

Железницар

RAILWAYMAN

28 март - 3 април 2019 г. Цена 60 ст. София, година XXVIII, брой 11

АМБИЦИОЗНА И ДИНАМИЧНА ПРОГРАМА



Представи БДЖ в Народното събрание, е оценката на министър Росен Желязков и парламентарната транспортна комисия

Вече изминаха 100 дни откакто поехме ръководството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и нямаме право да се оправдаваме, заяви председателят на Съвета на директорите Григори Григоров по време на изслушването в парламентарната Комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения. Той започна с най-важния за обществото въпрос – подобряване на Графика за движение

на влаковете и пътническата услуга. По думите му, през декември, средно на ден закъсненията са били около 1 900 минути, а през март вече са намалели на около 970 минути. Планът е до края на годината те да паднат под 500 минути. „За пътниците това означава, че за последните три месеца всеки ден около 3 000 души повече са пристигали навреме там, за където са пътували“,

обясни Григоров. Въпреки че средно на ден недостигат между 40 и 50 вагона и около 15 локомотива, до този положителен резултат се е стигнало благодарение на предприетите организационни мерки.

Кратките срокове не са позволили

веднага да се разгърне по-мощна програма по обновяване на подвижния състав. Но в експлоатационните подразделения се работи усилено, за да се намалят щетите от недостига на превозни средства. Новоремонтираните вагони веднага влизат в експлоатация, допълни изпълнителният директор на Холдинга инж. Никола Василев. До края на март и началото на април ще бъдат пуснати първите обществени поръчки за капиталов и за подемен ремонт на 50 локомотива. С динамичната ремонтна програма, изпълнявана в дружеството за пътнически превози, която включва и обновяването на 200 вагона, тенденцията е до декември 2019 г. да бъде намалена липсата на превозни средства до едноцифрени числа, уточни Григори Григоров. През настоящата година, за реновирането на локомотиви и вагони, в консолидирания бюджет на Холдинга са планирани 64 млн. лв. Открит обаче остава въпросът с мотрисите на „Сименс“. Стана ясно, че казусът за възстановяването им за редовна експлоатация продължава да е в съда, тъй като поредното обжалване е разглеждано през февруари. Техният

На стр. 5

Нов подвижен състав до 2030 г.

Дълги линии:

основен източник на приходи за компанията – 26 влака осигуряват 46% от приходите динамично потребление – до 4 пъти повече пътници в пиковите периоди новият ПС следва да осигурява възможност за различни комбинации от функции вагони с повишен комфорт, купета, спални, бистро (5-6 часа време на пътуване) нови локомотиви с възможност за регенерация на спирачната енергия увеличение на броя на влаковете обезпечаване на регионалните международни линии стартиране на поръчката до края на 2019, първи доставки през 2021

Средни линии:

нов състав за влакове до големи областни центрове (3 часа пътуване) мотриси с до три секции стартиране на поръчката през 2020, първи доставки през 2022 за останалите направления ще се използва текущо ремонтираният подвижен състав

Крайградски линии (до 100 км):

съществуващите мотриси имат технологичен срок още поне 15 години не се предвижда обновяване на парка



Експертът коментира

ЩЕ СЕ ВЪЗВЪРНАТ ЛИ ИЗГУБЕНИТЕ ПОЗИЦИИ?

Мениджърският екип на БДЖ кани ангажираните специалисти с железопътния транспорт у нас и с развитието му да споделят своята визия, свързана с рестартирането на проекта за закупуване на нов подвижен състав за нуждите на компанията.

Основните приоритети на дружеството са в най-кратки срокове да бъдат проучени и анализирани всички възможности за подобряване на железопътната услуга за превоз на пътници, която и в момента не отговаря на желаните изисквания. Пръв се отзова д-р инж. Генеди Колев, един от най-добрите специалисти, които познават задълбочено и в детайли проблемите, свързани с локомотивното стопанство.

