

Пазари

SNCF: КРАЯТ НА МОНОПОЛА

на стр. 3



Национална спартакиада

ВЪЗРАЖДАТ СЕ СПОРТНИТЕ ТРАДИЦИИ

на стр. 5



ВАШИЯТ НАДЕЖДЕН
ПАРТНЬОР

www.bdz.bg

гр. София 1800, ул. „Мила Родина“ № 3, тел.: +359 2 907 40 30, факс: +359 2 907 71 83, e-mail: info@bdz.bg

БЪЛГАРСКОТО ПРЕДСЕДАТЕЛСТВО – С ВИСОКА ОЦЕНКА И ЗА ТРАНСПОРТА



Последната седмица от Българското председателство на Съвета на Европейския съюз стана повод за положителна равностметка, на постигнатото от страната ни през последните шест месеца, не само в областта на дигиталните технологии и цифровизацията, но и в кферата на транспорта. Безспорно една от най-трайните следи през изтеклия период ще остави завършилата преди дни Цифрова асамблея в София.

„За нашата страна е чест да бъде домакин на този престижен форум, където се създават основите на европейското цифрово бъдеще“, заяви министър Ивайло Московски пред повече от 1200 участници от България и останалите държави от ЕС и в присъствието на вицепрезидента на Европейския парламент Евелин Гебхарт, министър-председателя Бойко Борисов, кмета на София Йорданка Фандъкова, министъра на правосъдието

Цецка Цачева, които бяха дошли за откриването. Той обяви тематичните акценти на двудневното събитие, визирайки социалните и икономически ползи от цифровата трансформация; цифровата революция в здравеопазването и социалните грижи, както и общото европейско пространство за данни.

Министър Московски припомни, че Българското председателство положи големи усилия за приобщаването на страните от Западните Балкани към европейската цифрова икономика, както и към транспортната свързаност в региона. В рамките на асамблеята бе представен и цифровият му дневен ред. „С него очертаваме пътната карта за пониски цени на роуминг услугите, за инвестиции във високоскоростен интернет и иновативни услуги“, подчерта министърът. По думите му, Цифровата асамблея като едно от финалните събития на Първото българско председателство на ЕС,

е мястото да бъде отбелязано постигнатото през последните шест месеца в областта на телекомуникациите и цифровите технологии. Той добави, че основното постижение е единният цифров пазар, който е с 500 милиона потенциални участници и вече е с ясно очертани правила.

Колкото до бъдещата ключовата роля на транспорта и в бъдеще, която беше очертавана от различни европейски фактори през изтеклите шест месеца, то тя се предопределя от световната глобализация и постигането на конкурентоспособност на търговията и свързаните с нея индустриални зони. В контекста на тази мисъл още през април министър Московски подчерта по време на официалното откриване на европейската транспортна конференция TEN-T Days в Любляна, че за Европейския съюз е изключително важно свързването на транспортните мрежи с инфраструктурата на Западните Балкани, Източното

партньорство и страните от Южното Средиземноморие. В този форум участваха още еврокомисарите по транспорт и регионално развитие Виолета Булц и Корина Крецу, заместник-председателят на ЕК Марош Шевчович, министър-председателят на Словения Мирослав Церар, както и министри на транспорта от редица европейски държави.

Страните максимално трябва да се възползват от развитието на световните пазари, за да запазят конкурентоспособността на европейската икономика, а това означава по-добра интеграция със съседните региони и континенти, заяви още пред тях българският транспортен министър. Той добави, че България приветства приетата стратегия за разширяване и засилено участие на ЕС в Западните Балкани“ и Договора за създаване на транспортната общност между ЕС и страните от Югоизточна Европа. „Тези инициативи ще задълбочат нашето сътрудничество и ще доведат до по-нататъшна либерализация на пазара и интеграцията на региона“, подчерта Московски. По думите му много важна тема е Стратегията за свързване на Европейски съюз и Азия. Тя е и стъпка към сближаване на държавите от двата континента, допринасяща за улеснен достъп на европейските компании до бързо растящите азиатски пазари.

(продължава на стр. 4)

Партньорство

SIEMENS И MRCE СИ ПОДАДОХА РЪКА



Лизинговата компания Mitsui Rail Capital Europe (MRCE, клон на японския концерн MRC) и корпорацията Siemens се договори за създаването на съвместното ремонтно пред-

приятие. Новото дружество, чието име ще бъде Locomotive Workshop Rotterdam (LWR), ще се занимава с техническо обслужване на локомотивния парк. Предвижда се LWR да започ-

не работа в началото на лятото на 2019 г. Депото на компанията ще бъде разположено на територията на порт Ротердам, като изграждането му ще започне в края на т. г. То ще обслужва, както локомотивите, собственост на MRCE, така и тези на други жп оператори. Местоположението му не е избрано случайно, тъй като достъпът до холандското пристанище е еднакво удобен от всяко европейско направление с минимални пробег и разходи.

Делът на Siemens и MRCE в новото дружество е по 50 процента. И двете очакват до средата на годината да получат от антимонополните органи одобрение за неговото създаване.

Модернизация

ЕС И ЕБВР ФИНАНСИРАТ АЛБАНСКАТА ЖП МРЕЖА

Албания получи безвъзмездна помощ от Европейския съюз в размер на 35,5 млн. евро за проекти, с които ще модернизира жп мрежата на страната. Тя се отпуска в рамките на програмата за инвестиции в Западните Балкани (WBIF), която е съвместна инициатива на Европейската комисия, международните финансови институции, донорите и правителствата на държавите от този регион. Субсидията е в допълнение на кредита от 35,9 млн. евро, който Европейската банка за възстановяване и развитие (ЕБВР) предостави на Тирана за развитието на местните железници.

Средствата ще бъдат използвани за осъвременяване на 34-километровата железопътна линия между столицата и Дуръс - главният пристанищен град на Албания. Тя е най-натоварената от албанската жп мрежа. С парите ще се финансира още изграждането на нова жп връзка с дължина 7,4 км от Тирана до международното летище „Майка Тереза“. Отсечката към него ще започва от района на 27-мия километър на линията Дуръс - Тирана, в непосредствена близост до авиационния терминал.

Общата стойност на двата проекта е 90 млн. евро. Остатъкът от сумата, която не е осигурена от ЕС и ЕБВР ще се покрие от държавния бюджет на страната. По план строителните дейности трябва да бъдат завършени в рамките на 30 месеца.

Обновяването на жп мрежата на Албания е съставна част от програмата WBIF, насочена към подобряване на транспортната достъпност в региона. През декември 2017 г. ЕБВР обяви, че се ангажира да осигури кредити в размер на 190,5 млн.

евро за усъвършенстването на железопътната инфраструктура на Западните Балкани. Евросъюзът обяви, че ще подпомогне инициативата със субсидии за около 120 млн. евро.

