

“ВАГОНОРЕМОНТЕН ЗАВОД 99” Е ГОТОВИ ИНОВАТИВНИ ТЕХНОЛОГИИ

Железопътният завод в Септември е готов да произвежда модерни пътнически вагони за нуждите на железницата ни, информира търговският му директор Емил Йончев по време на международната научно-техническа конференция „Железопътен форум - 2016“, проведена в НТС по транспорта. Документацията им, както той обяснява е изготвена съвместно с италиански партньор и предвижда проектна скорост на движение до 200 км в час. Производственият капацитет в този сегмент на промишленото предприятие, според него е от три до пет вагона месечно.

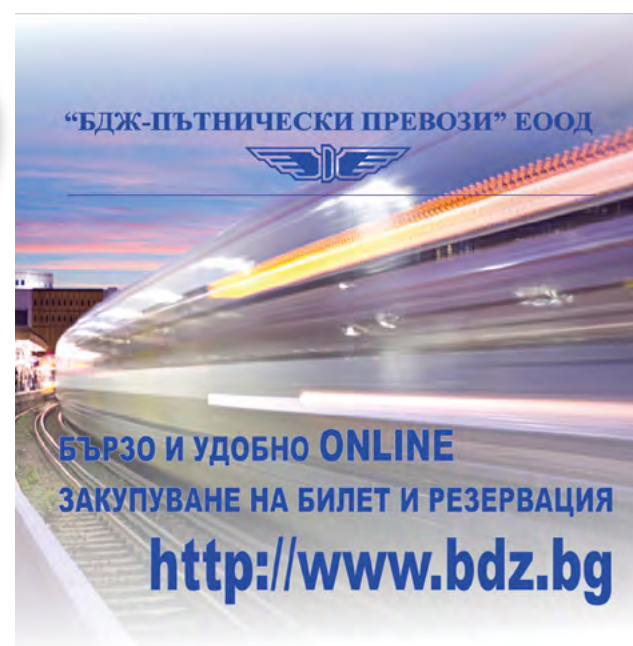
Те ще бъдат и значително по-евтини в сравнение с продукцията, със същите технически показатели, на най-големите световни жп производители като „Сименс“ и „Алстом“, уверява Емил Йончев. Но докато при тях цената на един такъв вагон варира между 2 и 2,5 милиона евро, разходите в Септември могат да бъдат така оптимизирани, че новият продукт на пазара да струва около 1,5 милиона евро. По думите на Йончев при сегашното икономическо и финансово състояние, би било по-разумно „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД да обнови парка си с композиции интерсити, с вагони и локомотив, вместо с цели пуш-пул влакове, които вече доказвали неефективността си не само у нас, но и в Германия, и в други европейски страни. Защото при тях само заради едно счупено стъкло или друга дребна техническа повреда, от експлоатация трябва да се изважда целият състав, докато бъде отстранена. Разбира се това едва ли би представлявало проблем, ако дружеството за пътнически превози в БДЖ разполага с огромен парк от подвижен състав, аргументира се Йончев. Но имайки предвид всекидневните проблеми в това отношение той изтъква, че всяко едно непредвидено сътресение в експлоатационната обстановка рефлектира пряко върху качеството на услугата. Новите вагони, които заводът предлага са тип Z1 по спецификация на италианската компания AnsaldoBreda (Hitachi Rail Italy). Вътрешният им дизайн е модерен и лесно

могат да се преобразуват в различни типове вагони.

Ще припомним, че “Вагоноремонтен завод 99” АД е и сред шестте европейски лицензирани производители на колооси. Създаден през 1941 г. първоначално е вагоноремонтна работилница, където се извършва среден ремонт на пътнически и товарни вагони за междурелсие 760 мм и 1435 мм. Между 1971 и 1975 година се построяват халета за ремонт и на пътнически вагони, в който по-късно започва да се извършва на всички вагони с междурелсие 1435 мм. С решение на Министерството на транспорта през януари 1971 г. се учредява Вагоноремонтна база на пряко подчинение на Генерална дирекция на „Български държавни железници“. Единайсет години по-късно е изграден първият цех в България за ремонт и прекомплектоване на колооси. До момента “ВРЗ-99” - АД остава единственото промишлено предприятие в страната, в което се правят такива специализирани ремонти.

През 1990 год. Вагоноремонтната база прераства в завод, включен в сектора железопътна промишленост на Национална компания “БДЖ”. През 1999 г., когато се извършва работническо-мениджърската приватизация е обявен търг, в който участва още един конкурент – „Рей Холдинг“. По онова време той провежда доста агресивна търговска политика с цел да се установи като монополист на родния жп промишлен пазар.

На стр. 5



В БРЮКСЕЛ ПОДПИСАХА ЗА МОДЕРНИЗАЦИЯТА НА КОСТЕНЕЦ – СЕПТЕМВРИ

Осигурени са общо 560 млн. лева за жп проекти по Механизма за свързана Европа, стана ясно след посещението на министър Ивайло Московски в Брюксел. С тези средства до 2022 г. цялата сума за железопътна инфраструктура от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ и механизма ще достигне 2 млрд. лева с националното съфинансиране.

Припомняме, че както вече съобщихме в бр. 27 на в. “Железничар”, в края на миналата седмица Ивайло Московски трябваше да подпише договор за финансиране на проект „Модернизация на железопътния участък Костенец – Септември“ в изпълнителната агенция за иновации и мрежи към Европейската комисия. Това вече е факт, а документът беше парафиран и от председателя на Управителния



съвет на НК „Железопътна инфраструктура“ Христо Алексиев и директора на Изпълнителната агенция за иновации и мрежи Дирк Бекер. Общата стойност на проекта е около 350 млн. лева, от които приблизително 300 млн. лева са осигурени от Механизма за свързана Европа.

