



Кабинетът прие интегрираната транспортна стратегия до 2030 г. Документът съдържа цялостен анализ на състоянието и проблемите за всеки вид транспорт. От него става ясно, че сред приоритетите на страната през този период са ефективното поддържане, модернизацията и развитие на транспортната инфраструктура, на интермодалния транспорт, подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар, повишаване на сигурността и безопасността на системата.

За разрешаването на локализираните проблеми са набелязани конкретни мерки от инфраструктурен, организационен и оперативен характер. В обхвата на стратегията е подготвен и Национален транспортен модел, който е развит поотделно за пътническият и товарния сектор и може да се приложи у нас към отделните видове транспорт. Очертани също са мерки за оптимизация на международните и на транзитните превози. Приемането на стратегията е неотложно, защото тя фигурира в предварителните условия на Европейската комисия за Европейските структурни и инвестиционни фондове в периода 2014 - 2020 г. Изпълнението на това изискване е заложено и в Споразумението за партньорство на България.

Националният транспортен модел, в който съществена роля играе железницата, непосредствено е свързан с Националния план за антитероризъм в БДЖ и превенция на рисковете и заплахите на местата,

създаващи предпоставки за нарушаване на нормалната производствена дейност. Разговаряйки с Мирослав Писов, завеждащ отдел „Вътрешна сигурност“ в „Холдинг БДЖ“ ЕАД за проблемите, трупани от години в тази област той подчертава, че стратегическата цел на документите, свързани с темата е да станат достъпни за всички железничари, работещи в системата. Започнато е да се работи още преди две – три години като най-напред чрез беседи, около 12 – 13 хиляди души, са запознати с най-важните постулати на безопасността и сигурността в сектора. Според него като основен стълб трябва да се възприема работникът, този който непосредствено е зает в експлоатацията. Съвместният анализ на вътрешната и външната среда на въздействие още през 2014 г., направен от експерти на БДЖ, МВР и ДАНС е показал, че отрицателно въздействие играе кредитната задължителност на дружеството, критичното състояние на остарелия подвижен състав, липсата на финансиране, което се отразява, както върху набавянето на резервни части, така и върху цялостния ремонт и поддръжка на локомотивите и на вагоните. По това време освен транспортна полиция е закрито в МВР и звеното, извършвало надзорна и методологическа дейност във връзка с произшествията в железницата. „Това наложи да се мобилизират собствените сили и предимно човешки ресурс, както и да се изготви стратегия и план за развитие на националния жп превозвач, които бяха внесени в Парламента“ – отбелязва Писов.

Тогава се създава и Центърът за сертификация, а в програмите

на Професионалния център за обучение все по-широко се включват проблемите на сигурността и безопасността. Идеята е всеки железничар да изгради собствени качества, за да допринесе за установяването на трайна среда за сигурност на работното си място. Но всичко това преминава през безопасните условия на труд, добавя Мирослав Писов. Двата центъра, както и Програмата за организационната дейност, са с дългосрочна перспектива и при обучението в тях специално се акцентира на рисковите места и зони в системата на БДЖ. След като го завършат хората трябва да получат, според класификатора на Националната агенция за професионално образование и обучение, подготвения от нея сертификат. В средносрочен план около 500 души от цялата страна ще преминат през такава квалификация. Така те ще добият умения да предприемат правилни действия и решения при бедствия и аварии и по европейските стандарти да анализират риска. В тази връзка предстои и въвеждането на ИСО Стандарт 2700 - Система за управление на информационната сигурност. Тя дава необходимата компетентност на работещите да анализират риска на структурните места, които са с определящо значение за стабилността на подвижния състав. Но също своевременно осигурява обществената потребност за достъп до качествена услуга. „Този стандарт - обяснява Мирослав Писов – покрива и критериите на европейските директиви за безопасност у нас, свързани с критичната инфраструктура в железопътния транспорт“.

На стр. 5



Концесиите са добра форма на управление

Това заяви заместник-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Велик Занчев по време на осемнадесетата дискусия от кампанията „Да! На българската икономика“, която се проведе в Пловдив. Аргументът му беше, че активите си остават държавна собственост, а същевременно се инвестира в тях.

В момента в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията се провеждат две процедури за предоставяне на концесия на обекти от транспортната инфраструктура – за летище Пловдив и за Интермодален терминал Пловдив.

Първият договор за концесия в сектор „Транспорт“ е парафиран през 2006 г., като до момента са сключени общо 15 договора. Приходите от концесионни плащания са над 216 милиона лева, заяви заместник-министър Занчев. В МТИТС имаме воля да се случи концесията на летище Пловдив. Същото се отнася и за интермодалния терминал в града. И на двете места е необходим добър оператор, който да ги управлява по на-добрия начин, за да има максимална полза за държавата, каза в заключение той.



Напредък

СОЛАРНИ ПАНЕЛИ В ИНДИЙСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ



Националният жп превозвач на Индия (Indian Railways) ще постави слънчеви панели на 250 крайградски влака. Целта на инициативата е да се намалят разходите за гориво и минимизира замърсяването на околната среда.

Слънчевата енергия ще се използва за захранване на осветлението и климатичите в съставите. Като начало панелите се поставени на покривите на вагоните на шест пътнически композиции. След двумесечен тестова експлоата-

ция предстои проектът да бъде разширен, като се отчетат резултатите от вече натрупания опит.

Очаква се начинанието да даде допълнителен импулс в реализацията на програмите на индийските железници за по-активно използване на възобновяеми източници на енергия. Те са особено актуални за районите с все още неелектрифицирани линии, по които оперират дизелови влакове. Именно в такива области ще се движат и модифицираните жп състави.

По-рано Indian Railways взеха решение 7000 гари в цялата страна да се оборудват със слънчеви колектори. Предвижда се този род инициативи да помогнат на жп компанията да осигурява 25 на сто от необходимата й енергия през 2025 г. от алтернативни източници.

Перспективи

ИЗРАЕЛ УДВОЯВА ЖП МРЕЖАТА СИ ДО 2040 Г.



