

Оценка
ЕВРОПЕЙСКИ ВИСОКОСКОРОСТНИ
РАЗОЧАРОВАНИЯ на стр. 3



Национална спартакиада
ПРИЕМСТВЕНОСТТА ПЕЧЕЛИ ВСЕ
ПОВЕЧЕ ПРИВЪРЖЕНИЦИ на стр. 5



BDZ CARGO
„БДЖ – ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД

ВАШИЯТ НАДЕЖДЕН ПАРТНЬОР

www.bdz.bg

гр. София 1080, ул. „Иван Вазов“ № 3, тел.: +359 2 987 40 30, факс: +359 2 987 79 83, e-mail: bdzcargo@bdz.bg

СПЕДИЦИЯТА – АРХИТЕКТЪТ НА ТРАНСПОРТА



Това е най-кратката характеристика за ролята и значението на спедицията в отрасъла, която дава за нея Иван Петров, председател на управителния съвет на Националното сдружение на българските спедитори (НСБС), във връзка с 25-годишнината от създаването на организацията. За четвърт век тя успява да се утвърди като безспорен авторитет не само у нас, но и в международно отношение. Член е на световни и европейски структури като ФИАТА и КЛЕКАТ, чието значение е голямо за транспорта. Първата също отбелязва 60 годишен юбилей от основаването си, а втората е с 92-годишна история.

Според Иван Петров една от причините за успеха, който постига през годините НСБС е концепцията, защитавана от членовете му, чиято същност обхваща трите основни стълба, на които почива философията на сдружението – зелен транспорт, дигиталност и иновации. Мултиmodalността е друг ключово момент за спедиторските и логистичните фирми, които под-

крепят виждането за неутралност към различните видове транспорт. Основният стремеж на българското сдружение е да се придържа към политиката за интегрален подход на глобално, европейско и национално ниво. Мултиmodalният транспорт е устойчив и ефективен, само при наличието на пълната гама от инфраструктура - терминали, свързаност между видовете транспорт,

информационни системи, изградени по протежение на транспортните коридори, отбелязва Петров. По думите му ефективната мултиmodalност позволява на спедиторите да осъществяват за клиентите си индивидуални и специализирани услуги, да добавят стойност към продуктите, чрез гъвкавост и икономия от мащаба.

На стр. 4

СПРЯНА Е ПРОДАЖБАТА НА АКТИВИ В БДЖ

Благодарение на постигнатата договореност за подписване на споразумение с банките кредитори по Втори облигационен заем на БДЖ, беше спряна продажбата на активи на дружеството. Това е в резултат на проведените интензивни преговори през последните няколко седмици между екипите на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, „Холдинг БДЖ“ ЕАД и представители на облигационерите.

Изплащането на оставащите задължения към финансовите институции ще се осъществи чрез предоставяне на възмездна финансова помощ от държавата, след като през юни 2017 г. Европейската комисия одобри държавна помощ за БДЖ в размер на 224 млн. лева.

ОБРАТНА ВРЪЗКА



Здравейте,

Пиша ви с огромно удоволствие и радост. Горд съм, че попаднах на вашия служител в точното време и на точното място. За съжаление не успях да науча как се казва, но той е кондуктор в различни влаковете. Пътува по линията София – Петрич и Кулата. Аз се качих във влака в 14: 21 часа от Благоевград в посока Петрич.

Според мен това е човек с голям професионален опит и отговорност, който обича работата си и я върши с достойнство. Повод да кажа това е неговата вежливост, с която се отнася към пътниците. Учиве и културен, той е готов да даде на всеки изчерпателна информация за направлението, по което се пътува.

Често ползвам услугите на железниците, но никога през живота си не съм срещал подобен човек с такива качества.

Пиша ви, защото работя в чужбина и дори там няма подобно отношение като на вашият колега. Това ми направи силно впечатление като ваш клиент, който има база за сравнение.

Искам да изразя моите благодарности към този човек, който може да послужи за пример на всички. Нека да продължава в същия дух.

Бих желал и моля да достигне това благодарствено писмо до него. Мисля, че ще успеете да го откриете, независимо от оскъдните данни, които съм дал.

Нека всички ваши служители бъдат като него и ползват примера му.

С уважение: **Х.Бакалов**

Иновации

КИТАЙ ПРЕДСТАВИ СОБСТВЕН ПРОТОТИП НА MAGLEV



Китайският жп производител CRRC Zhuzhou Locomotive (част от корпорацията CRRC) представи първия в света крайградски влак на магнитна възглавница (т.нар. тип Maglev). Той е разработен от компанията на базата на собствено ноу-хау. За разлика от останалите подобни по света, китайският прототип е проектиран за движение със средна скорост 160 км/ч, а не за висока скорост. Предвижда се обаче до края на 2019 г. да бъде произведен усъвършенстван модел, способен да „лети“ с 200 км/ч.

Технологията, задвижваща тези влакове се нарича магнитна левитация (Magnetic levitation - оттам и съкращението Maglev).

При нея система от противоположни магнити между корпуса и трасето създава въздушна възглавница и съставите се реят на около 10 см във въздуха. Други електромагнити ги „бутат“ напред и ускоряват. Така влияние върху скоростта им оказва само съпротивлението на въздуха. Това дава възможност за достигане на много високи скорости, за по-комфортно пътуване и икономичен разход на електроенергия.

Експериментални линии за магнитно-левитиращи състави има в Германия, Япония и Китай. Но само Поднебесната империя използва влакове Maglev за редовни пътнически превози. През 2004 г. китайците откриха

32-километрова линия за такива състави (произведени по лиценз на Siemens) между летище „Пудонг“ и центъра на Шанхай. Те развиват до 431 км/ч и преодоляват разстоянието за 7 - 8 минути. През май 2016 г. CRRC Zhuzhou Locomotive пусна в действие и първото трасе за средна скорост на съставите на магнитна възглавница, изцяло китайска разработка. То свързва южната гара на град Чанша (провинция Хунан) с близкото летище. От тогава по 18-километровото трасе са тествани много влакове на магнитна възглавница за крайградски трансфери. Китай планира да изгради подобни системи в повече от 10 мегаполиса в страната.

Проучване

ХОЛАНДИЯ ЩЕ ИЗПИТВА ТОВАРЕН ВЛАК ДЪЛЪГ 740 МЕТРА

Prorail - операторът на холандската жп инфраструктура и товарния превозвач DB Cargo (дъщерно дружество на държавните железници на Германия) ще проведат съвместни изпитания на товарен влак с дължина 740 м. Началото им е планирано за края на август със състав от вагони-автомобиловози по линията от порт Слухавен (югозападна Холандия) до германския град Дилинген (недалеч от Саарбрюкен). Той ще преминава през градовете Бреда и Айнховен и ще пресича границата между двете държави при граничния пункт Венло - Калденкирхен.