Рехабилитацията на железопътната отсечка Костенец – Септември е от стратегическо значение, не само за България, но и за по-добрата свързаност на всички държави от Югоизточна Европа. По думите на Московски, направление е част от приоритетния коридор, който е връзката между сръбската граница и пристанище Бургас, а и с гръцката и турската граници. Също така бе съобщено, че ресурсът, с който България разполага до 2020 г. по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ за пътна и железопътна инфраструктура е приблизително 2,6 млрд. лева. Тъй като с тези пари няма да може да се изградят всички направления от основната TEN-T мрежа усилията ще трябва да се насочат и към намиране на допълнителни финансови инструменти за изграждане на стратегическата инфраструктура.

България вече има 6 одобрени транспортни проекта по Механизма за свързана Европа на обща стойност от около 570 млн. лева, а преди дни започна изпълнението на първия железопътен проект, финансиран от механизма. Московски подчерта, че в момента също успешно се изпълнява и проект за подобряване на корабоплаването по река Дунав, съвместен с още пет дунавски държави. Свободният ресурс, за който в момента се подготвят проектни предложения е приблизително 210 млн. лева.

НК „Железопътна инфраструктура“ планира да кандидатства с два – развитие на жп възел Пловдив и модернизация на жп участък Волуяк – Драгоман. Общата им стойност е над разполагаемия ресурс, като целта е да се гарантира пълно използване на наличните средства.

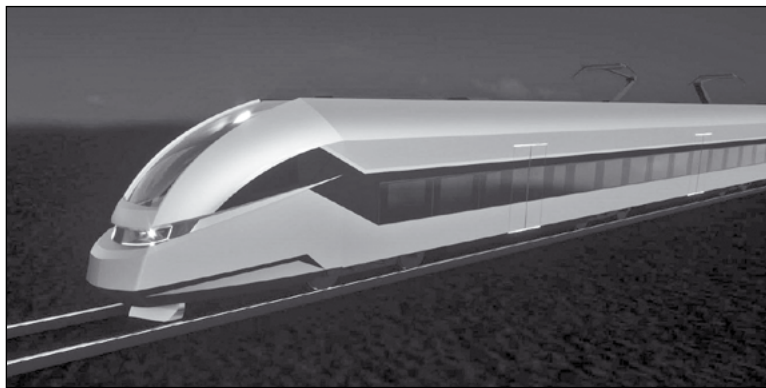
Агенция „Пътна инфраструктура“ в момента подготвя проект за модернизация на автомагистрала Калотина – София, като до крайния срок през февруари 2017 г., проектите ще бъдат подадени за одобрение в Брюксел.

Сделка

CRRC ПОЛУЧИ ПОРЪЧКА ЗА ЕЛЕКТРИЧКИ ОТ ЧЕХИЯ

Частният чешки жп оператор LEO Express заяви три електрически композиции на китайския производител на подвижен състав CRRC Zhuzhou Locomotive. Подписаният договор предвижда доставката им да се осъществи до средата на 2018 г. Едновременно с това компаниите са сключили и рамково споразумение, в което е заложена опция за закупуване на още до 30 електрички в периода 2019–2021 г.

Стойността на сделката не се разкрива, тъй като някои технически детайли по нея още се уточняват. Предполага се, че новите състави ще бъдат двусистемни. Необходимостта от увеличение на железопътния флот на LEO Express възникна във връзка



с планираното разширение на пътните жп превози на компания извън пределите на Чехия и Словакия.

Контрактът с LEO Express е вторият в Европа за CRRC. През юни 2014 г. компанията

CSR Zhuzhou Electric Locomotive (от юни 2015 г. - CRRC Zhuzhou Locomotive) получи поръчка за доставка на два електро- и четири дизелови влака за националния жп оператор на Македония MZ Transport.

Подновяване

ЗАПОЧНА РЕКОНСТРУКЦИЯТА НА ЖП УЧАСТЪКА ВИНАРЦИ - ДЖОРДЖЕВО



Компанията „РЖД Интернешнл“ — дъщерно предприятие ОАО „РЖД“ — започна реконструкция на железопътната линия Винарци — Джорджево в Сърбия. Това

е последния от трите южни жп участъка на X-ти трансевропейски транспортен коридор, чието обновление се изпълнява от руската фирма по контракт, сключен

със сръбските железници.

Участъкът Винарци — Джорджево е с дължина 15 км. В хода на ремонтните дейности ще бъдат заменени долните и горните структурни елементи на жп трасето и стрелочните механизми. Ще се преоборудват 11 прелеза, ще се реконструират гарите по маршрута, ремонтират се водоотводите, възстановява се контактаната мрежа и системите за сигнализация и връзка.

Планирано е дейностите за бъдат завършени през второто тримесечие на 2017 г. Обновяването ще позволи да се увеличи скоростта на движение на влаковете от настоящите 50 км/ч до 120 км/ч. Общата стойност на проекта надхвърля 38 млн. долара.

Модернизация

ЯПОНЦИТЕ ПРОДЪЛЖАВАТ ПОДОБРЯВАНЕТО НА МЕТРОТО В КИЕВ

Японската компания Itochu ще модернизира още 15 вагона на киевското метро през пролетта на 2017 г. След обновлението те ще използват с 40 на сто по-малко електроенергия.

