

УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ

Предвижда новата интегрирана стратегия до 2030 г.



Както вече съобщихме в брой 15 на в. „Железничар“, на редовно заседание кабинетът прие Интегрираната транспортна стратегия на България до 2030 г. По същество това е детайлизиран план за устойчивото развитие на националната транспортна система и основна рамка за инвестиции в отрасъла. Тя определя приноса на страната ни като член на ЕС към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с Общите приоритети, отразени в Регламент 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, включително и приоритети за инвестиции в основната и разширената TEN-T мрежа.

В уводната част на стратегията са формулирани специфичните цели, към които тя ще се стреми през следващите 13 години. Създадена е база данни, необходима за анализите на транспортния сектор, за прогнозното му развитие и за разработването на национален транспортен модел. Фрагментирано се анализират нуждите му, които включват автомобилен, железопътен, вътрешноводен, морски, въздушен и интермодален транспорт. Разработен е Национален мултимодален транспортен модел и са дефинирани националните стратегически цели и приоритети. Посочени са подходящите мерки за постигането им и проекти, предвидени за съфинансиране от КФ и ЕФПР. Изготвена е и екологична оценка до 2030 г. на Интегрирана транспортна стратегия. Предвижда се и пълноценно функционираща мултимодална основна мрежа по програма TEN-T, която до 2030 г. ще

покрива целия ЕС. До 2050 г. тя ще продължи да разширява капацитета си със съответния набор от информационни услуги. До тогава всички централни летища ще се свържат с железница като предпочитанията са към високоскоростната. През това време трябва да се гарантират и достатъчно стабилни връзки на централните пристанища със системите за железопътен превоз на товари и по възможност с вътрешните водни пътища.

Специално внимание се отделя на внедряването на системи за управление на сухопътния и водния транспорт като ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS. Стратегията предвижда изграждане до 2020 г. на общоевропейска система за информация, управление и плащания в мултимодалния сектор. Амбицията е до 2050 г. загиналите в автомобилни произшествия да се доближат до нулата, а ЕС да се утвърди като световен лидер в безопасността и сигурността на всички видове транспорт.

В документа от 245 стр. са разработени 4 сценария – един референтен за текущата картина в системата на транспорта и три за бъдещото ѝ развитие. Като най-подходящ се препоръчва „вариант В“. В него са включени всички инфраструктурни обекти, за които има идеен, технически проект и екооценка, планирани за изграждане до 2022 г. Залегнали са и проекти, чието финализиране е между 2022 – 2030 г. В тази група влизат рехабилитацията на жп линията Пловдив - Бургас (293 км), както и ремонтът на цялото жп трасе, което трябва да приключи до 2022 г.

Тук също присъства отсечката Елин Пелин - Костенец, чийто краен срок е година по-късно, а финансирането му е по новото издание на ОП „Транспорт“.

По механизма „Свързана Европа“ пък се осигуряват парите за други четири жп проекта: София - Елин Пелин, Костенец – Септември, София - Волюяк и „Развитие на жп възел „Пловдив“, които по план ще приключат до 2020 г. С национално финансиране или заеми от банки ще се извърши строителството на жп линията Волюяк - Драгоман, възстановяването на проектните параметри на трасетата Русе - Варна и Горна Оряховица - Каспичан, модернизацията и рехабилитацията на отсечката Мездра - Горна Оряховица, както и на жп линията от Карнобат до Синдел. Крайният срок при тях е 2022 г. Най-сериозните жп проекти са разсрочени във времето, като към 2027 г. се планират окончателното изграждане на участъците Видин - Медковец, Радомир - Гюешево, Русе - Горна Оряховица - Димитровград, Радомир - Кулата и железопътният възел София. Трасето София - Перник е оставено за 2026 г., а модернизацията на линията от Медковец до Столник, за която ще са необходими 3.64 млрд. лв., ще е готова най-рано през 2034 г.

В приложенията на стратегията се прави и подробна статистическа снимка на развитието и моментното състояние на отделните видове транспорт. В няколко поредни броя на страниците на вестника ще публикуваме проучването, засягащо железопътния сектор.

На 4 юли са погасени 5, 497 млн. лева (главници, лихви и такси) от натрупаните стари задължения на БДЖ към международната организация „Еврофима“ (Европейско дружество за финансиране закупуването на подвижен жп състав). Това стана възможно в резултат на извършените реформи за оздравяване и развитие на националния жп превозвач.

До края на месеца предстои още едно изплащане, на останалите 13, 650 млн. лева към „Еврофима“, с което изцяло ще се приключи със задължението към европейската институция.

СЕДМИЦА

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски се среща днес, 6 юли в Солун, с гръцкия си колега - министърът на инфраструктурата, транспорта и мрежите Христос Спирдзис.

Основна тема на разговора между двамата стана изготвения Меморандум за разбирателство за изграждане на транспортен коридор „Варна – Бургас – Александруполис - Кавала“, свързващ българските и гръцките пристанища чрез железопътен транспорт. Целта на документа е да регламентира подготовката на проекта и по-нататъшното съвместно управление на коридора от двете държави. Подробности за срещата – в следващия брой.

„БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД ще компенсира с безплатни билети пътниците от бързите влакове № 3624 Бургас - София и № 3623 София - Бургас. Поради независещи от превозвача обстоятелства - възникнали повреди по трасето, причинени от лошите метеорологични условия, двете композиции се наложи да престоят няколко часа. От дружеството съобщават, че компенсацията може да бъде използвана по произволно избран маршрут срещу предоставяне на билета за осъщественото пътуване с посочените влакове.

Въпреки че Регламент 1371/2007, предвиждащ обезщетения за пътници при закъснения, ще влезе в сила през 2019 г., ръководството на националния железопътен превозвач е взело решение да компенсира всички клиенти от тези два влака и поднася извиненията си за претърпените неудобства по време на пътуването им.

От КРИБ, най-голямата работодателска организация у нас съобщават, че „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД вече е неин постоянен член. Предлага гъвкава тарифна политика и разнообразни логистични схеми за превоз, както във вътрешно, така и в международно съобщение. За търговската му дейност са открити над 90 български гари. Широкият спектър от транспортни услуги, които предлага включва превози на единични пратки, блок-влакова организация, комбинирани превози, превози на тежки, извънгабаритни и опасни товари, транспортиране от и до черноморските пристанища Бургас и Варна, както и до речните в Русе, Лом, Свищов и Видин. Портфолиото на компанията се допълва от услуги, свързани с митническо оформяне, финансова гаранция, застраховка на товарите, складиране и терминални услуги, специализирана система за следене на влакове, електронно подаване на заявки, товарителници др. Тя е и единственият оператор във фериботен комплекс Варна, която обслужва линиите Варна - Кавказ, Варна - Иличовск, Варна – Иличовск, Варна - Потти/Батуми. Разполага със значителен подвижен състав за превоз на различни видове течни, насипни и пакетирани товари, предлага пълен пакет услуги за икономически оператори, които използват ЖП мрежата.



Посоки

ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ - 2030 Г.

на стр. 4

Регресия

НАМАЛЯВАТ ТОВАРНИТЕ ПРЕВОЗИ НА АЛБИОНА



Обемите на товарните железопътни превози във Великобритания през финансовата 2016/2017-та година са спаднали с 3 процента, до 17,2 млрд. тонкилометра. Това е най-ниското им ниво от края на 90-те години на XX век досега става ясно от данните, публикувани от Управлението за железопътен и автомобилен транспорт на Обединеното кралство (Office of Rail and Road, ORR).

От статистиката се разбира, че през този период възглицните превози са с 39 на сто по-мал-

ко спрямо предишната година, когато са стигнали до 1,4 млрд. тонкилометра. Тази динамика е обусловена от масовото закриване на възглицните електростанции в страната през последните години. Тенденцията е свързана с въведените в Обединеното кралство екологични ограничения.

По четири ключови номенклатури обемите са намалели в рамките на 10 процента. С 9 на сто е спаднало търсенето в сегмента на международните интермодални превози (до 0,4

млрд. тонкилометра). С 3 на сто са се свили жп трансферите на нефт и нефтопродукти (до 1,1 млрд. тонкилометра), а на метали - с 2 на сто (до 1,5 млрд. тонкилометра).

