

Свят

**SIEMENS ОБОРУДВА СЪС СИСТЕМИ
ЗА БЕЗОПАСНОСТ ТУНЕЛА НА ВЕКА**

на стр. 2

Пазари

**ТОВАРНИТЕ ЕВРОЖЕЛЕЗНИЦИ
ИЗОСТАВАТ**

на стр. 3

БЪЛГАРИЯ ЩЕ Е НАЙ-МЛАД ЧЛЕН В НОВИЯ "ПЪТ НА КОПРИНАТА"



Във Варна „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД организира среща на работната група за развитие на Транскаспийския международен транспортен маршрут или тъй наречения „Нов път на коприната“. Затова в черноморската ни столица на 4 и 5 юли пристигнаха представители на казахстанските, азербайджанските, грузинските и румънските държавни железници, компаниите KTZ Express LLC, ADY Express LLC, Trans Caucasus Terminals LLC и Translogist SR. Във международния форум също участваха пристанищата Баку и Потти, Батумския нефтен терминал, както и морски превозвачи.

Бяха обсъдени перспективите за по-нататъшно развитие на Транскаспийския международен транспортен маршрут и връзките му с Югоизточна и Централна Европа. На тази среща

„БДЖ – Товарни превози“ ЕООД направи заявка за присъединяване към проекта, която беше одобрена. Така компанията се нарежда сред новите членове на консорциума на Транскаспийския международен транспортен маршрут, който свързва Европа и Азия. През септември в Констанца българският жп превозвач официално ще стане редовен член на „Нов път на коприната“. Тогава най-голямото румънско черноморско пристанище ще бъде домакин на аналогична на варненската среща. През това време ще се уточняват тарифните условия, при които ще се работи, както и какъв ще бъде видът на превозите.

Сроковете са много съгъстени, защото от страната ни се очаква бързо да отвори врата на „Пътя на коприната“ към Югоизточна и Централна Европа.

Във Варна изрично беше подчертано благоприятното местоположение на България и добре развитата железопътна и пристанищна инфраструктура, което е една от основните предпоставки за стратегическо партньорство.

В рамките на двудневната среща гостите посетиха фериботния комплекс във Варна, пристанището във града, Порт България Уест и БМФ Порт в Бургас. По информация на Министерството на външните работи много български фирми проявяват интерес към направлението и ще ползват възможностите, които то им предлага. Сега те транспортират стоките си през Турция с автомобилен транспорт в посока Казахстан, Азербайджан и други страни по „Пътя на коприната“, с които имат оживени търговски взаимоотношения.



В Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията беше отбелязана 15-годишнината на ИА „Железопътна администрация“. Главният секретар Иван Марков прочете поздравителен адрес от името на министър Ивайло Московски. В обръщението си той подчертава важната роля на ИАЖА, като регулаторен орган, който извършва координацията и контрола в областта на железопътния транспорт. „По този начин гарантираме сигурността и безопасността на пътниците и товарите“, се посочва още в поздравителния адрес.

Изпълнителният директор Веселин Василев направи кратка ретроспекция на работата на агенцията, като обърна внимание, че за 15 години е изградена една добре функционираща структура. От създаването ѝ до днес, успешно е приложено европейското законодателство, за това говорят и първите лицензи в железопътния сектор, отварянето на жп пазара, както и най-напред издадените сертификати от агенцията.

В събитието участваха представители на целия железопътен сектор в България. Между тях бяха и председателят на Съвета на директорите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Велик Занчев, генералният директор НКЖИ Милчо Ламбрев, гости от факултета по транспорт на Техническия университет и ВТУ „Тодор Каблешков“, менаджери на частните жп компании у нас. В тържеството участваха и двамата първи изпълнителни директори на ИАЖА Георги Николов и Симеон Ананиев, които припомниха на присъстващите първите най-трудни стъпки от развитието на агенцията.

На стр. 5

Трудова борса

„ХОЛДИНГ БДЖ“ ЕАД

Търси да назначи

„СТАРШИ ИНСПЕКТОР, КОНТРОЛ“

в отдел „Разкриване на измами и злоупотреби“,

**ЗВЕНО ЗА ВЪТРЕШЕН ОДИТ
НА „ХОЛДИНГ БДЖ“ ЕАД**

Основни задължения:

- Участва в проверки по разкриване на измами и злоупотреби в „Холдинг БДЖ“ ЕАД и дружествата му.
- Участва в извършването на вътрешен контрол върху работата на служителите и работниците, заети в пътническата дейност в Централно управление на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и структурните му звена и всички категории пътнически влакове на територията на цялата жп мрежа на Република България.
- Участва в извършването на контролни проверки на всички категории пътнически влакове.
- Участва в извършването на проверки във връзка с организацията на работа и управление на пътническата дейност в Централно управление на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и структурните му звена.
- Извършва проверки по постъпили сигнали и жалби от физически и юридически лица във връзка със съмнения за извършени измами и злоупотреби в „Холдинг БДЖ“ ЕАД и дружествата му.
- Изготвя доклади при констатирани нарушения по обслужването на пътниците и неизпълнение на служебните задължения на заетите в пътническата дейност.
- Участва в разработване на проекти, свързани с развитие на методологията по вътрешен одит на Звеното.
- Участва в изготвянето на план за професионално обучение и развитие на вътрешните одитори.
- При идентифициране на индикатори за измама, незабавно докладва на вътрешен одитор от отдел „Разкриване на измами и злоупотреби“ и на ръководител, отдел „Разкриване на измами и злоупотреби“.
- Изпълнява и други възложени задачи, свързани с длъжността, притежаваното образование, квалификационните възможности и личните качества като отговаря за тяхното точно изпълнение.

Изисквания за заемане на длъжността:

- висше образование, образователно-квалификационна степен „бакалавър“;
- правоспособност – „началник влак“;
- трудова стаж – 2 (две) години по специалността в областта на пътническите превози на длъжности „кондуктор“, „началник влак“, „инструктор превозни бригади“, „началник превозна служба“, „инспектор влакова контрола“.
- компютърни умения – работа с MS Office.

Личностни качества:

- Отговорност и мотивация за постигане на резултати: лоялност и коректност; способност да планира работата си и ефективно да изпълнява задачите; умения да работи в екип.

Автобиография може да бъде изпращана на електронен адрес ppetkov@bdz.bg, (конфиденциалността е гарантирана и предоставените данни са под специална защита на ЗЗЛД) или се обадете на тел. 0887660647 – П. Петков и тел. 02/8907183 – отдел „Управление на човешките ресурси“ в „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Определените кандидати ще бъдат поканени на интервю.