Общо до момента ЕБВР е инвестирала почти 1 млрд. евро в 80 различни проекта на територията на Албания. Засага не са оповестени условията по заема за модернизацията на железниците, но от банката заявяват, че с негова помощ ще се „осигури осезаема разлика за хората и бизнеса“ в тази част на света.



Ръст

ЕС И ЕБВ САЩ, Канада и Мексико увеличават товарните превози

От началото на 2018 г. до първата седмица на май железниците на САЩ и Канада отбелязват увеличение на товарните превози спрямо аналогичния

период от миналата година. По данни на Асоциацията на американските железници (AAR) регистрираният ръст е съответно 3,4 процента и 2,9 процента.

Общо през първите 18 седмици на годината американският жп транспорт е превозил 9 488 543 товарни вагона, вагони-платформи с контейнери и автомобилни полуприцепни вагони. За същия период канадските железници са транспортирали 2 622 890 товарни вагона.

От AAR посочват, че и при релсовия транспорт на Мексико се наблюдава ръст при каргото. По същото време мексиканските железници са превозили 680 746 товарни вагона. От асоциацията обаче не дават информация колко точно е увеличението при тях спрямо аналогичното петмесечие на 2017 г.



Иновация

Китай тества нова система за управление на високоскоростни влакове

В Китай успешно е преминала първите лабораторни изпитания система за автоматично управление на движението на високоскоростните влакове от ново поколение. Тя е разработка на компанията China Railway Signal & Communication Corporation (CRSC). Тестовите се провеждат в най-голямата в света лаборатория за транспортни технологии, която бе специално изградена от CRSC в Пекин.

Новата технология работи съвместно със системата за управление на влаковото движение CTCSS ниво 3 (съответства на европейската ETCS ниво 2), разработена за жп линиите, които са предвидени за скорости до 350 км/ч. Използва още данни от китайската система за спътникова навигация BeiDou.

Очаква се, че внедряването й ще доведе до намаляване на зависимостта на китайските железници от чуждестранните технологии в областта на сигнализацията на скоростните жп коридори. А също така ще помогне да се повиши точността, безопасността и ефективността на релсовите превози.

CRSC е най-големият доставчик на системи за сигнализация, управление и безопасност за влаковете-стрели в Китай, чиято обща дължина на скоростната мрежа вече надхвърля 25 000 км. През 2017 г. компанията обнови технологията за управление на движението на съставите по линията Пекин - Шанхай. Това позволи по нея да бъдат пуснати най-новите китайски експреси Fuxing, които пътуват със скорост до 350 км/ч.



Съюз

Siemens и Alstom създават обща компания

Корпорациите Siemens и Alstom внесоха в Европейската комисия заявление за провеждане на съответните проверки, за да получат разрешение за обединение на железопътния им бизнес. Поради проточилите се повече от предвижданото подготвителни работи и събирането на данни от техните жп подразделения по света, приключването на сделката се очаква да стане през първата половина на 2019 г. вместо до края на тази.

Затова е нужно одобрение-

то на акционерите на Alstom (събранието е насрочено за 17 юли т.г.) и съгласуване с антимонополните органи. Двата гиганта обявиха намерението си да слеят своя жп бизнес в обща компания през септември 2017 г. През май 2018 г. бе представен съвет на директорите на бъдещото съвместно дружество. По първоначален план то трябваше да бъде учредено до края на годината, но заради закъснението създаването му най-вероятно ще се забави с около 6 месеца.

ALSTOM

SIEMENS

SNCF: КРАЯТ НА МОНОПОЛА

През близките 3 години френските държавни железници SNCF ще се лишат от статута си на над 80-годишен монополист в сегмента на пътнически жп превози в страната си. От 2021 г. частните оператори също ще могат да използват френската жп мрежа в съответствие с графика за либерализация на сектора, определен в директива и Четвъртия жп пакет (приет в края на 2016 г.) на Европейския съюз. Това отваря пазара за конкуренция на националната жп компания на Франция, която ще бъде реформирана по решение на правителството, взето на 26 февруари т.г.

От национализацията на железниците през 1937 г. SNCF е единственото предприятие, което има право да превозва пътници във Франция. Монополът ѝ е аргументиран, че железопътният транспорт е обществена услуга и не трябва да се подчинява на логиката на пазарната конкуренция. Въз основа на този аргумент единственото в страната държавно жп предприятие е задължено да поеме всички възложени му от властите транспортни услуги, дори и когато те не се рентабилни (напр. късите, но обществено значими маршрути).

Това статукво противоречи на концепцията за „чиста и съвършена конкуренция“, лансирана от либе-

държавните превозвачи, но цялата да поставят монополите в равни позиции с частните конкуренти.

Отчитайки силната съпротива на някои държави-членки (вкл. Франция), рисковете от отваряне на пазара за конкуренцията и важноста да се запази целта на обществената услуга, е взето решение за постепенната либерализация на пазара. Крайните срокове за завършването на процеса са през следващото десетилетие.

Първите стъпки в тази посока са направени още през 1997 г. Тогава SNCF е реорганизирана в два филиала. С цел подготовка за отварянето на жп пазара, компанията е разделена на дружествата: SNCF

SNCF. Вследствие на това, държавната компания губи 40 процента от пазара за товарни превози.

Сегментът на международните пътнически превози е „отключен“ за развитие на конкурентна на SNCF дейност още през 2009 г. Но минават 2 години преди някой друг да посмее да стъпи на него. Все пак се претрашава френско-италианската компания Thello (собственост на френския оператор Veolia и италианските железници Trenitalia). Тя пуска свои влакове по маршрута Париж - Венеция. Същата и досега е единствената, възползвала се от освобождаването на тази пазарна ниша. Нейни състави обслужват две дестинации: гореспоменатата и Марсилия - Милано.

Регионалните жп превози във Франция скоро също ще са достъпни за конкурентна борба. Засега по тях още оперират само държавните регионални експреси (TER) и т.нар. териториални (междуградски) влакове (Intercités, Teoz, Corail). От началото на следващото десетилетие обаче по регионалната релсова мрежа ще могат да пътуват композиции и на други оператори. Държавата ще позволи на френските региони да избират сами на кой оператор да поверят тази обществена транспортна услуга (на SNCF или частна компания). Това ще става чрез конкурс, в който регионалните власти ще имат правото да определят някои конкретни изисквания към кандидатите (напр. определяне на качество на предоставяните услуги). С победителят се предвижда сключване на десетгодишен контракт.

Регионалните власти могат да започнат от декември 2019 г. подбор сред частните оператори на кандидат-концесионерите. Крайният срок за завършване на конкурсните процедури е 2023 г. Много френски провинции (в т.ч. Прованс - Алпи - Лазурен бряг, Гранд Ест, О дьо Франс, Бургундия - Франш Конте и Пеи дю ла Лоар) вече заявиха, че веднага възнамеряват да се възползват от новата възможност. Там, където местните власти отново предпочетат SNCF, държавната жп компания на практика ще запази своя монопол.