Наблюдава се обаче и ръст при определени категории превози. Така например вътрешният интермодален транспорт в Албиона се е увеличил с 8 процента - до 6,81 млрд. тонкилометра. При строителните товари също има ръст - обемите им са скочили със 7 на сто, до 4,25 млрд. тонкилометра.

Като цяло трафикът, измерван във влаккилометри е намален спрямо предходната финансова година с 3 процента, до 34 млн. км.

Най-големият кargo оператор по жп мрежата на Великобритания остава компанията DB Cargo UK. Въпреки това нейният пазарен дял се е свил до 45 на сто. За сравнение по-рано той достигаше 48 на сто. Основният печеливш от промяната на статуквото е превозвачът GB Railfreight. Неговият пазарен дял през последните години успя да порасне от 8 до 15 процента.

Политика

МАЩАБНИ ИНВЕСТИЦИИ В НОВА ЗЕЛАНДИЯ



Правителството Нова Зеландия ще инвестира до края на годината около 1 млрд. новозеландски долара (730 млн. щатски) за поддръжка на железниците и другите видове релсов транспорт. Средствата са заложили в тазгодишния бюджет на страната и са предвидени преди всичко за развитието на товарните превози (в т. ч. за експорт), за привличането на туристи и повишаване на привлекателността на обществения релсов пътнически транспорт.

Националният новозеландски жп оператор Kiwi Rail, в продължение на 2 финансови години, ще получи 450 млн. новозеландски долара (328 млн. щатски) за поддръжане и усъ-

вършенстване на инфраструктурата. Приоритетни задачи са възстановяването на магистралната жп линия на остров Южен, след повредите и вследствие на земетресението от ноември 2016 г. (очаква се да започне отново да работи на т. г.) и ликвидирането на последиците от неотдавнашен пожар по линията Midland.

Инвестиции в размер на 436 млн. новозеландски долара (318 млн. щатски) до края на т. г. ще отидат за реализиране на проекта за релсовата транспортна система City Rail Link в Оукланд. Той предвижда в центъра на града да се построи двойна подземна жп линия с дължина 3,4 км. От нея се очаква да помогне за удвояване на

пропускателната способност на съществуващата релсова мрежа. Правителството ще покрие половината от разходите по програмата, оценявани на 2,8 - 3,4 млрд. новозеландски долара (2,04 - 2,48 млрд. щатски) с годишни траншове, отпускани от държавния бюджет в периода 2017 - 2020 г.

За обновяването на крайградската жп мрежа на Уелингтън (в т. ч. за замяна на износената контактна мрежа на три линии), са заделени 98,4 млн.

От 2008 г. в новозеландската жп мрежа са инвестирани 4,2 млрд. местни долара (3,06 млрд. щатски). Резултатът е повишаване на производителността и надеждността на релсовите превози.

Контракт

Египет поръча 100 многофункционални локомотива

Транспортното министерство на Египет поръча 100 нови дизелови локомотива GE ES30ACi Light Evolution Series на американската корпорация General Electric. Контрактът на стойност 575 млн. долара включва и споразумение за доставка на резервни части и техническа поддръжка в продължение на 15 години.

Локомотивите GE ES30ACi Light Evolution Series могат да се използват за теглене на пътнически и товарни състави. Те са оборудвани с 12-цилиндров дизелов двигател с мощност 3200 к. с., който им гарантира висока изходна мощност и значителна гъвкавост при работа с тежки състави.

Египетският министър на транспорта Хишам Арафат заяви, че доставката на първата партида от 25 локомотива е планирана за 2018 г. Останалите се предвижда да бъдат предадени през следващите три години. Покупката им е провокирана от желанието на Египет от 2022 г. да увеличи обема на товарните си жп превози до 25 млн. тона на година.

В рамките на подписания договор американската страна също така се ангажира да извърши техническо обслужване и модернизация на 81 влака, придобити от египетските железници през 2008 г., както и с обучението на 275 местни инженери за нуждите на жп транспорта.



Тестове

В Пекин пускат нискоскоростен влак Maglev

До края на годината в Пекин ще бъде пусната в пробна експлоатация линия за нискоскоростен магнитнолевитиращ влак (Maglev). Магнитната линия, с означението S1, е планирано да свърже западните предградия на китайската столица Ментоугоу и Шицзиншан. Тя ще е с дължина 10,2 км и ще има 8 гари по протежението си.

Трасето ще се обслужва от 10 шествагонни състава тип Maglev (проектирани от дъщерната на китайските железници компания CRRС Tangshan) с вместимост до 1032 души. Те ще се движат с максимална скорост 100 км/ч. Цялото пътуване ще отнема около 20 минути, включително и времето, през което пътниците могат да се качат и да слизат. За сравнение градски автобус пътува по същия маршрут поне за около час.

В момента специалисти на китайските железници извършват комплексни изпитания по новата магнитна линия с прототипа на магнитнолевитиращите състави. Отстраняват се слабости и неизправности по конструкцията, извършват се доработки. Предвижда се след пускането в експлоатация, Maglev трасето да бъде свързано с линии 1 и 6 на пекинското метро.

До 2021 г. Китай планира да завърши строителството и на тестово трасе за изпитания на магнитнолевитиращи влакове, способни да развиват скорости до 600 км/ч. То ще бъде изградено в района на Циндао и ще е с дължина 5 км.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ТАЙНАТА В УСПЕХА НА UNION PACIFIC

Компанията Union Pacific Railroad управлява 8500 локомотива по най-голямата железопътна мрежа в Съединените щати, а рентабилността ѝ се нарежда до гиганти като Apple и Google. Как щатския жп превозвач осигурява феноменалната си доходност?

Union Pacific Railroad (UP), притежаваща най-голямата жп мрежа в САЩ, е една от най-крупните транспортни компании в света. Тя управлява 8500 локомотива по 51 660 км железни пътища, западно от Чикаго и Нови Орлеан, предоставяйки работни места на над 40 000 души в 23 щата. Заедно с нейния конкурент - BNSF Railway – напълно са си разделили пазара на трансконтиненталните релсови превози в Страната на неограничените възможности.

През 2017 г. Union Pacific планира да инвестира 3,1 млрд. долара за развитие и поддръжка на своята жп мрежа. Общо от 2000 г. насам компанията е инвестирала в дейността си 51 млрд. долара.

През последните години тя отчита годишен доход от около 24 млрд. долара и е сред 130-те в света по приходи. Чистата ѝ печалба е от порядъка на 5,18 млрд. долара. По този начин коефициентът на рентабилността ѝ в най-добрия случай достига 21,6 процента, което поставя Union Pacific до такива гиганти като Apple (с коефициент на рентабилност - 21,6 процента), JP Morgan (21,3 процента), Goldman Sachs (21,1 процента), Intel (20,9 процента) и Google (20,2 процента).

Толкова високата печалба на UP се дължи на особения, дисциплиниран подход към инвестициите, с работата над които през последното десетилетие се занимава отдел за мрежово планиране. В него работи група от 70 аналитици, наричани smart guys – „умни момчета“ (независимо от това, че сред тях има

и дами). Основен принцип на мрежовото планиране е всички разходи за ремонт и строителство на жп линии, локомотиви или гари да бъдат не по-малко от 15 процента от печалбата. Съобразителността на членовете на екипа се характеризира с това, че тези хора имат опит, както в непосредствената работа на железниците, така и във финансовата сфера.

Идеята за споменатите 15 процента принадлежи на финансовия директор на компанията Роб Найт, който застава на този пост още през 2004 г. По онова време Union Pacific е най-нерентабилният американски железопътен оператор. Оперативната му печалба е само 10,6 процента. На следващата година Найт си поставя за цел този показател да бъде увеличен до 25 процента през 2010 г. и е обявен за луд от браншовиците. Но въпреки всеобщото неверие резултатът е постигнат дори предсрочно - още през 2008 г. През 2015 г. оперативната печалба на UP вече достига 36,5 процента, а очакванията на Найт за 2019 г. са, че ще се качи до 40 процента.