В рубриката „Експертът коментира“ на стр. 3, инж. Генеди Колев излага своята гледна точка за проблемите и причините, които са довели сектора до задънена улица. По темата започва поредица от публикации, чрез които ще се търси отговор за целесъобразността и вида на новия подвижен състав.

Предложения и идеи също могат да бъдат изпращани на e-mail: project_bdz@bdz.bg или внесени в деловодството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД на адрес: София 1080, ул. „Иван Вазов“ № 3.

на стр. 3

Политици

ВАШИНГТОНСКОТО ЖЕЛЕЗОПЪТНО... ТАНГО

на стр. 4

Психологът

ЕМОЦИОНАЛНА ИНТЕЛИГЕНТНОСТ ТЕСТ

на стр. 7

Интегриране

DEUTSCHE BAHN И TALGO ПРЕДСТАВИХА ДИЗАЙНА НА ЕКСПРЕСИТЕ ЕСХ



На 13 март германските железници (DB) и испанският производител на подвижен състав Talgo представиха дизайна на новите експреси за дълги разстояния ЕСх. През февруари жп монополистът на Германия сключи рамков договор с испанската компания за доставка на 100 нови пътнически състава с локомотивна тяга за обслужване на международни маршрути. Едновременно с това бе направена и първата поръчка на стойност 550 млн. евро за 23 състава, включващи многосистемен електролокомотив и 17 вагона.

Очаква се новите влакове с условно наименование ЕСх да намалят времето за пътуване по международната линия Берлин - Амстердам с около 30 минути - до 5 часа и 50 минути. Те ще се използват и за обслужване на пътниците до атрактивните за туристите

региони Вестерланд (близо до датската граница) и Оберсдорф (край австрийската долина Клайнвалзертал).

Експресите ще са с обща дължина 255 м, тегло 425 тона, когато са празни и ще се движат със скорост до 230 км/ч. Ще предлагат 85 места в първа класа и 485 във втора (общо 570). Тягата им ще осигурява многосистемен електролокомотив, разработка на Talgo, като последният вагон също ще бъде оборудван с кабина за управление. Целият състав ще разполага с 20 колесни двойки, а сравнително късите му съчленени вагони ще се опират на едноосова талига по технология на испанския жп производител. Приоритетно ще се използват електродинамични спирачки с рекуперация на енергията, но са предвидени още пневматични (дискови) и магнитно-релсови.

В проекта е заложено композициите да бъдат изцяло с ниски подове (с височина 76 см над нивото на релсите), за да позволяват на пътници в инвалидни колички да слизат и да се качват във вагоните напълно самостоятелно. Те ще разполагат с ширококолов достъп до Интернет чрез Wi-Fi, по-голямо пространство за багаж, места за велосипеди, бистро и аудиовизуална пътническа информационна система, която ще работи в реално време. Предвидена е също зона за игри за семейства с малки деца, където ще се разполагат и детски колички. Ергономично осветление пък ще осветява пътническите салони с различен интензитет в зависимост от това кое време на денонощието е.

ЕСх ще преминат дълга опитна експлоатация. Това ще позволи да се отстранят всичките им „детски болести“ преди началото на тяхното серийно производство и да се отчетат съветите и забележките на пътниците и персонала на DB. С тях ще бъдат заменени остарелите германски междуградски експреси IC 1.

DB планира да започне да оперира с новото поколение влакове от декември 2023 г. по маршрута Берлин - Амстердам. През лятото на 2024 г. те трябва да се появят и по дестинациите Вестерланд - Кьолн, Вестерланд - Франкфурт на Майн - Карлсруе, Вестерланд - Берлин и Оберсдорф - Кьолн (компютърната графика, източник DB).

Продукти и технологии

ВЪВ ФИЛИПИНИТЕ ТЕСТВАТ ХИБРИДНА ЕЛЕКТРИЧКА

Филипинските държавни железници (PNR) и министерството на науката и технологиите на страната (DOST)

започнаха изпитания на хибриден електросъстав. Той е първият разработен от местни специалисти. Негови създа-

тели са учени и инженери от Научно-изследователския център на металургичната промишленост, който влиза в състава на DOST.