От декември 2020 г. официално предстои да отпаднат и ограниченият други оператори да използват скоростните маршрути, по които оперират влаковете-стрели TGV на държавната железница. Според отчетите техническото време, нужно за получаване на лицензи и разрешения, частните конкуренти на френските експреси ще имат реална възможност да се възползват от скоростната жп мрежа през 2021 г.

Свързаните с жп либерализацията евродирективи не забраняват на държавните компании да осъществяват дейност наред с частните жп оператори и не задължават Париж да извършва приватизация на SNCF. Законодателните актове



На френските държавни железници предстои сериозен сблъсък с конкуренцията при пътническите превози

на ЕС, свързани с отварянето на жп сегмента, са насочени само към това монополиста да няма преимущество пред конкурентите си.

В унисон с тях, изброените по-горе планове за либерализацията, залегнали в закона за реформиране на френските държавни железници. На 14 юни Сенатът на Франция (горната камара на парламента) утвърди окончателната версия на правителствения законопроект. Това стана само 24 часа след като документът беше одобрен с мнозинство от представителите на Националното събрание (долната камара на френския парламент).

Новият закон предвижда SNCF да бъде реструктурирана в държавно акционерно предприятие с две дъщерни подразделения: познатите SNCF Mobilités (оператор на подвижния състав) и SNCF Réseau (оператор на жп инфраструктурата). С него се слага край на монопола, който SNCF има върху вътрешния пазар за пътническите превози.

Освен, че се ангажира да не приватизира новите компании, френският кабинет реши и да опрости 35 от общо 47-те милиарда евро задължения на SNCF към държавата.

Колосалните дългове бяха натрупани покрай строителството на нови високоскоростни линии. Това се прави, за да се стабилизира финансовото положение на новата компания и да усили конкурентоспособността на новите ѝ бизнес структури.

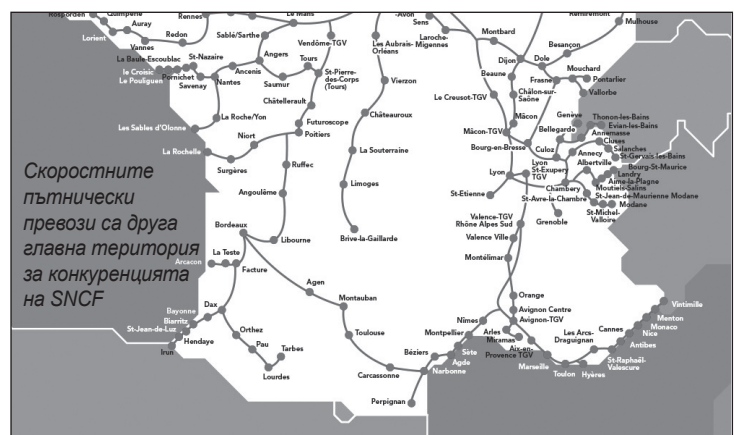
Нормата предвижда от края на 2019 г. в SNCF и подразделенията ѝ да спре наемането на работа на служители с т.нар. статут „cheminot“. Той се дава на по-ценните професионални кадри (машинисти, инженери, техници и др.) и им гарантира пожизнена работа и възможност за ранно пенсиониране. С профсъюзите на френските железничари бе постигнато компромисно споразумение, новопостъпилите до тогава и настоящият персонал, на които е даден такъв статут, да го запазят.

Отстъпките бяха извоювани от синдикатите след над тримесечни общонационални стачки, които сериозно повлияха върху работата на SNCF. Въпреки постигнатите победи, профсъюзите заявиха, че протестните им акции ще продължат докато кабинетът не преразгледа позицията си и по други щекотливи казуси.

Ивайло ПАШОВ



Между 2019 и 2023 г. по френските регионални маршрути вече ще могат да оперират и частни компании



Скоростните пътнически превози са друга главна територия за конкуренцията на SNCF

ралните икономисти и подкрепена от договорите и директивите на ЕС. За Европейската комисия подобни национални монополи са фактори, забавящи икономическия ръст, а също и бариера за намаляване на цените и обяснение за лошото състояние на жп сектора. Именно затова в началото на 90-те години на XX век ЕК започна процес за либерализация на железниците в Съюза. Новите политики не предполагат задължителното приватизиране на

Réseau, което управлява жп мрежата, и SNCF Mobilités, отговарящо за експлоатацията на подвижния състав.

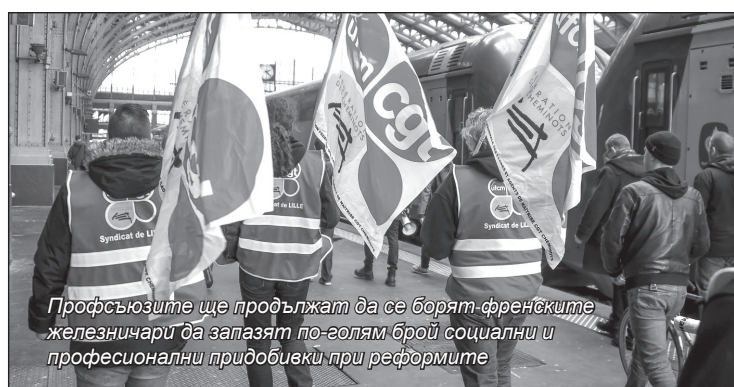
Дебютът е извършен с либерализирането на железопътните товарни превози. Процесът започва през 2003 г. с въвеждане на пазарна конкуренция по международните карго дестинации, обслужвани от френските състави. През 2006 г. се прехвърля и по вътрешните маршрути. Общо около 20 частни товарни оператори стават съперници на



Евродирективите за либерализиране на жп пазарите в Съюза принудиха френските власти да реформират жп монополист



Чрез реформите правителството обаче ограничава и редица права и привилегии на работещите в държавната железница



Профсъюзите ще продължат да се борят френските железничари да запазят по-голям брой социални и професионални придобивки при реформите



Най-печеливши от промените се очаква да са пътниците

ОБРАТНА ВРЪЗКА



От дълго време не съм ползвала услугите на БДЖ. Но днес се озовах на билетното гише на гара Русе. Възхитена съм от перфектното обслужване от вашата служителка Нели Кашева. Браво! Търпеливо и с думи прости ни даде обстойна информация, след което аз и съпругът ми закупихме необходимите ни билети. Жалко, че нямате POS терминали, но това пък ни даде възможност да направим сравнени между Нели и колежката ѝ на гише „Информация“. Тя не беше груба, но я нямаше приветливостта и отзивчивостта на Нели. Още веднъж ще кажа браво Нели Кашева! Може би такива като нея ще ни накарат да се обърнем отново към вашите услуги. Срещата ни с нея стана на 28 май тази година около 18.30 часа.