Израелските държавни железници (IR) планират да увеличат дължината на жп мрежата си до 1232 км през 2020 г. и до 2572 км през 2040 г. През този период броят на гарите също трябва да нарасне с близо 50 процента - от настоящите 68 до 120 гари. Подвижният пътнически състав пък следва да се утрои като достигне 139 влака в края на десетилетието и 511 след още 20 години. Това е залегнало в стратегическия план за развитие на компанията в средносрочна и далечна перспектива, който бе огласен пред медиите.

Документът предвижда до 2040 г. в отрасъла да бъдат инвестирани 34,9 млрд. долара. Средствата ще се вложат главно за нов подвижен състав и редица инфраструктурни проекти. В т.ч. за строежа на нови и за модернизацията на съществуващите железопътни линии, за да се повиши скоростта на движението. Предполага се през 2040 г. превозите по 96 жп маршрута на IR да се осъществяват

със скорост до 160 км/ч, а на други 32 направления да станат до 250 км/ч.

Движението на най-скоростните и по-бавните влакове ще бъде организирано по отделни жп магистрали. По главните отсечки между големите градове в Израел има идея броят на жп платната да бъдат увеличени до четири, а в някои случаи дори до шест. Сред многолинейните трасета ще са свързващите Тел Авив с Хайфа, с Аялон и Беер Шева. Програмата включва още проект за построяване на жп тунел (с две линии) с дължина 20 км, който да пресича израелската столица в направление север - юг.

Значителен ръст се очаква и при пътникотопотока. IR прогнозира, че през 2017 г. ще превозят 59,5 млн. души, които през 2020 г. ще достигнат вече 81,2 млн., за да нараснат до 306 млн. пътници през 2040 г. В резултат делът на жп транспорта на израелския пазар за пътнически трансфери ще се увеличи от настоящите 3 до 8 процента.

При това делът на жп пътуванията на разстояние над 50 км се очаква да скочи от 10 на 40 процента, а броят на пътниците, които пътуват до Тел Авив в рамките на половин час - да се увеличи от 16 на сто до 64 на сто.

Обемът на жп товарните превози също ще скочи чувствително. Според прогнозите от 53 000 до 143 000 тона на деңношие. А броят на товарните терминали е планирано да бъде 32, като в момента те са 19.

Освен това IR предвиждат развитие и на международните жп комуникации. Това включва изграждане на презгранични жп линии, които да свържат страната с Ливан, Западния бряг на река Йордан, Йордания, Сектора газа и Египет.

Стратегическия план за развитие на израелските железници преминава процедура на съгласуване в Министерството на транспорта на страната. По-късно ще бъде изпратен за утвърждаване от правителството.

Поръчка

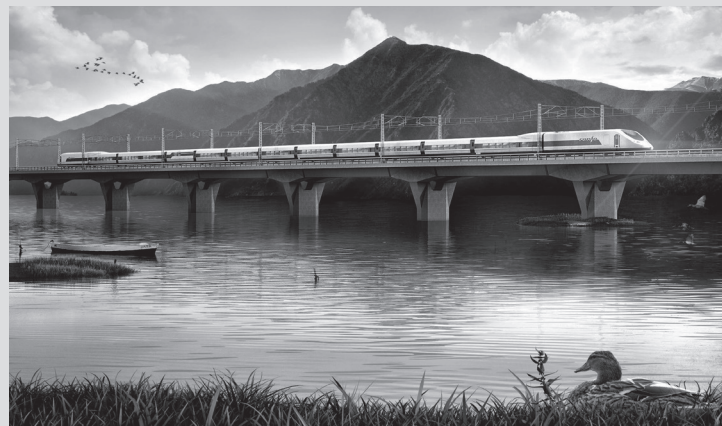
15 експреса с изменяема ширина на колоосите

Компания Talgo получи поръчка за нови 15 високоскоростни влака Avril от испанските държавни железници RENFE. Съставите, развиващи скорост до 330 км/ч, ще бъдат оборудвани с механизъм за промяна ширината на колесните оси, благодарение на който ще могат да оперират по линии със стандартно (1435) мм и по-голямо междурелсие (1668 мм). Освен това, те са разработени за захранване от три различни системи за тягово електро-снабдяване.

През ноември 2016 г. RENFE и Talgo вече сключиха контракт на стойност 786,5 млн. евро за доставка на 15 електрички Avril. Той съдържа опция за идентичен брой допълнителни състави от този тип, която испанските железници решиха да реализират. Затова втората партида композиции им излиза значително по-евтино - само 242,7 млн. евро.

Двете компании са подписали и договор за сумата от 252,3 млн. евро, в съответствие с който предстои да бъде изградено съвместно ремонтно предприятие. В него ще се извършва техническото обслужване на 30-те композиции в продължение на 30 години. Част от дейностите по основния ремонт RENFE ще изпълнява със собствени сили.

Планирано е Avril да започнат да влизат в експлоатация в Испания през втората половина на 2020 г. От производителя Talgo предоставят 5 години гаранция на новия подвижен състав.



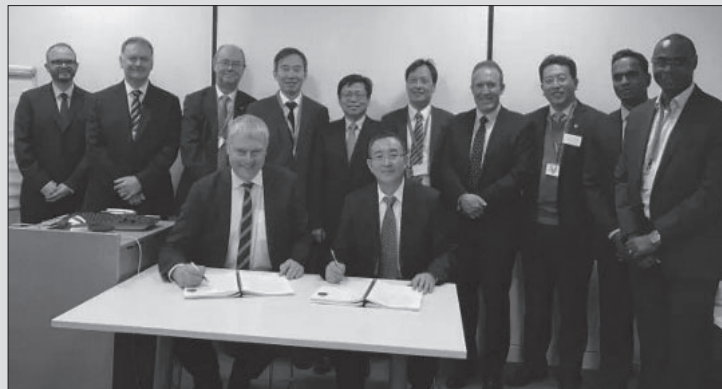
Партньорство

CRRC с първи договор за метро на Лондон

Китайската железопътна корпорация CRRC извоюва първия си контракт с транспортните власти на Лондон. Компанията ще достави 71 сервизни вагона (66 отворен тип и 5 платформи) за метрополитена на британската столица.