Основните принцип на финансовата му политика са: производителност (запазване стойността на доставката, чрез увеличаване на скоростта, дължината и надеждността на влаковете) и контрол над ценообразуването (тарифите да се увеличават по-бързо, отколкото разходите). За осигуряване на тези параметри е разработен и започва да се прилага споменатият принцип за инвестиции в размер на поне 15 на сто от печалбата.



Създаденият още през 1862 г. щатски жп превозвач днес притежава 8500 локомотива

Найт създава още един финансов алгоритъм за UP, добил известност като „Зелено, жълто, червено“. Финансовите мениджъри оценяват всички нови контракти на компанията с предприятия от въглищната и химическата индустрия (основните клиенти на UP) с помощта на онлайн система, прогнозираща нормите на печалба. Ако тя ще надхвърли 15 процента, системата показва зелен сигнал. Но ако е равна или по-малка от този показател – съответно жълт и червен. Водещ принцип в UP е да се осъществяват само сделки за превози, гарантиращи печалби над 15 процента.

Затова не е изненадващо, че дивидентите от акциите на Union Pacific са много високи. От началото на 2005 г. до края на 2014 г. акционерите на компанията са получили 746-процентна печалба – т.е. средно по 23,8 процента на година. За сравнение аналогичният среден показател на железопътния пазар е 20,6 процента годишно, а като цяло в САЩ - 7,7 процента. Към 2015 г. активите на дружеството се оценяват на 91 млрд. долара. А ако към тях се добавят и тези на дъщерната ѝ логистичната компания United Parcel Service (UPS), UP става един от двата най-скъпи транспортни оператори в света.

За успеха на дружеството много помага и програмата на настоящия президент на Union Pacific Ленс Фриц за подпомагане на квалификацията на съкратените служители. Дори да освободи свой работник компанията продължава го ангажира и да му изплаща възнаграждение през 8 дни от месеца, плащайки всички дължими данъци. Това ѝ дава възможност при необходимост да предложи постоянна работа на най-опитните специалисти, а не да губи време за обучение на нови. Благодарение на този подход през 2009 г. от UP успяват да върнат на работа 90 процента от по-рано съкратените си служители. Преди реализацията на тази политика броят на освободените кадри, които отново са се връщали на работа в компанията е бил 33 процента.

Въпреки грамотния финансов мениджмънт успехите на Union Pacific Railroad продължават да зависят от сезонните рискове. След като през 2015 г. щатското издание „Fortune“ класира компанията на 123-то място в рейтинга „Fortune 500“ за най-печелившите в света, през т. г. тя вече е с 20 позиции по-назад. 143-то място ѝ отрежда намаления годишен доход в размер на около 20 млрд. долара. Той е в резултат от изключително студената предходна зима, която се отразява на превозите. Но причината не е само това.

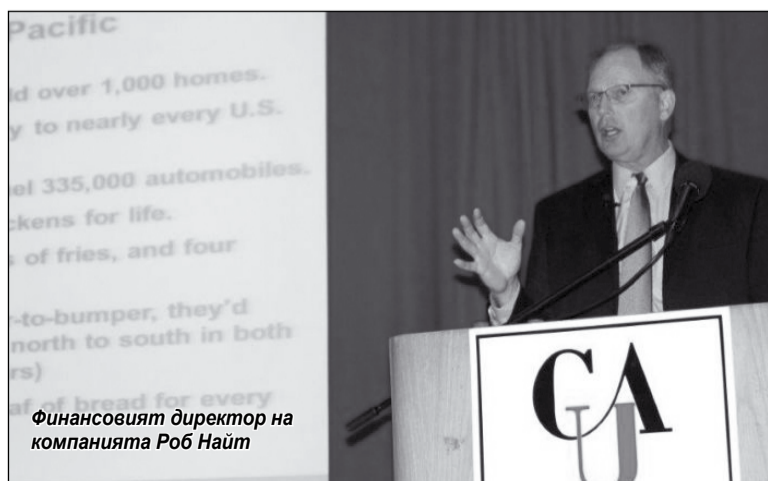
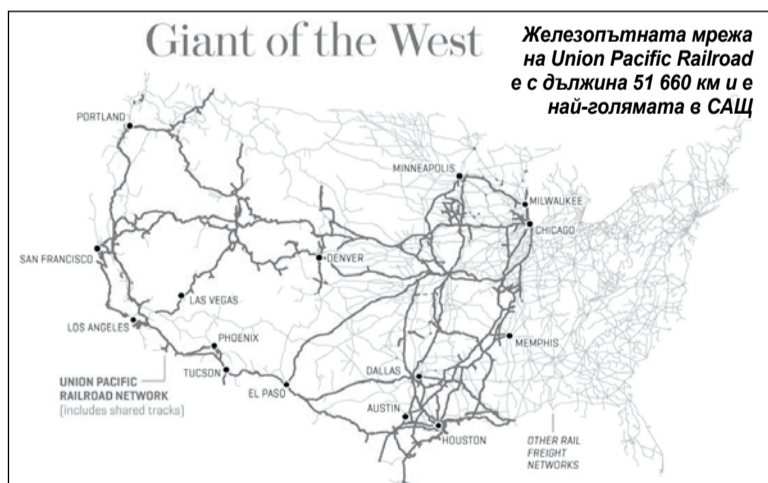
В бюджета си за 2015 г. Union Pacific заложи разходи за трудови резерви и оборудване, но годината се оказа разочарование. Активността в железопътния сектор намаля рязко под влияние на внезапното падане на цените на нефта и стачките на персонала на пристанищата в Лос Анджелис и Лонг Бийч, провокирани от нама-

лелите доставки от Азия. Тогава доходите от товарните превози на Union Pacific спаднаха за първи път през последните 6 години. Но той бе незначителен – само 1 процент спрямо 2014 г.

В същото време в другите отрасли, в които развива дейност Union Pacific – селското стопанство, химическото и автомобилно производство - и в този период продължаваха да дават добра печалба на концерна. Един от най-доходоносните сегменти за дружеството е превозът на продукцията на десетките големи нефтепреработващи заводи по крайбрежието на Мексиканския залив. За стабилността на компанията допринася и все по-ярката тенденция на постепенно пренасочване на товарните превози в САЩ от автомобилния транспорт към железниците.

„Афрагола“ само до този момент.

Ивайло ПАШОВ



Един от въглищните състави на Union Pacific



Union Pacific е сред най-печелившите в отрасъла

ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ - 2030 Г.

Сектор железопътен транспорт

На база на проведените задълбочени анализи на различни аспекти в железопътния транспорт са идентифицирани пропуски между съществуващите транспортни нужди и съществуващата инфраструктура, организационните и оперативните действия. Направените изводи и идентифицираните проблеми са представени по основни направления, по които са установени несъответствия и слабости за железопътния транспорт като институции и институционалните капацитет, инфраструктура, качество на предоставяните услуги и др.

ИНСТИТУЦИОНАЛНА РАМКА

В хода на процеса на при-съединяване на България към Европейския съюз и изпълнението на предприемаческите стратегии железопътния сектор на Република България претърпя съществени промени. С приемането от Народното събрание на Република България и влизането в сила на Закона за железопътния транспорт (Обн., ДВ, бр. 97 от 28.11.2000 г., в сила от 1.01.2002 г., посл. изм. и доп., бр. 47 от 26.06.2015 г., бр. 19 от 11.03.2016 г.) се промени структурата на железопътния сектор на България. От 1 януари 2002 г. Национална компания „Български Държавни Железници“ е разделена на две отделни предприятия - железопътен превозвач - „Български държавни железници“ ЕАД и инфраструктурна компания - Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ).

Към настоящия момент в железопътния сектор на България функционират следните основни участници:

- Европейската железопътна агенция;
- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС);
- Управител на железопътната инфраструктура;
- Железопътни предприятия;
- Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“;
- Предприятия предлагащи услуги свързани с железопътния сектор:

- лица за оценка на съответствието;

- предприятия, извършващи производство, ремонт и поддръжане на подвижен железопътен състав.