Мария Евгениева Иванова

Пиша Ви това писмо, за да изкажа благодарност за професионализма на служителите ви. На 4 май тази година пътувах с пътнически влак, който тръгва сутринта в 8:04 ч. от столичната централна гара по линията София - Копривщица. В участъка между Горна Малина и Негушево се повреди пантографът на мотрисата. Благодаря на машиниста, който в този момент показва, че отлично познава и владее работата си. Защото съумя, вероятно по инерция, да докара влака до гара Негушево, а не ни остави между двете гари, където стана аварията. Благодаря и на началник на влака, която веднага направи необходимото, за да дойде автобус от Саранци и да транспортира пътниците по-нататък. В този случай вашите служители действаха много професионално и адекватно, като направиха необходимото, за да изведат хората от неприятната ситуация.

Велка Иванова

Уважаемо Ръководство на „БДЖ - Пътнически превози ЕООД“, чрез вас искам да изкажа огромната си благодарност и възхищение от перфектното и много компетентно обслужване, което получихме от служителката ви Вичка Куцарова на каса „Предварителна продажба“ в гара Варна. Тя е изключителен професионалист, с който БДЖ може само да се гордее.

Ние сме двама авиоинженери. Казвам се Илия Ставрев, вече пенсионер, родом от Варна, който е с 50 години стаж в авиацията. Бил съм представител на Сибирски Авиолинии S 7, Москва - Домодедово и Новосибирск. Декември миналата година пътувахме с инж. Красимира Ставрева от София, също пенсионер, която работеше в ръководния екип на FRAPORT TWIN STAR AIRPORT MANAGEMENT - AD - отдел „Интегрирани системи за управление в летищата Франкфурт, Варна и Бургас. Отговаряше за безопасността на летище Варна.

Бяхме решили този път да попътуваме с БДЖ. Затова отидох да купя два билета за 8 декември 2017 г. за бърз влак Варна - София № 2612, който тръгва в 10:35 ч. от черноморския град. Единият от тях е пенсионерски, другият военен и затова доплатих за запазените места в първа класа. Любезността, с която ни обслужи вашата служителка Вичка Куцарова и получената от нея подробна информация за предстоящото пътуване само може да ни възхищава. Нека БДЖ има повече такива служители, с които да се гордее!

С благодарност и уважение:
Красимира и Илия Ставреви

Екипът на туристическа фирма „Евротурс ВТ“ изказва своята искрена благодарност на инж. Петьо Кънчев, началник на превозна служба в град Септември, за проявения професионализъм, благородство и съдействие при организирането на нашата екскурзия с теснолинейката Септември - Банско. Това пътуване се превърна в истинска незабравима емоция за туристите ни.

До нови срещи с „Български държавни железници“ и с пожелание за професионални успехи на целия ви екип!

С уважение:
Милена Пеева
„EUROTOURS-VT“ – Велико Търново

Благодаря на персонала на влак N 2610 Варна - София и на какичките и батковците - полицаи от централна гара, които на 23 май 2018 г. ми намериха чантата и телефона и ми ги върнаха. Пожелавам им от сърце да са живи и здрави.

Митко

БЪЛГАРСКОТО ПРЕДСЕДАТЕЛСТВО – С ВИСОКА ОЦЕНКА И ЗА ТРАНСПОРТА

(от стр. 4)

За десетгодишния период на членство в ЕС България е получила значителна подкрепа по линия на политиките за TEN-T. Много голям дял от железопътната и пътна инфраструктура вече е изградена с финансиране от европейските фондове и за нас е важно този процес да продължи и след 2020 г., изтъкна на форума в Любляна още министърът. Според него, акцент в следващата финансова рамка трябва да станат проектите с висока добавена стойност за съюза, в това число и цялостното изграждане на основните транспортни коридори.

Преди това в София на друг международен форум, чийто център бе развитието на железопътния транспорт, зам.-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Велик Занчев специално подчерта, че решенията, които предстои да се вземат за следващата Многогодишна финансова рамка на ЕС имат решаваща роля за развитието на жп сектора в България. Тази среща на високо равнище бе посветена на темата „Подкрепа от ЕС за развитието на железопътния транспорт в България и Западни Балкани: настоящи възможности и бъдеща перспектива“. Тя също стана част от календара на Българското председателство на Съвета на ЕС. Организира се от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, в сътрудничество с Асоциацията на европейската железопътна транспортна индустрия UNIFE. В нея участваха евродепутатът от ЕНП Андрей Новаков, ръководителят на Представителството на Европейската комисия в България Огнян Златев, генералният директор на UNIFE Филип Ситроен, както и представители на ЕК, бизнеса и различни неправителствени организации.

„Структурните фондове, Кохезионният фонд и Механизмът за



По време на българското председателство официално беше открита реновираната жп гара в Пловдив, обявена за паметник на културата.

свързване на Европа са основни източници на финансиране на инфраструктурата в изоставашите региони на територията на Европейския Съюз и България много разчита на тази подкрепа, за да продължи изграждането на базовата железопътна инфраструктура“, очерта проблема Велик Занчев. Той посочи, че месец преди този форум транспортното министерство е приключило проучването си за необходимите инвестиции за свързване на транспортните мрежи на държавите от Западните Балкани и за изграждане на коридорите от „основната“ TEN-T мрежа. Общият размер на средствата, необходими за довършването на всички железопътни връзки в региона, възлиза на 43 млрд. евро. От тях осигурените до момента инвестиции от националните бюджети на държавите са 8 млрд. евро. Затова е важно разширяването на жп мрежата на запад от България да продължи, следвайки най-големите товарни потоци в региона. Защото това ще улесни значително търговския обмен в югоизточната част на Европа.

В рамките на същото събитие, което се проведе през април в София, освен бъдещите инвестиции в железопътната инфраструктура, беше обсъден и Четвъртият железопътен пакет. Той ще допри-

несе съществено за развитието и ефективното функциониране на Единното европейско железопътно пространство. Чрез него ще се гарантира висока степен на безопасност, оперативна съвместимост, както и повишаване на конкурентоспособността на железниците. Но в Техническия стълб на 4-тия железопътен пакет са заложили съществени промени в Европейското законодателство. Предвижда се Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз да бъде централен орган за издаване на сертификатите за безопасност и разрешенията за тип превозни средства и допускане до пазара. Тя ще изпълнява и функцията на системен орган за ERTMS и издаване на разрешения за въвеждане в експлоатация на системите за управление на железопътния трафик. Ще бъде въведено още обслужване на едно гише, което ще опрости административните процедури по границите. Всъщност основната цел е да се намалят престоите по тях, както на железопътните превозни средства, така и на автомобилите. Заместник-министърът изтъкна, че това може да се постигне само чрез осигуряване на надеждна и модерна инфраструктура, съчетана с внедряването на високи и иновативни технологии.