Въвеждането им в експлоатация е планирано за 2019 г. Те ще се използват за превоз на строителни компоненти при изпълнението на ремонтни работи по поддръжката на инфраструктурата на „Тръбата“.

Корпорацията CRRC започна да развива дейност във Великобритания през 2015 г. Тя установи партньорски отношения с редица местни университети за изпълнение на съвместни научно-изследователски програми.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ



На най-големите западни производители на подвижен състав - Alstom (Франция), Bombardier (Канада) и Siemens (Германия) не стигна воля да се обединят срещу основния си конкурент - Китай. През последните месеци канадската компания води активни преговори и с френските, и с германските си колеги, за възможно обединение на техните подразделения, специализирани в производството на жп техника. Ала до положителен резултат така и не се стигна. Това създава предпоставки за още по-силна китайска експанзия на световните пазари за релсов транспорт.

Преговорите за сливане на железопътните активи на Alstom и Bombardier се провалиха само преди дни. Двете компании опитаха да се договорят за партньорство с цел да се конкурират по-успешно с китайската корпорация China Railway Rolling Stock Corp (CRRC). Тя обедини фирмите от жп отрасъла на Поднебесната империя и стремително засилва своето присъствие и дял на световните транспортни пазари. Инициативата дойде от канадците през март. По неофициална информация страните не са успели да се споразумеят за цената на сделката и разпределението на контрола на евентуалната обща компания.

Паралелно с това, през април агенция Reuters съобщи, че от управата на Bombardier са иницирали идентични разговори и със Siemens. Ала възможното обединение на подразделенията на двете дружества, специализирани в производството на жп техника - Bombardier Transportation и Siemens Mobility – също не се реализира.

Главната цел на канадските инициативи бе създаването на мощна компания с значителен финансов ресурс, достатъчен за ефективна конкуренция с китайската корпорация CRRC. Като резултат от сливането западните жп производители биха могли да рационализират и производствената си база, като по този начин ще съкратят разходите си и засилят своята конкурентоспособност.

Вероятната причина Alstom да не поеме протегнатата ръка е факта, че френската компания се радва на добро благосъстояние. Тя не само няма никакви задължения, но разполага и с резерви от 2,6 трлн. евро. Те са генерирани от продажбата на енергийния й бизнес през 2014 г. на американската корпорация General Electric.

Siemens Mobility също е много стабилна. През финансовата 2016-а година нейният оборот е 7,83 млрд. евро, а чистата печалба - 678 милиона. Банката Société Générale оценява немския жп производител за 7,2 млрд. евро. Вероятното благосъстояние обаче не е единствената причина за отказа от партньорство с Bombardier. По-скоро решението за това е продиктувано от сериозната негативна реакция срещу него на антимонополните ведомства и политическите кръгове в Германия, Австрия и Франция.

ПРОВАЛЕНИЯТ СЪЮЗ СРЕЩУ КИТАЙ



Китайската жп корпорация CRRC стремително засилва своето присъствие и дял на световните транспортни пазари.

Двете компании имат производствени бази във всяка от изброените държави и едно споразумение помежду им би довело до закриване на предприятия и съкращаване на работници.

Логично обяснение има и за канадското желание Bombardier Transportation да се кооперира с друг голям пазарен играч от Запада. Просто подразделението за жп техника доскоро не бе особено добре финансово. Това е резултат от общото лошо състояние на концерна Bombardier, който през 2015 г. успя да избегне фалита само благодарение на намесата на канадското правителство и сега има дългове от над 9 трлн. долара.

В същото време днес експертите на финансовата група Veritas Investment Research оценяват 70-процентния дял на Bombardier в подразделението Bombardier Transportation на 5 млрд. долара. Другите 30 процента от акциите бяха закупени през февруари 2016 г. от канадския пенсионен фонд Caisse de Dépôt et Placement du Québec (CDPQ) за 1,1 млрд. долара. През миналата година компанията за жп техника е постигнала оборот от 8,52 млрд. долара и чиста печалба от 445 млн. долара. Любопитно е, че 1,5 млрд. долара са изкарани от сделки на китайския пазар, където канадците вече успешно оперират.

Още по-положителна тенденция се наблюдава през настоящата година. През първото тримесечие на 2017 г. оборотът на Bombardier Transportation е 1,9 млрд. долара или с 2 процента повече отколкото през аналогичния период на м.г. Чистата печалба пък възлиза на 134 млн. долара – тоест налице е увеличение с 483 процента!

Успехите на канадците се дължат на новата трансформационна икономическа стратегия, която започнаха да осъществяват от миналата година. Тя предвижда разработка на гъвкави универсални решения с високо ниво на стандартизация, с които може да се отговори на изискванията на всеки купувач. Други акценти в нея са: системните решения и контрактите за дългосрочно техническо обслужване на доставената техника. А също - оптимизирането на използваните ресурси на компанията при едновременно повишаване нивото на предлаганите услуги.

На фона на неродения антикитайски съюз корпорацията CRRC се готви за глобална експанзия и възнамерява да открие 11 регионални отделения по це-

лия свят до 2020 г. Те ще се появят в най-ключовите за нея пазари – в страни като Австралия, Великобритания, Русия и ЮАР.

Първото регионално подразделение на гиганта бе открито през 2016 г. в САЩ. То се занимава с развитие на транспортни проекти на местния пазар, а също в Канада и Мексико. Според изявление на президента на CRRC Си Гоуха корпорацията планира през текущата година да придобие една или две американски компании от отрасъла. Това би ускорило и улеснило появата на китайската жп продукция и технически стандарти на щатския пазар. Концернът има интерес да продава електрически влакове, проектирани за скорости до 160 км/ч, състави с възможност за захранване от алтернативни енергийни източници, товарни моторвагонни композиции и платформи за превоз на контейнери.

За настаняването на европейския пазар CRRC разчита на подобна схема. Корпорацията води преговори за придобиване на чешката компания Škoda Transportation, чиято жп продукция е добре позната.