Prorail предвижда да тества различни сценарии за експлоатация на композицията. Ком-

панията ще осигури необходимия диспечерски контрол, а персоналът ѝ ще е в готовност да реагира при възникване на проблеми. Предстои да се проучи и дали увеличената дължина на състава не създава предпоставка за образуване на автомобилни „тапи“ по жп прелезите. В момента максимално допустимата дължина на товарните влакове по холандската жп мрежа е 650 м.

Експериментите ще се осъществят в рамките на споразумение между министерството на инфраструктурата и околната среда на Холандия, Prorail, нидерландски и немски товарни оператори. То е насочено към увеличаване на конкурентоспособността

на железопътния транспорт и привличане на допълнителни товари. Нидерландското правителство е амбицирано да увеличи карго обемите от 42 млн. тона, превозвани от железниците през 2016 г., до 54 - 61 млн. тона към 2030 г. Между 2019 г. и 2023 г. властите предвиждат да предоставят годишна субсидия от 12 до 14 млн. евро на Prorail, която ще стимулира компанията да приведе таксите за допуск до холандската жп инфраструктура в съответствие с идентичните тарифи в съседна Германия. От догодина германските железници планират да ги намалят, така че холандците ще бъдат принудени да ги последват.



Рестарт

Възобновиха маршрута Сараево - Бихач



От 1 юли железниците на Босна и Херцеговина (ŽFBiH) възобновиха движението на пътнически влакове между столицата Сараево и северо-западния босненски град Бихач. Възраждането на маршрута стана възможно след като неотдавна беше успешно завършен проектът за възстановяване на контактната мрежа по жп участъка Блатно - Бихач (дълъг 47 км). Той е част от железопътната линия Unska pruga, осигуряваща най-кратката жп комуникация между северните и южни части на Хърватска и територията на настоящата република, която в миналото влизаше в състава на бивша Югославия.

ŽFBiH ще обслужват направлението с нощни влакове Talgo. Цената на двупосочния билет е 62 конвертируеми марки (босненската валута) или около 31,6 евро за място в обикновен вагон. Еднопосочното пътуване в спално купе струва 40 марки (20,4

евро) за пътник и 60 марки (30,5 евро) за двама пътници.

За първи път от 27 години насам, чрез възобновяването на железопътната комуникация до Бихач, се осъществяват амбициозните планове за включване на най-големите градове на Босна и Херцеговина в националната мрежа за пътнически жп превози. Точно преди толкова време те бяха прекратени заради разразилата се гражданска война.

Товарните жп превози в Босна и Херцеговина бяха възстановени преди няколко години. Началото им бе поставено с възстановяването на транспортната връзка между градовете Нови Град, Бихач и Мартин Брод.

Преди избухването на гражданската война през 90-те години на миналия век всяка година по линията Unska pruga бяха превозвани по повече от 1 млн. пътници и 4 млн. тона товари.

Решение

Италия се отказва от 350 км/ч



Италия няма да увеличи максималната скорост на движение на високоскоростните си влакове от 300 на 350 км/ч. От министерството на транспорта на страната и държавната агенция за железопътна безопасност (ANSF) се обявиха против предложението за това, направено от оператора на италианската железопътна инфраструктура RFI. Оттам се аргументираха, че възможните негативни последствия биха били повече от очакваните положителни ефекти и в технически, и в икономически план.

Основното преимущество от повишаването на скоростта е намаляване на времето за пътуване. Увеличаването ѝ до 350 км/ч би позволило да се спестят около 10 минути по популярния и доста натоварен маршрут Рим - Милано, чиято дължина е 568 км. В момента Frecciarossa 1000 - най-модерният пътниче-

ски влак-стрела на италианските държавни железници Trenitalia - може да го изминава най-кратко за 2 часа и 55 минути, ако не спира на гарите по него.

От италианското министерство на транспорта и ANSF коментират, че по-високата скорост ще изисква по-голяма тяга и респективно ще доведе до скок в енергопотреблението и експлоатационните разходи. От двете ведомства смятат, че те няма как да бъдат компенсирани от намаленото време за пътуване и от евентуалния ръст в обема на превозите. Паралелно рисковете, свързани с безопасността на движение също скачат. Особено възможността камъчета от баласта на линията да хвъркнат в резултат на въздушната струя и да попаднат в експресите, пътуващи на срещуположната страна със същата скорост.

Европейски високоскоростни разочарования

Финансовата помощ, която Европейският съюз отпуска за създаването на единна система от скоростни жп магистрали засега не дава очаквания ефект. Въпреки, че през последните 18 години за тази цел са усвоени евросубсидии в размер на 23,7 млрд. евро, до момента високоскоростният жп транспорт в Съюза представлява неефективна и разпокъсана мрежа без реалистична дългосрочна визия. Това се посочва в доклад на Европейската сметна палата*, публикуван в края на юни.

Според документа, настоящият дългосрочен план на ЕС за високоскоростния железопътен транспорт, е малко вероятно да бъде изпълнен, а същевременно липсва стратегически подход, който да обхваща целия ЕС. Одиторите считат, че европейската жп мрежа за влакове-стрели е разпокъсано съчетание от национални линии без добра трансгранична координация, планирана и изградена от държавите-членки изолирано, което води до лоша свързаност.

От 2000 г. насам ЕС е предоставил съфинансиране в размер на 23,7 млрд. евро за подпомагане на инвестициите във високоскоростната железопътна инфраструктура. Още 29,7 млрд. евро са отпуснати през периода като нисколихвени целеви кредити от Европейската инвестиционна банка. Но подпомагането на европейските проекти в сегмента е довело само до образуването на транспортна „мозайка“ в отделните държави-членки на Съюза. Главната цел – създаването на цялостна система от взаимосвързани скоростни жп магистрали засега остава неосъществена. Такъв извод е направен в отчета на Европейската сметна палата.

„Изградена е неефективна и разпокъсана мрежа от лошо свързани национални линии“ – заяви Оскар Херикс, член на Европейската сметна палата, отговарящ за изготвянето на доклада. – „Изграждането на високоскоростни линии, пресичащи националните граници, не е сред приоритетите на държавите-членки, а Комисията няма правомощия да го наложи. Това означава, че добавената стойност от съфинансирането на ЕС е ниска“.

В доклада е отбелязано още, че строителството на тези железни пътища се е осъществявало без съответната международна координация. На проектите за трансгранични линии, пресичащи границите на страните, не са давани най-високите национални приоритети, въпреки че изграждането на трансевропейската мрежа от транспортни жп кори-

дори TEN-T по план трябва да бъде завършено през 2030 г. Ето защо одиторите предполагат, че държавите от Съюза едва ли ще успеят да постигнат целта на ЕС да разполагат с 31 000 км високоскоростни железопътни трасета до края на идното десетилетие. Това са част от усилията на блока да пренасочи пътниците от автомобилите към влакове.

