

РУСЕ СТАВА МОДЕРЕН ЛОГИСТИЧЕН ЦЕНТЪР

**Около 43 млн. лева ще се инвестират
в изграждането на интермодален терминал**

Крайдунавският град, наред със забележителната си архитектура от началото на миналия век, все повече се превръща в привлекателен модерен транспортен логистичен център. Този имидж още повече ще се затвърди, след като окончателно приключи през 2018 г. изграждането на новия интермодален терминал, разположен на гара Русе – изток разпределителна. Площадката е избрана и утвърдена след предварително проучване, като една от причините точно на това място да бъде ситуиран терминалът е, че не е необходимо да се извършват отчуждителни процедури, които обикновено забавят осъществяването в срок на повечето проекти. Теренът е удобен и с близостта си до русенското пристанище и възможността за осъществяване на удобни жп и пътни комуникации, даващи възможности за успешно извършване на комбиниран транспорт от типа „море – железница – река – шосе“. Освен това градът е част от Рейнско-Дунавския коридор от основната трансевропейска мрежа и се определя като важна интермодална точка в него. Оттам преминават и общоевропейските коридори VIII и IX, както и част от ТРАСЕКА, свързващ Централна и Източна Европа със страните от Западноевропейския и Средна Азия, а след това и Далечния изток. Терми-

налът е включен в приоритетното финансиране от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. и в Националната стратегия за развитие на транспортната система на Министерството на транспорта информационните технологии и съобщенията до 2020 г. Всичко това е основание Русе да бъде определен като ключова интермодална точка в Стратегията за интегриране на българската железопътна инфраструктура в мрежата на Стария континент за интермодален транспорт.

Първата стъпка, водеща към практическата реализация, вече е направена с успешното завършване на проекта „Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Северен-централен район на планиране в България – Русе“, който бе представен пред русенската общественост на 10 ноември т. г. Според инж. Ивайло Дженов, ръководител на отдел „Изпълнение на малки проекти“ в НК „Железопътна инфраструктура“, след две години, когато терминалът трябва да започне да функционира, не само ще се даде шанс за подобряване на икономическите перспективи, но и значително ще се подобри екологичната обстановка в региона с пренасочването на товарите от автомобилния към жп транспорта. Очаква се шосейният трафик и пътнотранспортните ин-

циденти значително да намалят, а търговско-логистичните услуги чувствително да се разширят. По думите на инж. Дженов, приходите в местния бюджет също ще трябва да нарастват, ще се открият и нови работни места.

Функционирането на терминала ще се осъществява чрез публично-частно партньорство или концесия, от което бизнесът пряко е заинтересован. Очакват се и преки инвестиции за подобряването на регионалната инфраструктура. Разширяването на товарните възможности и предлагането на комбинирани услуги ще генерира нови транспортни потоци. Всичко това ще стимулира условията, необходими за развитието един съвременен логистичен и индустриален парк в региона. С изпълнението на проекта се цели привличането на повече потребители и оператори и увеличаване на националния и международния трафик на комбинирани превози.

Той е разделен на няколко фази. Първата вече почти е приключила. Тя обхваща изработването на предпроектни проучвания, идеен проект, ПУП, изготвяне на алтернативните варианти за местоположение на терминала, избор на икономически най-целесъобразният между тях и подготовка на отчуждителни процедури. Включва

На стр. 4



С 4 390 ЧАСА ПО-МАЛКО Е ИЗВЪНРЕДНИЯТ ТРУД

**В „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД
само за едно тримесечие на 2015 г.**

Това е първият положителен резултат, който по безспорен начин вече доказва целесъобразността на новосъздаденото звено - сектор „Наряд“ в отдел „Експлоатация“ на дружеството за пътнически превози в БДЖ. На книга то съществува от май тази година, но интензивно работи от август, обяснява ръководителят му Александър Николов. Били са необходими няколко месеца, за да се създаде стройна организация за централизирано изготвяне на графици на локомотивния и на превозния персонал, който обслужва влаковете в страната. До скоро, преди да започне звеното да функционира, цялата дейност се е извършвала по места, в отделните поделения. Графиците там са се изготвяли от нарядниците, чиято информация обаче се е ограничавала само за обсега на района, в който се намират. Докато централизираният начин на обработването и подаването ѝ води до по-голяма ефективност в дружеството и преди всичко намалява извънредния труд, който в железниците от край време се полага, уточнява Александър Николов.

До този момент въз основа на данните от статистиката на предходната година, която се води в отделните поделения на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, се е правил разчетът при изготвянето на актуалните графици. Това обаче е затруднявало не само обобщения поглед как процесът по обслужването на влаковете протича в цялата страна, но и координацията в национален мащаб. За да бъде по-ясен, Николов посочва конкретен пример. При старата организация на работа ако в Пловдив в даден момент изпитват необходимост от повече началници на влакове или имат по-голям обем композиции от необходимото, много по-трудно е могло да се вземе решение за прехвърлянето им в други поделения на страната като Горна Оряховица или Бургас, докато сега има възможност веднага да се предприемат оперативни мерки и жп съставът или обслужващият персонал да бъдат пренасочени там, където са най-необходими. С тези прехвърляния се постига много по-добър баланс както в експлоатацията на подвижния състав, така и в по-равномерното разпределение на полагания от превозните бригади труд. Резултат вече е налице. Осезаемо е и намаляването на извънредните работни часове - с около 4 390 през последното тримесечие, обобщава Александър Николов.

Секторът поддържа тясна, постоянна връзка и с диспечерите на гарите. Така, когато има закъснение на влака от разписанието поради външни фактори като скъсана електропреносна мрежа, свлачище или авария на локомотив, много по-гъвкаво може да се вземе решение как да се действа в конкретната оперативна обстановка.

На стр. 5

Амбиции

**КИТАЙ УВЕЛИЧАВА ИНВЕСТИЦИИТЕ
В СКОРОСТНИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ**

на стр. 3

ЕС СЪЗДАДЕ ЕДИННА МРЕЖА ОТ ТОВАРНИ ЖП КОРИДОРИ

В Европейския съюз завърши формирането на единна мрежа от товарни жп коридори. От 10 ноември вече започнаха да функционират три такива коридора – Скандинавско - Балтийският, Балтийско - Адриатическият и Северно море – Балтика. Освен тях от ноември 2013 г. вече функционират и други шест карго коридора.