Според Си Гоуха, стратегията на корпорацията предвижда преход от доставка на готов подвижен състав на чуждестранните пазари към създаване на глобална мрежа за продажби, производство и сервизно обслужване. По този начин концернът ще може успешно да се конкурира с такива гиганти от отрасъла като Alstom, Bombardier и Siemens, които вече разполагат с подобни мрежи на ключовите пазари на различните континенти.

CRRC разчита да увеличи своя дял на глобалния пазар извън Китай до 10 – 15 процента през 2020 г., като получи дотогава поръчки за 15 млрд. долара. През финансовата 2016 г. приходите на корпорацията са нараснали с 5,74 процента до 32,97 млрд. долара, а стойността на портфейла от поръчки на корпорацията е достигнал 38,6 млрд. долара. В т.ч. влизат и чуждестранните заявки за 8,1 млрд. долара, при които се наблюдава ръст от 40 на сто спрямо м. г.

Китайският гигант се е заел и с диверсификация на своята дейност и наред с подвижния релсов състав произвежда още куп различни транспортни средства. В т.ч. със захранване от алтернативни енергийни източници, полупроводникова техника, нови материали и промишлени работи.

Ивайло ПАШОВ



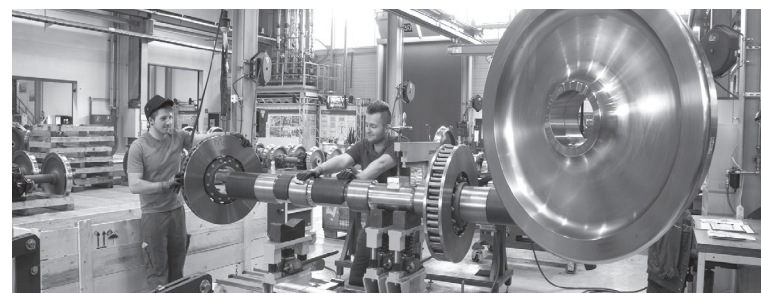
Преговорите за сливане на железопътните активи на Alstom и Bombardier се провалиха само преди дни.



От Siemens също отхвърлиха предложението на Bombardier за партньорство в производството и търговията с жп техника.



Едно споразумение между водещите жп производители от Западна Европа неминуемо би довело до закриване на заводи и съкращаване на работници



От CRRC разчитат да увеличат значително своя дял на глобалния пазар за подвижен състав до 2020 г.

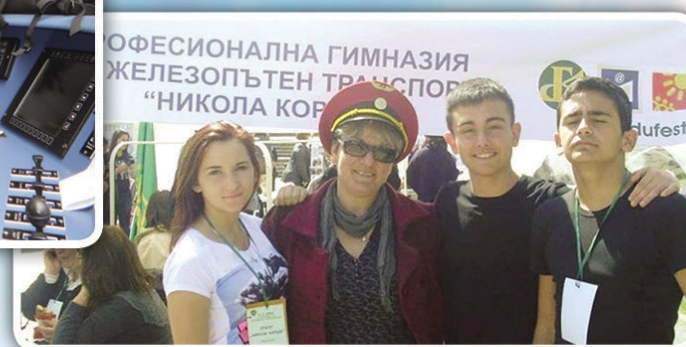
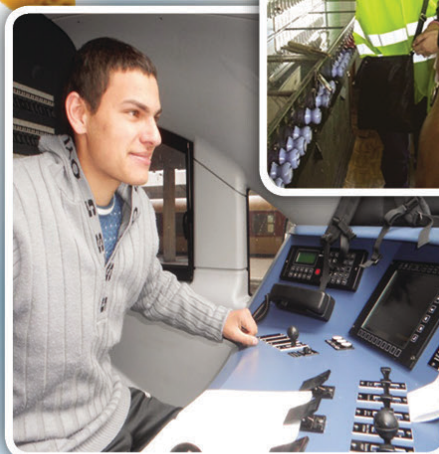




ПРОФЕСИОНАЛНА ГИМНАЗИЯ ПО ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ „НИКОЛА КОРЧЕВ“

СПЕЦИАЛНОСТИ:

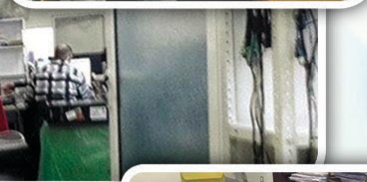
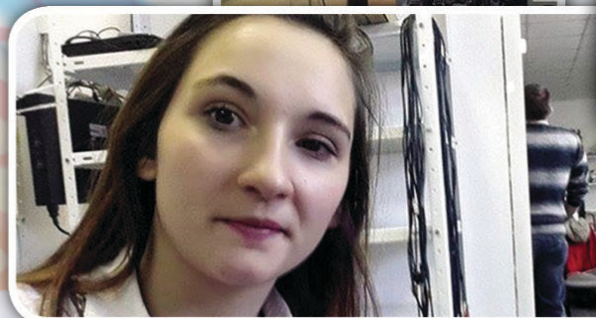
- ◆ Търговска експлоатация на железопътен транспорт – 7. клас
- ◆ Осигурителни и комуникационни системи в жп инфраструктура – 7. и 8. клас
- ◆ Локомотиви и вагони – 8. клас
- ◆ Електрообзавеждане на железопътна техника – 8. клас (дневна и задочна форма)



ПРИЕМ след 7. клас: по документи

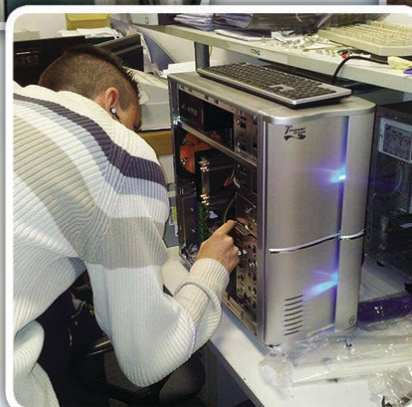
БАЛООБРАЗУВАЩИ ОЦЕНКИ:

- ◆ Оценки от националното външно оценяване по Български език и литература и по Математика
- ◆ Годишни оценки по Български език и литература, География и Информационни технологии



ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПРАВОСПОСОБНОСТИ:

- ◆ Управление на МПС
- ◆ Помощник-локомотивен машинист
- ◆ Заварчик



ПРИЕМ след 8. клас: по документи

БАЛООБРАЗУВАЩИ ОЦЕНКИ:

- ◆ Български език и литература
- ◆ Математика
- ◆ Информационни технологии

УДОБЕН ТРАНСПОРТ:

- ◆ Автобуси: 79, 309
- ◆ Трамваи: 6, 7, 11, 12, 19
- ◆ Метростанции: Мария Луиза, Хан Кубрат

гр. София, бул. Илиянци 2
тел. 02 831 3855; 02 832 8038
e-mail: pgjpt@abv.bg

www.pgjpt-sf.info



ЖЕЛЕЗНИЦАТА - В ЦЕНТЪРА НА ИНТЕГРИРАНАТА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ

От стр. 5

Променящите се геополитически дадености в света, освен коридора Изток – Запад правят все по-жизнеспособно и жп направление Север – Юг след като по него преди няколко месеца бяха транспортирани първите товари между Китай и столицата на Великобритания Лондон. Много по-голямо внимание се обръща и на транзитните стоки по южните транспортни коридори на Европейския съюз. По думите на Писов те стават все по-важни и атрактивни за българската железница за привличането на външни търговски потоци за и от Европа към други части на региона.

Вторият много важен момент в новата Национална интегрирана транспортна стратегия е превенцията, особено в областта на ремонтната дейност, която пряко рефлектира върху културата на обслужване и върху пътника. В нея тя има водеща роля също, както опазването на човешкия живот. За да се отговори адекватно на съвременните условия и тенденции през 2015 г. е създаден Национален съвет

за превенция, в който участват и зам.-министрите на транспорта и на вътрешните работи. Също така на служителите в системата на БДЖ непрекъснато се обръща внимание, че стъпвайки на работното си място те преди всичко трябва да имат високата отговорност и да мислят за гражданите, които пътуват с тях. Това е и в основата на изнасяните служебни беседи. „Така стъпка по стъпка се формира чувството на общност и взаимопомощ. Всъщност става дума за човешките ценности, които непрекъснато трябва да развиваме и надграждаме“ – отбелязва Мирослав Писов. Базирайки се на тази концепция и в двете дружества на „Холдинг БДЖ“ ЕАД са актуализирани електронните досиета за рисковите места в поделенията. Така се създават и съвместните работни групи от специалисти по сигурността, експлоатацията и безопасността, които непрекъснато контролират тези обекти, свързани с националната сигурност и посегателствата. В тях са посочени координаторите на



БДЖ и телефоните им, с които връзката е постоянна. Резултатът е постигане на по-голяма оперативност между рисковото място и органите на МВР, което позволява по-ефективни превантивни действия.

Създаването на новото ремонтно дружество също ще ги улесни, защото в него ще бъде концентриран целият технически ресурс, ще се създадат възможности за подобряване на контрола. Една от формите му ще са изненадващите проверки по места от органите на МВР и ДАНС. В Националния план на съвета специално място на жп транспорта е отделено в точка 12, информира Писов. В нея е разписано какво трябва да се направи за БДЖ, а информацията не само не е секретна, но за по-голяма публичност е качена в интернет. В същото време постоянният информационен контрол на рисковите места обхваща и въвеждането на видеонаблюдение и други технически начини на местата, където са констатирани повече посегателства.

(Следва)
Мая Димитрова



Обратна връзка



Чрез вас искам да благодаря за добрата организация и отговорни служители на БДЖ.

На 23 май тази година със съпруга ми пътувахме от с. Книжовник за София. За пръв път връзката между влаковете е толкова удобна, както по отношение на интервалите, така и по отношение на местата, където спират на коловозите.

В Димитровград направихме смяна и се прехвърлихме в 9:38 на влак №10142 за Пловдив. В него изключително добро впечатление правеше кондукторката Стоянка Божкова. Тя не просто си изпълняваше служебните задължения, а проявяваше искрена загриженост за пътниците. Непрекъснато бе сред нас, готова да помогне и откликне на всеки. Периодично ни информираше в колко часа ще пристигне влакът в Пловдив и на кой коловоз ще спре, както и даваше същата информация за софийския влак. Уведомяваше ни, че се движим по разписание.

За пръв път се почувствахме сигурни в пътуването и смяната на влаковете.

На всички служители на БДЖ желая успех!

Суважение:
Ст. Василева и В.Ганев
София



КАЙСИЯТА

Кайсията е плод, познат на хората от хилядолетия. По време на археологични разкопки в древния арменски град Шенчовит, близо до Йереван, били открити наслоени кайсиеви изкопи, датиращи от 6 000 г. пр. н.е. Първото писмено споменаване на кайсията било преди 4 000 години в писмо на китайски жител.

Добре познатата ни кайсия произхожда като сорт от високотоплински регион Хинду Куш – Централна Азия, където днес се срещат границите на Китай, Таджикистан, Афганистан и Пакистан. Естествени горски и много стари кайсиеви дървета могат все още да бъдат намерени в североизточен Китай и Кавказ. Вярва се, че древната нация на таджиките са тези, които първи са култивирали това дърво. Кайсията била техният единствен източник на захари. Така през вековете те развили добра селекция и създали сортове като „амери“ и „ходженди“, които изсушени съдържали до 85 % захар.

Добре известен факт на дерматологистите е, че нацията на хунзите, които обитавали високотоплинските части на Северен

Пакистан, не далеч от мястото, където произхожда кайсията, са най-здравите и най-дълго живеещите хора на света. Според изследователите и медицинските учени, които изучавали живота на хунзите в тяхната естествена среда през 50-60 г. на 20-и в., 100 % от тях имали перфектно зрение, а ракът, инфарктът, високото кръвно налягане, високият холестерол и подагратата били непознати състояния за тях. Сигурно се чудите какво са ядали, за да бъдат толкова силни и здрави на възраст от 100, че дори и от 120 години. Изненадващо за всички нищо по-специално не било открито в тяхната съвсем обикновена храна. Единственото нещо, което отличавало храната на хунзите от традиционните западни диети, е че те не консумирали животински мазнини. Целогодишно диетата им била богата на изсушени плодове и ядки, като преобладавали кайсиите и кайсиевите ядки, а техният основен източник на мазнина били кайсиевите семена. Кайсиите били толкова важна част от живота на хунзите, че всъщност в тяхната долина богатството на един човек се измервало чрез броя на кайсиевите дървета, които при-

тежавал.