Откакто през 2011 г. Европейската комисия постави за цел дължината на скоростната жп мрежа да бъде утроена през следващите 20 години тя действително расте. Но темповете не са достатъчно бързи. Авторите на документа отбелязват, че към края на 2017 г. в експлоатация се намират само 9100 км от таква трасета, а в процес на изграждане са още 1700 км. При това положение песимистичните изводи са резонни. Оценките на експертите сочат, че за да бъде изградена единната жп инфраструктура, планирана от Брюксел, ще са нужни средно още 16 години.

В документа се посочва, че европейските страни недостатъчно ясно оценяват потребността от наличието на високоскоростни жп комуникации. Алтернативните решения, свързани с модернизацията на традиционните линии, също не се вземат под внимание достатъчно често, макар че икономическата изгода може да бъде значителна. Одиторите обръщат внимание, че една от причините за бавната реализация на стратегията е решаващата роля на националните правителства. Именно те, а не Европейската комисия решават за високоскоростните железопътни проекти. Затова често се случва да дават приоритет не на трансграничните трасета, а на местни скоростни коридори по чисто политически съображения, отколкото от реална необходимост.

Работната група на Европейската сметна палата посещава шестте държави с най-масабни скоростни жп проекти (Франция, Испания, Италия, Германия, Португалия и Австрия) и провежда одит на дългосрочното



Към края на 2017 г. в експлоатация в ЕС са 9100 км скоростни линии, а в процес на изграждане са още 1700 км

стратегическо планиране при строителството на скоростните жп коридори там. Анализирани са разходите за изграждане на 10 железопътни магистрали и 4 трансгранични трасета с обща дължина над 5 000 км. По този начин е обхваната около половината от всичките скоростни линии в ЕС.

Одиторите са установили, че ефективността на превозите по някои от тези линии е много ниска. При три от трасетата липсата на достатъчно пътници е толкова осезаема, че има много голяма вероятност от Евросъюза да признаят за сериозна грешка инвестирането на 2,7-те млрд. евро в тях. В различна степен проблемът обаче е всеместен. При 9 от 14-те проверени железни пътища обемът на превозите е определен за недопустимо нисък.

Освен това е констатирано, че при повечето от тези коридори влаковете-стрели пътуват по-бавно от предвижданото – със средни скорости около 45 на сто от потенциала на съответната линия. Само при два от маршрутите те оперират средно с повече от 200 км/ч и при нито един над 250 км/ч. Според проверяващите това поражда въпроси за доброто финансово управление.

Надхвърлянето на първоначално определените бюджети за изграждане на високоскоростните магистрали е друг масов проблем, забелязан от одиторите. Освен това те отбелязват и че забавянето на проектите е превърнато по-скоро в норма, отколкото изключение. Типичен пример в този план е линията Мюнхен - Верона, която минава през Австрия и се очертава да бъде завършена едва през 2040 г., поради липсата на политически интерес. Това означава, че строителството ѝ ще се проточи цели 37 години! Части от тази линия, които минават през източната част на Алпите, са достигнали космически стойности от 145 млн. евро на километър. За сравнение средната цена на километър жп линия е 25 млн. евро.

От Европейската комисия не оспорват одиторските констатации и признават че в сегмента на



Одиторите констатирали, че редица инфраструктурни проекти нямат сериозна обосновка за ефективността на разходите, а са реализирани повече заради политическа изгода



Стъпка към повишаване на рентабилността на скоростните маршрути е по-доброто обслужване на пътниците

високоскоростните железопътни превози има проблеми. Но смятат, че те са преодолими, ако държавите-членки се придържат към одобрения през 2013 г. от всички членки регламент за Трансевропейска мрежа. От Брюксел посочват, че това на практика е базовият стратегически план за развитието на скоростните жп комуникации в целия ЕС. И обръщат внимание, че повечето инфраструктурни проекти, при които проверката е установила разминавания между очакванията и реалностите са били започнати преди приемането на въпросната норма.

От Комисията успокояват, че тревожните констатации на одиторите засягат текущото състояние в сектора. Намират и за оправдани по-високите цени за някои участъци от високоскоростните коридори, заради спецификата на релефа, през който се налага да преминават (напр. през тунели и по виадуки). Когато единната жп мрежа бъде завършена, ситуацията ще е коренно различна, твърдят оттам. Тогава се очаква средните скорости да бъдат значително по-високи, а рентабилността на трасетата – положителна.

От Европейската сметна палата отбелязват, че комисията не разполага с правни инструменти и правомощия при вземането на решения, за да

гарантира, че държавите-членки ще постигнат бърз напредък по завършването на коридорите на основната мрежа. Одиторите препоръчват на ЕК да бъде по-реалистична в плановете си и да стимулира реализацията на железопътни проекти между страните.

Той още предлага редица мерки за повишаване на ефективността на високоскоростна жп мрежа в ЕС. Те се отнасят преди всичко за усъвършенстването на дългосрочното планиране, отпускането на средства от еврофондовете за приоритетните проекти, гарантиращи засилване на конкурентоспособността, подобряване на обслужването на пътниците и премахването на техническите и административни бариери.

Ивайло ПАШОВ



Според Европейската сметна палата в момента скоростният жп транспорт в ЕС е бавен, скъп и неефективен

* Европейската сметна палата играе роля на независим външен одитор на ЕС, който се грижи за интересите на данкоплатците в Съюза. Проверява дали средствата му се събират, използват и отчитат правилно и помага за по-доброто финансово управление на Съюза. Проучва лица или организации, които работят със средства на ЕС и при подозрения за измама, корупция или друга незаконна дейност алармира Европейската служба за борба с измамите (OLAF). Изготвя заключения и препоръки към Европейската комисия и националните правителства.

СПЕДИЦИЯТА – АРХИТЕКТЪТ НА ТРАНСПОРТА

От стр. 1

Благодарение на това, че двадесет и пет години браншовата организация не само представлява, но и защитава интересите на транспортно-спедиторския и логистичен сектор сега тя обединява почти всички доказали се на пазара фирми, които покриват целия спектър на спедицията и логистиката в страната. През това време непрекъснато работи за устойчиво развитие на българския спедиторски бранш, за усъвършенстване на националната правна база, както и за издигане на репутацията на спедиторската професия и гарантиране на сигурността и превенцията от рискове на членовете си. В момента сдружението представлява над 100 спедиторски и логистични фирми, което е безспорно доказателство за постоянно нарастващото доверие към него. „През цялото това време непрекъснато акцентираме върху организационното укрепване, а така също и върху развитието на НСБС, според нуждите на членуващите в него – обяснява предпоставките за успеха Иван Петров. - За улесняване на дейността им разширяваме кръга на услугите, работейки в интерес на българския спедиторски и логистичен сектор.“

Това той споделя въз основа на натрупания опит не само като настоящ председател на управителния съвет, отговарящ за международната дейност, но и като председател на организацията в продължение на два мандата до 2000-та година. През това време е избран за старши заместник председател на ФИАТА, председател на Регионален институт „Европа“ и на работната група по железопътни превози на ФИАТА. Паралелно става генерален секретар на КЛЕКАТ. Председател е и на съвместната работна група ЮИЦ/ФИАТА и ОСЖД/ФИАТА, където членуват железопътни и логистични компании. Член е и на Консултативния комитет на президентите на Балканските асоциации на спедиторите. Доктор по икономика от УНСС, по-късно специализира в областта на международния транспорт, спедицията и логистиката в САЩ, Австрия, Германия и Русия, а от 1991 г. е управител на „Транс Експрес“ ЕООД, която е една от малкото фирми у нас, започнала да изгражда със собствени сили интермодален терминал в района на Волуяк.