ПОКАЗАТЕЛИ ЗА РАБОТАТА И ОБЕМА НА ПРЕВОЗИТЕ

Товарни превози

Отварянето на железопътния пазар в Европа доведе до появяването на частни железопътни превозвачи. С навлизането на пазара на товарни железопътни превози на нови участници, дялът на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД намалява. Този дял на превозите на товари се пренасочва към новите железопътни превозвачи. Освен засилването на конкуренцията в сектора се наблюдава и плавно намаляване на превозените товари от страна на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД за сметка на другите превозвачи.

Забелязва се и постепенното увеличаване на превозените товари като цяло през последните години, което е показател за засилена конкуренция на железопътния сектор по отношение на товарните превози. Данни за товарните железопътни превози са представени на фигури 4-67 и 4-68.

Пътнически превози

Броят на превозените пътници (фигура 4-69) намалява за всички видове превози: международни, вътрешни, обект на договора за обществени превозни услуги. Реализираните пътници километри (фигура 4-70) намаля-

ват при всички видове превози, което заедно с намаляването на броя на превозените пътници е в резултат от засилената конкуренция с автомобилния транспорт.

Международният трафик за разлика от вътрешния не търпи голямо изменение през годините. Има увеличение на превозите с интеррегионални (бързи) влакове за последните три години, както и на регионалните превози за обслужване на малки населени места по главни линии. Това помага за по-качественото обслужване на пътниците по различните релации.

Броят на закъсненията на влаковете през 2015 г. спрямо 2010 г. е нараснал (виж таблицата).

ограничена до 40-60 км/ч., за да се гарантира безопасността на движението. Зачестяването на ремонтните дейности, извършвани по железния път в участъци от железопътната мрежа и удължените срокове на прекъсване на движението на влаковете намаляват възможностите за предоставяне на качествена услуга. Трансбордиране на пътниците, чрез превоз с автобуси, води до влошаване качеството на обслужване, загуба на пазарни позиции и отлив на клиентите. Допълнително неудобство за пътниците, пътуващи на дълги разстояния предизвиква удълженото време за пътуване при преминаването по алтернативен

транспорт - лоша организация и управление и дори липса на връзка с други видове транспорт, закъснения, нередовен график на местните връзки, отменяне на влакове без предварително предупреждение, недостатъчни грижи за пътниците, премахване или реорганизация на услугите и връзките без предварителна консултация с ползвателите, техните представители и засегнатите органи на местното и регионалното самоуправление и др.

Най-сериозно е състоянието на БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД, единственият превозвач, осъществяващ превоз на пътници и изпълнител на договора за об-

2010 г. - категория	Международни влакове	Вътрешни влакове на дълги разстояния	Регионални и крайградски влакове
Закъснения общо, %	22.4%	11.0%	4.0%
% закъснения до 60 минути в крайна гара	15.9%	10.5%	3.8%
% закъснения от 60 до 119 мин. в крайна гара	4.3%	0.4%	0.2%
% закъснения над 120 мин. в крайна гара	2.1%	0.1%	0.04%
2015 г. - категория	Международни влакове	Вътрешни влакове на дълги разстояния	Регионални и крайградски влакове
Закъснения общо, %	55,13%	46,93%	9,66%
% закъснения до 60 минути в крайна гара	43,08%	43,41%	9,10%
% закъснения от 61 до 120 минути в крайна гара	9,01%	2,74%	0,42%
% закъснения над 120 минути в крайна гара	3,03%	0,79%	0,14%

Поради изпълнението на много строително-ремонтни дейности, последните години се забелязва увеличение на минутите закъснение при превозите.

Конвенционалната железопътна мрежа не създава условия за повишаване на качеството на предлаганите услуги на пътнически и товарни превози. Средната техническа скорост за движение на пътническите влакове е една от най-ниските в Европа. При проектни скорости 120-130 км/ч, движението на влаковете се осъществява с 75-80 км/ч, а в определени участъци тя е

маршрут и честите закъснения на влакове, поради нарушаването на Графика за движение на влаковете. Отмяната или закъсненията на влакове са често срещано явление, поради липса на експлоатационно годен тягов подвижен състав. Значителна част от подвижния състав не отговаря на европейските стандарти по отношение комфорт, хигиена и качество, а поддържането и ремонта на остарелия парк изискват значителни средства.

Наблюдаваното намаляване на стойностите на функцията на полезност за пътниците, ползващи железопътен транспорт е в резултат основно на вместимостта поради недостиг на изправни вагони и локомотиви и намаляване на комфорта на пътуване поради остарелия вагонен парк и липсата на вагон ресторанти и бюфет.

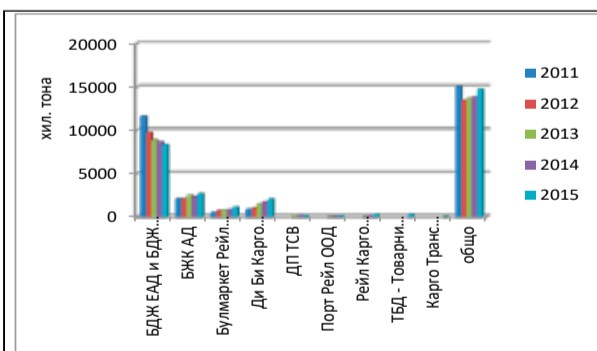
Основните проблеми, влошаващи качеството на предлаганата транспортна услуга се изразяват в: проблемен достъп до информация, неясно ценообразуване, проблеми с възможностите за резервация, условията във влаковете и гарите, непригодни перони или такива, които не отговарят на санитарни възли, труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете, твърде малко време за качване във влака, не отчитане на смяната на перона при връзките, два влака тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а същевременно има много неизползвани перони; не отчитане на мултиmodalния

ществен услуга (ДОУ) сключен с държавата. Ключов фактор за лошото качество на транспортната услуга е липсата и лошото състояние на подвижния състав. Това води до рязко увеличаване на закъсненията на пътническите влакове. Налага се дори отмяна на влакове, които са в обхвата на ДОУ. Подвижният състав, също така, е оперативен несъвместим с европейските стандарти и изисквания. Този подвижен състав не може да използва пълноценно възможностите не само на рехабилитираната и модернизирана железопътна инфраструктура, но и на тази, в която не е инвестирано до момента.

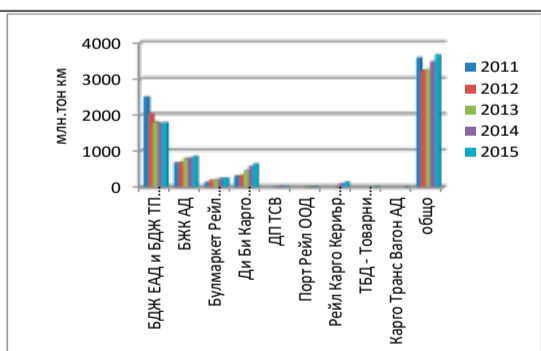
Друг проблем е липсата на информационни системи. Това води до неизпълнението на изискванията за оперативна съвместимост и невъзможността за прилагане на съвременните информационни технологии в транспортното планиране и управление на превозния процес.

Слабо място е и маркетинговата дейност. Транспортната услуга не се разглежда като продукт, получен на базата на сегментиране на пазара и не се обосновава чрез адекватно приложение на маркетинговия микс. Съществуващата структура на влаковете по видове може да бъде подобрена, чрез прилагане на подходящи маркетингови подходи и инструменти и технологично проектиране на превозите. Прилаганата тарифа е твърде усложнена и неефективна.