Вид заетост: пълно работно време.

Времетраене на трудовия договор: за неопределено време с шестмесечен изпитателен срок в полза на работодателя.



В разгара на лятото британският ежедневник The Daily Mail публикува класация за 10-те най-евтини едномесечни пътувания с влак на Стария континент. Според нея безспорен лидер в рейтинга е жп маршрутът Ница - Ментона. Трансферът от столицата на Лазурния бряг до т.нар. френска Столица на лимоните, отнема 26 минути и струва само 4,5 евро.

На второ място е 57-минутното жп пътуване Лондон - Оксфорд, за което плащате само 6 фунта. Трета и четвърта позиция

делят два вътрешни италиански трансфера - от Рим до Неапол (2 часа и 13 минути) и от Милано до Торино (1 час и 40 минути), чиято стойност е по 8,9 евро.

Петият, най-нискобюджетен превоз с европейските железници е от австрийската столица Виена до словашката Братислава. Билетът за този 1 час и 6 минути пътуване е 10 евро. След него се нареждат жп рейсове по маршрутите: Амстердам - Хага (46 минути) за 11,50 евро, Брюксел - Брюге (55 минути) и Варшава

- Краков (2 часа и 44 минути) за по 14 евро. Само 1 евро по-скъп пък е трансферът с влак от испанска Севиля до Кадис (1 час и 29 минути).

На последното място десетката е жп преходът по германската жп дестинация маршрута Берлин - Хамбург (1 час и 42 минути), който възлиза на почти 20 евро.

Класацията, публикувана в таблоид на Острова, е изготвена на базата на изследване на британския сайт за организиране на пътувания GoEuro.co.uk.

SIEMENS ОБОРУДВА СЪС СИСТЕМИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ ТУНЕЛА НА ВЕКА

Германската компания Siemens обезпечи безопасността на най-дългия железопътен тунел в света - швейцарският „Сен Готард - базов“ (дължина 57,1 км, наричан Тунел на века). Специалистите й завършиха неговото оборудване с високотехнологични и много ефективни системи за противопожарна защита и за управление на влаковото движение.

По информация на германския гигант екипите на Siemens са монтирали в тунелното съоръжение мрежа от сензори, електроника и видеокамери за управление и наблюдение на трафика. Благодарение на тях движението на всички железопътни композиции може да се заснема, следи и изобразява в специален център за управление. Системите засичат незатворени врати или светлина, която не се е включила в някое от помещенията на тунелния комплекс.

При аварийна ситуация автоматично се активира вентилацията, започва да работи аварийно осветление и се отварят вратите на всички аварийни изходи. Всичко случващо се изобразява в реално време на екрани пред дежурния персонал. Извънредните събития се класифицират в съответствие с 5 категории за опасности и в зависимост от конкретната компютризирана система предлага алгоритми с решения.

Специални контролни системи са установени на изходите на двете тунелни тръби. Те са дублирани и резервни една на друга. Датчиците им могат да проверяват влаковете за прегрели спирачки и различни течове до тяхното влизане в тунелите и без необходимост от спиране на композициите.

Множеството системи за безопасност са обединени в обща инфраструктура. За изграждането й са използвани 3200 км електрически силови кабели и 2600

км информационни кабели за предаване на данни.

Най-дългият железопътен тунел в света бе изграждан в продължение на 17 години и е проектиран да остане в експлоатация един век. Строителството му излезе на Швейцария 12,2 млрд. швейцарски франка (12,3 млрд. долара). В хода на работата бяха прокарани 153 км подземни проходи и оформени две тръбни тунели (на 40 м една от друга, за движението на влаковете в противоположни посоки, плюс свързващи ги тунели на всеки 320 м) на дълбочина между 500 и 2500 м. Има изградени две аварийни спирки, на които в случай на опасност пътниците могат да слязат и напуснат съоръжението.

Редовните жп превози през „Сен Готард - базов“ се очаква да започнат малко преди Коледа т. г. Дотогава през съоръжението ще бъдат направени около 3000 изпитателни курса.



Латвия инвестира 107 млн. евро в модернизация на жп инфраструктурата

Европейският кохезионен фонд отпуска 107,3 млн. евро модернизация на железопътната инфраструктурна мрежа TEN-T и подобряване на системата за управление на влаковото движение в Латвия. Средствата могат да бъдат изразходвани до 2020 г. Програмата е с национално съфинансиране 18,9 млн. евро от бюджета на латвийската железопътна компания Latvijas Dzelzceļš.

В рамките на проекта ще се изпълнят редица подобрения по мрежата на Латвия. Част от средствата ще се насочат за строителство на нови жп трасета. Други - за обновяване на основни жп гари, за внедряване на нова система за управление на влаковото движение и за модернизация на обекти по пътническата инфраструктура и системата за сигнализация. Проектите трябва да бъдат завършени до края на 2023 г.



Сингапур върна за поправка дефектни метро моториси

Част от китайските метро състави, доставени на Сингапур, бяха върнати за поправка на китайския им производителя заради дефекти. Точното количество не се разкрива, но е оповестено, че става дума за над 20 композиции.

По данни на портала FactWire, в някои от метро влаковете стъклата редовно са се пропуквали и чупели. При други са открити пукнатини в корпусите, включително в под салонното пространство, където е разположено ходовото и електрооборудването. Това е довело до възникване на проблеми със закрепването на вагоните към талигите. През 2011 г. е имало дори взрив на батериите за аварийно захранване при една от композициите.

Влаковете са експлоатирани в островния град-държава по-малко от 5 години. Те са произведени от компанията Qingdao



Sifang Locomotive and Rolling Stock Company, която е дъщерна на китайската корпорация China Southern Railway (CSR). В консорциум с японския концерн Kawasaki Heavy Industries тя участва в конкурс и печели през 2009 г. договор за доставка на 22 шествагонни състава за сингапурския метрополитен.

Въпросните композиции все още се намират в гаранция и ще бъдат ремонтирани за сметка на производителя. Но възникналата проблем може да забави сингапурските власти да реализират програмата по въвеждане на нови стандарти в железопътното обслужването в страната.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ТОВАРНИТЕ ЕВРОЖЕЛЕЗНИЦИ ИЗОСТАВАТ ОТ АВТОПРЕВОЗВАЧИТЕ

Европейският железопътен отрасъл засега губи битката с товарните автопревозвачи. Пазарният им дял се свива, въпреки 28-те милиарда евро, инвестирани от Европейския съюз в развитието на жп транспорта между 2007 и 2013 г. На този етап железниците постигат победи само на един „фронт“. Статистиките отбелязват трайно увеличаване на броя на товарните контейнери, които карго съставите превозват от и до пристанищата.

