се развива нормално.

Лагос

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

КОТКИ ВМЕСТО ... РЕКЛАМИ

В метрото в Лондон замениха рекламните пана със снимки на мъркащите животинки

В средата на септември обичайните рекламни пана на лондонската станция „Clapham Common“ бяха свалени и на тяхно място поставени изображения на котки. Необичайното хрумване изненада много приятно пътниците, които истински се зарадваха на симпатичните животинки, гледащи ги любопитно от фотографиите. Фактът, че зад това не е скрит поредния рекламен трик, а благородна идея, провокира още повече тяхното положително отношение.

Инициативата е дело на доброволци от творческата група Glimpse, която обединява креативни хора, които искат да използват способностите си за добри дела. Основателят й Джеймс Търнър твърди, че „създателите на идеята са доброволци, които искат да вдъхновят обществеността да мисли по различен начин за света, който обитаваме и да осъзнае, че има силата да го променят”. Тя е реализирана в рамките на кампания, наречена CATS (Citizens Advertising Takeover Service – в небуквален превод „Служба за превземане на рекламите от гражданите”). Финансирането й е осъществено с дарения чрез метода групово финансиране (краудфъндинг).

Целта на проекта е да подтикне обществото да се отърси от комерсиалното мислене и да преоткрие наистина ценните неща в живота. Желанието на инициаторите му е да провокират хората да си представят свят, в който обществените пространства ги карат да се чувстват добре, вместо да ги депресират, че не могат да си позволят услуги, вещи и визия, които нямат. И за да го постигнат активистите CATS решават да заменят скучната и натоварваща търговска реклама в лондонското метро с оригинални банери. Средствата за откупуване на рекламната площ набират чрез акция, чийто слоган става: „Приятелите и впечатленията са многократно по-ценни,от нещата, които може да си купите”.

Парите за проекта се събират в продължение на няколко месеца чрез сайта Kickstarter. Идеята привлича 683 души, които дарят общо около 23 000 паунда. Сума оказала се достатъчна за откупуване на рекламните пана за две седмици в цялата лондонска метростанция „Clapham Common”.

Първоначално активистите имали намерение да заменят рекламните пана със снимки на гори и океани. Но след това на доброволците от Glimpse хрумва да привлекат вниманието върху котки, които са изоставени и имат нужда от осиновяване. Ето защо на снимките са показани обитатели на лондонските благотворителни приюти за животни Battersea Dogs and Cats и Cats Protection. На фотопаната липсва пояснителен текст, но са дадени контактните данни на фондации и приюти за животни.

Изображенията на котки са по всички рекламни площи на метростанция „Clapham Common”

Метростанцията посещава и американец из Вирджиния, дарил 100 паунда за проекта.

Животинките ще надничат от всеки ъгъл на лондонската метростанция в продължение на две седмици.

„Из цялото метро има реклами и снимки, призоваващи хората да осиновят куче, но за котета досега е нямало. За това, чрез инициативата ни решихме да напомним на хората, че има и такива бездомни животинки и те също се нуждаят от помощ и грижа, независимо дали ще ги вземете в дома си или ще дадете пари за благотворителност“, коментират инициаторите на проект.

Доброволците от артколектива Glimpse успяват реализират целия проект сами. Общо 30 души участват в събирането на средства, изработката на дизайна на котешките изображения, производството и поставянето им. На по-късен етап те планират да брандират по сходен начин и други спирки на подземната железница. По този начин се надяват да провокират и производителите и поръчителите на реклами да разпространяват повече позитивни и културни ценности.

Ивайло ПАШОВ

Цени за реклама

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

При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,50 лв. за кв. см
Вътрешна страница - 0.50 лв. на кв. см.
Последна страница - 1.00 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1.80 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 1 лв. на кв. см.
Последна страница - 1.50 лв. на кв. см
За цяла страница - по договаряне