Като един от активните партньори на НСБС „БДЖ – Товарни



Николете ван дер Ягт и Ангел Сафев преди заседанието на КЛЕКАТ и ФИАТА в София.

превози“ ЕООД често кореспондира с различни членове на организацията по проблеми на оперативната логистика и спедиция, което беше и поводът негови представители да участват в официалното тържество, организирано по случай юбилея в концертната зала на Централния военен клуб в столицата. На него Иван Петров подчерта, че това не е протоколно събитие за сдружението. Защото извървеният път, в продължение на четвърт век, е не само динамичен, но и много съдържателен, изпълнен с различни предизвикателства. Те са породени от изключително конкурентната среда в европейската и международна транспортна система, в която България е интегрирана. Положителното обаче е, че както на международно, така и на национално ниво, браншът е добре организиран и поставен. Пример са нашите логистични и спедиторски предприятия, структурирани по европейски стандарт, където корпоративната култура убедително работи в синхрон с времето и нуждите. Непрекъснато се внедряват съвременни технологии и системи. Но те по нищо не отстъпват

на тези, използвани във фирмите от европейското семейство. Членовете на НСБС са и в постоянен контакт помежду си за своевременно идентифициране на общите проблеми, а управителният и контролен съвет, както и секциите по видове транспорт поддържат активен диалог с отговорните за решаването им държавни институции. Установено е ползотворно сътрудничество със сродните браншови организации, когато се засягат интереси на по-широк кръг участници в транспортния процес.

Не е случайност, че празникът бе съпроводен от няколко работни сесии между представители на президентството на КЛЕКАТ и ФИАТА. „На тях се разглеждаха рутинни проблеми на двете организации, обединени от председателството на България“ - информира Петров. Един от акцентите на заседанията е бил как да продължи да се лобира, от страна на КЛЕКАТ, за по-благоприятно приемане за страната ни на европейско ниво на пакета „Мобилност“. „Иначе в рамките на професионалните организации отсъства разграничението на западни и източноевропейски превозвачи“ - подчерта по време на брифинга Николете ван дер Ягт, генерален директор на КЛЕКАТ, която беше дошла в София за работните срещи и за празничното събитие. Стана ясно, че благодарение на положените усилия досега е постигнато разделение на пакета на части – транспортна и социална. За съжаление обаче позициите и решенията на Европейската комисия, които

Европейската асоциация за спедиторски, транспортни, логистични и митнически услуги КЛЕКАТ (European Association for forwarding, transport, logistics and customs services) е създадена през 1958 г. със седалище в Брюксел. Тя представлява интересите на повече от 19 000 компании, в това число и НСБС, които наемат над 1 000 000 служители в логистиката, спедицията и митническите услуги. Асоциацията има статут на наблюдател в Европейския парламент и участва в заседанията на работната група на ГД Транспорт на Европейската комисия.

са по-модерни и прагматични, в много от пунктовете се разминават с тези на Европейския парламент, където те предимно се влияят от политическите интереси на евродепутатите. Тази констатация на Николете ван дер Ягт беше придружена и от извода, че в случая натискът, оказван от западноевропейските синдикати не е в полза на по-новите страни-членки от Източна Европа.

„Независимо от всичко, пазарът съществува и затова трябва да се търси баланс между отделните видове транспорт като се държи сметка за устойчивото развитие на всеки един от тях“ – допълни на брифинга Иван Петров. Това е и целта на ЕК, която отдава голямо значение на мултимодалността, приоритет и на българската председателство. Сравнявайки развитието на проблема с останалите части на света, каквито са Далечния изток, Русия, Китай и други страни в Азия, Европа изостава. На този фон България също не стои добре, въпреки че през последните години до известна степен се наблюдава положително развитие. Според прогнозите на спедиторите, в

близко бъдеще се очаква то да продължи с по-интензивни темпове, продиктувани от подобряващата се икономическа среда в страната. За увеличаващия се внос-износ е необходима по-голяма интермодалност, независимо от доброто състояние на автомобилния ни транспорт. „В случая ролята на спедитора е като на архитекта, да търси баланс и добра натовареност на железопътния транспорт - обяснява фигуративно Петров. – Защото като специалист той няма как да вземе страната на превозното средство – вагон или камион, а на товара.“

Затова на европейско ниво непрекъснато се търсят различни законодателни и икономически мерки, които ще намерят отражение и в национален аспект и ще дадат по-голям шанс на железницата. До сега българските клиенти са имали по-малки търговски мащаби, но с навлизането на големите чужди производствени единици, превозната философия и у нас постепенно започва да се променя в търсенето на по-големи обеми, екологичност и икономическа изгода.

Мая Димитрова

В отбелязването на 25-годишния юбилей на НСБС в София участваха Николете ван дер Ягт, генерален директор на КЛЕКАТ, Стийв Паркър, председател на КЛЕКАТ, Бабар Бадаг – председател на ФИАТА, Иван Петров, зам. председател НСБС,

генерален секретар на КЛЕКАТ, старши заместник председател на ФИАТА и Ангел Сафев, председател НСБС. На тържеството дойдоха и представители на почти всички спедиторски фирми у нас, както и на големи превозвачи в транспортния бранш.

ПРИЕМСТВЕНОСТТА ПЕЧЕЛИ ВСЕ ПОВЕЧЕ ПРИВЪРЖЕНИЦИ

Тя изигра положителна роля и при тениса на маса, и при шаха

(Продължава от бр. 12)

Приемането на спортния успех на противника създава толерантност и уважение към конкурента, споделяха много от участниците в тазгодишната национална пролетна железничарска спартакиада. Според тях това също помага за усъвършенстване на различните трудови качества, както и за създаването на по-високи критерии и по-взискателна самооценка към личните възможности.

Подобни мнения можеха да се чуят от състезателите при по-индивидуалните дисциплини каквито са тенисът на маса и шахът, в които тази година се включиха и нови хора, все още не участвали досега в спартакиадите. Състезанията в двете спортни дисциплини се отличаваха не само с повишена активност, но и с подобрен стил при подчертано по-силна конкуренция.