Според данните от доклада, публикуван през май т. г. от Сметната палата на ЕС, ефективността на железопътните карго превози като цяло „остава неудовлетворителна“. Там се посочва, че средната скорост на товарните влакове в Европа по много от международните маршрути на континента съставлява едва 18 км/ч. Доста ниска, уви...

Друг съществен акцент в документа е, че в по-голямата си степен жп мрежата на Съюза остава фрагментирана. Тя все още е далеч от мечтаната напълно единна система, а е съставена от националните железопътни системи на държавите – членки, които са регулирани от различни местни органи в съответствие с локалните законодателства и правила за управление на превозите.

В същото време жп отрасълът отбелязва повишаване на обемите в сегмента на контейнерните превози. Ръстът не е малък, но и с него железниците продължават значително да отстъпват на автопревозите, които по традиция доминират и в обслужването на контейнерния трафик до и от портовете.

Британската аналитична агенция Drewry констатира значително увеличаване на обемите контейнери, които се транспортират до пристанищата или превозват от тях с жп транспорта. Във фокуса на мониторинга влизат карго рейсове на близки и далечни разстояния (над 300 км). От самите морски терминали се стремят да увеличават дела на влаковите превози, за да се справят с пиковите на натоварване. Последните настъпват най-често, когато в акваторията им влязат кораби - мега контейнеровози (с вместимост до 20 000 TEU*).

По данни от управата на най-големия контейнерен порт в Европа – Ротердам – за обработката на един такъв гигант са нужни 19 товарни композиции с вместимост 74 TEU, 32 баржи, побиращи 97 TEU и 1560 товарни камиони. Без използването на жп композиции количеството на нужните за разтоварването на кораба камиони би достигнало до 2400.

Ключовите контейнерни оператори инвестират в развитието на железопътните услуги и в инфраструктурата на подходите към пристанищата. Един от тях например – дружеството APM Terminals, което е част от холдинга Maersk - построи железопътен терминал в рамките на своя напълно автоматизиран комплекс в порт Ротердам. По този начин то си осигурява превозването и доставките на 55 процента от товарите по релсовите пътища. Това се толерира от администрацията на ротердамското пристанище. Оттам неотдавна дори изяви готовност да инвестират 275 млн. евро в преустройството на участък от жп трасето, обслужващо порта, за да се повишат още повече неговите пропускателни възможности.

Увеличение на товарния железопътен трафик се наблюдава и във Феликстоу – най-големият контейнерен пристанищен комплекс във Великобритания. През 2015 г. на него са обработени рекорден брой контейнери – 936 000 TEU. Това е почти четвърт от съвкупния оборот на порта от 4 млн. TEU и показателят продължава да расте. Тенденцията подтикна железопътното подразделение на щатския корабен превозвач MSC неотдавна да купи португалския карго жп оператор CP Carga за 53 млн. евро. Сега компанията планира



Превозването и доставката на товари от и до портите терминали по релсовите пътища се толерира от управата им.



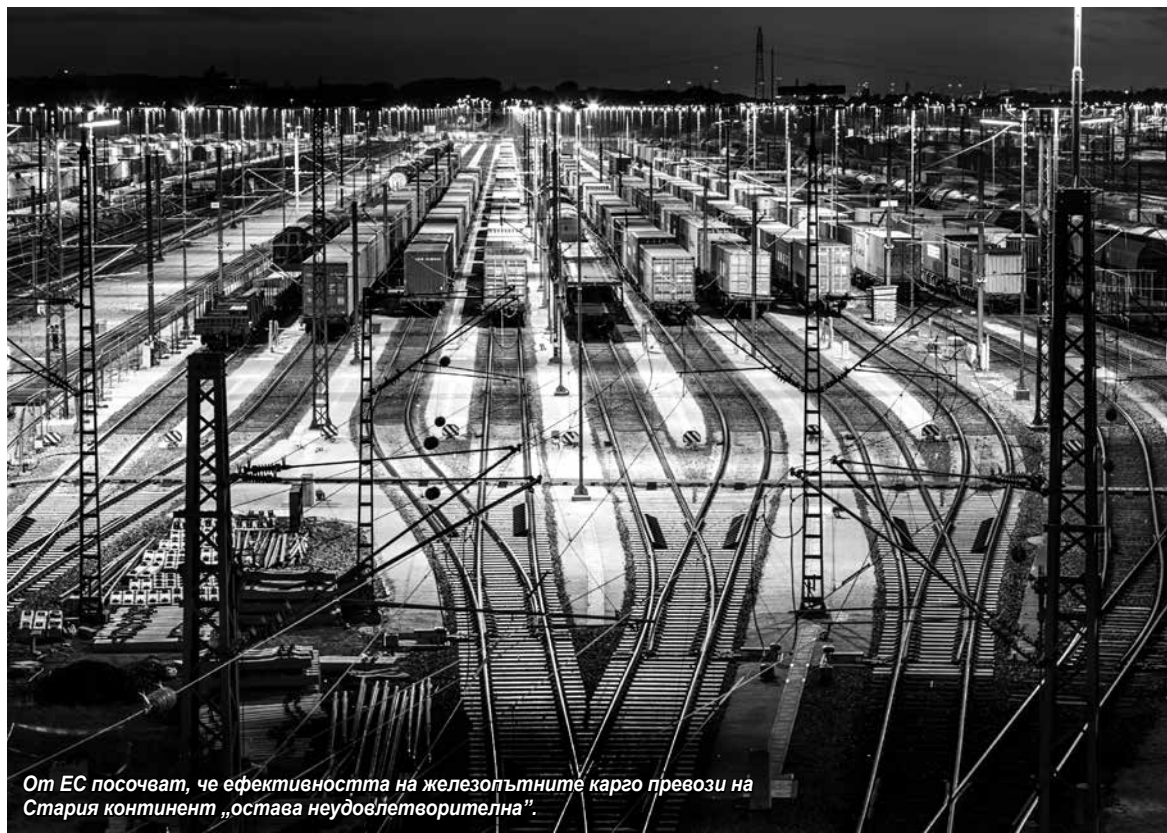
Статистиката сочи, че европейските железници превозват по малко товари от автомобилните превозвачи.