По случай това еврокомисарят по транспорт Виолета Булц отбеляза: „Железопътните транспортни трасета вече влизат в нова фаза, изискваща амбициозни стъпки за подобряване качеството на обслужване, пропускателната способност и стандартите. Правилата и процедурите трябва да бъдат съгласувани, а коридорите да се развиват като

мрежа, ориентирана към пазара и потребностите на клиентите”.

Товарните жп коридори (Rail Freight Corridors, RFCs) са основа на мултимодалната транспортна мрежа на ЕС. Те се създават по инициатива на Европейската комисия, за да се формира Единно европейско железопътно пространство. Идеята е да помагат за развитието на търговското сътрудничество между страните от съюза и да подобрят качеството на карго превозите с железниците в пределите му.

Скандинавско - Балтийският жп коридор свързва Норвегия, Швеция, Дания, Германия, Австрия и Италия. Той осигурява комуникация между Скандинавския регион, Хамбург и средиземноморските портове на Италия.

Балтийско - Адриатическият жп коридор съединява пристанищата на Балтийско и Адриатическо море. Започва от Полша (Гданск, Швиноуйшче), преминава през Чехия и Австрия и завършва в Италия (Триест, Венеция, Равена, Болоня) и Словения (от австрийска територия има разклонение до Копер).

Коридорът Северно море – Балтика осигурява свързаност между портовете на Бенелюкс (Амстердам, Ротердам, Антверпен), Германия (Вилхелмсхафен, Бремерхафен, Хамбург) с Чехия, Полша и Литва.



ЧЕХИЯ КУПУВА НОВИ ВЛАКОВЕ ЗА 740 МИЛИОНА ЕВРО

Правителството на Чехия одобри закупуването на нови влакове за националните железници České dráhy. Сделката, инициирана от чешкото министерство на транспорта, е за 20 млрд. чешки крони (740 млн. евро). Властите в Прага планират 85 на сто от сумата да бъде покрита от европейските фондове. Останалите средства ще бъдат платени от държавния жп оператор.

През тази година кабинетът даде зелена светлина за придобиването на 14 модерни пътнически състава Inter Panter от местния жп производител Škoda Transportation. Преди десетина дни първият доставен влак от типа бе официално представен от České dráhy. Предвижда се 6 от новите композиции да пътуват между Бърно и Оломоуц, а другите 8 - между Бърно и Прага. Общата им стойност е

2,7 млрд. крони (100 млн. евро).

По-голямата част от средствата, отпускани на Чехия по линия на европейските програми, се инвестират в строителството на нови линии и модернизация на жп мрежата. С покупката на още нови влакове властите на страната се стремят към усвояване на всички средства, от които могат да се възползват по програмата за развитие на транспорта на ЕС за настоящата година.



Индийските железници поръчаха 1000 локомотива на GE Transportation



Индийските железници (IR) заявиха 1000 дизелови локомотива на американския жп производител General Electric Transportation. Стойността на сделката е от порядъка на 4,2 млрд. долара.

700 от поръчаните локомотиви ще бъдат с мощност 3,36 МВт, а останалите 300 - със 4,47 МВт. Доставка на цялата партида е планирано да се осъществи в рамките на 10 години.

В обхвата на контракта щатската компания се ангажира да изгради съвместно железопътно предприятие в североизточния индийски щат Бихар, който е близо до границите с Непал и Бангладеш. Договорено е индийските железници да притежават 26 процента от акциите на дружеството.

В завода се предвижда да бъдат сглобени 700 от поръчаните локомотиви. В него също така ще се осъществява техническото обслужване и ремонтът на тяговия състав в продължение на 13 години от началото на производството им.

Посочиха метрополитените с най-много пътници в света

Международната асоциация по обществен транспорт (UITP) публикува най-новия си доклад-анализ (The World Metro Figures) за най-големите метрополитени в света. В него се посочва, че от общо 156 подземни железници на планетата, две трети се намират в Европа и Азия, като те са почти по равно разпределени. Изследванията са правени на база данни от 2014 г.

Според документа, токийското метро заема първо място по броя на превозените пътници - 3,6 милиарда души за година. Този показател е с 10 на сто по-висок спрямо 2012 г., откогато датира последното изследване на UITP за подземните железници по света. Китайските метрополитени обаче демонстрират още по-внушителен ръст в броя на превозените пътници. Подземните



железници на Пекин и Шанхай, заемащи второ и трето място в рейтинга, за година транспортират съответно по 3,4 млрд. и 2,8 млрд. пасажери, т.е. с по 39 и 25 процента повече от преди 2 години.

На четвърта и пета позиция в класацията са метрото на Сеул и на Москва с по 2,6 млрд. и с 2,4 млрд. души годишен пътничкопоток. При южнокорейския метрополитен се наблюдава увеличение на клиентите с 8 на сто, а при руския – еднопроцентен спад. От изследването става ясно, че от петте най-големи метрополитени на планетата четири се намират в столици. В него също така се посочва, че ежедневно мотрисите на световните подземни железници превозват над 160 млн. души (ръст от 7,9 на сто спрямо 2012 г.). От тях почти половината пътници се транспортират в Азия.

Азиатските мегаполиси заемат водещи позиции по дължина на метро мрежата. В Шанхай този вид транспорт пътува по 548 км линии, а в Пекин по 527 км. На трето място е Лондон, чиято метро система е с дължина 436 км. За цялата минала година по света са въведени в експлоатация над 500 км нови метро участъци.