В съревнованието по тенис на маса, което се проведе в спортната зала в почивно възстановителния център на БДЖ в Паничище при жените участваха 11 състезателки, разделени в две групи, а срещите се играеха всеки срещу всеки. Определящо условие беше първите две класирани състезателки от всяка група да сформират финалната четворка, а срещите помежду им да излъчат победителката. Това стана Ваня Драганова, по професия шлосер, отговарящ за ремонта на функционални вентили във вагонното депо в Горна Оряховица на пътническото дружество на БДЖ. Второто място след нея зае Людмила Нинова, старши експерт в отдел „Недвижимо имущество“ в Централно управление на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. Третата позиция остана за Мариела Шумкова, главен



В залата за шах тишината е задължително условие.

експерт по химически контрол на ГСМ, също в централното управление на дружеството в София. Прави впечатление, че през последните години софийските тенисистки по численост убедително доминират над колегите си от останалите регионални поделения.

При мъжете участваха 15 състезатели при същия регламент, както на жените, като най-добрите двама от двете групи също оформиха финалната четворка. В крайна сметка купата бе присъдена на шлосера Ивайло Иванов от вагонно-ремонтния участък в Мездра в дружеството за товарни превози, следван от кондуктора в превозна служба София - Красимир Кръстев. Бронзовото отличие остана за Румен Драганов, майстор ОПР на ПЖПС във вагонното депо на Горна Оряховица. Извън официалните срещи се състоя и демонстративен турнир за смесени двойки на пряко елиминирани. На него се

явиха общо 8 двойки. В това класиране тандемът между втората при жените - Людмила Нинова и първият при мъжете - Ивайло Иванов в индивидуалната надпревара, убедително се пребори за първото място. Второто споделиха Ваня Драганова и Румен Драганов, а на трето застанаха Мариела Шумкова и Георги Иванов от Пловдив.

По традиция съдя и сега бе Николай Бояджиев, заместник-началник, на пловдивското локомотивно депо на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД.

В шах турнира в Паничище участваха само две представители на нежния пол - Биляна Александрова от пътнически превози в Горна Оряховица и Лиляна Михайлова от централното управление на дружеството в София. На финала, въпреки оспорваната игра преимущество бе на страната на Александрова с краен резултат 2:0. При мъжете турнирът премина в седем кръга. Състезанието при



Въпреки умората победителите в тенис-спартакиадата със сигурност ще я отпразнуват.



тях бе значително по-напрегнато, с много неочаквани ходове, които изненадваха противника. Но така или иначе на финала с най-много точки – седем, се класира Методи Арсов от Локомотивно депо София на пътнически превози, който завоюва убедителна победа. След него, с по 5 точки, застанаха пловдивчанинът Николай Неделчев и

горнооряховецът Велко Вълчев от същото дружество.

Впечатление правеше, че до шахматната дъска този път премерваха силите си само представители на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, които не без основание се считат за фаворити в дисциплината, в която приемствеността изигра значителна роля.



Тенис срещите до финалния сигнал бяха много оспорвани.

СВ. НЕДЕЛЯ



На 7-и юли православната църква чества една от най-почитаните светници по българските земи – Св. Неделя. Света великомъченица Неделя - Кириакия е родена през 3 век в малоазийския град Никомидия. Още от малка родителите

й я запознали с истините на Христовото благовестие и тя от рано се посветила на служене на Бога, като водила целомъдрен и благочестив живот. Много младежи търсели нейното съгласие за брак, но тя на всички отказвала с думите, че се е сгодила за Христа и иска да умре девица. Тогава един младеж от знатно семейство, обиден от нейния отказ, съобщил на император Диоклетиан, че цялото семейство на Неделя изповядва християнската вяра. Императорът заточил родителите й в гр. Мелитин, а Неделя била подложена на жестоки мъчения.

Затваряли я, мъчили я, горели я, гола я влачили из града, били я с камшици и безпощадно забивали в тялото й нажежени желяза. Но поддържана от Божията благодат, мъченицата чудодейно се изправяла всеки път. Застанала във всеоръжи-

ето на вярата, тя отговаряла на мъчителите си с думите на апостола: „Когато съм немощна, тогава съм силна“, и хиляди други мъки да измислите, „за мене животът е Христос, а смъртта – придобивка“. С думи мъченицата учела колебливите да странят от идолите и твърдо да вярват в Разпнатия. Накрая я осъдили на посичане с меч. Разрешили й да се помоли преди смъртта си. След молитвата тя предала душата си на Господа, без да бъде посечена. Това станало на 7 юли 289 г.

В началото на Второто българско царство (1185-1422) светите мощи на великомъченица Кириакия били донесени във Велико Търново, а след столетия народна почит и преклонение към мъченицата, св. Евтимий Търновски описал нейния живот и страдания, превеждайки от гръцки на старобългарски името й Света Неделя.

На този ден празнуват всички, които носят имената: **Неделя, Недялка, Недялко.**

КАК ДА СЕ ХРАНИМ СРЕЩУ ЦЕЛУЛИТЪ?

„Целулитът е въпрос на ген“ възкликват много от дамите, засегнати от този неприятен кожен проблем и тутакси се отказват да правят каквото и да било срещу него. Безспорно, справянето с целулита никак не е лесно, но пораженческото отношение ни прави губещи преди да сме дали всичко от себе си.

Всеобщо известен факт е, че от целулит страдат над 90% от жените по света. Профилактиката срещу „портокалова кожа“ е правилно хранене и много движение, при напреднал стадий се препоръчват съвременни процедури като лимфен дренаж, липосукция, електростимулация, мезотерапия и т.н.

Целулитът се характеризира

ра с неравномерно натрупване на мазнини, нарушения на кръвообращението и лимфообращението, и отслабен кожен тонус. С балансирано хранене и активен начин на живот може да постигнете много добри резултати в борбата срещу целулита, така че не се отказвайте, а бъдете постоянни и уверени в усилията си.

Общи съвети за хранене срещу целулит

- Разделното хранене е отлично решение срещу целулит. Затова спазвайте принципите му. Най-вече яжте месото и рибата със зеленчуци, а не с паста, ориз, картофи и други въглехидратни храни.
- Пийте много вода – поне 1,5 - 3 л дневно. Дехидратираната кожа е по-склонна

към образуване на целулит.

- Изключете от менюто си колбасите, чипса, консервите и всички прекалено солени храни.
- Захарта е не по-малко вредна от солта. Сладкишите и всички захарни изделия нямат място в чиниите ви. Заменете ги с плодове.
- Стрежете се да консумирате възможно най-малко храни с консерванти.
- Ограничете алкохола.
- Заменете кафето с чай. Прекаляването с кофеина свива кръвоносните съдове и води до образуване на „портокалова кожа“. Чаят е далеч по-полезен, защото освен кофеин, съдържа и танини, които имат благотворен ефект върху кръвообращението.
- Яжте храни, богати на витамините С и Р. Те заздравяват капилярите и правят кожата по-еластична, т.е. по-малко склонна към образуване на целулит. Ягодите, вишните, гроздето, цитрусите, доматиите, червените чушки и елдата, са отлични източници на двата витамина.
- Забравете мазните храни, продукти и субпродукти като масло, маргарин, сметана, колбаси и всичко пържено. Те са сред основните причини за натрупването на мастни депа и превръщането им в „портокалова кожа“.