Жп отрасълът на Стария континент отбелязва повишаване на обемите само в сегмента на контейнерните превози.

да разшири своите международни операции като стъпи на испанския пазар.

Друг лидер в бранша – HHLA (най-крупният терминален оператор в пристанището на Хамбург) миналата година е насочил над половината от общите си инвестиции към проекти за развитието на жп операции и вътрешните терминали. В същото време обемите на претоварване на контейнерите на портите терминали на компанията са паднали с 12 процента и са достигнали до 6,6 млн. TEU. Спадът е в резултат на свиването на китайския импорт и рязкото намаляване на фидерните услуги в търговията с Русия. Интермодалният трафик обаче се е увеличил с 2,7 на сто до 1,32 млн. TEU.



От ЕС посочват, че ефективността на железопътните карго превози на Стария континент „остава неудовлетворителна“.

Въпреки настоящата ситуация международните инвеститори смятат, че европейския пазар за товарни железопътни превози е перспективен. Именно затова през миналата година американската компания Genesee & Wyoming е платила почти 500 млн. фунта стерлинги (675 млн. долара) за придобиването на британската товарна жп компания Freightliner.

* TEU (twenty-foot equivalent unit) е условна мерна единица, отговаряща на един 20-футов контейнер, която често се използва за измерване на товарния капацитет на кораби и портни терминали. Един TEU представлява обемът на стандартен контейнер дълъг 20 фута (6,10 м) и широк 8 фута (2,44 м).

Ивайло ПАШОВ



Автомобилният товарен транспорт засега остава лидер в превозите на товари в Европа.

И Deutsche Bahn на минус заради спад в сектора

Най-голямата железопътна компания на Стария континент - Deutsche Bahn – за първи път от 12 години насам регистрира загуба през 2015 г. Тя е в размер на 1,3 млрд. евро и се дължи на намаляване на печалбата ѝ в сегмента на вътрешните карго превози с 10 процента.

В същото време федералната статистическа служба на Германия Destatis съобщава, че през миналата година в страната са транспортирани повече товари от когато и да било досега, като заслугата е на всички видове транспорт. В сравнение с 2014 г. обемът на превозите е нараснал с 1,1 процента (от 4,49 млрд. до 4,54 млрд. тона). Този ръст продължава вече трета година поред. Товарооборотът за последните 12 месеца пък е „скочил“ с 1,2 на сто (от 653 млрд. до 661 млрд. т/км).

Болшинството товарни превози в във Федералната република са извършени от автомобилния транспорт. Камионите са превозили 3,57 млрд. тона товари - с 1,9 процент повече спрямо 2014 г. (3,50 млрд. т). За същия период товарооборотът на немските автомобилни превозвачи е „пораснал“ с 2,2 на сто (от 464 млрд. до 474 млрд. т/км).

Германският железопътен транспорт регистрира спад в каргопревозите от 1 процент (от 365 млн. до 361 млн. т.). Същевременно обаче товарооборотът му се е увеличил с 1,4 на сто (от 113 млрд. до 114 млрд. т/км).

Най-зле са нещата при немския воден транспорт. При него през м.г. се наблюдава свиване, както при обема на превозените товари - 3,2 процента (от 229 млн. до 221 млн. тона), така и при товарооборота - 7 процента, (от 59,1 млрд. до 55 млрд. т/км).



За карето: Заради намалялата печалба от вътрешните карго превози през м.г. германските железници регистрираха загуба от 1,3 млрд. евро.



ИМУЩЕСТВЕНИ
ЗАСТРАХОВКИ

ДОМ

Пакетна застраховка „ДОМ“



Дженерали Застраховане: По-лесни, по-бързи
и по-опростени решения за Вас и Вашия бизнес!

generali.bg



ИАЖА НАВЪРШВА 15 ГОДИНИ

(Продължава от бр. 15)

В съответствие с Устройствения си правилник, чрез дирекция „Регулиране“ Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) изпълнява функциите си на регулаторен орган и на орган за контрол по прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (Регламент 1371).

При създаването на агенцията, функциите на регулаторния орган бяха определени с директива 2001/14, която бе транспонирана в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) от 2002 г. През изминалите години бяха направени редица изменения и допълнения в ЗЖТ и подзаконовите нормативни актове, докато се стигне до последното изменение на закона от 11.03.2016 г., на Наредба № 41 за достъп и използване на железопътната инфраструктура от 13.05.2016 г. и на Наредба № 42 за лицензиране

на железопътните предприятия за превоз на пътници и товари, с което се въведеха изискванията на директива 2012/34, свързани със значително увеличение на функциите и правомощията на регулаторния орган.

Основните му дейности са свързани с контрола на достъпа до железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения, разпределянето на капацитета, определянето и налагането на такси, мониторинг на условията за конкуренция на пазарите на железопътни услуги, набиране на статистически данни за дейностите в железопътния транспорт, проверка на изпълнението на изискванията за издаване на лицензи и разрешения. Целта е да се осигури равнопоставен достъп, както до железопътната инфраструктура, така и до обслужващите съоръжения. Също се гарантират равни условия за ползването им от всички лицензирани железопътни превозвачи.

Новите функции, които бяха транспонирани с директива

2012/34 са свързани главно с извършването на одити от управителя на железопътната инфраструктура (УИ), на операторите на обслужващи съоръжения и когато е приложимо на железопътните предприятия. Тези функции включват и проверката на спазването на разпоредбите за разделно водене на счетоводство и методиките за определяне на таксите, решенията за набиране на подходящи мерки за коригиране на дискриминацията по отношение на заявителите, нарушения на пазара и други неблагоприятни тенденции. Така се осигурява конкуренция на пазарите за железопътни услуги, становища по предварителните варианти на бизнес плана, договора с държавата, договорите за достъп и използване на инфраструктурата между УИ и железопътните превозвачи и плана за увеличаване на капацитета на инфраструктурния управител. По този начин се посочва дали тези документи са съобразени с условията

на пазарната конкуренция на железопътни услуги, разглеждане на жалбите, провеждане на разследвания и мониторинг по международните коридори в съответствие с подписаните споразумения за сътрудничество между регулаторните органи, спрешед разпоредбите на Регламент (ЕС) № 913/2010 г.

Функциите на дирекция „Регулиране“, като орган за контрол засягат прилагането на цитираните вече европейски документи от железопътния превозвач „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД и УИ, извършване на разследване, проверки, анализи и изготвяне на отговори по постъпилите жалби и сигнали, свързани с правата на пътниците.