Експертите на UITP са изчислили, че почти четвърт от метрополитените имат поне една напълно автоматизирана линия. Такива трасета притежават 35 града на земята, а общата им дължина е 732 км. Най-дългите от тях са в Дубай (80 км), Ванкувър (68 км) и Сингапур (65 км). Припомняме, че първата напълно автоматизирана линия на метрото е открита преди около 40 години. Според прогнозите, през 2025 г. роботизирани маршрути ще надхвърлят общо 2200 км. Очаква се те основно да се изградят в страните от Северна Африка, Близкия изток и Азия.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

КИТАЙ УВЕЛИЧАВА ИНВЕСТИЦИИТЕ В СКОРОСТНИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ

Въпреки по-слабия икономически растеж, наблюдаван през последната година в Китай, властите продължават да увеличават обема на инвестициите във високоскоростни железопътни трасета. Те поставят развитието на железопътната инфраструктура сред седемте приоритетни отрасли за финансиране, редом до такива като защитата на околната среда, разработката на модерни и екологично чисти енергийни технологии и здравеопазването.



Китай продължава да увеличава обема на инвестициите във високоскоростните железопътни трасета.

По информация на китайския жп холдинг China Railway Corporation (CRC), през първата половина на тази година в строителството на нови високоскоростни железни пътища са инвестирани 265,13 млрд. юана или 43,32 млрд. долара. Това е 12,7 процента повече, отколкото през аналогичния период на миналата 2014 г. През тези 6 месеца в Поднебесната империя са въведени в експлоатация общо 2 226 км нови жп линии.

Припомняме, че в началото на 2015 г. китайското правителство си постави амбициозни цели за развитието на жп сектора. Тогава от Пекин обявиха, че през годината планират да инвестират в железопътната инфраструктура на страната до 800 млрд. юана (125 млрд. долара). С тези средства е предвидено да бъдат изградени 8 000 км нови трасета за влакове-стрели. Предвид изразходваните средства по този план през първото полугодие, до края на декември се очаква в сегмента да бъдат вложени допълнително до 500 млрд. юана (78 млрд. долара).

„Кабинетът на страната прави всичко възможно за развитието на железниците. През втората половина на годината се постигна своеобразен бум в изграждането на нови скоростни жп линии и жп инфраструктура“, отбелязва експертът от Китайската инженерна академия Ванг Менгшу. И дейст-

вително е така. Такава статистика обаче все пак не е прецедент. И през второто полугодие на миналата година инвестиционният подем бе драстично по-голям отколкото в предходното. Сега ще ставаме свидетели на аналогична ситуация.

През цялата 2014 г. в основните фондове на железопътния транспорт на Китай бяха вложени над 630 млрд. юана (103,27 млрд. долара). Тогава в Поднебесната империя бяха пуснати в експлоатация нови 6 600 км жп линии. Започна също така реализацията на нови 64 големи жп проекта – в т.ч. на 32 скоростни магистрали. Най-мощните проекти се осъществяват в централните и западните райони на страната. Паралелно с това започна да се изгражда и жп магистралата Циндао (провинция Шандун) - Ляньгунган (провинция Цзянсу) в Източен Китай. Тя ще е с дължина 194 км и ще позволява скорости около 200 км/ч.

Последният напълно завършен китайски проект, засягащ високоскоростната жп мрежа, е крайбрежното трасе (минава на 10 км от бреговата ивица) за високоскоростно движение Дан-дун – Даян (провинция Ляонин). Строежът му започна през юни 2010 г. и отне малко повече от 5 години. Този първи за североизточен Китай експресен железен път бе пуснат в експлоатация в началото на ноември. Има дължина



Китай притежава най-развитата високоскоростна железопътна мрежа в света, чиято дължина надхвърля 19 000 км.

290 км и е разчетен за жп скорости до 200 км/ч. Засега се използва в експериментален режим.

Около два месеца по-рано бе завършена друга знакова жп магистрала Харбин - Цицихар. Тя се намира в североизточната провинция Хейлунцзян и е най-северната високоскоростна линия в Поднебесната империя. Любопитното е, че над 60 процента от нея са построени върху специални постаменти – особеност, наложена от спецификата на терена. Дължината ѝ е 281 км, като по маршрута са изградени осем жп гари. Максимално допустимата скорост на движещите се по нея състави е 250 км/ч. Очаква се годишно пътниците в участъка да достигнат 8 милиона души.

Сред ключовите жп проекти, които трябва да започнат до края на 2015 г., е изграждането на втора скоростна линия между Фуджоу (главният град на провинция Фудзиен) и Джанджоу, Източен Китай. Заложено е тя да позволява далеч по-бързо движение на експресите - до 350 км/ч - от вече съществуващата. Първата бе пусната в експлоатация през 2010 г. и композициите не могат да развият по нея повече от 250 км/ч. Уви, в тази част на Китай е



До края на годината в китайската жп инфраструктура ще се направят до 125 млрд. долара инвестиции.

концентрирана голяма част от населението и трасето е изключително претоварено, което наложи да се помисли за още едно.

Новата жп магистрала е планирана с дължина 279 км. Тя ще преминава паралелно на първата през градовете Фудзиен, Путян, Цюанчжоу и Сямън. Големите инженерни работи по строителството ѝ ще започнат всеки момент, а цялостното завършване на трасето е планирано през 2019 г. С появата на тази жп комуникация времето за пътуване от Фуджоу до Сямън ще се съкрати наполовина и ще отнема само час. Наред с това маршрутът е така проектиран, че да покрие 100 процента от многомилионното население на региона.

Сега функциониращата високоскоростна линия Фуджоу – Сямън се явява част от жп коридора Ханджоу – Нинбо – Уънджоу – Фуджоу – Сямън – Шънджън. В значителна част тя също върви по специални фундаменти. Предвидена е за смесено товарно-пътническо движение. След откриването ѝ първоначално пътническите състави пътуваха с близки до максимално допустимите скорости. След като през 2011 г. в района на Уънджоу стана катастрофа между два експреса, пътуващи

един след друг, обаче скоростта бе ограничена до 200 км/ч.

Независимо от забавянето на китайската икономика, властите в Пекин имат намерение да продължат с интензивното строителство на железопътни линии и през близките години. В момента Китай притежава най-развитата високоскоростната железопътна мрежа в света. Нейната обща дължина вече надхвърля 19 000 км, а още около 10 000 км нови линии за влакове-стрели се намират в стадий на строителство. По данни на CRC, пътникопотокът по високоскоростните маршрути на страната през първото полугодие на 2015 г. е достигнал 120 млн. души. В сравнение с аналогичния период от миналата година е отбелязан ръст на клиентите на скоростните състави от 9,1 процента.