Зам.-министър Велик Занчев на срещата в София информира Филип Ситроен, че за пълното изграждане на жп мрежата в региона са нужни 43 млрд. евро.

ВЪЗРАЖДАТ СЕ СПОРТНИТЕ ТРАДИЦИИ

Леката атлетика не отстъпни място на футбола



Кой ще е победителят е трудно да се прогнозира...

(Продължава от бр. 11)

По традиция, създадена от предишните национални и регионални спартакиади, най-масовата дисциплина след футбола и тази година стана леката атлетика. В полуверемната, а и по време на срещите, част от лекоатлетите тренираха и разгрънаха в резервните полосу, които опасват игрището на стадиона в Паничище. Не бяха единици и тези, които като голмайсторът при жените Теодора Петкова, активно участваха и в двете дисциплини.

Това не е продиктувано само от желанието за индивидуална изява, а преди всичко е резултат от подобренията организация в работническата спортна дейност по регионите, с която тазгодишната спартакиада се характеризира, е мнението на коменданта Мирослав Писов. Той описва подробно как това се случва по места. „Спортното събитие, в което се включват представители и отбори от цялата страна, се организира на доброволен принцип от националната организация на работниците и служителите, които имат голяма заслуга за възвръщането на спорта в различните поделения на холдинга в страната. Националната организационна група се състои от национални отговорници по видове спорт, включени в програмата на спартакиадата. Те, според предварително одобрени правила и регламент, извършват собствена организация по различните дисциплини. Също железничарите все по-често участват в местните спортни инициативи.” Така например спортуващи служители от Пътнически център Русе вече редовно се включват в общинските състезания. По този начин работническият железничарски спорт се превръща в естествена реклама за БДЖ, уточнява Мирослав Писов и цитира мнението на Йордан Попов, който е един от старите служители в дружеството, а сега работи в поделението за

пътнически превози в Горна Оряховица.

На спортно-техническата конференция в Паничище е споделил удовлетворението и радостта си от съживяващия се през последните години работническият спорт в железницата. По думите му в предишните десетилетия той е бил един от най-масовите в страната и на

Организирахме клуб по автомото за придобиване на свидетелство за управление на МПС, както и клуб по карате, предимно за младите хора. Към него имаше особен интерес. Всичко се правеше, за да могат железничарите в свободното си време да намират приятни за тях занимания и развлечения. За младите пък дейността по

някои от положителните неща от миналото. Не трябва да се подценява, нито пренебрегва и личната полза за човека от спорта. В същото време фирмата и държавата имат интерес работниците им да са здрави и психически устойчиви, както и да се сплотяват на база спорт. Полезно е да се знаят и практикуват различни игри, които да развличат и създават настроение в колективите. Това е и предпоставка за по-добра кондиция на работното място. От гледна точка на сигурността, спортът също е безспорно положителен фактор за издигане физическите показатели на практикуващите го. Ето защо смятам за изключително полезно е организирането на такива спортни събития като спартакиадите – и от лична, и от обществена гледна точка.”

Йордан Попов не пропуска да подчертае, че железничарският

спорт има и силна международна организация, благодарение на която се провеждат европейски железничарски първенства. В тях, според него, отборите на БДЖ в бъдеще могат успешно да участват. Същевременно работническият спорт създава чувството за общност, другарство и взаимопомощ. От друга страна положителното приемане на спортния успех формира толерантност и уважение към колегите. Затова голямо е желанието на повече от хората, работещи в БДЖ, работническият железничарски спорт да възстанови миналия си авторитет и значение, обобщава наблюденията си Мирослав Писов. Аргументира се не само с резултатите от наскоро проведената спартакиада, но и с обобщените си впечатления от регионалните, които предшестваха националната. (Следва)

Класиране

Мъже

Бягане 2000 м

Йонко Красимиров – локомотивно депо Стара Загора
Емил Стоянов – Пътнически превози Горна Оряховица
Радослав Цанев – Пътнически превози Горна Оряховица

Спринт

Радослав Цанев – Товарни превози Горна Оряховица
Христо Демиревски – Пътнически превози централно управление – София
Денислав Георгиев – Пътнически превози Горна Оряховица

Жени

Бягане 1000 м

Мирослава Богданова – Товарни превози Пловдив
Гая Неткова – Пътнически превози централно управление – София
Красимира Диева – Товарни превози Пловдив

Спринт

Тони Добрева – Товарни превози Пловдив
Деница Миткова – Пътнически превози Горна Оряховица
Тодора Петкова – Пътнически превози Горна Оряховица

Щафета

Пътнически превози централно управление София
Товарни превози Пловдив
Пътнически превози Горна Оряховица

много високо конкурентно ниво. По стечение на обстоятелствата по онова време Йордан Попов е председател на възловия съвет на Организацията за съдействие на отбраната (ОСО). „Задачата тогава беше да се създадат клубове, което успешно направихме - казва Попов. – Спомням си, че направихме стрелкови клуб, за да тренират отборите извънработно време стрелба и след това да се провеждаха състезания.

бойните спортове беше изключително атрактивна и желана. Ползите от спортната дейност са изключително големи. Благодарение на натрупания опит и практиката съм убеден в това. Защото тя не само развива физическия статус на хората, но укрепва духът на състезателите, осмисля свободното им време. Формират се много спортни добродетели и навици. Така че със сегашните работнически спартакиади се възвръща



За първия финалист колегиалните овациите са най-големи



На старта и при жените, и при мъжете напрежението е голямо



ЕКЗЕМАТА



Екземата е широко разпространено кожно възпаление особено през лятото. Тя е характерно заболяване за всички възрасти, просто причините за екземата са различни.

Екземата представлява възпаление на кожата, което може да се развие върху всяка част от кожата повърхност, но най-често по ръцете, лактите и лицето. Тя се дели на три вида:

- Екзогенна (контактен дерматит) - Този вид екзема се появява под въздействието на външни фактори. Тя възниква при досег на кожата до алергени (перилни препарати, ацетон, грим, смазочни масла и т.н.). При разранена кожа тези алергени проникват много по-лесно в нея и я увреждат на мястото на контакта с алергена. Това е най-често срещания вид екзема. Може да бъде мокра с наличието на много мехури или суха, която се характеризира с появата на пъпки, сърбеж и

лющене на кожата.

- Ендогенна екзема - Този вид екзема се появява под въздействието на вътрешни фактори. Счита се, че тя се предава по генетичен път. Появява се най-често по големите гънки на тялото (клепачи, мишници и т.н.). Особено характерна е за бебета и деца от 3-месечна до 3-годишна възраст. Причините за появата на ендогенна екзема не са напълно изяснени, но се смята, че стресът, умората, определени психически изживявания могат да я причинят.