Ядките на кайсиите съдържат средно по 21 % протеини и 52 % растително олио и са широко използвани като заместител на бадемите в хранителната, козметичната и фармацевтичната индустрия. Поради високото си съдържание на амигдалин, кайсиевите семена са източник на витамин В17 и се използват в алтернативната медицина при терапия на рак.

Само шепа кайсии съдържа 100 % от препоръчителната дневна доза бета каротин – силен антиоксидант, който тялото трансформира във витамин А. Той засилва имунната система и е полезен за очите, косата, кожата, венците и жлезите. Кобалтът и медта, открити в кайсиите и особено тяхното високо съдържание на желязо, ги прави полезни в борбата с анемията. Кайсиите са също и ценен източник на калий и бор.



Необходими продукти:

1 пакет готови кори
800 г кайсии
1/2 ч.ч. захар
50 г счукани орехи
1 к.ч. галета
3-4 с.л. стафиди
1 ч.л. канела
олио или масло

Начин на приготвяне:

Измийте и подсушете кайсиите, след което отстранете костилките и ги нарежете на парченца. Смесете ги със захарта, орехите, галетата, стафидите и канелата. Пръскайте всяка кора с мазнината и сложете в основата на дългата им страна част от кайсиевата плънка. Навийте ги на рула и ги наредете в намазнена тава. Напръскайте ги с мазнина и ги изпечете в умерена фурна.

Поднесете изстиналия и нарязан щрудел, поръсен с пудра захар.



8 правила за безопасно пътуване, ако имате проблеми със сърцето

Лято е и много хора се отправят на почивка към близки или по-далечни дестинации. Тези от вас, които имат проблеми със сърдечно-съдовата система, е добре да запомнят няколко правила, които ще им помогнат да се чувстват добре по време на почивката и да не се налага да търсят медицинска помощ.

1 правило

При избора на място за почивката предпочитайте страните, които са с близки климатични условия. Така няма да се налага организмът да привиква към нови температури.

2 правило

По възможност се постарайте да не прелитате от едното полукълбо в другото и да не „прескачате“ повече от 2-3 часови пояса.



3 правило

Преди заминаването посетете своя личен лекар и съгласувайте с него приема на течности и диуретични средства по време на почивката. Запасете се с необходимите медикаменти – тези, които приемате постоянно и тези, които биха ви потрябвали в екстремна ситуация.

4 правило

Внимателно изучете названието и дозите от препаратите, които приемате и задължително спазвайте предписаните количества.

5 правило

По време на почивката наблюдавайте телното си. Намаляването на телесната маса не само би подобрило здравословното ви състояние, но и ще намали натоварването на сърцето. Ако телното ви се покачва, ограничете храната.

6 правило

Определете с лекар нормата на оптимално физическо натоварване. Конкретният режим зависи от стабилността на вашето състояние и възраст. За някои пешеходните разходки и къпането в басейн са напълно достатъчни, но за други може би са препоръчителни повече натоварвания - каране на водно колело или игра на волейбол.

7 правило

Подробно обсъдете с лекаря храненето си по време на почивката, т.е. трябва ли да спазвате строго предписаната диета или можете да направите някои изключения.

Не се увличайте по сладки неща, ограничете употребата на сол и пикантна храна. Определете и каква доза алкохол можете да приемате.

8 правило

Обърнете внимание на медицинската застраховка, която се предлага от туристическата фирма. Изяснете си всички въпроси, относно медицинската помощ в чужбина. Не забравяйте, че като правило застраховките включват само първа и бърза помощ, а лечението на хронични заболявания не е предвидено.



Най-привлекателните неща в живота често са забранените неща. Ето защо е логично като туристи да сме най-очаровани от местата, които не ни е позволено да посетим.

За да намерим някои от тези толкова привличащи интереса места, се обръщаме към сайта Quora. Изолиран остров, шпионска база ала Джеймс Бонд ... ето най-потайните места в света.

Сред тях е и международното семехранилище в Свалбард

Представете си свят, променен завинаги от огромно природно бедствие: населението на Земята е изтребено, инфраструктурата е опустошена, източниците на храна са унищожени. Мисия на единствения оцелял – да възстанови.

Къде би отишъл героят в такъв по холивудски апокалиптичен сценарий? В международното семехранилище в Свалбард, Норвегия, където е последното спасение на човечеството срещу глобална хранителна криза. Намира се на 120 метра вътре в пясъчлива планина на норвежкия остров Шпицберген, в отдалечения арктически архипелаг Свалбард, на 1300 км от Северния полюс – това е най-строго охраняваната банка за семена в света.

Отворена е през 2008 г. и в нея се пазят култури от Земята в случай на глобално бедствие. Има причина учените да изберат точно Шпицберген – острова не е разтърсван от тектонична активност, дълбоко замръзналата земя спомага за опазването на културите и е на 130 м надморска височина, което означава, че мястото ще остане сухо, а семената на сигурно място, дори ако глобалното затопляне причини топене на ледените шапки. Няма как обаче да влезете там, ако не сте от екипа учени и изследователи, който се допуска там.

Станцията на кралските военновъздушни сили в Северен Йоркшир

Ако Джеймс Бонд имаше таен бункер, това щеше да бъде той. Военната база в Северен Йоркшир, Англия се смята за най-голямата станция за електронен мониторинг в света, където се прехващат комуникации и се събира разузнавателна информация за Обединеното кралство и САЩ.