„Хибридът“ е с пет вагона и може да превозва 220 пътника. Задвижва се с дизел генераторна установка и литиеви акумулатори, а по данни на научната организация има експлоатационна скорост 50 км/ч.

Изпитанията му ще продължат около месец. През този период ще превозва пътници в продължение на 6 часа. Паралелно, ще се обучават да го експлоатират и обслужват няколко локомотивни и технически бригади.

За първи път иновационния филипински влак беше представен през юли 2018 г. Тогава журналисти и обикновени граждани участваха безплатно в демонстрационни пътувания. Ако съставът се представи успешно в настоящите тестове от края на април т.г. се предвижда да влезе в редовна експлоатация по филипинската жп мрежа.



Целесъобразност

РКР Cargo продава 159 стари товарни локомотива

Полският товарен железопътен оператор РКР Cargo възнамерява да продаде 159 стари товарни локомотива от различни серии. Те са изведени от употреба заради лошото си техническо състояние и пръснати из различни депа в страната. Икономическите анализи показват, че тяхната модернизация би била скъпа и следователно не е рентабилна.

Сред разпродавания дизелови и електрически тягови подвижен състав преобладават представителите на сериите SM42 и ST43, но има и от типовете DM30, SM31, ET22, ET41, SU45,

SM48 и SM03. Те са произведени основно през 60-те и 70-те години на миналия век и вече не се използват в операциите на РКР Cargo.

През миналата година компанията пусна в продажба и 2 300 остарели вагона. Част от тях вече са закупени.



Приватизация

Saudi Railway става единствен жп оператор в Саудитска Арабия

Съветът на министрите на Саудитска Арабия взе решение за закриване на дружеството Saudi Railways Organization (SRO) и предаването на неговите функции на компанията Saudi Railway (SAR). По този начин SAR ще стане единствен товарен и пътнически железопътен оператор в кралството. Процесът се очаква да отнеме две - три години и да положи основите на планираната бъдеща приватизация на железопътните линии.

Компанията SRO е създадена през 1951 г. Управлява железопътната мрежа между столицата Ер Рияд и град Даммам (в източната част на страната) и високоскоростната жп магистрала Haramain, която е в западно направление.



SAR изгради и експлоатира друг важен за страната железен път - линията Ер Рияд - Ел Курайят. Тя свързва северната и южната част на Саудитска Арабия. През 2016 г. SAR беше натоварена и с управлението на инфраструктурата на цялата жп система на територията на арабската държава. Според последното решение предстои да влезе във владение на целия саудитски подвижен жп състав и да започне да контролира пътническите и товарни превози.

Инфраструктура

Завърши нов участък на метрото в Лакнау

В северния индийски мегаполис Лакнау (столица на щата Утар Прадеш) беше открит нов 2,7-километров участък от първата („Червена“) линия на местното надземно метро. С него общата дължина вече достига 11,2 км. Така метрополитенът прави връзка с градското летище Амауси. Проектът предвижда трасето да бъде с обща дължина 23,7 км (с 22 - 23 метростанции) и разширението му ще продължава.

Първата част от линията (8,5 км) беше пусната в експлоатация през септември 2017 г. Френската компания Alstom оборудва досега изградените участъци със своята система за управление на влаковете Urbalis (CBTC). Проектът се финансира със заем от 420 млн.

евро от Европейската инвестиционна банка (ЕИБ).



ЩЕ СЕ ВЪЗВЪРНАТ ЛИ ИЗГУБЕНИТЕ ПОЗИЦИИ?

Локомотивни проблеми и в съвременен вариант

В 130-годишната си история локомотивите на БДЖ често са имали проблеми в ролята им на реален технически двигател на жп транспорта. Между двете световни войни, във връзка с разширяването на мрежата и нарастването на превозите, обикновено като проблем се е явявало количественото несъответствие на локомотивите спрямо предлаганите превози. Освен това, ограничените финансови възможности позволявали купуването на малък брой, макар и модерни, а в някои случаи уникални серии локомотиви.