През следващата година подземната железница на украинската столица ще плаща електроенергията по 3,5 пъти по-висока тарифа. Поради това проектите за модернизация, водещи до реализиране на енергийни икономии, са изключително важни за метрополитена. В момента се разработва и инициатива за внедряване в него на технология за рекооперация на електроенергията (възвръщане на излишъците в мрежата). Планира се тя да бъде реализирана с финансовата помощ от Организацията за разработка на нови енергийни и промишлени технологии на Япония (NEDO).

Припомняме, че Itochu вече няколко години успешно изпълнява проекти за обновяване на метро вагона в рамките на програмата по Протокола от Киото за намаляване на емисиите



парникови газове. Техническите дейности се осъществяват в Крюковския вагонен завод.

Досега в сътрудничество със специалистите от Itochu там са модернизирани 120 вагона.

Договаряне
Stadler ще достави
двуетажни влакове в САЩ

Швейцарският жп производител Stadler ще достави 16 двуетажни 6-вагонни електросъстава тип KISS на американския пътнически жп оператор Caltrain. Условието на контракта, който възлиза на 551 млн. долара, предвижда опция за допълнителна поръчка на още до 96 двуетажни вагона.

За Stadler това е първият договор за доставка на двуетажен подвижен състав в САЩ. В същото време той не само е седмия, който европейската фирма ще изпълнява за щатски клиент, но и най-големия.

Електричките KISS за Caltrain ще са дълги 157,1 м с изработени от алуминиеви сплави вагона. С тях щатския превозвач ще замени дизеловите си пътнически композиции, съставени от вагона с корпус от стомана. Първият нов двуетажен влак се очаква да пристигне в САЩ през август 2019 г. и на следващата година да започне да пътува между градовете Сан Франциско и Сан Хосе.

Двуетажните влакове ще бъдат сглобявани с компоненти, доставяни от Швейцария, в жп завод край Солт Лейк Сити (щата Юта), който Stadler нае в рамките на проект The T. Последният предвижда доставката на 8 дизелови композиции тип FLIRT за регионалните жп комуникации в района на Форт Уърт.

Съкращения

DB Cargo UK реагира на спада на превозите

Дъщерното британско предприятие на германските железници (DB) - DB Cargo UK - потвърди, че планира да съкрати 893 свои служители. Като причина за мярката от управата му посочват мащабния спад в превозите на основните товари.

Сред съкратените най-голям ще е делът на машинистите — 391 души Освен това уволненията ще засегнат още техническите и влаковите команди, както и заетите в обслужването на клиенти.

Оповестяването на намеренията за намаляване на персонала на най-големия британски товарен жп оператор идва на фона на общия спад в отрасъла. По данни на Службата за железопътни и шосейни комуникации (Office of Rail and Road), през финансовата 2015 - 2016 година жп кargo превозите са намалели с 22,2 процента - до 86 млн. тона. Това е най-ниското ниво от 1984 - 1985 г. насам, когато стачка на миньорите доведе до спад на превоза на въглища със 85,5 процента, а общия товарооборот на железниците се сви с 20 на сто.

Текущите резултати са следствие от спада в превоза на въглища, които до неотдавна бяха основния товар на железниците. Причина за него стана закриването на много ТЕЦ-ове в страната. Затова през последната година британският жп транспорт отчита с 54,6 процента (до 19,8 млн. тона) по-малко превози на този вид твърдо гориво и свиване на общия товарооборот с 64,2 процента (до 2,3 млрд. т/км нето). Очаква се негативната тенденция да се задълбочи. Правителството планира мащабен преход на енергетиката към възобновяеми енергийни източници и пълна ликвидация на топлоелектрическите централи, ползващи въглища до 2025 г.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

УКРАИНСКИТЕ ТРУДНОСТИ В ТОВАРНИТЕ ПРЕВОЗИ

Остър дефицит на вагони, локомотивна тяга и гориво застрашават жп доставките на суровини в Украйна. Украинските товарни железници са на път да не могат да изпълняват в пълен обем договорите за експорт на товари на най-големите си клиенти.

Проблемът със закупуването на гориво и резервни части, с модернизацията на локомотивите и с производството на нови вагони не е от вчера. Той е бил предмет на многобройни съвещания на мениджмънт на държавния жп монополист „Укрзалізниця“, украинското министерство на инфраструктурата и на кабинета на министрите на страната през последните години. Но уви, тази година ситуацията е особено критична. Освен техническите аспекти на кризата, все по-често се повдига въпросът и за порационалното управление на жп превозите. Това е ключово условие за възстановяването на оперативното контролиране на жп системата, по която се трансферира 80 на сто от целия национален товаропоток.

Дефицитът на тяги, дизелово гориво и запасни части води до постоянен престой на подвижния състав. В момента по жп мрежата на украинските железници са спрени и се намират в процес на изчакване около 11 000 полувагона. Повечето се струпани по гарите в Измаил, Изов, Николаев, Бурштин, Ладижин, Терни, Энергодар, по подходите към тях и по междинните терминали. Те изчакват там поява на локомотиви, с които да се композират товарни състави.

Принудителните престои стават на фона на недостига на подвижен състав, от който страда „Укрзалізниця“. Той се оценява от самата жп компания и властите между 9000 и 10 000 вагона. От тази песимистична картина страдат клиентите. Изпращачите на товари вече отчитат загуби. По оценка на отрасловите асоциации недостигът на вагони всеки месец води до загуба на 70 млн. долара валутни постъпления в икономиката на страната. В същото време, заради влошената икономическа обстановка, има 10 процента спад на продукцията на металургичната промишленост, която се превозва с жп транспорта.