Най-полезните храни срещу целулит

Ето ги и най-мощните врагове на целулита сред храните: аспержи, броколи, карфиол, брюкселско зеле, спанак, грах, лук, гъби, моркови, тиква, домати, целина, тиквички, ябълки, кайсии, сливи, ягоди, смокини, пъпеш, грейпфрут, кафяв ориз, овесени ядки и пълнозърнест хляб.

Вишната

Досега произходът на вишната не е доказан със сигурност. Предполага се, че нейна родина са Кавказ, Мала Азия, а твърде вероятно и Балканският полуостров. Като се има предвид, че гръцкият философ Теофраст споменава за диворастяща череша в древна Гърция, а римският учен и писател Плиний Стари е описал „македонска храсовидна вишна“, се допуска, че естественото кръстосване на черешата с вишната е станало в Македония.

Първите писмени сведения за вишната се отнасят към 4-и в. пр.н.е. В Западна Европа широкото й разпространение е започнало едва в края на 16-и в. Римските робовладелци са получили вишната от Лукул. Те са я отглеждали в големи количества по бреговете на Черно море, откъдето Лукул я пренесъл в столицата на Римската империя. Днес вишната е разпространена в страни с умерено континентален климат – Русия, Унгария, Франция и др.

Вишневите сортове са около 300. Едни от тях израсват едри като череши, други по-малки, но толкова изящни, че да ти е жал да ги изядеш. Различават се и по вкус, аромат, сочност и сладост. В България се срещат около 40-50 вида. Вишните се делят на две основни групи – морели, чиито плодове са с червен и кисел сок, аморели, плодовете на които съдържат неоцветен и слабокисел сок. В отделна група се включват хибридите вишни, т.нар. вишнапи, които са получени от кръстосване на череша с вишна. Те имат по-малка киселинност и са

много приятни на вкус.

Вишните съдържат главно глюкоза, фруктоза, захароза, плодови киселини и дъбилни вещества. Ценна съставка са и витамините С, Р, В1, В2 и В5.

Тези вкусни плодове подобряват апетита и са ценен диетичен продукт. Минералните вещества в тях влияят благотворно върху подрастващия организъм при анемия, при тежки хипатитни заболявания, рахит и др. Вишневата запарка утолява жаждата и се дава на болните с висока температура. Плодовете и техния сок притежават известно антисептично действие.

В народната медицина вишни с мляко се употребяват при възпаление на ставите, а сокът се смята за добро отхрачващо средство при възпалителни заболявания на дихателните пътища. Отварата от пресни листа в мляко действа благоприятно при жълтеница, а накълцаните пресни листа се използват във вид на тампони като кръвоспиращо средство при кръвотечения от носа и кожни рани.

Научно е потвърдено силното диуретично действие на отварата от плодните дръжки, която се използва и при диарии. Понякога тя се употребява и за понижаване на кръвното налягане.

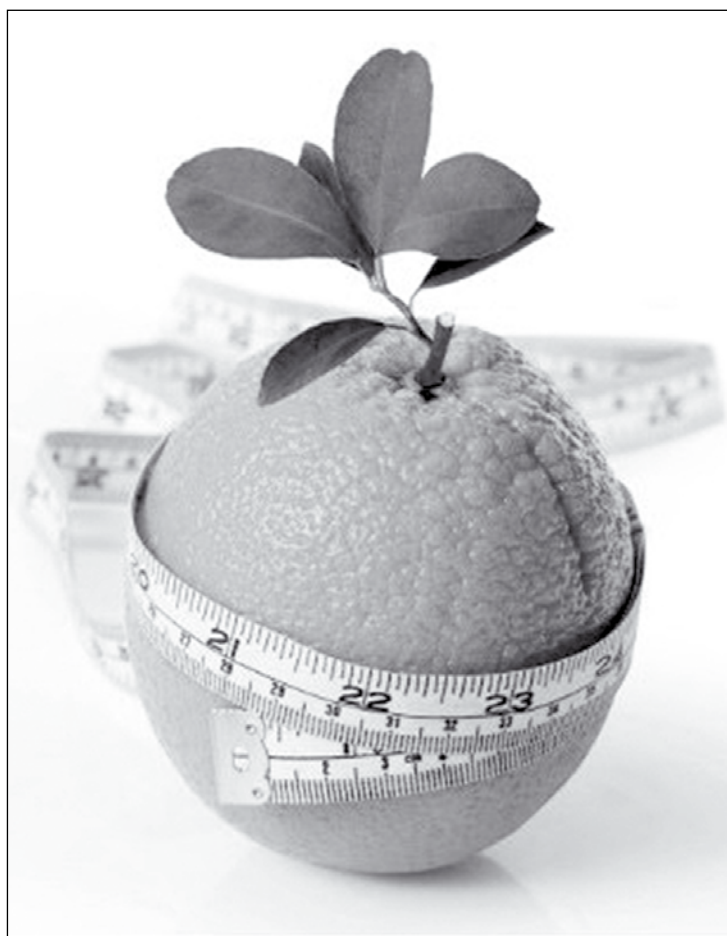
Пай с вишни

Необходими продукти:

750 г вишни
125 г масло
1 и 1/2 ч. ч. захар
3 ч. ч. брашно
1 ч. ч. прясно мляко
4 яйца
1 бакпулвер
2 ванилии

Начин на приготвяне:

Маслото се разбива със захарта. Прибавят се яйцата, прясното мляко, пресиято брашно с бакпулвера. Сместа се изсипва в тавичка, постлана с фолио за печене на сладкиши. Отгоре се нареждат изчистените от костилките вишни. Пече се в умерена фурна. След като се изпече, се поръсва с пудра захар.



Най-странните съвпадения в историята

Случайността е особено животно. То рядко се появява в живота ни, но когато ни върхлети, се чудим дали някой там горе не си прави странни шегички с нас. Някои от следващите случаи наистина изглеждат като прищевки на космически майтапчия (с малко извратено чувство за хумор). Вярвате или не, случайност или промисъл, ето едни от най-странните прищевки на съдбата:

1. Вълшебният куршум

През 1883 г. подобно на много мъже преди и след него Хенри Зигланд напуснал своята любима и, уви, подобно на много жени тя не успяла да понесе раздялата и сложила край на живота си. Братът на момичето решил да отмъсти и прострелял Зигланд, след което сложил край на живота си със същия пистолет. Неверният любовник обаче оцелял – куршумът одраскал лицето му и се забил в близкото дърво. Тривиалното обаче приключва тук, за да отстъпи място на абсурда.