Свръхсекретната база е по-

строена през 1954 г. за следене на комуникациите на СССР по време на Студената война. Никой не знае как със сигурност се използва базата днес, но се твърди, че разследва терористични организации, сделки с наркотици и действа като наземна станция за американските сателити. Смята се също, че има връзки с „Ешелон“ (ECHELON), познат още като Петте очи – глобална шпионска мрежа в стил Бонд, съставена от Австралия, Канада, Нова Зеландия, Великобритания и САЩ.

Няма никакъв начин да надникнете във вътрешността на базата, освен ако не сте от НСА (Агенцията за национална сигурност на САЩ) или от „Ешелон“.

Тайните архиви на Ватикана

Може би най-частната библиотека в света, Тайните архиви във Ватикана не е обикновена библиотека. Тя съдържа личните документи на всички папи още от VIII в. Затворен за всички неватикански фигури до 1881 г., архивът държи секретни документи под ключ, а тези, които искат достъп, трябва да пуснат заявление, което много дълъг и сложен процес. Само квалифицирани учени могат да кандидатстват за пропуск. Заявленията трябва да включват лична информация за учения, целта на неговото/нейното изследване и представящо писмо от изследователски институт или квалифицирано в историческите изследвания учебно заведение.

Дори един учен да получи достъп, архивите (считани за лична собственост на папата) са меко казано обширни. Твърди се, че има 85 км стелажи, съдържащи повече от 35 хил. тома.

Какво има в тази историческа съкровищница? Папския бул от 1521 г. от папа Лъв X с отлъчването на Мартин Лутер и стартирането на Реформацията; преписи от процеса срещу тамплиерите през XIV в.; кореспонденция от Микеланджело (XVI в.) и Ейбрахам Линкълн (XIV в.); 1198 папски була, призоваващи за Четвъртия кръстоносен поход в Светите земи.

Зона 51 в Невада, САЩ

Каквото се случи във Вегас си остава във Вегас. Същото може да се каже за един потаен обект, разположен на север. Зона 51, термин използван за първи път по времето на Виетнамската война в документ на ЦРУ, е военна база и летище, известни с това,

че пазят високо класифицираните тайни на САЩ.

Какво се случва там? ЦРУ няма да даде подробности, което означава, че това място е в центъра на множество конспиративни теории. Дали там е правена дисекция на извънземни от разбито се НЛО? Дали не се разработват лазерни или друг вид високо технологични оръжия? Или пък се тестват експериментални самолети?

Истината е, че ние никога няма да разберем със сигурност. Всички дейности в Зона 51 се считат за строго секретни и достъпът на външни лица е строго забранен. Въпреки, че много хора опитват поне да надникнат.

Ниихау, Хавай

Ниихау, най-малкият населен хавайски остров, може да ви изглежда като идеалното тропическо бягство – дом на полюшващи се палми, застрашени животни и на практика няма туристи, но това не е така. Този тихоокеански остров с площ от 180 кв км е със забранен достъп за външни лица.

Продаден е от хавайския крал Камехакеа през 1863 г. на известното семейство Робинсън – богати плантатори – островът е забранен за външни лица от 1915 г. Животът на изолирания остров е необичаен: неговите 130 постоянни жители, които са коренни хавайци, живеят без наем и не могат да разчитат на асфалтирани пътища, телефонни услуги, ВиК, течаща вода или магазини. Транспортът са коне и велосипеди, слънчеви панели осигуряват електричество, а баржи доставят хранителни стоки от близкия остров Кауаи.

Въпреки, че е малък, островът играе голяма роля в историята. Ниихау е мястото, където през 1941 г. след нападението над Пърл Харбър японски изстребител катастрофира и тероризира местните в продължение на седмица. През 1944 г. пък американският президент Франклин Рузвелт обмисля Ниихау като възможно място за седалището на ООН.



306

долара за нощувка
в хотел с нула звезди

Хотел с нула звезди отвори врати на 9 юни край курорта Санкт Гален, Североизточна Швейцария.

Нощувка в двойно легло в този хотел струва 306 долара. За тези пари получавате „модерен иконом“, обут във фермерски ботуши, закуска. Той или тя придружава гостите до една от „стаите“, дава информация за прогнозата за времето и разказва някой виц.

Хотел „Нула звезди“ е артистичен проект, дело на двама братя – Франк и Патрик Риклин, и техния партньор Даниел Шарбоние.

Проектът има за цел да разруши традиционните подходи към гостоприемството в богатата страна, известна с луксозните си планински курорти.

Тримата изнасят леглата на открити поляни, за да имат гостите неповторима гледка към красивата природа на Швейцария. Хотел предлага басейн с дължина над километър.

Тоалетните и баните са на около три минути път от спалните, в близка алпийска хижа. Освен това, ако се влоши времето, гостите ще могат да се приютят в нея.

БЕЗ РАЗКРАЧЕНИ КРАКА В ТРАНСПОРТА НА МАДРИД



EMT

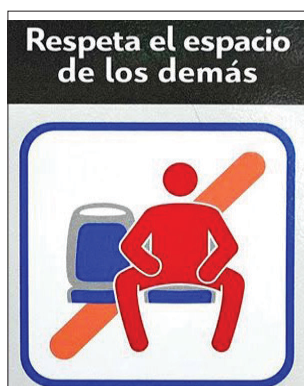


Общинската транспортна компания на испанската столица Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMP de Madrid) забрани на пътниците да седят с разкрасени крака в метрото, автобусите и влаковете. Из превозните средства на градския транспорт вече са разлепени съответните предупредителни стикери. На тях е изобразена седяща човешка фигура, дотолкова силно разкрасила се към съседните седалки, че краката ѝ излизат извън границите на седалката.