За да бъдат решени тези проблеми са нужни инвестиции, подходящи схеми за осигуряването им и финансиране. Самата организационно - управленска структура на железопътния пре-



Източник: ИА „Железопътна администрация“.
Фигура 4-67 Обем на товарните превози по превозвачи



Източник: ИА „Железопътна администрация“.
Фигура 4-68 Извършена работа по превозвачи



Източник: „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД
Фигура 4-69 Превозените пътници във вътрешно и международно съобщение по видове превози



Източник: „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД
Фигура 4-70 Пътник километри при превози във вътрешно и международно съобщение по видове превози

БДЖ – С ЛИЦЕ КЪМ НОВИТЕ ПРИОРИТЕТИ

(Продължава от бр. 15 - „Железницата – в центъра на интегрираната транспортна система“)

В подкрепа на мисълта си, че при новите дадености човекът, в лицето на отделния железничар, остава приоритет в системата на БДЖ, завеждащ отделът „Вътрешна сигурност“ в холдинга Мирослав Писов подчертава, че инвестициите, които се очакват за нов подвижен състав са наложителни и спешни. От една страна не са необходими за осъвременяване на обслужването, а от друга, която е не по-малко важна - за подобряване условията на труд и гарантиране сигурността на работниците. Затова достатъчно красноречиво говорят последните няколко случая с неочаквано избухнали пожари в локомотивите и особено този в Горна Оряховица.

На проблемът е отделено специално място и в Националния план на БДЖ за защита на дейността и обектите от терористични заплахи. В него противопожарната безопасност е залегнала като една от основните мерки, свързани с антитероризма. „Тя засяга не само вътрешната, но и външната среда за сигурност, свързана с инфраструктурата“, уточнява Писов. Не премълча-

ва, че и критичното техническо състояние на подвижния състав играе отрицателна роля. Тревожно е, че дори и на новите мотриси „Сименс“ вече изтича техническият ресурс. Затова, позовавайки се на позицията на изпълнителния директор на холдинга Владимир Владимиров, че с очакваните инвестиции трябва да се бърза, очертава някои спешни мерки, взети във връзка с контрола при появилите се последни форсмажорни ситуации. За да не се разчита само на безспорно високия професионализъм на железничарите, заети в експлоатацията, в момента в сила е т.н. „ръчен режим“ при ежедневния преглед на превозните средства. Това ще рече, че контролните органи още преди пускането на локомотивите и композициите в движение, работят рамо до рамо с колегите си от експлоатацията. С други думи те не се задоволяват само с извършването на внезапни проверки, но проследяват съвсем отблизо и дори физически участват и помагат на целия технологичен процес, който се извършва в депата и преди тръгване на път. „Така, с общи усилия и взаимопомощ, като че ли по лесно се преодолява омагьосаният кръг на амортизацията, в която е изпаднала жп техника-

та“, коментира Мирослав Писов. Защото, според него човекът долу, който работи в канала, най-добре познава сърцевината на проблема и може точно да покаже къде какво липсва и недостига. В този смисъл дългоочакваното създаване на отделно, компактно ремонтно звено е наложително и час по-скоро трябва да стане факт, въпреки някои от съпозоващите го тромави административни процедури.

Всички изброено до тук и останалите основни направления на работата по сигурността са насочени към създаването на една обща стабилна среда, на която се обръща значително внимание и в целия План и Стратегия за оздравяването на БДЖ. С не по-малко социално и обществено значение е и превенцията, която се извършва срещу посегателствата, набезителите, хвърлянето на камъни опасните детски игри, екстремните селфита в обектите на железопътния транспорт и влаковите композиции, движещи се или престояващи по националната жп мрежа. В бюджета, одобрен от Министерски съвет през 2016 г. са отделни 7 млн. лв. за назначаването на допълнителен персонал за охрана на рисковите райони. Изготвени са и няколко



стратегии и национални планове за борба с проблема. Изгражда се Национална координация от охранителни звена с представители на МВР, неправителствени организации, НЦРРБ, „Холдинг БДЖ“ ЕАД с двете дружества за пътнически и товарни превози, НК „Железопътна инфраструктура“ за организиране на допълнителна охрана. Провеждат се съвместни учения с всички заинтересовани институции, където основните механизми са превенция, взаимодействие и взаимопомощ между работника

и гражданина за възпитаване на култура на безопасност. Подготвя се и Национална пътна карта за общодържавни инициативи по превенция в рисковите зони, места и фактори в областта на жп транспорта. Издават се и информационни продукти, брошури и материали за разпространение сред обществеността. Но един от моментите, който очаква още по-интензивно разработване е контактът с медиите, който трябва да се разшири чувствително, убеден е Мирослав Писов.

Мая Димитрова

ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ - 2030 Г.

возвач не предполага успешно решаване на тези проблеми. Необходимо е прилагането на реинженеринг на дейностите и нова адекватна организационно-управленска структура.

Тези проблеми са вътрешни за сектора на железопътния транспорт.

Ако се приложи системният подход и принципите на кибернетиката се оказва, че има и проблеми външни за железопътния транспорт, които също са доста важни за губещите позиции на пътническия железопътен транспорт. Един от тези проблеми е несъгласуваността в разписанието на влаковете и автобусите, ниските нива на интермодалност и мултимодалност и засилената конкуренция между автобусния и железопътния транспорт по основните и натоварени направления.

Друг важен проблем е, че няма адекватна система от такси, които да се заплащат за ползване

на пътната инфраструктура от леките автомобили и товарните автомобили.

Разглеждайки тези проблеми са предложени следните мерки:

- подобряване на параметрите на подвижния състав за пътнически превози, свързано с разработване на стратегия и план за подмяната му и самата му подмяна.

- проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на информационни системи за управление на пътническите превози;

- анализиране на пазара и откриване на перспективни транспортни сегменти. Технологично проектиране на превозите свързани с тези сегменти;

- преоценка и опростяване на тарифите и тарифната политика на пътническия железопътен превозвач;

- разработване на пакет от инвестиционни проекти за реализация на мерките от БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД;

- реинженеринг на БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД (въвеждане на нова адекватна организационно-управленска структура на превозвача с цел успешна реализация на предвидените мерки за подобряване на дейността му);

- разработване на мерки за изготвяне на обща транспортна схема за автобусния и железопътния транспорт;

- проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на система за таксуване на ползването на пътната инфраструктура;

Мерките, които трябва да бъдат реализирани са в областта на транспортните технологии, транспортното планиране, маркетинга и мениджмънта на транспортната услуга и транспортната дейност, прилагане на реинженеринга в транспортните предприятия и управлението на транспорта като единна система.

(Следва)

СЕДМИЦА

Поради усложнената метеорологична обстановка на 3 юни движението на влаковете в страната беше затруднено.

Излязлия се пороеен дъжд в Северна България доведе до наводняването на жп гарите Плевен и Пордим. Наводнени бяха участъците Долна Митрополия – Сомовит и Ореш – Морава, където жп движението беше временно преустановено.

Силен вятър и паднали дървета доведоха до скъсване на контактната мрежа и блокираха движението в жп възел Русе и участъка Твърдица - Казанлък от Подбалканската линия. Всички аварийни екипи и техника на НКЖИ бяха мобилизирани за своевременно отстраняване на последствията в засегнатите от бурите райони. Едва в късните часове на деня движението на влаковете се нормализира. През цялото време оперативен щаб в НКЖИ следеше метеорологичната обстановка, а аварийните екипи бяха готови за своевременна реакция при възникване на нови усложнения по железопътната инфраструктура.

На прелез между гарите Моруница – Борово, тежкотоварен автомобил е преминал през него при редовно задействано автоматично прелезно устройство (спуснати бариери, светлинна и звукова сигнализация) и се сблъскал със специализирана машина за ремонт на НК „Железопътна инфраструктура“. Пострадали са трима служители на компанията, които са пътували в нея. Двама от тях са с леки наранявания, третият е настанен за наблюдение в лечебно заведение. Екипи на разследващите органи и НКЖИ веднага са отишли на мястото

на инцидента. Нарушен е бил графикът на движение на влаковете по 4-та жп линия Русе – Подкова в участъка Горна Оряховица – Русе.

Ръководството на компанията отново призовава водачите на пътни превозни средства да спазват правилата за движение по пътищата. Всяко неспазване на Закона за движение по пътищата и преминаване при спуснати бариери или звукова и светлинна сигнализация, сигнализиращи за приближаването на влак към прелеза, е риск за живота на хората в автомобила. Инциденти от този род нарушават графика за движение на влаковете, отнемат от личното време на пътниците, ползващи железопътен транспорт, и предизвикват значителни икономически загуби за НКЖИ и железопътните оператори, напомнят от инфраструктурата.