Ежедневният недостиг на зърновози се оценява между

500 и 1000 единици. Всеки ден с превоз на зърнени товари са ангажирани около 2000 вагона при реална потребност от 2500 - 3000. Аналитичите алармират, че през 2020 г. дефицитът от зърновози може да скочи няколко пъти, в зависимост от стратегията на монополиста за „пенсиониране“ на стария подвижен състав.

Другият основен проблем на компанията е – дефицитът на локомотивна тяга. В момента тя притежава 2 100 локомотива, от които 200 трябва да бъдат изведени от експлоатация до края на годината. В същото време за настоящите дейности не й достигат около 600 единици. Това означава, че през 2017 г. дефицитът ще се задълбочи още, а съотношението между работещата и неизправната техника ще достигне почти две към едно.

Средната възраст на дизеловите локомотиви в Украйна е 33 години, а на електрическите – достига до 42 години. Новата техника на практика няма. През последните 25 години „Укрзалізниця“ е закупила само 4 мавеврени дизелови локомотива.

Дори наличната тяга обаче не може да се експлоатира напълно, тъй като доставчиците на дизелово гориво не го подsigуряват достатъчно за нуждите на държавния превозвач. Двата най-големи производители на горива в страната са монополизирали доставките, но заради конфликтите помежду им страда „Укрзалізниця“. В същото време стратегически запас компанията няма отдавна.

От държавната железница са опитвали да решат проблема със сключване на меморандум с трейдърите на нефт. Заявявани са и намерения за еднократно закупуване на гориво, потребно за цяла година напред. Но засега ситуацията само се влошава вместо да се подобри. Това е и причина близо 8 000 полувагони да бездействат, тъй като няма дизел за локомотивите, които биха могли да оперират с тях.

Безизходицата се допълва от липсата на пари в касите на



„Укрзалізниця“ за закупуване на нов подвижен състав. Все пак през тази година надежда за малко подобрене на ситуацията се появи. Компанията се договори някак с „Дарницкия вагоноремонтен завод“ и поръча 1000 нови товарни полувагона. Но предвид настоящия дефицит, те няма да решат проблемите й. Затова се обмисля и възможността да бъде зает подвижен състав от железниците на съседни държави. Водят се преговори за привличане на до 3000 полувагона от Беларус. Също така асоциациите на търговците на суровини настоява жп монополистът да повиши допустимото статистическо натоварване върху релсите до 25 тона на ос, което ще позволи повече типове вагони да се ползват за превоз на въглища в Украйна и за чужбина.

При вагоните-зърновози ситуацията е още по-сложна. В условията на рекорден урожай и увеличаване на зърнения експорт с 5 млн. тона, недостигът на нужния подвижен състав спъва сериозно износа. Но покупки на такива вагони „Укрзалізниця“ не планира. Износителият също не могат да си ги позволят, защото е много скъпо. Въпреки, че добивите последните десетилетия сериозно са нараснали, последният зърновоз е купен от компанията още миналия век – през 1993 г. Опция за изход от ситуацията е арендоване на вагони от Русия и съседните държави, но заради влошените политически отношения Москва иска висок наем.

В опит за изход от трудното положение украинските железници наскоро анонсираха съз-

Предстои да се бракуват голям брой вагони.



Украинските железници не са купували зърновози от 1993 г.



Липсата на изправни локомотиви е причина хиляди вагони да престояват по гарите.



От дефицит на подвижен състав страда и износа на въглища.

даване на автоматична система за по-ефективно разпределение на вагоните. Идеята е тя да елиминира човешкия фактор в процеса и възможности за корупция. Обмисля се също данните за разпределение на вагонния жп флот да станат публични, както и създаването на стратегически запас от гориво за 45 дни и въвеждане на механизъм за равноправен достъп до мощностите за ремонт на вагони и локомотиви във всички клонове на държавната компания.

В украинските железници са наясно, че за трайно преодоляване на кризата са нужни мерки, които да променят работата на самата система. Сега ефективността й зависи не толкова от решенията на централното управление, колкото от тези на регионалните й филиали. С цел промяна на статуквото от

„Укрзалізниця“ вече въвежда персонална отговорност на мениджърите в холдинга, както на централно, така и на регионално ниво. И ако действията им влияят негативно на товарните превози ще търпят санкции.

Компанията предприема и мерки за решаване на острия недостиг на дизелово гориво, масла и резервни части за локомотивите. Драстично е увеличен и броят на вагоните, които ще преминат ремонт до края на годината – от 19 370 до 29 967 единици.

Уви, случващото се е малко позакъсняло. Клиентите на товарните железници на Украйна вече понесоха значителни загуби, а това може да ги накара да търсят алтернатива за превозите си у други, конкурентни фактори на пазара.

Ивайло ПАШОВ



АВТОМОБИЛНИ
ЗАСТРАХОВКИ

ПАКЕТ АВТОГРИЖА

Пътувайте безгрижни с ПАКЕТ „АВТОГРИЖА“



Дженерали Застраховане: по-лесни, по-бързи и по-умни продукти и услуги за теб!
Застрахователен пакет АВТОГРИЖА: КАСКО, Гражданска отговорност,
Автомобилен асистанс, Злополука на лицата в МПС.
Обади се и попитай: **0800 12 712 !**
generali.bg



“ВАГОНРЕМОНТЕН ЗАВОД 99” С ГОТОВИ ИНОВАТИВНИ ТЕХНОЛОГИИ

От стр. 1

Паралелно холдингът изгражда бляскава медийна визия на мощен финансов субект. Но не минава много време и част от закупените от него заводи или фалират, или след оттеглянето на приватизатора от управлението им дълго време трябва да ближат раните си докато отново стъпят на крака.