При упражняване на контролните и надзорните си функции, както и във връзка с проведени разследвания по жалби на железопътни превозвачи или на УИ, след констатиране нарушения във връзка с достъпа и използването на железопътната инфраструктура и обслужващите

съоръжения, служителите на дирекцията предлагат на изпълнителния директор да определя административни наказания според правомощията си.

Съгласно последните изменения в закона ИАЖА може да налага санкции от 5 000 до 50 000 лв. на железопътно предприятие или управител на инфраструктурата, който не е изпълнил свое задължение или по друг начин несправедливо е третиран, дискриминиран или засегнал някое железопътно предприятие. Разписаните в закона глоби и санкции за неизпълнение на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1371/2007 варират от 100 до 50 000 лв.

Като регулаторен и кантрален орган за прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007, дирекция „Регулиране“ участва в работата на международни организации и институции, в съвещания и работни групи в областта на железопътния транспорт, включително регулиращи транспортния железопътен пазар.

УЮТ И ГОСТОПРИЕМСТВО ПРЕДЛАГА ПАНИЧИЩЕ



Така с едно изречение може да се характеризира атмосферата, с която още от вратата почивната станция на „Холдинг БДЖ“ ЕАД посреща гостите си. Монолитната сграда на няколко етажа сякаш е прегърната от вековните борове, а кристално чистият планински въздух е едно от най-големите богатства на курорта. Гледайки я отвън човек трудно може да си представи, че зданието не е ремонтирано основно от 1986 г. Отлично поддържано, то по нищо не отстъпва на близките хотели Магнолия или Еделвайс.

Почиващите имат възможност да ползват близкото игрище, където освен футбол може да се играе баскетбол, волейбол и да се спортува. Почивната станция на железничарите е разположена и много близо до лифта, отвеждащ директно до Седемте рилски езера, които поразяват не само с красотата, но и със зареждащата енергия, излъчвана от цялата природа наоколо. Не случайно на това място в определени дни на годината последователите на Дънов продължават да идват, за да изпълняват още от ранни зори ритуалните оздравяващи танци, завещани им от учителя-философ.

Но любопитното е, че въпреки близостта на двете ски писти, же-

лезничарската почивна станция е далеч по-посещавана през лятото отколкото през зимния сезон. Според управителят й Милан Джоргов това преди всичко се дължи на топлие зими през последните години, които не са особено щедри на сняг и в Пирин. Оказва се, че твърде малко са били дните и през 2016 г., когато е могло да се кара ски в Паничище. Затова пък от началото на месец юни до края на септември всички стаи и апартаменти още през пролетта са резервирани. Милан Джоргов информира, че тази година бюджетът предвижда печалба, а парите от нея ще бъдат приведени в поделение „Почивно дело“, където е планирано как и за какво ще се изразходват. Според него много добро и целесъобразно е решението на Съвета на директорите и на висшия мениджмънт на холдинга те да бъдат използвани за обновяване и основен ремонт на цялата почивна жп база в страната. Първа по план в приетата програма е включена станцията в Приморско, която е много посещавана, но спешно се нуждае от основен ремонт, ново оборудване и модернизация. Според Джоргов добре е, че допълнителните социални суми, отпускани на служителите, вече не се предоставят кеш, а под формата на ваучери за почивка в

базите на холдинга. Така ще се създаде фонд за поддръжка, текуща и извънредна ремонтна дейност. Става ясно, че в Паничище през 2002 г. и 2003 г. със собствени сили е сменена дограмата на сградата. По същия начин периодично се реновира покрива, чието състояние задължително се преглежда всяка пролет и есен. Налага се, защото климатът в планината е по-суров отколкото в равнината, особено при природните дадености в Пирин. Затова човек не бива да си затваря очите и да отлага във времето нито една дейност от поддръжката, отбелязва управителят на почвата станция. Екипът пък от около 20 души, който се грижи почиващите да се чувстват удобно и уютно, строго спазва задълженията си ресторантът, дневният и нощният бар, сауната и спортната зала винаги да са в перфектно състояние.

Никакви компромиси не се допускат и по отношение на разнообразието на менюто в ресторанта, на хигиената в кухнята и качеството на храната, на напитките, предлагани в двата бара. Неписано правило, от което Милан Джоргов не е отстъпвал през целия си дългогодишен трудов стаж в железничарската станция е, че печалбата не идва от надценката, а от оборота. Това виждане му е донесло неоспорими резултати. Фактът, че около 20 процента от почиващите са външни хора, а не железничари, ползващи 50- процентно намаление, красноречиво говори за доброто ниво на обслужване. Сам местен човек, родом от Сепарева баня, Джоргов много добре си дава сметка, че конкуренцията на туристическия пазар в момента не е за подценяване, както в лицето на големите, така и на малките семейни хотели с басейни, които вече са пренаситили курорта. По думите му клиенти преди всичко се привличат с усмивка, топлия и гостоприемство, които най-вече зависят от домакините.



Милан Джоргов:
„Печалбата не идва от надценката, а от оборота“.



Учениците от Техникума по туризъм и администрация в Сепарева баня не само трупат ценен опит, но използват с повече настроение ресторанта на почивната станция.



Когато в станцията има почиващи нощният бар с богатия си асортимент винаги е на тяхно разположение.

Затова, когато станцията се препълни с хора Милан Джоргов търси помощта на възпитаниците на Техникума по туризъм и администрация в Сепарева баня. По този начин не само младите хора карат практиката си и трупат ценен опит, но и ресторантът се изпълва с повече настроение и ентусиазъм. Почиващите пък се радват на по-големи грижи и пълноценно обслужване. „Про-

цесът е двустранен и всички имаме полза от него“, коментира Джоргов. И добавя, че такава организация се прилага и по време на провежданите в Паничище пролетните и есенни национални железничарски спартакиади. На практика тя вече е доказала ефективността си, а намерението е в бъдеще да се усъвършенства и разширява.

Мая Димитрова

КАЙСИЯТА



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

Добре познатата ни кайсия произхожда като сорт от високопланинския регион Хинду Куш – Централна Азия, където днес границите на Китай, Таджикистан, Афганистан и Пакистан се срещат. Естествени горски и много стари кайсиеви дървета могат все още да бъдат намерени в североизточен Китай и Кавказ. Вярва се, че древната нация на таджиките е тази, която първа е култивирала това дърво.