В края на юни в чакалнята на столичната гара Подуяне бе открита първата изложба, представяща творбите на деца-потребители на социални услуги, деца-бежанци и техни връстници от столични училища и школи. Изложбата бе част от проект „София – културна столица на Европа през детските очи“, изпълняван от фондация „Конкордия България“ с подкрепата на програма „Култура“ на Столична община и съдействието на Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Творбите бяха посветени на знакови места в София.

Целта на проекта е да даде възможност на представители на уязвими групи да се включат активно в културни дейности, както и културата и изкуството да се преместят от центъра към периферията на града.

Организационен комитет при „ССВУ“ и „ССЖПУ“ – Горна Оряховица
организира юбилейна среща по случай
50 години
от създаването на училището.

Срещата ще се проведе на 23.09.2017 г.
Сборен пункт – центъра на Г. Оряховица,
пред паметника на Г. Измирлиев. – 17 часа.

За справки и записвания на телефони:
0888547412; 0882055504;
0888819972; 0889774275

ПОКАНА

ПОКАНА

СВ. МЧЦИ КИРИК И ЮЛИТА



На 15-и юли българската православна църква чества св. мчци Кирик и Юлита.

Св. Юлита произлизнала от рода на предишните римски царе. Овдовяла на млади години, като имала само един тригодишен син Кирик. Тя живеела в гр. Икония (област Ликаония) и цяла била предадена на Христовата вяра. Своя син тя кръстила веднага след рожде-

нието му, а като станал на три години, го научила на вяра и молитва, доколкото едно дете на такава възраст може да възприеме.

Когато при Диоклетиан настанало гонение и в Ликаонската област, Юлита взела тригодишния си син и с двете си верни слугини избягала в Селевкия. Когато започнали и тук да преследват християните, тя отишла в Килийския град Тарс. Но

и тук не могла да се скрие и скоро била изведена със сина си на съд. Управителят я попитал за нейното име, род и отечество. Тя се нарекла само християнка. Управителят тогава й отнел сина и заповядал да я бият с волски жили. Детето жално гледало майка си, плачело и искало да се изтръгне из ръцете, които го държали. Управителят се опитал да го погали, но Кирик с висок глас извикал: „Аз съм християнин, пусни ме при мама!“ И взел с ръчичките си да драска управителя, като отвърщвал лице от него.

Озлобеният управител го блъснал от своето високо седалище. Кирик паднал надолу и удряйки главичката си по каменните стъпала, обагрил това място с кръвта си и предал Богу своята света и невинна душа. Виждайки как Кирик пострадал преди нея, св. Юлита се изпълнила с радост и поблагодарила на Бога, загдето нейният син се удостоил с мъченически венец. След много мъки и Юлита била посечена с меч. Това станало в 304 година.

Телата на пострадалите за Христа майка и дете били хвърлени без погребение да бъдат изядени от зверове. Но две слугини нощно време ги взели и погребали. Едната от тях доживяла възвръщането на Константин Велики. Тя показала на ярващите мястото, където били погребани мъчениците и разказала за тяхното мъченичество. Мощите на светците били намерени нетленни. И до днес те са чудотворни. Част от тях се намират в Охрид, в църквата „Св. Богородица“.

КАКВИ СА СИМПТОМИТЕ НА ТОПЛИНЕН УДАР



Топлинният удар е състояние на организма, в което той не може вече да се терморегулира заради прекомерното излагане на високи температури и дехидратация.

Важно е да се каже, че топлинен удар може да се получи и ако седите на сянка, но температурата на въздуха е много висока и няма вятър.

Затова и в градовете топлинният удар е по-често срещано състояние заради излъчваната от сградите и асфалта топлина и липсата на циркулация на въздуха.

Симптомите на топлинен удар са: отпадналост, главоболие, гадене, повръщане,

неволно треперене на отделни мускулни групи (крампи).

Ако не последва веднага охлаждане, може да се стигне до по-сериозно последици като нарушение на тонуса и съзнанието до степен припадък, рязко повишаване на телесната температура, общо зачервяване на кожата, но без изпотяване.

Важно е да се знае, че ако пострадалият не получи адекватна медицинска помощ, състоянието води до спиране на дишането и фатален изход.

Първата помощ при топлинен удар е изолиране от топлината. Облеклото се отстранява и тялото се охлажда като се увива в изтискан влажен чаршаф. Тя-

лото може да се обтрива често с мокра студена гъба или кърпа.

Бутилки със студена вода и лед се слагат под мишниците, между краката и на корема, приемат се подсладени и охладени течности.

За да не се стигне до това състояние, носете памучни, прохладни дрехи, пийте много течности, но не забравяйте и солта, за да не се нарушава електролитния баланс на тялото.

Не излизайте в най-горещите часове от деня, но ако все пак ви се наложи, можете да се разхлаждате с ветрило – не само е приятно, но и изглежда много стилно.

Прасковата



Прасковата произлиза от Китай. В западните части на тази страна тя се е смятала за райски плод. За нея съществуват местни легенди, подобни на библейските за ябълката. Тя се е приемала и за божествен плод, който носи безсмъртие.

Прасковата е сочен, ароматен, освежаващ и хранителен плод, който лесно се усвоява от организма. Той съдържа ценни органични киселини – ябълчна, винена, лимонена, както и минералите – калий, желязо, фосфор, манган, мед, цинк, селен и магнезий. Този плод е изключително богат на витамин С – една праскова доставя 3/4 от необходимата дневна доза от антиоксидантния витамин. Прасковата съдържа също така витамини от група В, включително и фолиева киселина, както и витамините Е, К, РР и етерични масла.

Прасковите са особено полезни при констипация и киселини. Плодовете усилват отделянето на стомашни сокове, подобряват храносмилането на мазна храна и стимулират апетита. Препоръчват се за подобряване на функциите на червата и за стимулиране на жлъчката. Спомагат за отделянето на шлаки от организма. Лесно усвоимото нишесте на прасковата има принос за подобряването на храносмилателния процес и предотвратява процесите на гниене в стомашно-чревния тракт.

Заради високо съдържание на калий, прасковите се препоръчват при нарушения на сърдечния ритъм. Действат положително и на имунната система. Заради желязото са полезни при анемия. А ако се хапват редовно червени, добре

узрели праскови, се допринася за подобряване на зрението.

Консумацията на праскови се отразява благоприятно на организма и при подагра, ревматизъм, заболявания на бъбреците и сърдечно-съдови заболявания.

Не случайно този плод е наричан от французите „еликсир на любовта“, дори е назоваван от тях „гръдта на Венера“. Плодът има свойството да възбужда нервната система. Заради съдържанието на магнезий, прасковите подобряват емоционалното равновесие, намаляват стреса и повишават настроението. При спокойни хора се препоръчват за тонизиране и като афродизиак.

Прасковите съдържат вещества, които задържат влагата в клетките на кожата. Така те „изправят“ бръчките и придават свежест на лицето. Плодовете киселини имат свойството да отстраняват мъртвите клетки и изсветляват тена на кожата.

Дори костилките на този плод са полезни – ядките съдържат горчиво бадемово масло и витамин В17, който е много рядък и ценен. Повечето видове праскови имат горчива костилка, но съществуват и такива със сладка. Ядката на прасковата съдържа 45% етерично масло, което се използва в хранително-вкусовата промишленост и в медицината.

Сладкиш с праскови



Начин на приготвяне:

Разбивате яйцата със захарта, прибавяте прясното мляко и есенцията, след това брашното, смесено с бакпулвера. Изливате пандишпаненото тесто в намазнена тавичка и печете в предварително загрята фурна. Докато се пече, правите втория блат.

Разбивате яйцето с маслото, прибавяте захарта, прясното мляко и есенцията, брашното, смесено с бакпулвера и какаото. Накрая изсипвате бадемите и стафидите. Получава се много гъсто тесто, което се изсипва в кексова форма с дупка, предварително намазнена с олио, и дъно покрито с резенчета праскови.

Разтопява се шоколада в 2 с. л. прясно мляко и с шоколадената смес се полива първия блат. Нарязват се на тънки филийки праскови и се нареждат отгоре. Когато и вторият блат се изпече и истине, се обръща върху първия, така че печените праскови да останат отгоре, а в отвора да се виждат суровите праскови от първия блат.