В края на 2014 г. общата дължина на жп линиите в Китай надхвърли 112 000 км (55 811 км от тях – електрифицирани). С колко хиляди километра са пораснали само през последната година предстои да узнаем в края на декември или началото на 2016 г. Интересно е да отбележим обаче, че плановите на Пекин предвиждат през 2050 г. страната да разполага с жп мрежа дълга около 270 000 км.

Ивайло ПАШОВ



През 2050 г. страната планира да разполага с жп мрежа дълга около 270 000 км.



През първото полугодие на т. г. в Поднебесната империя са завършени общо 2 226 км нови жп линии.

РУСЕ СТАВА МОДЕРЕН ЛОГИСТИЧЕН ЦЕНТЪР



Инж. Ивайло Джанев: „Прогнозите са за намаляване на шосейния трафик и на пътнотранспортните инциденти, след като товарите се преориентират към железопътния транспорт“.

От стр. 1

и изготвянето на стратегия за финансиране, изграждане и функциониране на интермодален терминал, с очертани перспективи за публично-частно партньорство, както и разработване на финансова схема за детайлен бюджет за реализацията и опериране на терминала. Изпълнител е обединение „Дунав“, в чийто състав влизат ОТ „Евротранспроект“ ООД и „Мигети“ ЕООД. Стойността на договора е 3 898 900 лв. без ДДС.

Втората фаза, която обхваща подготовката на доклада за ОВОС, и третата, включваща археологическите проучвания, също вече са финализирани. Регионалният исторически музей в Русе е дал становище, според което теренът не попада в регистрирана зона с археологически културни ценности, а и при направения оглед не са открити такива свидетелства. Остава изготвянето на формуляр за кандидатстване за осигуряване на финансиране по същинското изграждане на терминала, което ще се извършва чрез ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 г. Вече е подписан договор за консултантски услуги с фирма „Ес Пи Консулт“ ООД, с помощта на който е подготвена и подадена Форма за ранен контакт за становище на Министерството на финансите за

режима на държавните помощи при финансиране от ОПТТИ. Според НКЖИ инвестицията не представлява държавна помощ. Формулярът за кандидатстване за финансиране ще бъде внесен в Управляващия орган на ОПТТИ веднага, след като излезе становището на финансовото министерство. Според предварителните изчисления необходимата инвестиция ще е около 43 млн. лева, а строителството ще се извършва между 2017 и 2018 години.

През март следващата година ще бъдат обявени процедура за избор на изпълнител на техническото проектиране и инженеринг и процедура за избор на консултант за оценка на съответствието на техническия проект и строителен надзор. Намерението е, ако няма обжалвания, договорите с тях да се подпишат през септември същата година. Срокът за техническото проектиране е 6 месеца, а за строителството – дванадесет.

Експлоатацията и управлението на терминала ще се извършва на принципа на публично-частното партньорство или чрез отдаване на концесия. След като бъдат проведени конкурси, ще се избере и частният оператор. Ще се осигурява равен, недискриминационен достъп до всички лицензирани превозвачи, които възнамеряват да оперират.

Стойността на услугите им ще бъде определена на пазарен принцип. В терминала ще се извършват товаро-разтоварни операции от и на железопътен транспорт, складиране на контейнери с възможност за обособяване на хладилна зона, ремонт и техническа поддръжка на контейнери, митнически пункт и митническа обработка на документи, офис зона за спедиторски и логистични фирми, обработка на документи и др.

Резултатите, които се очакват, след като терминалът в Русе започне да работи, са подобряване на интермодалността в Югоизточния район на

ЕС и привличането на повече потребители и оператори, което ще доведе до увеличаване на международните комбинирани превози със страните от региона на коридор ТРАСЕКА, Средна Азия и държавите от Източна и Централна Европа. Така ще се изпълнят насоките на ЕС за развитие на екологичен транспорт чрез привличане на товари от камиони и ТИР-ове към железница. Ще се разшири мрежата от интермодални терминали, отговарящи на европейските стандарти, и ще се създадат условия за развитие на повече интермодални транспортни коридори. Прогнозите

са за постигането на по-голям баланс между различните видове транспорт в полза на железопътния чрез привличане на товари от автомобилния. Също така ще се подобри техническото състояние на железопътните линии и съоръжения като част от Транс-европейската железопътна мрежа. Ще се увеличи и националният и международният трафик на комбинирани превози. Ще се стимулира конкуренцията на транспортния пазар чрез осигуряване на високо качество на железопътните услуги. Ще се подобрят и социално-икономическите условия в региона.



ОТНОВО ДИРЕКТЕН ВЛАК СОФИЯ - МОСКВА

Според информацията, публикувана на сайта на руските държавни железници (Российские железные дороги - ОАО „РЖД“), от 13 декември те възстановяват директната пътническа жп връзка с България и Сърбия. От лятото на 2016 г. се възстановяват и пътническите жп превози до Черна гора. Директни вагони Москва-София и Москва - Будапеща ще се движат в състава на влака „Полонез“ между Москва и Варшава.

В момента в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД се доуточняват условията, при които ще се движи влакът до България.

Първият директен вагон Москва - София трябва да потегли от руската столица на 13 декември, а от София в обратна посока - на 16 декември. Спирките по маршрута му са Смоленск, Минск, Брест, Варшава, Богумин, Братислава и Белград. Това направление ще заобикаля Украйна. Директните вагони за Будапеща тръгват от Москва на 13 декември, а от Будапеща - на 15 декември.

По новооткритите линии ще пътуват нови комфортни вагони с четириместни купета, съвместно производство на ОАО „Тверской вагоностроительный завод“ и Siemens. Спалните места в тях

са широки. Всяко купе е снабдено със собствен изход и съгъваема маса в комбинация с мивка. Вагоните имат климатици с индивидуално регулиране във всяко купе, както и по две тоалетни като едната е снабдена и с душ.