“Новата пиктограма иска да покаже, че седењето в пози, пречещи на комфорта на останалите пасажери, е забранено. Тя напомня на гражданите, че трябва да са отговорни към околните и да уважават тяхното лично пространство” – поясняват от общинския превозвач. За нарушителите ще има глоби,



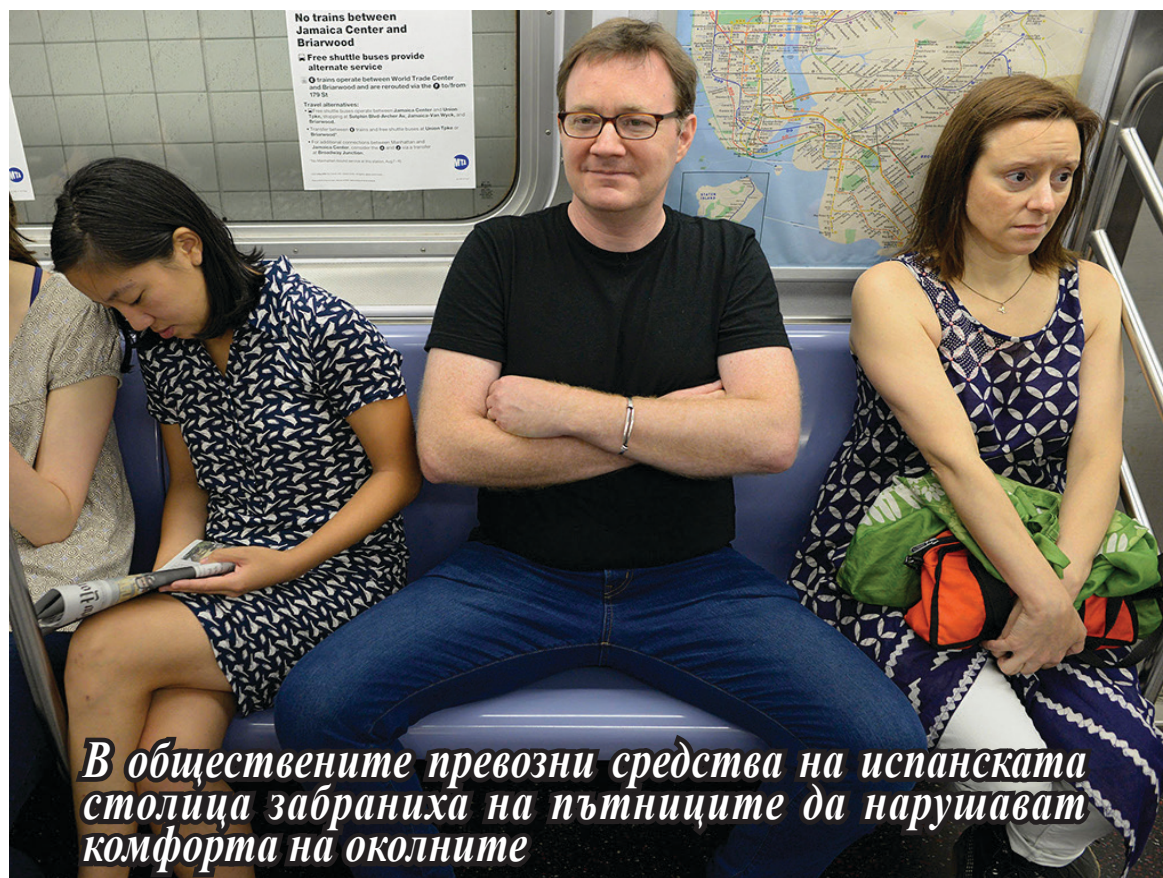
В превозните средства на EPM de Madrid са поставени предупредителни пиктограми



EMP de Madrid въведе рестрикцията след като щатската онлайн-платформа Change.org* поде инициатива за повече взаимно уважение в градския транспорт. От сайта започнаха да се събират подписка срещу навика на някои мъже да се настаняват неуважително в обществените превозни средства, навлизайки в границите и на съседните места. Авторите на петицията поискаха в мадридското метро да се поставят плакати, обясняващи нагlostта и непочтителността на подобна поза от страна на мъжете.

Кампании срещу това явление в обществен транспорт са провеждани и по-рано. То от дълго време е предмет на шеги в интернет, на критики и дебати в САЩ, Обединеното кралство, Турция и Канада. Постепенно започват да го наричат с английския неологизъм manspreading*. Той е измислен от феминистките в социалната мрежа Tumblr през 2013 г., когато стартира кампания, насочена срещу този род „транспортен мачизъм“. Названието бързо придобива популярност в САЩ и дори е предложено за „Дума на годината“ от Американската диалектическа общност.

През 2014 г. транспортните компании на Ню Йорк и Сиатъл



В обществените превозни средства на испанската столица забраниха на пътниците да нарушават комфорта на околните

- Metropolitan Transportation Authority (MTA) и Sound Transit подкрепят кампании срещу явлението. В хода им из метрополитените, автобусите и влаковете на двата мегаполиса са разлепени постери с указания как пасажерите да запазят уважителна спрямо околните поза, докато пътуват седнали. Транспортните администрации на големите американски градове като Филаделфия, Чикаго и Вашингтон обаче отказват да се включат, тъй като определят проблема за не толкова сериозен.

Това мотивира активистите да предприемат борба срещу неуважителната практика и със свои методи. Те снимат пътници с такова поведение и разпространяват изображенията в Интернет с унизителни коментари. Този подход обаче е определян от много граждани, институции и организации като недопустимо публично унижение и посрамване.

В същото време организациите, активно противопоставящи се на manspreading-а са сериозно критикувани, че се фокусират изключително върху мъжете с подобни простъпки, а negliжират аналогичните прояви на жените, каквито не липсват.

През 2015 г. въпросният обществен феномен става причина в Оксфордския речник на английския език да бъде добавено словото manspreading. С него се обозначава вече описаното неуважително спрямо околните седене с широко разтворени крака в обществен транспорт.

* Световна онлайн-платформа за петиции, предоставяща инструменти за постигане целите на граждански инициативи и решаване на социални проблеми. – Бел. авт.



В мадридското метро вече е забранено седењето с широко разкрасени крака



Явлението Manspreading е широко разпространено в много големи градове по света

През 2013 транспортните власти на Ню Йорк подкрепиха кампания срещу явлението под лозунга „Пич, спри да се разкрасяваш, моля те!“



**Dude...
Stop the Spread,
Please**
It's a space issue.

През май двама американци бяха осъдени в Ню Йорк за неуважително стоене в транспорта

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 договорение
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 договорение

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договорение
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 договорение