Добре известен факт на геронтолозите е, че нацията на хунзите, които обитавали високопланинските части на Северен Пакистан, не далеч от мястото, където произхожда кайсията, са най-здравите и най-дълго живеещите хора на света. Според изследователите и медицинските учени, които изучавали техния живот, 100 % от тях имали перфектно зрение, а ракът, инфарктът, високото кръвно налягане, високият холестерол и подагратата били непознати състояния за тях. Сигурно се чудите какво са ядвали, че да бъдат толкова силни и здрави на възраст от 100, че дори и от 120 години. Изненадващо за всички нищо по-специално не било открито в тяхната съвсем обикновена храна. Единствено

то нещо, което отличавало храната на хунзите от традиционните западни диети, е че те не консумирали животински мазнини. Целогодишно диетата им била богата на изсушени плодове и ядки, като преобладавали кайсиите и кайсиевите ядки, а техният основен източник на мазнина били кайсиевите семена. Кайсиите били толкова важна част от живота на хунзите, че всъщност в тяхната долина богатството на един човек се измервало чрез броят на кайсиевите дървета, които притежавал.

Ядките на кайсиите съдържат средно по 21% протеини и 52% растително олио и са широко използвани като заместител на бадемите в хранителната, козметичната и фармацевтичната индустрия. Кайсиевите семена са източник на витамин В17 и се използват в алтернативната медицина при терапия на рак. Трябва да се отбележи обаче, че кайсиевите семена трябва да бъдат добре изпечени преди директна консумация, тъй като те могат да бъдат отровни, в случай че бъдат приети сурови в големи количества.

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

Кайсиите са също и източник на калий и бор. Химическият елемент бор, който се съдържа в кайсиите, напоследък се идентифицира като един от основните фактори за превенция на остеопорозата.

Спа процедури за ходилата

Никога, ама никога не пренебрегвайте ходилата си. Те рано или късно си отмъщават. Загубяват или по-лошо – разболяват се. Спа процедурите гледат и ходилата, и душата.

Да не бъдем като мъжете, които свързват белгийското градче Спа единствено с пистата, на която се провеждат състезания от Формула 1. То е с далечна история. Там още от времето на Римската империя е открит първият „воден“ курорт. Постепенно понятието преминава в аббревиатурата SPA (Sanus Per Aqua, от латински – Здраве чрез вода).



Как SPA се грижи за ходилата? 7 SPA процедури:

- Направете на краката си възстановяваща вана. Напълнете легена с топла вода, сложете вътре свежи цветя или листенца от рози, запалете свещи, пуснете музика за медитация, седнете и се отпуснете.

- Потопете краката си за 10-15 мин. в гореща вода, като капнете вътре няколко капки масло от мента за освежаващ ефект или масло от лавандула за отпускане.

- Аромалампа с етерични масла ще изпълни стаята ви с благоухание. Изпробвайте отпускателните аромати на здравец или лавандула, както и ободряващите с мента или грейпфрут.

- Разтриването на тялото с четка подобрява кръвообращението и способства за извеждането на токсините, тъй като стимулира лимфната система на организма. В същото време кожата се почиства от мъртвите клетки и става невероятно мека. Масажирайте с внимателни, но силни движения в посока от долната част на ходилата и нагоре по краката.

- Ексфолирането със сол осигурява мигновено облекчаване и помага при лечението на ставни заболявания, претоварване на мускулите и задържане на течности. А подобряването на кръвообращението тонизира кожата. За целта може да използвате готов ексфолиант или да си направите следната смес: 30 капки етерично масло от лавандула, 125 мл масажно олио, 50 гр едра морска сол. Леко навлажнете краката и ги разтрийте от пръстите нагоре към колената. Изплакнете с топла вода и добре подсушете кожата.

- Поглезете уморените крака с маска или обвиване с кал. Поставете краката си върху найлон и нанесете маската върху кожата. Използвайте готов продукт или направена в домашни условия смес: 150 гр хума, 200 мл вода, 2 капки ветивер, 2 капки тамян, 4 капки лавандулово масло и 1 с. л. мед. Обвийте краката си с найлон и оставете маската да действа 15 мин. Изплакнете с топла вода и подсушете.

- Нанесете дебел слой лавандулов крем за крака, за да облекчите болките и напрежението. Втрийте крема добре в пръстите и ноктите си, използвайки палците и показалците. Поставете крака си на пода и с леки пощипвания масажирайте областта между пръстите. След това поставете палците върху горната част на ходилото, а останалите четири пръста – отдолу на подметката и добре разтрийте цялото стъпало.

СВ. ПРОРОК ИЛИЯ (СИЛИНДЕН)

Всяка година на 20-и юли православната църква чества празника на св. пророк Илия. Св. Илия се почита от всички християни като най-големия библейски пророк и заедно с Моисей за един от двамата най-велики старозаветни мъже.

Житието на пророка представя как при смъртта му огнена колесница с огнени коне го отнема с вихър на небето. Същият образ рисува и иконографията - св. Илия е в позлатена небесна колесница, теглена от четири бели коня. В християнизиранияте митологични представи, отразени и в песенната традиция, при подялбата на света на св. Илия се паднали „летните гръмотевици и трескавици“, затова народът смята светеца за господар на летните небесни стихии – гръмотевиците, дъждовете и градушките.