- Себорейна екзема - Образува се в областите с много мастни жлези. Причини за възникването ѝ са хормонални промени, хранителни алергии и др. Кожата става мазна и с жълти люспи. Такъв вид екзема е себорейата по главата (пърхот).

Екземата се появява и като реакция на организма с цел почистването му чрез изхвърляне на отровите и токсините през

кожата. Други причини за възникването на екзема са авитаминоза, слаба имунна система, възпалителни процеси в организма, алергии, рязка температурна разлика, нарушена обмяна на веществата, натравяне с лекарства.

Екземата е съпътствана от различни видове обриви, зачервяване на кожата, сърбеж, подуване. В зависимост от фазата, в която е екземата, и видът ѝ обривите могат да бъдат съвсем деликатни или силно изразени пъпки – папули, мехури (везикули), от които впоследствие се образуват ранички с коричка (крусти). Вследствие от заболяването екзема, кожата може да загубее, да стане по-твърда и суха, да се напуква и лющи.

Лечението зависи от вида екзема, от това колко обширна част от кожата е засегнала, и от възрастта на пациента. За локално лечение се използват емолиенти или кортикостероиди.

Кьопоолу



Необходими продукти:
500 г патладжани
250 г чушки
2 бр. домати
1 к. ч. олио
1/4 връзка магданоз
чесън
оцет
сол

Начин на приготвяне:

Патладжаните и чушките се измиват и почистват, опичат се и след като изстинат, се обелват. Доматите се измиват, попарват се с вряща вода, охлаждат се и също се обелват.

След това пиперките, патла-

джаните и домати се нарязват на дребно и заедно с обелените скилидки чесън се разбиват с миксер или се счукват в дървено хаванче. Към получената пюреобразна маса се прибавят при непрекъснато разбиване олиото и оцетът.

Патладжанът



За вкусовите качества на патладжана се споменава още в съчиненията на арабските писатели от ранното Средновековие. Тумбестият зеленчук произхожда от тропичните райони на Индия, където все още се срещат дивни форми на растението. Те са бели или жълтеникави на цвят и не по-големи от кокоше яйце. Днес миниатюрните светли патладжани, които на вкус не се различават от големия си събрат, се отглеждат значително по-рядко и са голям деликатес в скъпите ресторанти. От Индия патладжанът се разпространява в Китай и други страни от Югоизточна Азия. Пренесен през Средния изток, той стига до Европа през 16-и в., като до 20-и в. в по-голямата си част е използван като декорация. В Испания, той попада благодарение на арабите. Персите пък го пренасят в Африка.

Поради принадлежността му към семейство Картофови, навремето са го смятали за отровен. Научното му наименование "Solanum melongena" произлиза от арабското име от 16-и в. за един вид патладжан.

Патладжанът е обвит в суеверия. Така например турски султан имал за любимка една от 150-те си жени, защото само тя знаела как да приготви патладжана, за който султанът вярвал, че дава дълъг живот и потентност.

Патладжанът съдържа ка-

лий, фосфор, калций, магнезий, желязо, манган, и други, и е добър източник на витамин А, С и В комплекс. За цвѐта, довел до името му "син домат", допринася рядкото вещество делфинидий, което включва магнезий, калий и калций. Познати са различни по форма и цвят патладжани, вариращи от бяло до тъмно лилаво. Колкото е по-син патладжана, толкова е по-високо съдържанието на магнезий и калций. В тъмно-виолетовите плодове преобладават солите на калия. Най-вкусни са патладжаните с продълговата форма и виолетова окраска.

Патладжаните съдържат и соланин, на което се дължи и леко горчивият им вкус. Затова преди готвене е добре продуктът да се накисне в солена водна разтвор, който ще извлече част от соланина.

Патладжаните са полезни при профилактиката и лечуването на атеросклерозата. Те помагат за намаляване на холестерола в кръвта и в стените на кръвоносните съдове. Също така се препоръчват и при подагра, защото помагат за изхвърлянето на солите на пикочната киселина заедно с урината.

Патладжанът е напълно универсален хранителен продукт. Той се пече, маринова, пържи, фарширова, суши и пр. Смлян на имамбаялдъ той е едно от най-вкусните ястия на масата.

ПЕТРОВ ДЕН

Всяка година на 29-и юни православната църква почита паметта на светите апостоли Петър и Павел, едни от най-видните ученици на Исус Христос. Те са ревностни разпространители на християнството, изтърпели много страдания и гонения и са наречени „първовърховни престолиници и вселенски учители“.

Петър, беден рибар от град Витсаида край Генисаретското езеро, е един от първите ученици на Христос и един от най-преданите му последователи. Той е бил един от любимите ученици на Христос и неговото име се споменава постоянно в Евангелието.

Когато повели Исус на съд, само Петър и един от учениците вървели след него. В двора на първосвещеника обаче, обхванат от малодушие, Петър три пъти се отречъл от Христа. Когато пропал петелът, той си спомнил предсказанието на Спасителя: „Казвам ти, Петре, не ще пропее днес петел, преди ти три пъти да се отречеш, че Ме познаваш.“ (Лука 22:31-34), и горко се разкалял. След възкресението Христос се явил най-напред пред Петър, за да възстанови неговото апостолство.

Според народните вярвания св. Петър е ключар на райските порти и главен съдник на човешките грехове, който определя коя душа е праведна и достойна да влезе в рая.

Павел, роден в Тарс, Киликия, първоначално изповядва юдейската религия и е сред гонителите на християните. На път за Дамаск той е ослепен от видение на Господа. Завежда го обратно в града, където след три дни е изцерен по чудо. Така от яростен противник, Павел става най-ревностен разпространител на Христовото учение. През 67 г. заедно със сподвижника му

Петър са разпнати на кръст в Рим от император Нерон.

Църковният канон определя денят на светите апостоли Петър и Павел като край на двуседмичния пост, наричан „петровски“. На този ден не се работи. Принася се жертвено животно – обикновено се коли петел или пиле, а жените рано сутринта носят в черквата колак и ранни ябълки – петровки. Осветени от свещеника, те носят здраве.

Смята се, че обредите, които се извършват на празника предпазват от огън, пожар, гръмотевица и град.



5 КРАТКИ СЪВЕТА ЗА ДОБРА ПОЧИВКА

Ваканцията е тази част от лятото, която всички очакваме с нетърпение, планираме дълго и за която мечтаем от края на миналото лято. Все пак не винаги всичко минава гладко. Понякога някои малки проблеми са способни да ни съсипят почивката.

Как да предотвратим всякакви неприятни изненади. Едва ли бихме могли, но с някои бързи съвети, можем да си спестим редица неприятности.

Съберете комплект за първа помощ и се застраховайте

Независимо, дали потегляте на път в чужбина или отскачате само до нашето Черноморие, или пък мислите да прекарате една седмица на планина, застраховката не е нещо, което ще натовари бюджета ви, кой знае колко, но пък ако потрябва, ще ви спести куп главоболия.