Зигланд сигурно си е мислел, че е измамил съдбата, и след няколко години решил да отсече дървото. За улеснение обаче решил да използва необичаен метод за сечене, а именно няколко пръчки динамит. В резултат на взривната вълна куршумът отхвъркнал и поразил смъртоносно Хенри Зигланд. Как после да не обичаш иронията?

2. Падащото бебе

През 1930 г. американецът Джоузеф Фиглок се разхождал по улиците на Детройт, когато върху него от небесата върхлетило бебе. Пеленачето се било изтърсило от отворен прозорец в близката сграда, и то от солидна височина. За щастие Джоузеф и бебето оцелели без сериозни наранявания. Фиглок най-вероятно се е почувствал изключително горд от това, че

със самото си присъствие е успял да спаси един невръстен живот. Точно една година по-късно обаче същото бебе отново се оказало в ръцете му, след като отново успяло да падне от същия прозорец. Само можем да гадаем какво му е минало през главата тогава. Съвпадението си го бива, но в цялата история може би най-безумна е немарливостта на майката.

3. Марк Твен и кометата

Самюъл Клемънс, познат повече под псевдонима Марк Твен, наистина е роден под щастлива звезда и по-точно под знака на Халеевата комета. Великият писател идва на този свят на 30 ноември 1835 г. по време на едно от цикличните посещения на Халеевата комета във вътрешността на Слънчевата система. Бащата на Том Сойер често казвал, че е дошъл и ще си отиде заедно с кометата. Предсказанието се сбъдва и Марк Твен умира на 21 април 1910 г. – ден след като кометата се завръща. Случайност или не – в идеята за душата като пътник в Космоса има много романтика, изключително подходяща за творец от неговия ранг.

4. Каръкът късметлия

Франо Селак също се родил под щастлива звезда, макар че през по-голямата част от живота си едва ли е мислел така. Неговият случай е наистина уникален. Или по-скоро случаи – защото Селак, хърватски учител по музика, бил нещо като магнит за катастрофи.

Първият епизод от сагата бил през студения януари на 1962 г. Влакът, с който Селак пътувал към Дубровник, дерайлирал в близката ледена река. 17 пътници се простили с живота си, но учителят по музика се отървал само със счупена ръка и уплах. Това било началото на едно епично надбягване със смъртта.



Година по-късно, докато пътувал със самолет, една от вратите изведнъж се откъснала и Селак бил засмукан от декомпресията извън самолета. В инцидента загинали 19 пасажери, но хърватинът се спасил, падайки в купчина сено!

През следващите години Селак преживява автобусна катастрофа, колата му два пъти се подпалва, докато той е в нея, а през 1995 г. едва се спасява, след като влиза в мантинелата, за да избегне камион, който се движи срещу него. Мъжът буквално кацнал на едно дърво, а колата му се взривила стотина метра по-надолу в педината.

След последния случай екстремните преживелици на учителя престанали. Е, почти. Очевидно, за да изравни везните, Бог решил да потупа Франо Селак по рамото и през 2003 г. преподавателят по музика спечелил 1 милион долара от хърватската лотария.

5. Рой Съливан - електроупорният

Какъв според вас е статистическият шанс да ви удари мълния? Различни източници го

определят като 1 на 80 000. Не е 1 на милион, но все пак е пренебрежимо малък, нали все пак казват, че мълния не падала два пъти на едно място.

Рой Съливан, горски рейнджър от САЩ, е на друго мнение. В периода 1942–1977 г. стрелите на гръмовержеца го поразяват седем пъти, подпалват косата и веждите му, изкълчват глезена му и му причиняват различни обгаряния. За капак на всичко мълния удря и жена му. Заради необикновената си „дарба“ да привлече небесното електричество Съливан заслужено влиза в книгата на рекордите „Гинес“.

6. Фаталното такси

Юли 1975 г. Такси блъска 17-годишния Ерскин Лорънс на остров Бермуда, докато младежът кара скутера си. Трагичният инцидент едва ли щеше да се различава от хиляди други ПТП-та по света, ако не беше фактът, че братът на Ерскин е бил блъснат от същото такси година преди нещастieto. Не само това – и двата инцидента стават на една и съща улица, като и двата пъти таксито е карано от същия шофьор и превозва един и същи пътник. И двамата братя умират на 17 години. А казват, че такива неща ставали само по филмите.

7. Кралят и кръчмарят

Италианският крал Умберто Първи очевидно нямал нищо против да слиза сред народа си. Една вечер той се отбил в малък ресторант в Монца. Монархът едва ли е очаквал, че в ресторанта ще се сблъска със... себе си. Всъщност пред него стоял втрещеният собственик на заведението, който физически бил абсолютен двойник на краля. Дватама седнали и започнали да обсъждат странното съвпадение, като с удивление откривали нови и нови прилики помежду си. Били родени на една и съща дата - 14 март 1844 г., в същия град, били женени за жени с името Маргарита, а черешката на тортата била, че кралят бил коронован в същия

ден, в който собственикът отворил ресторанта си. Все факти, достойни за роман на Дюма.

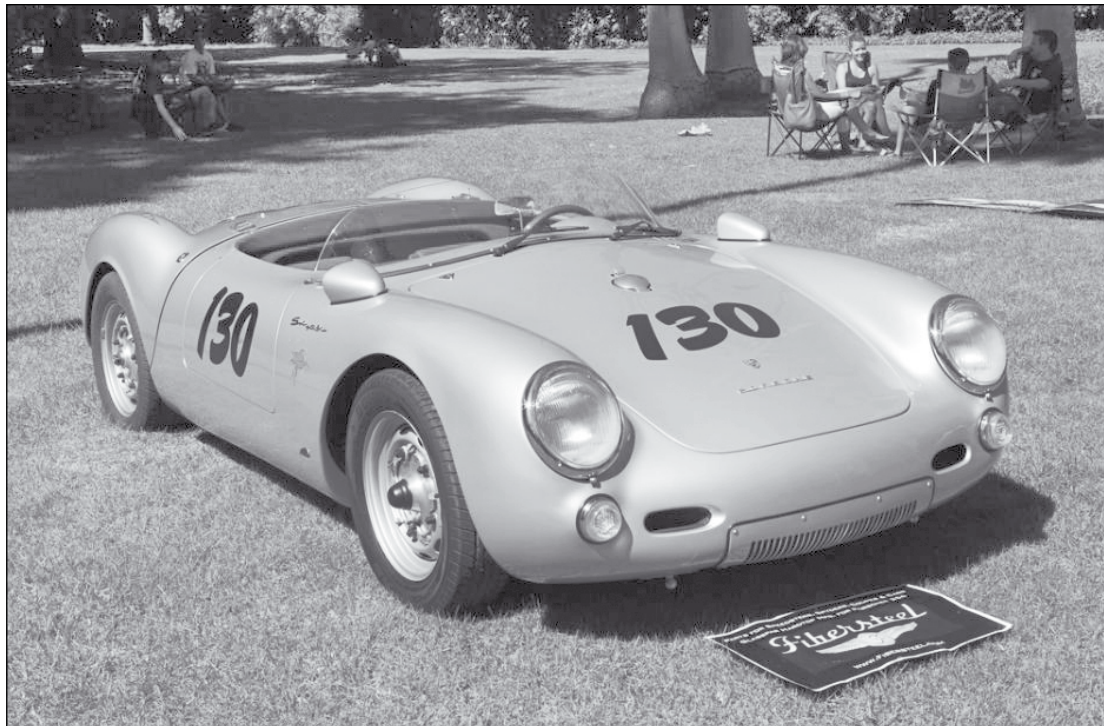
Било им писано обаче да споделят още нещо. На 29 юли 1900 г. Умберто Първи бил уведомен, че неговият добър познаник ресторантьорът бил убит с изстрел при неизяснени обстоятелства. Кралят се натъжил от кончината на астралния си двойник, но уви, нямал много време за скръб. Същия ден бил застрелян при атентат.