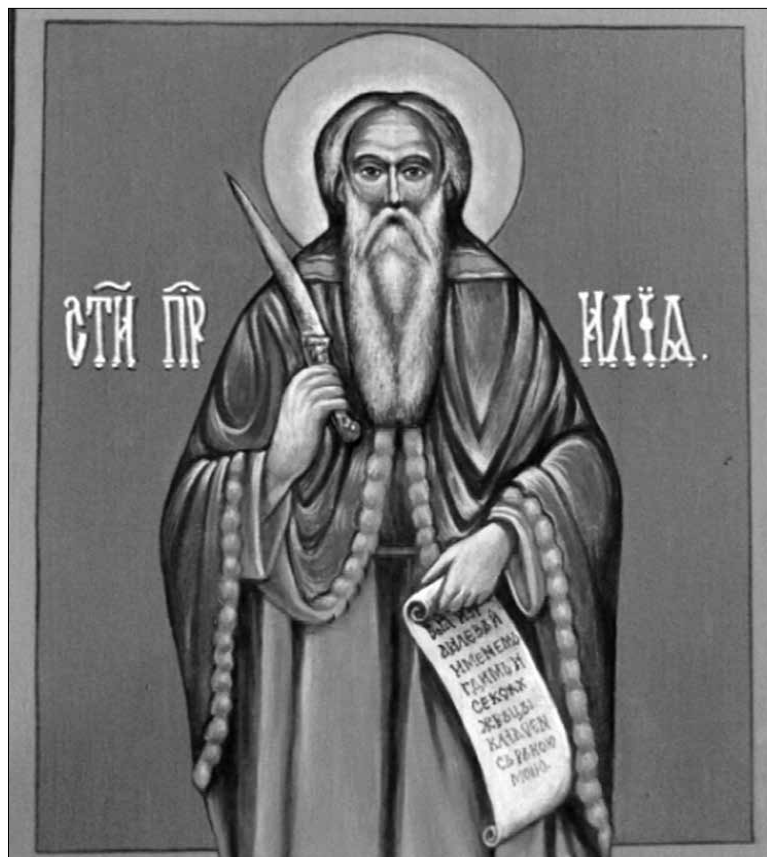
Според народните вярвания св. Илия препуска със своята златна колесница по небето и от търкалянето на колелетата се получават гръмотевиците. Народът нарича светията още Гръмовник, Гръмолонник, Гръмодел. Той е силен, властен и сръдлив, затова сестра му никога не казва на светеца кога е неговият празник - ако знае, той би сторил чудеса на този ден.

Празникът Илинден се тачи като ден на най-важния светец

градушкар. На този ден се спазва строго забраната за работа. В чест на св. Илия се коли курбан от най-стария петел и се изпичат обредни хлябове. Трапезата се кади от най-възрастния член на семейството. През деня се организират и общоселски съборове с

жертвоприношение на мъжко животно – овен или вол. Общоселската трапеза се нарежда извън землището на високо място или под вековни дъбови дървета.

В народните схващания св. пророк Илия се свързва с лятото, небесната влага и плодородието.



7 НАЧИНА ДА СПЕЧЕЛИТЕ СИМПАТИИТЕ НА ШЕФА СИ

Да спечелите доверието и симпатиите на шефа си може да бъде голям плюс за вашето бъдещо професионално развитие. Дори може да ви донесе повишение. Неразбирателствата на работното място могат да са много стресиращи както за вас, така и за вашите лидери, което води до намаляване на ефективността на работата. Ето защо, ако имате някакви затруднения в комуникацията с вашия шеф, може да приложите тези 7 прости правила, по съвет на специалисти от Money, които ще помогнат за изглаждане на отношенията.

1. Заложете на креативността и интуицията си.

Ако искате шефът да ви харесва, опитайте да предвидите неговите/нейните нужди на работното място и направете опит да ги разрешите или поне да ги облекчите, без да ви го възлагат като задача. Използвайте въображението си и ще бъдете възнаградени по един или друг начин.

2. Изпращайте седмично съобщение.

Не, не става въпрос за безсмислени, умилителни или благодарствени съобщения. Изпращайте на шефа си кратък седмичен обзор на свършеното от вас, както и на предстоящи задачи по текущи проекти. Това ще го държи информиран и следващият път на опашката за повишения, вие ще сте в първите редици.

3. Запазете позитивното си отношение към работата. Хората, които винаги виждат чашата наполовина празна, могат да са истински проблем в атмосферата на всеки офис. Много мениджъри споделят, че няма нищо по-лошо от това да се работи с негативни хора. Те изсмукват енергията на всички около тях. Не бъдете енергийни вампири – запазете позитивизма си на работа.

4. Уважавайте времето на шефа си. Вземете под внимание времевите навици и изобщо времето на шефа си. Ако той не е в състояние да взема решения, преди да е изпил сутрешното си кафе, просто не го търсете преди този ритуал. Всеки мениджър има натоварен работен график и най-добрият съвет е да не добавяте

излишен стрес, който после ще рефлектира върху вас самите.

5. Правете комплименти.

Шефът ви е човек като всички останали и като всички нас обича да чува по някоя добра дума. Да отдадете заслужени поздравления за добре свършена работа няма да навреди на никого – ще бъде от полза и за шефа ви, и за вас.

6. Отнасяйте се с шефа си като с клиент.

Дайте му това, което иска и от което се нуждае, по начина, по който изисква да е направено от вас, плюс някой малък бонус и всички ще са щастливи. Работете, за да направите живота му по-лесен и това ще улесни и вашия живот и работа.

7. Бъдете този, на който може да се разчита.

Мениджърите искат да знаят, че служителите им са надеждни и отговорни и ще свършат всяка задача без колебание. Покажете на шефа си, че сте упорити и последователни в работата и в резултатите си. Така ще си извоювате сигурно място в редиците на ценните членове на работния екип.



НЯКОЛКО НЕЩА, КОИТО НЯМАТ МЯСТО В СЛУЖЕБЕН ИМЕЙЛ

Имейлите ни позволяват да комуникираме повече, но не и по-добре. При служебните електронни писма например има определен етикет, който трябва да се спазва. Но дори той не гарантира, че гледната ви точка ще бъде разбрана или молбата ви – удовлетворена. Понякога решението е да пренесете разговора изцяло офлайн. А следващият път, когато пишете служебен имейл, пропуснете тези 4 неща.

Лоши новини

Не е лесно да съобщите лоша новина на шефа или колегата си. Но ако им я „сервирате“ по мейл, нещата стават още по-

зле. Така изглежда, че искате да избегнете разговора, че се страхувате или срамувате.

Общи приказки

Твърде вероятно е шефът ви/колегата ви да получава десетки имейли на ден. Не му губете времето с ирелевантни неща, само ще го изнервите. Изчакайте да съберете повече важна информация по темата и да се подсиgurите с отговори за евентуални запитвания. Чак тогава изпратете писмото.

Молба за повишение

Определени разговори винаги трябва да се водят лице в лице. Ако ще преговаряте за по-висок пост или заплата, задъл-



жително го направете лично. По имейл ще изглежда, че желание-то ви не е достатъчно сериозно, а това ще намали шансовете то да бъде удовлетворено.

И за финал един съвет – **Не изпращайте служебен имейл между 9 вечерта и 6 сутринта.** Когато сте изморени или твърде емоционални, е силно вероятно да напишете нещо, за което ще съжалявате. Наспете се и на свежа глава обмислете какво точно искате да напишете.