Въпреки силният икономически натиск тогавашният и настоящ директор на завода в Септември, инж. Емил Йончев заедно с колектива, когото ръководи, успяват да защитят позициите си и купуват промишленото предприятие. Така на 24 юни 1999 г. е извършена регистрацията му като “Вагоноремонтен завод 99”-АД. Предметът на дейност на новото дружество е: „ремонт на подвижен ж.п. състав; външна и вътрешна търговска дейност с всякакви разрешени от закона стоки, реекспорт, бартерни сделки; всякакъв вид разрешена от закона производствена дейност;



представителство и агентство на български и чуждестранни фирми и лица”.

Започнал като технолог, а после и началник на конструкторския технологичен отдел, изпълнителният директор инж. Емил Йончев познава жп производството не само в Септември, но и в цялата страна като петте пръста на ръката си. Започват години на възход, но и на много трудни дни и месеци, съпътствани от стагнация, предизвикана от общата икономическа обстановка у нас. Налага се вземането на различни непопулярни и трудни решения, за да бъде запазена целостта и в крайна сметка просперитета на предприятието. Така се стига и до разширяване на номенклатурата и отварянето на ново производство за товарни вагони. За него едни от най-активните клиенти идват от частния сектор – „Лукойл”, „Кремиковци”, „Агрополихим”. Междувременно ремонтът на колоси не само се утвърждава, но високото качество на това производство го прави все по-популярно не само на българския пазар, но и зад граница, което е причина, според търговския директор Емил Йончев през 2006 г. да стартира голяма инвестиционна програма за около 13 милиона евро.

Съвпадението в имената не е случайна. Всъщност търговският директор, или както още

го наричат Емил-младши, е един от двамата синове на инж. Емил Йончев. Заедно с брат си те също се включват във вече семейния бизнес. И докато неговата задача е да развива компанията на нови пазари в пълномощията на брат му е оптимизация на производствените процеси.

Сега в Септември се работят колооси за Германия, Чехия, Македония, Италия и за други европейски жп администрации. Според младия търговски директор това са най-сложните елементи от цялата влакова композиция, непосредствено свързани с безопасността на движение. Затова и един от основните моменти в инвестиционната програма е доставката на модерни стендове за контролиране, чрез които се елиминира субективният фактор. Високите им технологични качества дават възможност за осъществяването на много прецизен контрол. Част от тях измерват геометрията на колелата с точност до микрона, става ясно от презентацията, изнесена в НТС по транспорта. Пак в името на точността всички цехове, където те работят са климатизирани, за да може да се поддържа постоянна температура, между 22 и 25 градуса, която е най-подходяща за този вид производство. Модерната линия и собствени технологии, с които клиентите по всяко време могат

да се запознаят дават възможност за сертификацията, която нареди “Вагоноремонтен завод 99” сред петте най-големи производители в Европа на колооси. Затова е допринесла и гъвкавата конкурентна пазарна политика, от която не се отстъпва.

През 2015 г. започва нова инвестиционна програма, насочена към изработването на иновативните вагони ELVAG и линия за производство на хладилни вагони-цистерни. Основните им клиенти са източноевропейските компании, отбелязва младият Емил Йончев, а у нас интересът е голям на един от най-крупните автомобилни превозвачи – плодивската компания ПИМК. По думите му сред най-прогресивните иновации при тях е възможността да се преобразува автоматично топлозахранването им, когато те преминават, от една в друга мрежа, през границите на европейските страни. Пестят се не само време и средства, но и значително се намалява рискът от разваляне на транспортните храни. Обикновено въпросните хладилни агрегати се захранват с дизел генератори, обяснява Йончев, които често дефектират и замърсяват околната среда. Докато при иновативното решение, което той коментира, вредните емисии са нулеви, а това е и сред приоритети на Европейската комисия. Досега те са били толкова големи, че дори



Емил Йончев-младши:
„Новите пътнически вагони са
съвместна разработка
с италиански партньор”

се обмисляла нова европейска директива, която да задължава дизел-генераторите да се изключват, когато се преминава през градовете, което пак крие рискове за превозвачите от разваляне на транспортираните стоки.

Плановите за нови иновативни технологии, които и в бъдеще ще се внедряват е основна част в политиката, която смята да води мениджерският екип на “Вагоноремонтен завод 99”.

Мая Димитрова



РАЙСКАТА ЯБЪЛКА



Родина на райската ябълка е Япония, където тя е и един от най-обичаните плодове. Ботаническото ѝ наименование идва от гръцкото название „diospyros“, което означава „божествен огън“. Това име точно характеризира жълто-оранжевия до наситено червен цвят на райската ябълка.

Райската ябълка е пренесена в страните от Средиземно море и Америка още през 18-и век, а в България – около 1935 г. - 1940 г. Тя се отглежда предимно в субтропичния климатичен пояс. В нашата страна този плод се среща по Черноморието, както и в градовете Пловдив, Сопот,

Сливен, Хасково и Ивайловград и освен като райска ябълка, е познат и като „медовина“.

Дървото достига до 8-10 метра височина и цъфти късно през пролетта – през м. май. Започва да дава плодове на 3-4 годишна възраст. В Китай се срещат дървета на възраст 400-500 години. Листата са едри, елипсовидни, заострени към върха, плътни и блестящи зелени. Плодовете на райската ябълка са едри и оранжеви. Те може да имат закръглена, закръглено сплесната форма, овална или късо-конусовидна форма. Характерен признак е четириделната елипсовидна чашка,

която след узряването остава на плода. По своя външен вид този плод много прилича на домати.

Райската ябълка е полезен енергиен източник. Тя съдържа от 13% до 19% глюкоза. Богата е на витамините С, Р, В1, В2, Е, провитамин А, както и на калий, йод и желязо.