Същото се отнася и до лекарствата, които взимате със себе си. Може да носите само две тениски, но не си спестявайте

комплекта за първа помощ и някои от най-необходимите лекарства. Ако се разболеете по време на ваканцията, може да реагирате бързо, ако извадите предварително подготвени лекарства от личната ви аптечка, вместо да търсите болници или аптеки на чуждото място. Разбира се, стига да не е наложително. Вземете болкоуспокояващо и аналгетик, таблетки срещу диария, анти-септично средство. За екзотични дестинации задължително си направете допълнителни ваксини и се запасете с някакви широкоспектърни антибиотици. Освен това може да носите таблетки за дезинфекциране на вода.

Използвайте слънцезащитни средства

Това е универсален съвет за всички случаи. Не знаете точно колко активно е слънцето в района, в който отивате, дори и да не сте в южна страна.

Помислете за режима

Ако не можете да се справите



със стреса от смяната на часовите зони, можете да вземате мелатонин на таблетки. Но не прекалявайте.

Не купувате нови обувки за почивката

Обикновено при пътуванията се движим доста. Новите обувки могат да ви съсипят почивката.

Заложете на старите и добре познати обувки, маратонки и сандали, нищо че няма да блестите с чисто нови обувки.

Пътувайте леко

Не се затрупвайте с куфари и чанти. Подберете само няколко дрехи, които сте сигурни, че ще носите. Не взимайте различни

рокли, цветове ризи, много чифтове обувки. Половината от тях дори няма да извадите от куфара. Направете си предварително списък с най-необходимото и после няколко пъти го прегледайте, за да махнете по нещо, докато не сведете багажа си до една компактна чанта с всичко необходимо.

12 важни признака, че не пием достатъчно вода

Няма нищо по-освежаващо на тоя свят от една голяма, ледено студена чаша вода. Едва ли има някой, който ще отрече, че понякога една обикновена чаша вода може да бъде много по-голямо удоволствие от чаша кафе или газирана напитка. Въпреки това повечето от нас не пият достатъчно вода всеки ден. Лишавайки се от най-естествения природен ресурс, ние непрекъснато вредим на организма си, пише Bright Side.

Ако разпознавате някой от следните признаци в себе си, препоръчваме ви да изпиете чаша H₂O веднага.

1. Устата ви е суха

Близко е до ума, нали? Донякъде. Разбира се, когато усетите това лепкаво, неприятно чувство в устата си, очевидно ще поднесете към устата си някаква течност. Но сладките напитки са само временно решение на по-големия проблем. Ако пиете не друго, а вода, това овлажнява лигавицата в устата и гърлото

ви, което ще запази устата ви добре снабдена със слюнка дълго след първата глътка.

2. Кожата ви е суха

Кожата е най-големият орган в тялото, тъй че, разбира се, тя трябва да е хидратирана. В същност сухата кожа е един от най-ранните признаци на цялостната дехидратация, което може да доведе до много по-сериозни проблеми. Липсата на вода означава липса на пот, което води до неспособност на тялото да отмие излишната мръсотия и мазнина, натрупани през деня. Ако искате да се предпазите от кожни проблеми, първата ви стъпка трябва да бъде да пиете повече вода.

3. Прекалено жадни сте

Вече говорихме за сухотата в устата, но тук става дума за нещо повече. Всеки, който е имал махмурлук, може да потвърди, че след като се събуди сутрин, организмът просто не може да си набави достатъчно вода. Алкохолът дехидрира

цялото тяло и пиенето на вода не спира да изпраща сигнала „БЛАГОДАРИЯ, ОЩЕ!“ към мозъка, докато нивата на течностите в организма ви се върнат към нормалното. Слушайте какво казва тялото ви - то знае най-добре.

4. Очите ви са сухи

Дотук трябва да е ясно, че пиенето на вода засяга не само устата и гърлото. Липсата на вода води до сухи, кръвясали очи (отново помислете за махмурлука). Без достатъчно вода в тялото, слъзните канали пресъхват. И ако си мислите „И какво като не мога да плача?“, имайте предвид, че това е ужасно вредно, особено ако носите контактни лещи.

5. Болят ви ставите

Нашите хрущялни и гръбначни дискове се състоят от около 80% вода. Това е абсолютно необходимо, за да предпази костите ни от триене една в друга при всяка крачка. Поддържайки организма си хидратиран, гарантирате, че ставите ви могат да погълнат шока при резки движения, като например тичане, скачане или падане.

6. Мускулната ви маса намалява

Мускулите ни също са съставени основно от вода. По-малко вода в организма означава по-малко мускулна маса. Пиенето на вода преди, по време на и след тренировка не само ви поддържа хидратирани и в добра кондиция, но и доставя вода на правилните места в тялото ви, намалява риска от възпаление и болка, свързана

с упражненията и вдигането на тежести.

7. Боледувате по-дълго

Пиенето на вода позволява на организма постоянно да отмива токсините. Органите ни работят, за да филтрират определени отпадъчни продукти като машина, но ако не захранвате машината с вода, тя не може да работи добре. Това, което се случва в един дехидратиран организъм, е, че органите започват да си изтеглят вода от наличните запаси, например кръвта, което води до цял нов набор от проблеми.

8. Чувствате се уморени и летаргични

Както споменахме, когато организмът е дехидратиран, той „взима на заем“ вода от кръвта. Липсата на добре хидратирана кръв води до липса на кислород във всички тъкани на тялото. Липсата на кислород води до сънливост и умора. А липсата на издръжливост означава, че ще започнете да изпитвате характерния за 2 часа следобед спад на енергията все по-рано и по-рано през деня (и не забравяйте, че кафето няма да ви помогне).

9. Имате пристъпи на глад

Когато сте дехидратирани, организмът ви може да реши, че има нужда от храна. Това се случва през целия ден, а през нощта може да се събудите с желание за среднощна закуска. Но докато храненето създава допълнителна работа на организма, пиенето на вода го пречиства и му доставя горивото, което му е нужно за всички

останали процеси.

10. Имате проблеми с храносмилането

Говорихме за лигавиците в устната кухина и гърлото и колко е важно да ги поддържаме хидратирани, за да работят добре. Същото се отнася и за цялата храносмилателна система. Без необходимата хидратация, силата на стомашната лигавица намалява, което позволява стомашните киселини да нанесат немалко щети - това, което на разговорен език наричаме „киселини“ или лошо храносмилане.

11. Остарявате преждевременно

Количеството вода в организма ни естествено намалява с възрастта. Очевидно, това означава, че с напредването на възрастта трябва съзнателно да увеличим приема на вода. Докато преждевременното остаряване е по-видимо отвън, вредата, която нанася на вътрешните ни органи може да се усети с времето. За да намалите този риск, е важно да пиете достатъчно вода през целия си живот.