Транспортът на пасажери ще се извършва от АО „Федеральная пассажирская компания“, дъщерно дружество на руските държавни железници. Припомняме, че влаковете между Москва и София бяха спрени преди година заради конфликта в Украйна и силната конкуренция на авиокомпаниите, което значително намали броя на пътниците в тях.

С 4 390 ЧАСА ПО-МАЛКО Е ИЗВЪНРЕДНИЯТ ТРУД

От стр. 1

Естествено това пак се осъществява във взаимодействие с диспечерите, които подават моментната актуална информация. „И вместо един локомотивен машинист, чийто влак трябва да спре между Бургас и Казанлък, да пътува до София и там да изчака смяната си, това би могло да стане в Карлово, с което ще бъдат намалени и извънредните часове, които в противен случай ще положи“, дава още един пример Николов. За съжаление повечето от корекциите на графичите, които се правят всекидневно, са вследствие на честите и непредвидени ремонти на железопътната инфраструктура. Въпреки това централизираната организация не само дава далеч по-обхватен поглед за актуалната обстановка, но и помага за координацията на проблемите на отделните пътнически подразделения в страната. Става ясно, че в момента се работи с превозните служби в София, Пловдив, Септември, Карлово, със „Спални и кушет вагони“. Също така и с пловдивското локомотивно депо, което включва екипировъчните пунктове на Кърджали, Септември, Карлово, бургаското депо и др.

Сега всеки ден в сектор „Наряд“ в отдел „Експлоатация“ на централното управление на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД се изготвят работните графици на около 1 000 души. При локомотивните бригади те са за цял месец, докато при останалите превозни бригади все още са ежедневни. Тенденцията обаче е и там напред да започне да се работи по осъвременения начин. Няма съмнение, че към тази организация ще се премине след Нова година, когато трябва да започне да функционира новата електронна система, която в момента се инсталира. Общото мнение в сектора е, че компютърната програма ще даде значително по-големи възможности за гъвкавост, особено при вземането на оперативни решения, които постоянно съпътстват работата на хората в него. Тя ще гарантира не само много по-голяма точност при нанасянето на персоналните данни, но и ще освободи време на служителите. Вече няма примитивно с лист и молив всичко да се пресмята, отбелязват Георги Кочев и Антон Калъчев, организатори превозен наряд, които в момента са на смяна. И двамата работят в железниците над 25 - 30 години, така че от позицията на опита оценката им заслужава внимание. Завършили като Александър Николов ВТУ „Тодор Каблешков“, те са преминали през

всички нива на професията – от кондуктор, началник на влак, инструктор до диспечер. Трудно могат да бъдат подведени. Сегашната специфика на работата им изисква да изготвят нарядите, а след това като ръководител Николов ги проверява и подписва, преди да бъдат спуснати в подразделенията.

Наясно са, че не са застраховани от пропуски. „Само този, който не работи, не греши“, шегувайки се отбелязва в тази връзка Георги Кочев и посочва дебелия дневник, в който всеки човек от превозните бригади е вписан с конкретен номер. По думите му точно тук е рискът да се сбърка, въпреки че досега грешките са били рядкост в сектора. Защото за всички е ясно, че ако подадената информация и изготвен всекидневен наряд за по около 350 души е точен, нещата и надолу няма как да се объркат. Проблемите, според Кочев, идват, когато повече хора излизат в болнични. Тогава, макар и не много често, се налага директен контакт с всеки отделен човек, за да се запълни празното място на отсъстващия в бригадата. Със същата отговорност към работата си се отнасят и другите им двама колеги в смяната – Илиана Пилитова и Милена Йорданова, организатори локомотивен наряд. Независимо, че Милена съвсем наскоро е завършила магистърска степен по икономика на транспорта във ВТУ „Тодор Каблешков“, а сега продължава като бакалавър по транспортен мениджмънт и логистика, тя споделя, че работата ѝ е много интересна, не я натоварва и не ѝ пречи да продължи следването си. Когато я питам, като един от най-младите членове на колектива, какво очаква още в професията си, тя кратко и лаконично отговаря – повече взаимодействие и добросъвестност при подаването на информация от отделните подразделения. С нетърпение говори за новата софтуерна програма, която и според нея значително ще усъвършенства и улесни работата им.

Във връзка с това Александър Николов доуточнява, че и в момента част от информацията на инструкторите, която се подава от пътните листове, се обработва електронно. Подчертава, че дори в сектора са си създали собствена система специално за по-равномерното разпределение на извънредния труд, докато новата програма започне редовно да работи. Благодарение на колегите му тя и в този си вид функционира успешно.

Страниците подготви:

Мая Димитрова



Александър Николов



Илиана Пилитова (в ляво) и Милена Йорданова



Антон Калъчев



Георги Кочев

ВЪВЕДЕНИЕ БОГОРОДИЧНО

На 21-ви ноември православната църква отбелязва Въвеждането на Пресвета Богородица в храма. Известен като Въведение Богородично, празникът е определен през 1929 г. и за Ден на християнското семейство и православната хрис-

тианска учаща се младеж. С течение на годините обаче той изгубва този свой съкровен смисъл сред повечето миряни.

Въвеждане на Пресвета Богородица в храма е събитието, което бележи началото на благоговей-

ното и всеотдайно служене на Божията майка пред лицето на Бога. Нейните родители – св. Йоаким и св. Анна – въвели малката Мария в храма, когато тя била на 3 години, в изпълнение на своя обет да отдадат детето си в служба на Бога. Самата Дева Мария, въпреки крехката си възраст, с радост пристъпвала към Йерусалимския храм и съвсем сама изкачила високите 15 стъпала към него.

Празникът Въведение Богородично идва седмица след началото на строгите Коледни пости, но на този ден се разрешава консумацията на риба. Православните семейства отиват заедно на църква, а след това сядат на скромна, но вкусна трапеза да отдадат почит както на празника, така и на взаимната любов, която е крепител на всяко здрава фамилия. Според народното поверие, на този ден трапезата не се вдига, за да може Богородица да мине през нощта и да благослови дома.