Втората Световна война налага от една страна отделяне на локомотиви за разширената жп мрежа, а от друга - поради тежки повреди намаляването им. Евакуацията на софийския ремонтен завод и на Локомотивното депо, предизвиква спирането от експлоатация не само на значителен брой отделни, а и на цели серии неизправни машини. Въпреки мерките, следвоенният период се характеризира с недостига на жп състав. Но поради голямата трудова ангажираност в ремонтните заводи и депата, нехарактерна за съвременето ни, за по-малко от година отново се връщат на работа бездействащите локомотиви. Предвидливо предшествениците ни, заедно с новите машини, доставят комплекти екзекутивна чертожна документация. Заводите в София и Русе, за нуждите на производството и ремонта, усвояват почти всичко необходимо за парните локомотиви. Паркът се попълва от доставените военновременни, но особено сполучливи конструкции от серияте 14.00, 15.00 и 16.00. Едва ли биха могли да се изброят по значимост многобройните конструктори, технолози, изследователи и компетентни ръководители от онези години, намерили технологични и финансови решения за отстраняването на сложните проблеми. Но когато количественият недостиг вече е почти решен, се появява проблемът с локомотивното гориво, който налага употребата на нискокачествените лигнитни въглища. Затова и се стига до изобретението на конструкция за пулверизирано подаване на течно гориво (направено от автора на статията). Първият локомотив 16.17 е преустроен през есента на 1955 г. В продължение на две години заводите и депата реконструират около 300 машини за комбинирано отопление, което значително облекчава труда на машинистите и го прави по-екологичен.

Няколко години по-късно вниманието изцяло се насочва към масовото въвеждане на дизелови и електрически мощни влакове и маневрени локомотиви и мотриси. Всички жп заводи у нас започват да разработват и произвеждат от тази техника - различна по мощност, ходови качества и

външна форма. Имайки предвид значителните финансови вложения, направени в нея, паралелната ѝ експлоатация с парните локомотиви продължава около 20 години. Липсата на предварително изградени екипировъчни устройства, помещения с кранове за изваждане и преместване на тежки машини, машини за обработка, стендове и уредби, налага да се прибегва към вредни импровизации. И все пак всеобщият стремеж да се изучи новото е причина годишно да се извършват превози с обем около 50 милиарда брутотонкилометра. Разбира се, много трудности и провали са съпровождали процеса, но успехите в сравнение с проблемите са несравнимо по-значителни.

Най-трудното и свързано с колосални загуби време обаче настъпва през 1989 г. Деиндустриализацията и ликвидацията на едрото селско стопанство, както и вносът на втора употреба автомобили също оказаха твърде негативен ефект върху железопътния транспорт. Между 1963 и 1986 г., когато се налага подмяната на локомотивните двигатели, са закупени 1 151 нови електрически и дизелови локомотива, 89 композиции четиривагонни електрически мотриси и 30 тривагонни дизелови. През 1985 г. с тях се превозват 86 милиона тона товари и 110 милиона пътници. Те обслужват жп композициите между 1975 и 1985 г. при денонощен график средно 2400 влака. Закупването на нови локомотиви и мотриси, макар и предшествано от спорове и дискусии, е пресилено да се твърди, че винаги е било сполучливо. Поради липса на опит, икономия на средства и специфични междудържавни отношения, изборът се извършва при недостатъчно или липсващо експлоатационно проучване, което води до трудно и скъпо преодолими недостатъци. Благодарение на необикновения девиз в ремонта и управлението на локомотивите „Всичко да се движи, за да не се губи, независимо от последствията“, БДЖ успешно се справя с националните превози и дори в продължение на години оказва помощ на Гърция и Югославия с мощни локомотиви и добре подготвени машинисти.

По време на прехода настъпва бързо и значително влошаване на експлоатационната и техническа обстановка в локомотивното стопанство. Дължи се предимно на три причини. Първата е безсмисленото и безразборно унищожаване на стотици електрически и дизелови локомотиви, голяма част, от които още притежават около 50 процента работен ресурс. Същото е и при мотрисите. Защо се провежда такава политика след 1995 г. засега няма логично обяснение.