12. Четете това и сте стигнали чак дотук

Ако сте отворили тази статия, възможно е да сте си казали „Хмм, аз не пия достатъчно вода.“ Затова, ако мислите така, налейте си една чаша още сега. Разбира се, няма нужда да прекалявате. Но ако не получавате препоръчителното количество (което е повече, отколкото си мислите), няма да ви навреди да пиете повече. А сега е време да утолим жаждата!



„ГЪСКА В МЕТРОТО“

Чрез популярен карикатурен персонаж киевският метрополитен ще напомня на пасажерите правилата за пътуване и вежливо поведение



Киевският метрополитен започна информационна кампания, чиято цел е да напомни на пътниците основните правила за пътуване и вежливо поведение в подземната железница. Главна роля в нея играе популярен в социалните мрежи в Украйна карикатурен персонаж – гъската Гуся на лвовската художничка Надежда Кушнир.

В рамките на социалния проект, реализиран в сътрудничество със създателката на симпатичното пернато и дизайнерската компания Art Nation Brands, беше представена серия от 9 тематични постера. На тях ироничният персонаж, със свойствен за него маниер, „обяснява“ официалните и неписаните норми, от които зависи комфорта и безопасността на пътниците по време на съвместните пътувания.

Част от тях са посветени на утвърдените от градската управа правила. Например, че пътниците трябва да представят оригинални и валидни карти за отстъпка, за да се ползват отстъпка от картите и билетите в метрото. Или че не бива да

преминават ограничителната линия на перона...

Но повечето акцентират върху множество наложени се в обществото неформални канони за пътуване в транспорта. Един от плакатите

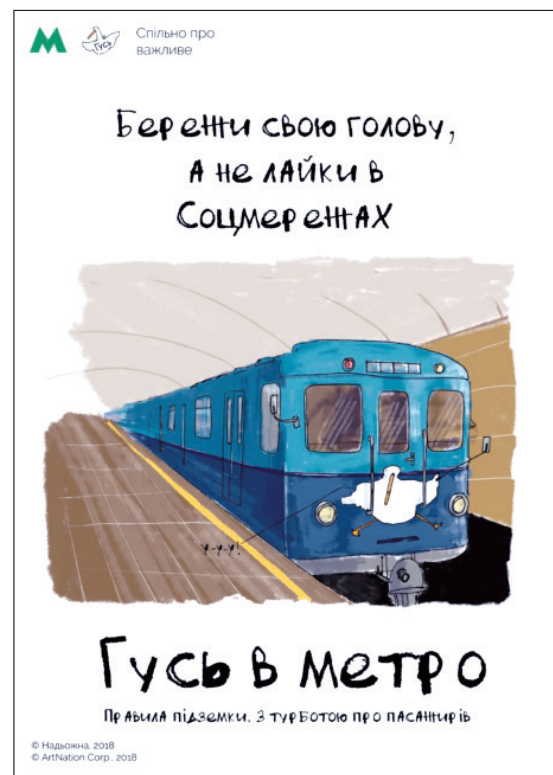
алармира, че влизането във вагоните с раница на гърба не е редно, защото дразни и създава дискомфорт на повечето ползватели на подземната железница. Лайтмотивът на друг е, че велосипедите трябва да се качват във вагона, опаковани в специален калф, за да не изцапат другите пасажери. Трети пък обръща внимание на проблема с хигиената на пъту-

ващите и чрез рисуванятия герой напомня, че вземанешен душ е

то на сутре-полезно както за самите пътници, така и за спътниците им...

Всички плакати са нарисувани от художничката, подготвени и отпечатани от дизайнерската фирма напълно безвъзмездно. „Като активни ползватели на метрото ние с радост решихме да се присъединим към този социален проект. Споделяме мнението, че в обществен транспорт се усеща липсата на вежливост и уважение, а често и на елементарно чувство за такт и култура на пътуване. Затова решихме да помогнем — споделя генералният продуцент на Art Nation Едуард Ахрамович.

Гуся не е избран случайно, а като ментор за правилното и погрешното. Оживяването на този персонаж от цифровата култура в реалния живот провокира усмивки и добро настроение. Затова и правилата за поведение в метрото могат да бъдат възприети позитивно.



Следващата серия постери ще включи още актуални препоръки по идеи на пътниците

„Отдавна искахме да придадем на нормите за ползване на метрото по-съвременно звучене. А Гуся се оказа най-популярна сред аудиторията, на която искаме най-вече да въздействаме. Това са младите, съвременни хора, склонни да възприемат новото, да се приспособяват към него и сами да творят промени“ — разказва говорителката на метрополитена в Киев Наталка Макогън. — „После съвместната ни работа с художничката и Art Nation Brands бе много лесна. Подготвихме кампанията за около месец.“

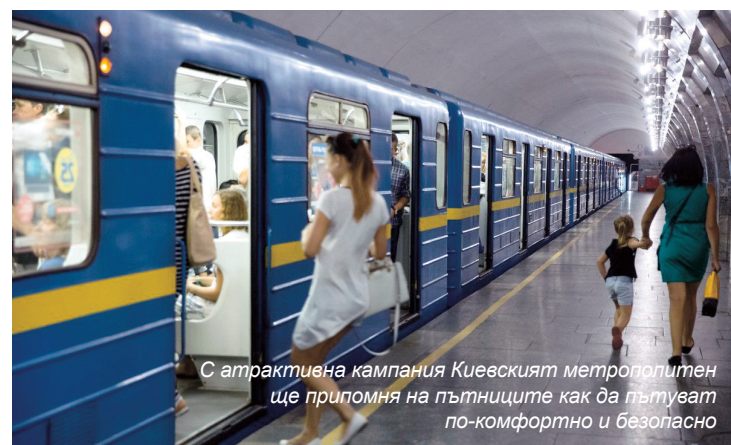
Проектът ще се осъществява на няколко етапа. През първия постерите със симпатичната гъска бяха изложени във фойето на

киевската метростанция „Златната врата“ („Золотые Ворота“) и ще останат там до средата на август. Междувременно - до няколко седмици — плакатите с карикатурния персонаж ще се появят и в останалите метро терминали и в мотрисите. От управата на метрополитена предвиждат да анализират отзивите на пътниците за кампанията и техни идеи да залегнат в следваща серия постери с още препоръки за поведение при ползване на подземната железница. „Силно се надяваме Гуся да помогне на нашите клиенти да станат по-доброжелателни един към друг“, коментира Макогън.

Ивайло ПАШОВ



От плакатите карикатурният герой Гуся отправя полезни съвети към жителите и гостите на Киев, ползващи метрото



С атрактивна кампания Киевският метрополитен ще припомня на пътниците как да пътуват по-комфортно и безопасно



Социалната кампания започна с представяне на посланията пред медиите

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