В миналото плодовете на райската ябълка са лекували скорбут, а арабските лечители са я използвали за възстановяване на продължително боледували хора. Сега този плод се използва за лечение на настинка и кашлица, причинени от запушване на дихателните пътища с възпалителен секрет, анемия и стомашно-чревни нарушения, малокръвие, разранени венци, диабет. Налагането на компрес върху рани от месестата част на пресни плодове, подпомага тяхното заздравяване. Прахът, получен от стриването на изсушени листа на райска ябълка, се използва при кръвоизливи. Сокът пък действа отхрачващо. Богатството на йод ги прави много добро средство за борба със заболявания на щитовидната жлеза.

Райската ябълка се консумира сурова и обелена. Тя има лек стипчив вкус. Някои казват, че им прилича на тиква, други – на слива. Използва се и за приготвяне на плодови салати, компоти, конфитюри и др.

Мъфини с райска ябълка и мед



Необходими продукти:

1 и 1/4 ч.ч. бяло брашно
1 ч.ч. пълнозърнесто брашно
1/2 ч.ч. кафява захар
1 ч.л. бакпулвер
1 ч.л. сода
1 ч.л. канела
щипка карамфил
щипка индийско орехче
1 ч.ч. кисело мляко
1/3 ч.ч. от меката част на райската ябълка (намачкана на пюре)
1/4 ч.ч. мед
1/3 ч.ч. олио
1 ч.л. течен екстракт ванилия
2 яйца
1/2 ч.ч. от твърдите парченца на райската ябълка (нарязани на ситно)
1/2 ч.ч. сушени червени боровинки или стафиди
3/4 ч.ч. счукани орехи

Начин на приготвяне:

В голяма купа смесете брашното, захарта, бакпулвера, содата, канелата, карамфила, индийското орехче

и леко разбъркайте. В друга купа смесете киселото мляко с пюрето от райска ябълка, меда, олиото, ванилията и яйцата. Объркайте всичко до получаването на еднородна смес. Получената смес прибавете към сухата смес и бъркайте докато се омесят добре. Прибавете парченцата райска ябълка, сушените боровинки (стафиди), 1/2 ч.ч. от орехите и объркайте докато тези продукти се размесят добре със сместа.

Получената смес разпределете във формички за мъфини (намаслени и поръсени леко с брашно). Поръсете отгоре с останалата 1/4 ч.ч. счукани орехи.

Печете в предварително загрята до 190 градуса фурна около 20 мин. Извадете формата от фурната, оставете така за 5 мин. след това извадете мъфините върху решетка, докато изстинат напълно.

Десерт от райски ябълки



Необходими продукти:

4-5 презрели райски ябълки
шепа стафиди
шепа бадеми
кокосови стърготини
мед

Начин на приготвяне:

Издълбайте месестата част на няколко презрели райски ябълки и я разбийте на пюре. Към плодовото пюре добавете шепа стафиди и

надробени бадеми или други ядки по ваш вкус. Сместа се разбърква с мед и накрая се поръсва с кокосови стърготини за украса и допълнителен аромат.

Този десерт е не само вкусен, но и действа общо укрепващо на организма. Точно от това се нуждаем през студените зимни месеци, когато имунната ни система е силно уязвима.

ЧУВСТВИТЕЛНИ ЛИ СТЕ КЪМ КАПРИЗИТЕ НА ВРЕМЕТО?



Напоследък резките промени във времето станаха нещо обикновено. Днес напича силно, утре вали и е студено, на другия ден отново са жеги... А не са малко хората, които са изключително чувствителни към тези аномалии.

Проучване показва, че почти половината от населението се влияе от промените във времето: рязко затопляне и застудяване, гръмотевични бури, ниско атмосферно налягане...

Две трети от податливите на въздействието са жени.

Гражданите се оплакват по-често от жителите на селата, възрастните - повече от младите...

Симптомите са твърде разнообразни: от главоболие, през болки в ставите и крайниците до слабост...

Медиците ги обозначават като „психо-вегетативни оплаквания“ предвид на това, че не се установяват никакви органични причини. Те се проявяват, когато внезапно се изменят температурата, атмосферното налягане, електрическият заряд. Тялото се приспособява трудно обикновено когато вече е отслабено от някоя болест или е подложено на стрес.

Лекарите, които изследват метеорологичните влияния, разли-

чават четири основни типа хора: **Неподатливи на въздействието**

Това са щастливците, които безпроблемно се нагаждат към всякакви колебания във времето. Техният организъм се приспособява автоматично към променените метеорологични условия. Разбира се, те регистрират метеорологичните дразнения, но не страдат от тях.

Чувствителни

При този тип хора атмосферните промени влияят директно върху общото им състояние. Те реагират с главоболие, нарушения в съня, сърцебиене, промени в кръвното налягане, умора, раздразнителност, отслабване на концентрацията, намалена работоспособност, изпотяване.

Предчувстващи

Те усещат предстоящите метеорологични промени - често пъти от 12 часа до два дни предварително. За причина се приемат фините колебания на атмосферното налягане или промени в полето на атмосферното електричество, които изпреварват с дни определено състояние на времето.

Изпитващи болка

Този тип или има някакво основно заболяване - ревматизъм,

функционални нарушения на вегетативната нервна система, или при него „се обаждат“ по-раншни наранявания. Организмът не може да се нагоди към утежняващите промени във времето.

Как човек може да противодейства на неприятните последиствия от промяната на времето?

Рецептата е проста: закаляване, т.е. привикване на организма към резките промени.