8. Колата от ада

Могат ли предметите да бъдат зли? Всеки, който е губил половин час в опити да отключи заляя врата, знае, че да – те могат да се държат така, сякаш са обладани от зъл дух. Като „Малкото копеле“ - галеното име, с което актьорът Джеймс Дийн наричал любимото си порше. През 1955 г. киноиконата си отива от този свят едва на 24-годишна възраст след тежка катастрофа със същата кола. Поршето обаче първа започва да труп зловеща слава. Докато го изтеглят от мястото на инцидента, двигателят се изхлузва и премазва краката на един от механиците. Същият двигател е монтиран на друга спортна кола, която катастрофира по време на състезание и убива пилота си. В същото състезание друг автомобил, в който е вграден задвижващият вал от „Малкото копеле“, се преобръща и убива шофьора си.

Зловещата серия обаче не спира дотук. След като поправят поршето на Дийн, гаражът, в който се съхранява колата, мистериозно изгаря. След това возилото е изложено в град Сакраменто, но пада от платформата си и сериозно наранява едно момче. В Орегон платформата, на която е поставена колата, се откача и се разбива във витрината на магазин.

Прокълнатият автомобил приключва черната си серия през 1959 г., когато за облекчение на всички се разпада на части. Как да не повярваш после в зловещата сила на съдбата?



В ЯПОНИЯ ПУСНАХА „HELLO KITTY“ ЕКСПРЕС

Розово-белият високоскоростен влак е посветен на култовия анимационен персонаж от Страната на Изгряващото слънце

Високоскоростен влак, тематично стилизиран в духа на култовия японски анимационен герой Hello Kitty (Хелю Кити)* бе пуснат по един от маршрутите на японския железопътен оператор JR West (West Japan Railway). Атрактивният розово-бял състав ще обслужва в продължение на 3 месеца жп отсечката Осака - Фукуока, в западната част на Страната на изгряващото слънце. Чрез него превозвачът се надява да привлече вниманието на туристите.

Дизайнът на 8-вагонната композиция Kodama Shinkansen Hello Kitty е създаден в сътрудничество със сувенирната компания Sanrio Co. Той е издържан в розово и бяло и изобилства от изображения, украшения и логотипи на популярното миловидно коте. Неговата червена панделка идейно е претворена като символ на стремежа на JR West да укрепи връзката между регионите в Западна

Япония чрез скоростните жп услуги.

Във всички вагони е през създаден фантастичния свят на култовия анимационен персонаж. Цветът на стените, на килимите, на седалките, мебелите и аксесоарите импонира с познатата гама от анимацията. Изображенията на Кити на практика са поставени навсякъде – по прозорците, по облегалките на лилавите седалки, на килимите. Мащабна фигура на рисувания герой, в униформа на кондуктор, очаква пътниците за фотосесия в специално, декорирано в розово пространство в краищата на пътническите салони. Желаетелите могат да се снимат колкото искат.

Двата вагона в началото на композицията са изцяло атракционни. Първият е оформен като демо музей, посветен на забележителностите на 8-те японски региона, през които тя преминава. Оттам пасажерите имат възможност



Тематичният експрес беше представен пред медиите няколко дни преди да бъде пуснат в експлоатация на 30 юни

да пазаруват традиционни продукти и храни, характерни за съответните райони. Първата експозиция например, е посветена на региона Санин, в който са разположени префектурите Симане и Татори. Техни символи са съответно предлаганите черни охлюви и зелени ябълки. Освен с това, ги очаква запознанство и с типични стоки и вкусоции от останалите седем префектури по маршрута (Осака, Хиого, Окаяма, Хирошима, Ямагути и Фукуока). Продуктивният асортимент е изключително богат и включва от салфетки и тоалетна хартия до моторно масло.

Вторият вагон е наречен Hello! Plaza и представлява сувенирен магазин. В него са представени различни мотиви от света на анимационния герой и се продават безброй тематични сувенири.

Вместо обичайния сигнал за спиране на гарите в необикновената композиция звучат песни от едноименния анимационен сериал.

Специалният тематичен експрес ще пътува до октомври т.г. Желаетелите да се качат на борда му просто трябва да си закупят билет за маршрута. Но за да са сигурни, че ще попаднат точно в него, а не в някой от обикновените влакове-стрели, трябва предварително да проверят разписанието му. Кой рейсове се изпълняват от розовия състав е посочено на посветен на проекта сайт, достъпен от интернет страницата на JR West.

Ивайло ПАШОВ

*Hello Kitty - миловидно бяло коте от японската порода бобтейл, с розова панделка на лявото ухо,



Изображенията на култовото коте присъстват навсякъде във вагоните – по прозорците, седалките и пода



Цялата композиция е брандирана в стила на популярния анимационен персонаж



Зоната за фотосесии в пътническите вагони



Пътниците могат да се запознаят със забележителностите на 8-те японски региона, през които розовият влак преминава



На борда и на крайните гарии се предлагат много тематични сувенири

Цени за реклама

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

При директна заявка от клиента

До главата на вестника – по договаряне
Първа страница – 1,50 лв. за кв. см
Вътрешна страница – 0,50 лв. на кв. см.
Последна страница – 1,00 лв. на кв. см.
За цяла страница – по договаряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника – по договаряне
Първа страница – 1,80 лв. за кв. см.
Вътрешна страница – 1 лв. на кв. см.
Последна страница – 1,50 лв. на кв. см.
За цяла страница – по договаряне

е най-известният анимационен герой на японската компания Sanrio. Името му буквално означава Котенце Здравей. Персонажът е създаден от дизайнера Юко Шимицу през 1974 г. Две години по-късно е регистриран като търговски знак и днес вече е световноизвестен образ.

Изключително популярен става благодарение на посветения на него анимационен сериал. Брандът, под който се произвеждат от меки играчки до тениски и тостери, изобразяващи лика на Кити върху препечените филийки, носи годишни печалби повече от 1 млрд. долара. бел. авт.