ОТДЕЛТЕ ВРЕМЕ ЗА СЕМЕЙНИ ЗАНИМАНИЯ

Ежедневието на възрастните членове на семейството в повечето случаи е напрегнато и изпълнено със служебни и домашни отговорности, които неусетно изнемат голямата част от времето. За някои фамилии семейната почивка през лятото и официалните празнични дни през годината се превръщат в единствените периоди, които те прекарват заедно.

Семейството е жив организъм и то се нуждае от постоянни грижи. Хранете се заедно и разговаряйте. Когато семейството се събере около трапезата за вечеря, например, то действително преживява себе си като общност, която споделя не просто храна, а най-вече мисли и емоции. Разговорите около масата са много силен фактор за обединяването на членовете на фамилията. Важно е родителите да изслушват с внимание казаното от децата, да ги насърчават и поощряват в техните занимания. Не по-малка

е ролята на това, което самите родители споделят по време на семейната вечеря. Ако възрастните изберат точно тези минути от деня, за да излеят озлоблението, досадата или огорчението си от преживените през деня несгоди, това лесно може да се нагнети обстановката и да превърне едно потенциално щастливо усещане за домашен уют в тягостно преживяване.

Неотменна част от добре прекараните часове заедно е отдаването на занимание, в което участват всички. Независимо дали семейството ще се събере около бащата, който ще прочете някоя поучителна история, или пък майката ще измисли забавен начин да включи всички в почистването и подреждането на дома, важното е всеки член от фамилията да бъде приобщен към общата дейност. Усещането за принадлежност към общност, в която си разбран, ценен и обичан, е неизменно свързано с развиването на

усещане за собствено достойнство и себеуважение. Сплотеността на семейството се крепи именно на често невидимите нишки на единение, взаимно разбиране и обич, които се изплитат по време на съвместните занимания.

Разбира се, дейностите, в които участва цялата фамилия, не са непременно свързани с изпълнението на определени домашни задължения. Игрите, общите хобита, съвместните разходки с велосипеди, фотографските „експедиции“ в парка или зоологическата градина и прочие забавления не само доставят удоволствие на всички, но и зареждат и малки, и големи с радостното усещане, че са активни участници в създаването и поддържането на специфичните традиции и ритуали, които оформят индивидуалния облик на всяка фамилия. Така всяко семейство твори собствената си история, създава общи спомени и вдъхновява общи мечти.



СМУТИТАТА – ВКУСНИ И ПОЛЕЗНИ



Популярните по цял свят сурови „коктейли“ от плодове, зеленчуци, ядки и подправки са обичани от малки и големи заради свежия си вкус и добра хранителна стойност. Те могат да заместят закуската или дори обяда, като същевременно доставят на организма всякакви полезни вещества, както и усещането за ситост. Не по-малко важен фактор е краткото време, необходимо за приготвянето на този еликсир от природни дарове.

Подобно на всяка проста, но много ефикасна рецепта, смутитата дават възможност на всеки да експериментира със съчетанията от съставки и да избира онези,

които отговарят на неговия вкус и здравословни нужди. Смутитата са богати на витамини и минерали, защото се приготвят с минимална обработка на продуктите и се консумират веднага. В зависимост от сезона могат да се пият с лед като разхладителна напитка или пък затоплени, за да увеличат комфорта ни през студените дни. Гладката консистенция на тези сурови „нектари“ ги прави и лесни за консумация от хора във всякаква възраст.

Ползите от смутитата са много – те ни пречистват от шлаките на химикалите, които влизат в състава на много от традиционните храни; подобряват храносмилането; осигуряват на тялото ни витамини и минерали; укрепват имунната система; заздравяват кожата, косата и ноктите; дават необходимата енергия на организма след продължителни физически или психически натоварвания, и др.

Три идеи за смутита с аромата на есента

Комбинациите между изкусителното разнообразие от плодове и зеленчуци през този сезон заедно с подправките, които със своя аромат и топлина внасят вкуса на есента, зависят единствено от нашата фантазия.

Топло смути от круши и джинджирил

Необходими продукти:

- 2 круши, нарязани на парчета;
- 1 обелено парче джинджирил с големина на палец;
- 2 с.л. мед;
- 3 с.л. ленено семе;
- 1 1/2 ч.ч. бадемово мляко (може и обикновено).

Начин на приготвяне:

Поставете всички съставки в блендер и разбивайте в продължение на 3 – 4 минути. Прехвърлете сместа в подходяща малка

тенджера и затоплете до желаната температура. Този тип смути е много подходящ за закуска в студените есенни сутрини.



Смути от тиква с подправки

Необходими продукти:

- 400 гр. тиква, нарязана;
- 3 с.л. мед;
- 1 ч.л. канела;
- 1/3 ч.л. настъргано индийско орехче;
- 3/4 ч.л. настърган джинджирил;
- 300 мл прясно мляко.

Начин на приготвяне:

Изпечете парчетата тиква от двете страни във фурна, докато леко покафенят. Поставете ги в блендер заедно с останалите

съставки и разбийте до получаване на хомогенна гладка смес. Това смути е чудесна следобна закуска за почивните дни, след прибиране от разходка.



Смути от червено цвекло

Необходими продукти:

- 1 шепа пресен спанак;
- 1/3 ч.ч. обелено и нарязано цвекло;
- 2 малки ябълки, нарязани;
- 1 средно голям банан;
- 1 мандарина, изчистена от семки;
- 1 парче джинджирил с дължина 1 см;
- сок от 1/2 лимон;
- 1 с.л. зрънца чия;
- 1,5 – 2 ч.ч. вода.

Начин на приготвяне:

Поставете всички съставки в блендер и разбийте добре. Това смути почиства организма от натрупаните токсини и дава енергия.



В ИСПАНИЯ ЩЕ СТРОЯТ ВЪРТЯЩИ СЕ ВИЛИ

Първите по рода си въртящи се вили в Европа, които ще бъдат обвърнати към слънчевите лъчи

през целия ден, ще се строят в курортното селище Марбела в испанския крайбрежен регион

Коста дел Сол. Захранваните със слънчева енергия къщи за гости ще се завъртат на всеки 15 минути, като според проектантите, енергийните им разходи ще бъдат със 70 процента по-ниски, а въглеродните емисии от тях ще спаднат с 68 на сто.