Колкото по-често тялото се излага на редуващи се дразнения, толкова по-добре функционират неговите механизми за приспособяване.

Най-добре помага редовното движение на открито: екскурзии сред природата, бягане, каране на колело.

„Тренировките“ не трябва да се прекъсват в лошо време - нали именно тогава организмът се приучва да се приспособява към различните температурни дразнения.

Сауната - един път месечно през зимата, също е отлична тренировка за сърцето и съдовете.

Други начини за каляване на тялото са: всекидневните душеве с редуване на студена и топла (гореща) вода и редовните отривания с четка или кесия.

20 ПРИЗНАКА, ЧЕ УСПЯВАТЕ В ЖИВОТА, ДОРИ И ДА НЕ ГО УСЕЩАТЕ

От време на време всички се чувстваме сякаш сме се провалили напълно. Това е нормално чувство, но човек трябва да намира начин да гледа на себе си и на живота си от друг ъгъл. Понякога пренебрегваме “малките неща.” Само защото не сте милионер, не живеете в имение и не карате скъпа кола, това не означава, че сте се провалили. Всъщност е точно обратното.

Вижте 20 признака, че успявате в живота:

- 1. Връзките ви не са толкова драматични, колкото са били.** Драмата не се олицетворява със зрялост. С напредване на възрастта ние трябва да ставаме по-зрели. Така че в миналото във връзките ви може да е имало много драма, но ако този период вече е зад гърба ви, значи сте успели.
- 2. Вече не се притеснявате да помолите за помощ и подкрепа.**

Да помолиш за помощ не е еднозначно със слабост. Всъщност, това е силна черта. Никои никога не е успявал в изолация. Необходима е екипна работа за постигането на целите. Да помолиш за помощ е признак, че си израснал като човек.

- 3. Повишили сте стандартите си.** Вече не толерирате лошо

поведение – от страна на други хора и дори от страна на вас самите. Държите хората отговорни за техните действия. В живота си вече не прекарвате време с “енергийни вампири”.

- 4. Освобождавате се от нещата, които не ви карат да се чувствате добре.**

Не, това не е нарцистично, дори и да изглежда така. Да обичаш себе си е успех. Обичайте достатъчно себе си, за да казвате „не“ на всичко, което не ви прави щастливи, не ви върши работа или ви дърпа назад.

- 5. Имате моменти, в които оценявате този, който виждате в огледалото.**

В идеалния случай би трябвало да цените човека, когото виждате в огледалото във всеки един момент. Дори и това да не се случва обаче, ако го правите по-често от преди, това си е успех. Обичайте себе си. Вие сте страхотни.

- 6. Научили сте, че спънките и провалите са част от самоизрастването.**

Не всеки може да има успехи през 100% от времето. Това просто не е реалистично. В живота има победи и загуби. Така че погледнете към спънките си като към стъпки към нещо по-добро. Всъщност, няма нещо такова като спънка. Всичко това е част от едно удивително пътуване.

- 7. Имате система на подкре-**

па, която включва хора, готови да направят всичко за вас.

Ако сте намерили хората, които “ви пазят гърба” и сте разпознали тези, които само се преструват, тогава сте успели. Това е болезнено осъзнаване, но след като се научите да разпознавате признаците на предателството, можете да стоите настрана от тези хора.

- 8. Не се оплаквате много.**

Защото знаете, че няма за какво да се оплаквате. Освен ако не сте преминали през някакви ужасяващи преживявания и не сте имали невъобразими загуби, повечето неща, които преживяваме ежедневно, са просто обикновени. Всички успели хора знаят това и те живеят в свят на благодарност.

- 9. Можете да празнувате успехите на другите.**

Само защото другите успяват, това не означава, че вие сте се провалили. Аплодирайте хората, които се издигат до върха. Колкото повече положителна енергия отдавате на победите на другите, толкова повече ще създавате.

- 10. Имате увлечения, които преследвате.**

Не стоите на едно място. Знаете, че имате нещо чудесно, с което да допринесете на този свят. Имате уникален талант и дарба. Не само, че знаете това, но го преследвате.

- 11. Има неща, които чакате с нетърпение.**

Ако няма вълнуващи неща, случващи се в живота ви, които с нетърпение очаквате, тогава умира бавно отвътре. Успелите хора си създават цели, които гонят устремено. Те позволяват на това въодушевление да движи

живота им.

- 12. Имате цели, които са се сбъднали.**

Въпреки че “провалите” са част от живота, вие сте се придържали към целите и мечтите си достатъчно дълго, за да ги осъществите. Усетили сте победата. Това ви зарежда.

- 13. Изпитвате съчувствие към другите.**

Човек, който не изпитва съчувствие, е мъртъв отвътре. Съчувствието се равнява на разпространяването на любов и положителна енергия в света. Успелите хора знаят това. Те обичат останалите като тяхно семейство.

- 14. Обичате дълбоко и позволявате да бъдете обичани.**

Любовта е рискована и понякога плаши хората. Това е нещото, към което се стремим най-много, но и нещото, свързано с това, от което се боим най-много – отхвърлянето. Ако отворите достатъчно сърцето си, за да обичате и да бъдете обичани, тогава сте успели.

- 15. Отказвате да бъдете жертва.**

Знаете, че животът не винаги просто ви се случва. В много случаи вие участвате в създаването на вашите преживявания. Успелите хора знаят това и отказват да бъдат сломени от различните преживявания. Те се надигат и побеждават, така или иначе.

- 16. Не ви пука какво мислят другите.**

Знаете, че не можете да угодите на всички. Знаете, че стандартите, по които обществото съди хората, много често са нереалистични. Така че оставете верен на себе си и обичате чо-

века, който сте.