Сладкишът се посипва отгоре с кокосови стърготини.

Необходими продукти:

За първия блат:

2 яйца
1 ч. ч. захар
1 ч. ч. брашно
7 с. л. прясно мляко
1/2 пак. бакпулвер
есенция коняк
50 г шоколад

За втория блат:

1 яйце
75 г разтопено масло
75 г захар
75 г брашно
50 мл прясно мляко
1 шепа нарязани бадеми
1 шепа стафиди
2 с. л. какао
1/2 пак. бакпулвер
есенция лимон
3 праскови
кокосови стърготини (за поръсване)

5-ТЕ ДУМИ, КОИТО ЛЕКУВАТ

Казват, че силата на думите се поделва поравно между човека, който ги изрича и човека, който ги чува.

Става сума за 5 израза, които можем да казваме на себе си с цел да бъдем по-силни всеки ден. Те ни мотивират и ни правят способни да се справим с проблемите, които често грабят от нашето щастие и дори здраве.

Какво ще кажете да направите тези 5 думи, които лекуват, част от ежедневието си?

Лесни са за запомняне!

1. Добре съм!

В първия момент ще речете, че става дума за противоречие. Как можете да кажете на себе си „Добре съм“, ако това не е истина? Как можете да изразите нещо положително, когато в реалността се усещате объркани, стресирани и изпълнени с болка? Точно затова е задължително да допълните утвърдението „Добре съм“ с израза „и мога да се справя“. Позитивните мисли са основополагащи и задължителни в ежедневието.

Позитивната настройка не означава да отхвърлите съществуването на проблемите или пък да подценявате трудностите. Тя представлява начин за справяне с реалността, въоръжавайки се с мотивация и енергия. Ако видите нещата по негативен начин и потвърждавате това с фрази като „Не съм способен“, „Правя живота си невъзможен“ или други от този сорт, единственото нещо, което ще постигнете, е да се затворите в себе си с още повече страдание, извиращо от проблемите. Точно затова е важно винаги да поемете дълбоко дъх и да си кажете: „Добре съм и ще се справя“. Изпробвайте го. Кажете на висок глас и уверено „Добре съм“. Изречете го с увереност и енергичност. Незабавно ще забележите, че у вас се генерира сила и мотивация да продължите напред към разрешаването на проблема. Около вас може да има трудности и изпитания, но вие сте готови да се изправите лице в лице с тях.

2. Аз мога да го направя!

Никога не забравяйте да сложите местоимението „Аз“ в

началото на тази фраза. Вие сте отговорни за живота си и вие трябва да поемете контрола върху проблемите, за да погледнете света с ясен поглед. Ако не откривате мотивацията вътре в себе си, никой не може да ви помогне да я намерите. Никой не може да ви помогне повече от самите вас.

Не поставяйте в рамките на ограничения или пък извинения: „Не съм способен да направя това, защото е твърде късно за промяна“, „Има много други хора, които са по-способни от мен, защо да рискувам...“

Не попадайте в капана на тези обезкуражаващи мисли. Погледнете се в огледалото и се убедете, че притежавате вътрешната сила, за да постигнете желаното. Поведението „Аз мога“ е ключът към излекуването. Трябва да си повтаряте тази фраза всеки ден.

3. Заслужавам го!

И защо не? Защо да не заслужавате няколко часа дневно, посветени на самите вас? Време, в което да се наслаждавате на неща, които ви радват, да практикувате хоби или пък да се уедините?

Вероятно сте от онези хора, които влагат цялата си енергия и време за удовлетворяване на чуждите потребности. Вие поставяте собствените си нужди след тези на другите. Бъдете внимателни. Накрая ще установите, че сте изчерпали цялата си енергия и изведнъж сте осъзнали, че другите дори не си спомнят вашите усилия и жестове.

Поддържайте баланса в живота. Грижете се за другите, бъдете до тях, но също така им позволете те да се грижат за вас, да разпознават положените от вас усилия и да ви поставят на първо място от време на време. И защо не? Вие го заслужавате!

4. Ще мине!

Възможно е в момента да сте изправени пред проблем, който не ви позволява да живеете живота си пълноценно. Проблемът ви е обсебил. Той ви стресира и в един момент ще ви разболе. Ако забелязвате, че сте по-уморени и в ежедневието ви преобладават предимно нега-

тивните мисли... Ако мигрените са се завърнали... Спрете за минута. Помислете. Подишайте. Седнете.

Важно е да помислите за това, че нещата минават. Животът не спира. Нищо не е вечно. Колкото повече се фокусирате върху проблема, толкова повече страдате. Ако нещо в отношенията с партньора ви тревожи, поговорете с него или нея. Ако нещо не се случва както трябва на работното място, опитайте се да го разрешите.

Така няма да го превърнете в проблем, който да ви тревожи постоянно. Не заравяйте проблемите вътре в себе си. Животът тече с бързо темпо. Най-важното нещо е да знаете какво се случва тук и сега, да разбирате, че нищо не е вечно, а и всяко нещо е относително. Отпуснете се и повторете на себе си няколко прости думи, които лекуват: „Ще мине, всичко ще мине“.

5. Любов!

Любовта лекува, обгръща, защитава и в същото време дава свобода. Всеки път, когато изпозвате думата „любов“ като средство за лекуване, вие не я отнасяте просто към отношението си към хората около вас. В такива моменти вие говорите за любовта към самите себе си. Тя е способна да подобри самооценката ви, а това е важно, тъй като позволява да се справяте с ежедневните проблеми. Любовта е път към откриването на щастието, което заслужавате да усещате. А вие го заслужавате – без съмнение.

Обичайте тялото си, обичайте се такива каквито сте, характера си, своята личност. Когато имате проблем, бъдете убедени, че вие сте единственият човек, който е способен и подходящ за намирането на решение. Имайте увереност в себе си, защото се обичате, защото се познавате и знаете, че притежавате необходимите качества.

Ако един човек не се обича, за него е много трудно да предложи любов на другите. Точно затова никога не забравяйте тази важна дума. Запомнете я и си я повтаряйте, както повтаряте други думи, които лекуват.

Какво издават линиите на ръцете ни за нашето бъдеще



Хиромантия метод за „гадаене“ и анализ на характера, основаващ се на линиите, формата, големината и особеностите на човешките длани. Тази система за пророкуване навярно е възникнала в Индия и датира най-малко от преди 5000 години.

Тя се е практикувала в древен Китай, Тибет, Персия, Месопотамия и Египет.

Ето какво символизират някои от най-важните линии по нашите длани:

Линия на сърцето

Сърдечната линия ни разкрива функционирането и състоянието на сърцето. Тя няма типично начало или край и варира в дължината си при отделните хора. Ако е ясно изразена е знак, че сте добър човек. Късата линия показва, че ще имате трудности във връзките и най-вероятно ще останете сами. Ако линията се извира надолу - ще имате живот, изпълнен с трудни взаимоотношения с околните, както и че характерът ви не е

от най-приятните за другите.

Линия на живота и слънчева линия

Линията на живота огражда палеца. Ако по линията ви са се образували на места малки кръгчета, това са били периоди на трудности в живота ви. Те също могат да означават, че ще имате сърдечни проблеми или някакво заболяване. Също, че сте склонни да преживяване стресовите ситуации по-трудно.

Успоредно на линията на живота се намира слънчевата линия, известна още като линията на Аполон. Ако имате тази линия на дланта си, то вие сте успешен човек. Прекъснатата слънчева линия е сигнал за неуспехи и фалит, а ако е вълнообразна, че страдате от липса на доверие към хората.

Линия на съдбата

Линията на съдбата преминава точно през средата на дланта. Но ако нямате такава линия - животът ви ще бъде изпълнен със затруднения, дори бедност. Ако имате дълбока и ясно изразена линия на съдбата - ще натрупате богатство и ще имате успешна кариера. Ако от линията на съдбата ви излизат отклонения - ще постигнете невероятен успех и богатството ви ще расте.

Кои са най-странните спа процедури

Спа центровете се надпреварват да предлагат разнообразни процедури, чрез които да привлекат повече клиенти, а жените с удоволствие се възползват от различните пакети от услуги.