5-ТЕ ЗОДИИ С НАЙ-ТРУДЕН ХАРАКТЕР



5. Козирог

Супер независим знак! Не му пука да тръгне срещу мнението на всички останали. Инатът е второто му аз и ще ви е наистина трудно да го накарате да направи нещо, което не иска. Комуникацията с него също не е лесна, защото той презира повечето хора (те просто не са на нивото му) и общува с тях по задължение или от скука. А като прибавим вродения му работохолизъм, да му бъдеш интимен партньор става нелека задача. Придружена от десетките компромиси, които ще ти се налага да правиш всеки ден.

4. Водолей

На пръв поглед ведра, забавна и колоритна личност. Но тези качества сякаш минават на заден план, когато го поопознаеш. Водолеите имат навика да бъдат „черната овца“. Скандални, с предизвикателна визия, а поведението им често крещи „вие сиви, смешни хорица, не знаете какво е да живееш истински“. И като за капак добавяме болезненото им свободолюбие. Този знак винаги ще прави, каквото си иска. Дори да си седи кротко и да кима с глава, докато му наслагвате своето мнение и идеи, след това той пак ще постъпи, както си е решил. Да покориш Водолей под каквато и да е форма, е категорично невъзможно.

3. Близнаци

Да, точно тази забавна, лъчезарна и бърлива персона, заема 3-то място в класацията на най-трудните характери. И причините не са малко! Неудържимият им характер постоянно ги води „някъде“. Да се задържи интереса им е доста трудна работа, особено в интимен план. Защитната им реакция е повече от ужасна – те слагат маска на безразличие, дори жестокост. На думи може и да проявят внимание към мнението ви, но то никога няма да стане важно за тях. Близнаците са коварна зодия – създават впечатление за разбран човек, но всъщност винаги искат да става на тяхното. Независимо на каква цена!

2. Овен

Конфликтна, импулсивна и безпардонна личност. Не мисли за последиците, може да изстреля 10 обидни думи в секунда и да те сине психически само за ден. Изобщо не му пука за мнението на хората, той винаги е прав, а те грешат. И като лютива подправка, има огромни изисквания към всичко и всеки. Проявите му на егоизъм са доста чести, но той никога няма да го признае. Не признава и грешките си, а търси друг начин (например подарък) да си „откупи“ вината. При това няма да прояви желание да поговорите за проблема. Да се разбереш с Овен е много трудна задача. А дори и да успееш, мирът ще продължи максимум 2-3 дни.

1. Скорпион

Кралят на трудните характери! Представителите на тази зодия взимат каквото си искат и когато си искат, без да се съобразяват с никого. Жесток език, отмъстителна същност, свръх его и нито грам желание да отстъпват. Но най-страшни са към половинките си – злобно ревниви, обсебващи, безпощадни. Измислят си несъществуващи провинения и с огромно удоволствие наказват партньора си за тях. Често се отнасят към хората като към свои вещи. За да оцелееш до тях, трябва задължително да преглъщаш и да се съгласяваш с всяко тяхно решение. Едно приятелство или връзка със Скорпион може да ви нанесе емоционални щети за цял живот!

ПЪТЕШЕСТВИЕ С BELMOND ANDEAN EXPLORER

Нов луксозен влак-хотел ще предлага удивителни жп круизи из Перу



Композицията ще пътува по една от най-високопланинските жп линии на планетата.

Базираната в Лондон световноизвестна компания за луксозно хотелско настаняване и отпих Belmond обяви, че скоро ще попълни флота си от елитни туристически влакове с нов „хотел на релси“ – Belmond Andean Explorer. Той ще е първият 5-звезден спален жп състав в цяла Южна Америка и ще предлага забележителни железопътни круизи, живописната природа и изгубения свят на инките в Перу.

Шикозният влак-хотел ще прави пътешествия по четири маршрута. Продължителността на туровете по всеки от тях ще е различна – между един и три дни. С най-дълга и богата програма се предвижда да бъде жп приключението „Peruvian Highlands“ (Перуанските Високи земи). То ще дава възможност на пътниците за най-пълно запознанство с удивителното природно разнообразие и културно наследство на Перу.

По време на този жп тур Belmond Andean Explorer ще потегля от Куско – древната

столица на империята на инките. По-нататък ще се движи по една от най-високопланинските линии на планетата, която опасва склонове на перуанските Анди и достига до 4800 м надморска височина. От висините пред погледите на пасажерите ще се разкриват невероятни пейзажи към люлката на индианската цивилизация.

След 10 часа и половина пътуване влакът ще спре за първия си престой на гарата в градчето Пуно. Оттам за пътешествениците е предвидена екскурзия, в която им предстои запознанство с труднодостъпните селца на местните жители. Както и с Титикака – най-високо разположеното плавателно езеро на Земята (на 3812 м надморска височина) и неговите „плаващи“ острови.

Впоследствие композицията ще продължи до центъра на основания през 1540 г. от конкистадорите „бял град“ Арекипа. Той е архитектурен паметник на неоготическия и бароковия стил и е в списъка на ЮНЕСКО на

световното културно наследство. Възстановен е през XIX век след изригване на вулкана Ел Мисти, в чието подножие се намира. По пътя към него пътниците на Belmond Andean Explorer могат да видят и дълбокия и стръмен Каньон на река Колка (Colca Cañon), където величествените кондори са истинските властелини на района.

Пътешествието „Peruvian Highlands“ ще продължи три дни, с две нощувки на борда на 5-звездния луксозен жп състав. Малко по-кратък (два дни и две нощи) ще е жп турът „Andean Plains & Islands of Discovery“ („Посещение на равнините и островите на Андите“) по маршрута Арекипа – Пуно – Куско. Той ще започва по залез, а на идния ден пасажерите ще посетят островите на езерото Титикака и най-високото перуанско плато – Алтиплано – където пасат южноамериканските ламы.

По един ден и една нощ ще са жп воаяжите Spirit of the Water („Духът на водата“) и „Spirit of the Andes“ („Духът на Андите“). При тях Belmond Andean Explorer е планирано да се движи съответно по жп отсечките Куско – Пуно и Пуно – Куско, а гостите на луксозния влак да посетят езерото Титикака и най-високите точки на Андите в Перу, достъпни и с железница. Нощта ще прекарат на борда на композицията.

(Следва)

Ивайло ПАШОВ



Предвидени са екскурзии до езерото Титикака...



... и посещения на перуански селища.



Жп пътешествията предлагат запознанство с природата и културно наследство на Перу.



Шикозният влак-хотел ще предлага пътешествия по четири маршрута.

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