- 17. Винаги гледате от светлата страна на нещата.**

Животът може да е пълен с разочарования – ако избирате да гледате на тях като на такива. В противен случай те са възможности да се поучите. Нито едно негативно преживяване не е пропияно, стига да се поучите от него.

- 18. Приемате това, което не можете да промените.**

Да си го признаем – в живота има много неща, които не можете да промените. Всичко, което можете да промените, е начина, по който гледате на това, което се случва. Ако можете да промените негативния начин, по който гледате на нещата, с позитивен, тогава сте успели.

- 19. Променяте това, което можете.**

Да си го признаем отново – има много неща, които можете да промените в живота. Успелите хора не си седят просто така, приемайки отрицателните неща, които могат да бъдат променени. Те се захващат и правят нещо по въпроса.

- 20. Щастливи сте.**

Това е най-добрата дефиниция на успеха. Няма значение колко пари има в банковата ви сметка, колко голяма е къщата ви или на колко скъпи почивки ходите. Ако сте щастливи, тогава успявате в живота.

Дори и ако не виждате себе си в много от тези 20 неща, не се измъчвайте. Всичко е наред. Бъдете щастливи, че сте се видели в няколко от тях. С времето останалите също ще дойдат. Просто трябва да продължите да се движите напред и нагоре.



СВЕТЛИНАТА ОТ СМАРТФОНИТЕ ПРЕЧИ НА СЪНЯ

Светлината от смартфоните пречи на продължителността и качеството на съня, установи изследване на Калифорнийския университет в Сан Франциско.

По време на проучването, участниците използвали телефоните по средно 38 часа - около 4 мин. на всеки час. Учените отчели употребата на устройствата и

качеството на съня на 650 души.

Колкото повече се „взирали в екраните“ на телефоните си, толкова по-лош и краткотраен ставал сънят на доброволците, особено ако използвали устройствата непосредствено преди лягане.

Непълноценният сън не веднъж е бил асоцииран с други

здравословни проблеми като наднормено тегло, диабет и депресия.

Предшни изследвания по темата сочат, че е твърде вероятно синята светлина от електронните устройства като смартфоните и таблетите да стимулира прекалено много мозъка и да затруднява „заспиването“ му.



С ХРАНА СРЕЩУ ЗАКЪСНЕНИЯТА

В Португалия раздават закуски като превенция срещу изоставането от графиците по вина на пътниците

Португалският железопътен оператор Fertagus започна кампания, призоваваща пътниците да закусят преди сутрин да се отправят на път с железниците. Целта на инициативата е да се убедят клиентите да са по-отговорни, както към здравето си, така и към обществото. Чрез нея компанията преследва много прагматичен интерес – да намали броя на закъсненията, дължащи се на инциденти по вина на пасажери, изпаднали в т.нар. гладни припадъци.

Превозвачът, обслужващ крайградските линии между Лисабон и Сетубал, е регистрирал общо 46 такива случая по време на жп трансфери в сутрешните пикови часове през първото полугодие на текущата година. При всичките пътниците са губили съзнание заради хипертензия (повишено хидростатично налягане в съдовете или в кухите органи на човешкото тяло) или хипогликемия (опасно състояние на занижени нива на гликоза в кръвта). И причината за това е, че не са успели да закусят преди да излязат от вкъщи.

При много от инцидентите се е наложило да се оказва медицинска помощ на място във влака. В

други случаи пък припадналите е трябвало да бъдат хоспитализирани. В резултат на спирането на влаковете и изчакването лекарските екипи да окажат помощ на пострадалите, 51 влака са изостанали от разписанието и са регистрирали сумарно закъснение от 209 минути.

За предотвратяване (или свеждането до минимум) на бъдещи подобни инциденти от управата на Fertagus решиха да проведат специална информационна кампания. В нея на клиентите на железницата се пояснява, че такъв род закъснения нанасят вреди, както на здравето на пострадалите, така и на хиляди пътници, които не могат да пристигнат навреме до крайните си дестинации. Затова португалският жп превозвач се обърна към клиентите си с лозунга: „Пътуването без да си закусил може да повлияе на пътуването на всички“.

Плакати с него са поставени по гарите и във влаковете на Fertagus, на сайта на компанията и на страниците ѝ в социалните мрежи. Освен това служителите на оператора периодично раздават безплатни кофички с йогурт и плодове на пасажерите, качващи



Португалският жп оператор Fertagus започна кампания, насърчаваща пътниците да закусят.

се на влаковете през сутрешните пикови часове. Идеята на акциите е не да бъдат нахранени, а да се подкрепят с нещо вкусно, така че по-късно да не им прилошее.

В допълнение към хапването, от железопътната компания, съветват своите клиенти да си носят и бутилка с вода, с която винаги да могат да се освежат. А в случай, че все пак започнат да се чувстват зле им се препоръчва да слезат на следващата гара и да потърсят медицинска помощ там, вместо да остават вътре в композицията.

Ивайло ПАШОВ



За да няма подобни инциденти от превозача съветват пасажерите да хапват сутрин преди да излязат.



Инициативата цели клиентите на железницата да са по-отговорни към здравето си и към обществото.



В хода на кампанията служители на Fertagus раздават подкрепящи храни на пътниците по гарите.



Инциденти с пасажери, припаднали заради ниска кръвна захар (глад), периодично причиняват закъснения на влаковете на Fertagus.



Плакатът с лозунга: „Пътуването без да си закусил може да повлияе на пътуването на всички“.

Цени за реклама

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

При директна заявка от клиента

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

При директна заявка от клиента

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