Кръглата форма на иновативните вили и панорамните прозорци ще позволяват максимално усвояване на слънчевата светлина. Първоначално, цените на високотехнологичните и модерни като дизайн къщи ще тръгват от около 450 000 евро за жилище с площ 250 кв.м.



НАЙ-АТРАКТИВНИТЕ КОЛЕДНИ БАЗАРИ В ЕВРОПА

Веселата глъчка и оживление, греяното вино, сладките с канела и джинджифил, ръчно изработените играчки за елха и традиционните песни са само част от привлекателната атмосфера на Коледните базари в Централна и Западна Европа. Всяка страна включва най-доброто от собствените си културни традиции и кулинарни постижения, за да придаде уникална атмосфера на тези празнични събития, които привличат не само местните жители, но и хиляди туристи.

Във Виена организират Коледни базари още от 17 век. При толкова дълга традиция е естествено тук празничният дух да бъде доведен до истинско естетическо съвършенство. Една от атракциите за най-малките посетители на австрийската столица е изработването на фигурки от марципан.

След броени дни и динамично развиващия се Берлин отваря вратите на своите базари за Рождество. Освен греяното вино и изкусителните наденички, тази година акцентът тук ще бъдат ледените пързалки, гигантският улей за спускане с шейни в градски условия, както и футуристичните светлинни шоу-програми.

Шведската столица Стокхолм омайва жители и гости с типичната за скандинавския стил изчистеност на всеки дизайн и използването на естествени материали за украсата и изработката на Коледните сергии. Тук могат да се

дегустират местни специалитети като пушено еленско месо и традиционния шведски грог.

Белгийският град Брюж по всяко време на годината има вид на излязъл от някоя вълшебна приказка, но с приближаването на Коледа и проблясването на светлинките на декоративните фенери и отблясъците от гирляндите, човек се чувства сякаш е попаднал в наистина магическо място. Атракционните обиколки с каручки, теглени от коне, старовремските въртележки и пищното разнообразие от шоколадови изделия привличат интереса на всички.

Прага също трескаво се готви за своите празнични прояви. От години е установена традицията пищната Коледна елха, която украсява един от централните

площади на чешката столица, да се носи от един и същи район на планинския масив Кърконоше. За малките гости на Рождественските базари тук най-любимото нещо са кошарите с живи овчици и магаренца, които са готови за гушкане и игра с хлапетата.

Красивият полски град Кракков превръща главния си площад пред Вавелската катедрала в основна сцена на своите Коледни празненства. Характерни за местната занаятчийска традиция са сцените, изобразяващи Рождество Христово, изработени от хартия или шперплат. Миниатюрните Коледни елхи, издълбани от късове естествен кварц и сол, добивани в близката солна мина Величка, са друг предпочитан сувенир от посетителите.



ШВЕЙЦАРИЯ ЩЕ ТЕСТВА АВТОБУСИ НА АВТОПИЛОТ

През идната пролет Швейцария планира да тества първите обществени автобуси, които се управляват дистанционно. Две електрически возила от този тип, всяко с капацитет да превозва 9

пътника, ще бъдат пуснати в движение в курортния град Сион и неговите околности. Експериментът е свързан с обновяването на системата за обществен транспорт в страната.

Автобусите на автопилот ще преминат двугодишни тестове, за да се види как функционират в условията на реален трафик. Те ще се движат със скорост около 20 км/ч и ще бъдат управлявани дистанционно от централен диспечерски център. Разработката на иновативната система е дело на двама млади изследователи, завършили швейцарския Федерален технологичен институт в Лозана. Според тях, автономните системи за обществен транспорт ще набират все по-голяма популярност и така хората ще бъдат мотивирани да не ползват личните си автомобили за градско движение и да опазват градската среда чиста от вредни емисии.



Енергийните напитки и стереотипното мислене

Изследване, публикувано в авторитетното списание „Психология на здравето“, доказва връзката между стереотипните представи за мъжествеността и консумацията на енергийни напитки. Представителите на силния пол са склонни да се поддават на заблудата, че съчетанието между алкохол и някоя от популярните марки енергийни напитки неизменно повишава техният мъжествен статус и привлекателност. Проучването е проведено сред близо 500 мъже на средна възраст 23 години. Установена е пряка зависимост между консумацията на модерните газирани

питиета, даващи енергия и сили на организма, и мачисткото мислене, което функционира в категориите „мъжът винаги трябва да контролира нещата“, „мястото на мъжа е пред екрана с екшън филми, а не сред домакинските задължения“, „силата е привлекателна“. Високото съдържание на кофеин и захар в популярните енергийни напитки, особено в съчетание с алкохол, цигари и различни синтетични вещества за натрупване на мускулна маса, вреди пряко на сърдечносъдовата система и повишава опасно стойностите на кръвното налягане.