Понякога, обаче, има доста странни и необичайни предложения за спа процедура. Ето някои от най-странните от тях:

Подмладяващ масаж на лице и тяло с охлюви

Този тип процедури тръгват от Русия. В най-добрите салони там ще ви убедят, че слузата на охлювите е фонтанът на младостта. Всъщност, тайната се крие в гликоловата киселина и еластина, съдържащи се в секретата, които охлювите остават след себе си и които наистина помагат за намаляването на бръчките и забавяне процеса на стареене. Единственият минус е, че малко дами биха изтърпели по лицето им да се разхождат охлюви.

Пилинг на крака с риби

Този подход за почистване на мъртвите клетки по ходилата е познат на китайците още от древността. В момента се предлага в редица салони по света и у нас. В Китай, обаче, не се ограничават само до краката. При тях се предлага да потопите цялото си тяло във вана пълна с вода и определен вид



рибки, които ще се погрижат да отстранят мъртвите коожички.

Екскременти от славеи

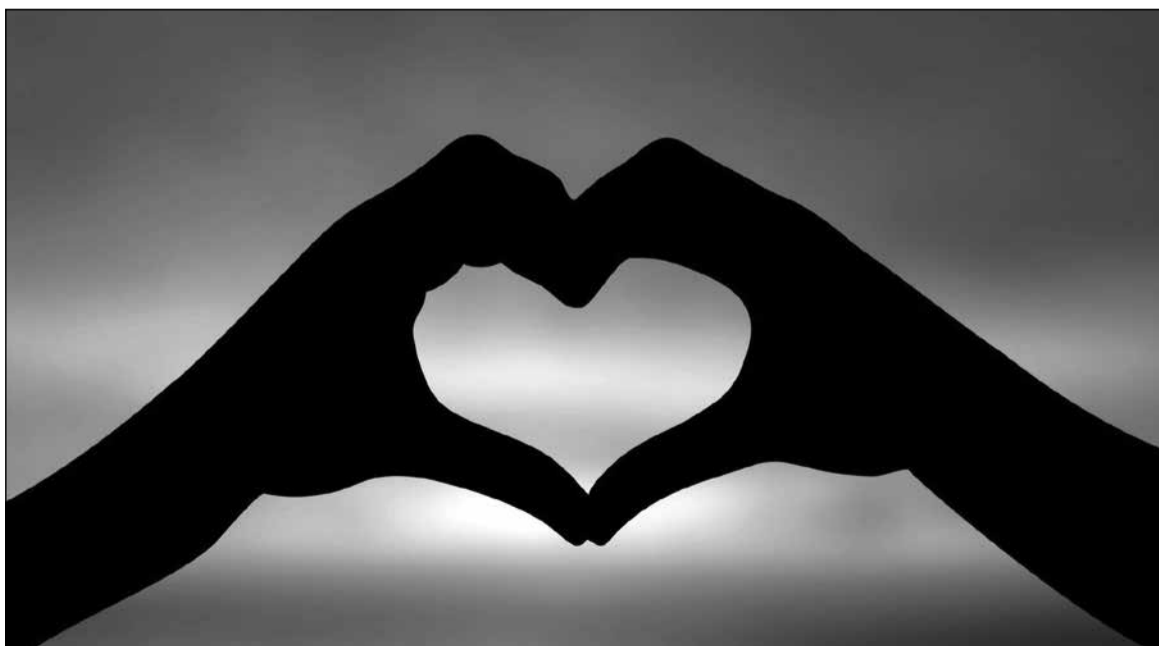
Този вид уникална процедура за лице се предлага в салони в Ню Йорк. Срещу 50 долара дамите получават специална маска за лице с екскременти от славеи. Козметичките твърдят, че този вид лечение ще премахне пъпките и черните точки.

Масаж на тяло със змии

Сигурно не ви се вярва, но в спа центрове в Израел срещу 90 долара ще бъдат пуснати неотровни змии да се разхождат по тялото ви. Казват, че ефектът бил отпускателен...

Пиявици по лицето

Лечението с пиявици е добре известно в народната медицина, но сега може да получите специално третиране на лицето си в едни от най-луксозните козметични салони в Русия. Твърди се, че пиявиците ще подобрят кръвообращението в третираните участъци и ще възвърнат свежестта на кожата.



БЕЗПЛАТНА ОНЛАЙН БИБЛИОТЕКА В МЕТРОТО

Пътниците в метрополитена на Ню Йорк получиха свободен достъп до е-книги

В нюйорското метро започна да пътува специална мотриса с безплатна онлайн-библиотека. Появата на необичайния състав в подземната железница на щатския мегаполис е съвместна инициатива на градската обществена библиотека, библиотеките в Бруклин и Куинс, транспортните власти и интернет провайдъра Transit Wireless. Проектът, наречен SubwayLibrary, преследва просветни цели.

„Мисията на Нюйоркската обществена библиотека е да направи информацията и знанията достъпни за всички. Затова създадохме безплатна електронна библиотека в подземната железница – така поощряваме четенето и самообразоването“ – коментира

иновацията управителят на книжовното средище Тони Маркс. От културната институция предоставят на пътниците свободен достъп до стотици електронни книги, откъси и разкази от своите фондове.

Метро влакът – библиотека пътува между Бруклин, Манхатън и Куинс. Той е специално декориран и не може да бъде събран нито отвън, нито отвътре. Корпусът му е брандиран игриво и цветно в стила на инициативата. Интериорът имитира прочутата „Розова зала“ в сградата на Нюйоркската библиотека и пренася пътниците там.

За да получат достъп до електронните книги ползвателите на метрото просто трябва



Мотрисата-библиотека е с лесно разпознаваема визия



Метровлакът с безплатни електронни четива пътува между Бруклин, Манхатън и Куинс



Инициативата провокира хората да четат литература и да се самообразоват, а не просто да сърфират из Интернет

да се свържат с безплатната Wi-Fi мрежа на мотрисата и да изберат подходящо четиво на сайта SubwayLibrary.com. Те имат възможност да четат предпочетената е-книга докато пътуват, както и да свалят изданието на своя смартфон, таблет, лаптоп или електронен четец Kingle, за да го прочетат по-късно.

В продължение на шест седмици ползването на онлайн библиотеката в метрото на Ню Йорк ще бъде напълно безплатно. Впоследствие се предвижда пътниците да имат възможността да изтеглят на своите електронни устройства само по 10 страници от едно книжно заглавие - колкото да запълнят времето си, докато се возят. В края на 10-те страници те ще получат напомняне, че могат да довършат безплатно творбата в най-близката обществена библиотека. Напомнянето ще бъде придружено с карта, която да упътва до въпросната библиотека.

За да популяризират SubwayLibrary инициаторите на начинанието са организирали и тематична игра с награди. Всеки, който се снима в мотрисата – библиотека и публикува фотоса в социалните мрежи Instagram или Twitter, има шанс да спечели безплатни карти за ползване на метрото и библиотеките и куп други различни сюрпризи. Всички снимки с хаштаг #SubwayLibrary участват в конкурс за голямата награда – четец Amazon Kindle Voyager.

Любопитно е, че проектът е по идея на студенти от престижния университет по арт и медийни изкуства, дизайн и фотография „Miami Ad School“. През 2013 г. те предлагат създаването на електронна библиоте-

ка в метрото на Ню Йорк, за да се подпомогнат обществените книжовни центрове, които изпитват все повече трудности в дигиталната ера.

Студентите изготвят видео клип, в който показват как смятат да функционира библиотеката. Замисълът им предвижда в ме-

тро съставите да се инсталират устройства, наречени „near-field communication devices“, които да позволяват на пътниците да теглят е-книги на своите преносими електронни устройства. Четири години по-късно хрумването им бе успешно осъществено.

Ивайло ПАШОВ



Интериорът във вагоните имитира прочутата „Розова зала“ в сградата на Нюйоркската библиотека



Проектът Subway Library цели да популяризира и подпомогне обществените библиотеки

Цени за реклама

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

При директна заявка от клиента

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

При заявка от рекламни агенции

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