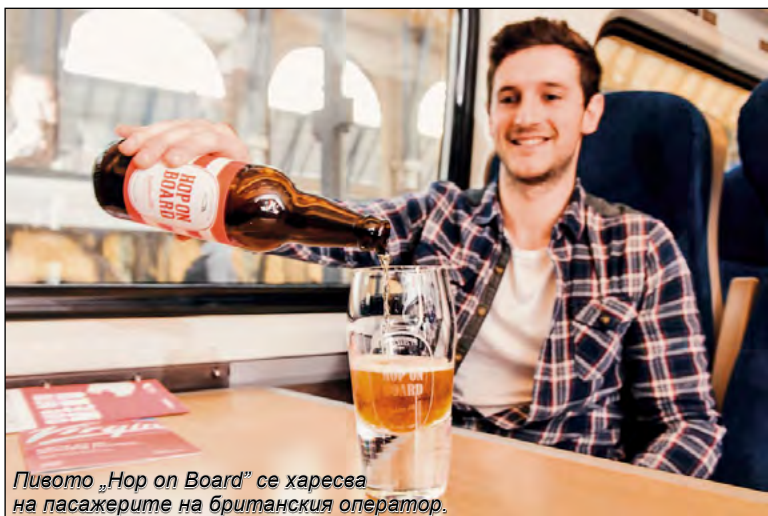
Технологични джаджи следят здравето ни

Финландски компании демонстрираха иновативни джаджи на наскоро приключилото технологично изложение „Слъш“ в Хелзинки, в което наред с утвърдените производители от цял свят участваха и над 1 700 новосъздадени фирми за технологии в областта на здравето. Според участниците, в съвременното здравеопазване вече акцентът е не толкова върху отговорността на докторите да лекуват заболявания, и върху задължението на всеки индивид да следи своето здраве с помощта на технологиите. Продуктите, представени на изложението, бяха предназначени за всички възрасти. Имаше високотехнологични биберони, които проследяват съня, физическото развитие и цялостното състояние на бебетата. Други компании показваха устройства, които се поставят на леглото и отчитат доколко достатъчен и

здравословен е ежедневието ни цикъл „физическа активност – сън“. Хората от третата възраст също не бяха забравени. За тях са разработени ролатори (проходилки) с вградени сензори, чиито показания се обработват от специален софтуер, даващ информация за физическото състояние и способността за извършване на ежедневни дейности. Интерес сред инвеститорите предизвика и керамичният пръстен, който с помощта на датчици регистрира всяко движение на човека, периодите на почивка, пулса, телесната температура и прочие показатели, които се анализират от приложение за смартфони и дават информация за ефективността на проведените тренировки, нуждата от конкретен вид натоварвания, подходящия физически режим при възстановяване след заболяване и др.



БИРА И ДЖИН С ... „ВКУС НА ЖЕЛЕЗНИЦА“



Пивото „Hop on Board“ се харесва на пасажерите на британския оператор.

Водещи европейски жп оператори гледат пътниците със собствени алкохолни брандове и интернет-магазин във влака

Европейските железници с традиции неведнъж са изненаждали клиентите си с екстри, които правят пътуването им по-приятно, комфортно и полезно. Така и сега – с поредната им „порция“ глезотии за пътниците, които няма как да наречем другояче, освен пленителни.

Известната британска железопътна компания Virgin Trains реши да предложи своите пътници ейл (вид английска тъмна бира) „с вкус на железница“. Тя е разработена от йоркския пивоварен завод Rudgate по поръчка на превозвача и се предлага под бранда Hop on Board („Качете се на борда“). Названието е избрано от оператора.

Тъмното жп пиво се предлага във влаковете на оператора, които обслужват източното крайбрежие на Великобритания. То е достъпно за пътуващите между Лондон, Лийдс, Йорк, Нюкасъл и Единбург. От Virgin Trains планират да продават в жп съставите си над 55 000 бутилки, всяка от които е с цена 4 паунда (5,50 евро). Ограничено количество от напитката бяха раздадени и като награди в игри, които компанията разигра чрез своите профили в социалните мрежи.

Дали повлияни от британския пример или по свое хрумване, от европейския високоскоростен жп оператор Eurostar също направиха алкохолен сюрприз на своите па-

сажери. Само преди няколко дни компанията презентира собствен джин, създаден по нейна заявка от известния шеф-готвач Реймънд Бланк в сътрудничество с британската дестилерия Silent Pool Distillers. Събитието е посветено на 21-вата годишнина от „раждането“ на превозвача, осъществяващ превози между Обединеното кралство и континентална Европа през тунела под Ламанша.

Новият джин се казва Toujours 21 („Винаги на 21“). Във вкуса му може да се усети смес от френски треви, цветни аромати от британските селца, хвойна, цитрус и мед. Пътниците, желаещи да пробват питието, могат да го поръчат в баровете и чакалните бизнес класа на компанията Eurostar по гарите в Лондон, Париж и Брюксел. В близките седмици е планирано да започнат и онлайн продажбите му. Бутилката се предлага на цена от 35 евро.

Интересна иновация неотдавна презентираха и швейцарските федерални железници Swiss Federal Railways (SBB). Те пуснаха нова услуга „Speedy Shop“, която позволява на клиентите им да пазаруват различни стоки от интернет чрез своето мобилно устройство, докато пътуват с влака. В рамките на половин час след заявката поръчаното може да бъде взето от посочена



Услугата „Speedy Shop“ на SBB позволява на пасажера да напазарува за вкъщи чрез мобилното си устройство, докато пътува с влака.



Поръчаните стоки се вземат от пощенска клетка на гарата.

от клиента гара по маршрута му. Продуктът се доставя от куриер до пощенска клетка на жп терминала и може да бъде взет от пасажера оттам. Клетката се отключва чрез QR код, който се изпраща на електронната поща на клиента, след като той извърши плащане на заявеното. За отварянето на пощенската кутия е нужно само полученото кодово изображение да бъде доближено до скенера ѝ.

Проектът е реализиран съвместно от SBB, пощите на конфедерацията и най-големия швей-

царски хипермаркет Migros (верига от магазини за относително евтини стоки). Услугата е достъпна чрез смартфон, таблет или лаптоп. Тя дава възможност за избор между около 1000 различни стоки от асортимента на супермаркета. Цените в интернет-магазина са абсолютно същите каквито и в реалната търговска мрежа на веригата. Пътникът дължи минимална такса за услугата (3 швейцарски франка), ако покупката му е до 30 франка. В случай, че поръчаното е на по-висока стойност – тя е напълно безплатна.

„Speedy Shop“ ще работи в тестов режим в продължение на 9 месеца. Засега услугата е достъпна само на централната гара в Цюрих. Ако се ползва с добра популярност, швейцарските железници възнамеряват да я наложат повсеместно на всички жп гари в страната.

Ивайло ПАШОВ



Virgin Trains реши да поглезе своите пътници с тъмна английска бира „с вкус на железница“.



Високоскоростният жп оператор Eurostar презентира джин, разработен по повод 21-вата годишнина на компанията.



Клиентите на Eurostar могат да поръчат Toujours 21 в чакалните бизнес класа на гарите в Лондон, Париж и Брюксел.

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