Втората причина е унищожаването на ремонтните заводи в София и в Русе. До разрушава-



нето им и двата са натрупали 100-годишен опит в ремонта и строителството на подвижен жп състав. А и непрекъснато са били модернизирани. Но заводът в София, например, като сграден фонд, терени, машини, съоръжения, складове, инструментална база и всичко останало се продава само за 9 млн. лв. След приватизацията той е напълно унищожен, но БДЖ не прави дори опит, за да потърси компенсация за нанесената загуба. Така в продължение на повече от 10 години подвижният тягов жп състав остава без възможности за компетентен заводски ремонт по най-важните стъпала на производствения цикъл.

Третата главна причина е непрестанно повтаряната, от най-високо до най-ниско управленско ниво теза, че тяговият подвижен състав е МОРАЛНО и ФИЗИЧЕСКИ остарял. Въз основа на какво е това твърдение също няма обяснение, но то причинява вреди, каквито никаква реформа не е нанасяла. В такъв случай е логично, когато ръководителите обявяват техниката за остаряла, изпълнителите също да нехаят и да не проявяват усърдие или творчество. Така че е естествено неремонтираните, над 10 години локомотиви и мотриси да показват съмнителна надеждност докато се движат, а и не са редки случаите и на внезапно пламване на пожари по време на път.

Във връзка с тези факти ще припомня, че „морално остарял“ локомотив по определението, възприето от Ванкувър до Токио е тогава, когато неговата конструкция е в непреодолимо противоречие с достиженията на науката и техниката по коефициент на полезно действие, по специфична мощност, по динамични въздействия, по недопустими вредни емисии и най-вече липсват каквито и да са опции за реновиране. Тогава възниква въпросът – може ли да се намери дори следа от такова несъответствие при нашите локомотиви? Определено за-

читавам тезата, че подобно твърдение е абсурдно. Защото физически остарял локомотив е, когато възрастта му надхвърля 60 години и ако задължително не е навъртял най-малко 8 млн. влаккилометри. В такъв случай нашите електрически локомотиви, от последната доставка, при добра поддръжка трябва да работят още поне 20 - 30 години, а дизеловите 10 - 12 години. Окачествяването, че локомотивите са „негодни“, действително ги направи такива, а без пълноценен ремонт и всекидневно поддържане те няма как да бъдат надеждни.

След масовото унищожаване на стотици влакове и маневрени машини, годни да обслужват сегашната дейност на БДЖ, по моя информация, са останали около 415 локомотива и около 80 мотриси. От тях 187 локомотиви бездействат и се намират в т.н. ИЗОЛАЦИЯ. В медицината в това състояние попадат хора, чието лечение вече е невъзможно. Някаква „много умна глава“ е измислила и формулировката „изолация“ за подвижен състав, не защото никакво лечение не е в състояние да го върне към пълноценна работа, а защото това го повежда към бавно унищожаване. Ясно, че локомотив с повреда, а понякога и здрав, попаднал в изолация, изоставен на глух коловоз, без консервация, подложен на постоянни вредни атмосферни въздействия, със свободен достъп до него и превърнал се в обект на разграбване няма как да остане годеен. Така постепенно идва краят му, независимо от остатъчния ресурс.

От наличния парк се оказва, че 187 локомотива са в изолация. Заедно с още едно недомислие, наречено „ремонт по необходимост“, (като че ли съществува ремонт по прищявка!), продължават да се отчитат бездействащите локомотиви и мотриси, очакващи извънреден, случаен ремонт или появил се извънреден, извън редовните ремонтни цикли. По този начин локомотивите на БДЖ, безсмислено разделени на пътнически

и товарни, продължават да престояват, съставлявайки 60 процента от парка, вместо да останат в рамките на реалните 15 процента. Такива статистика трудно може да се срещне някъде по света.

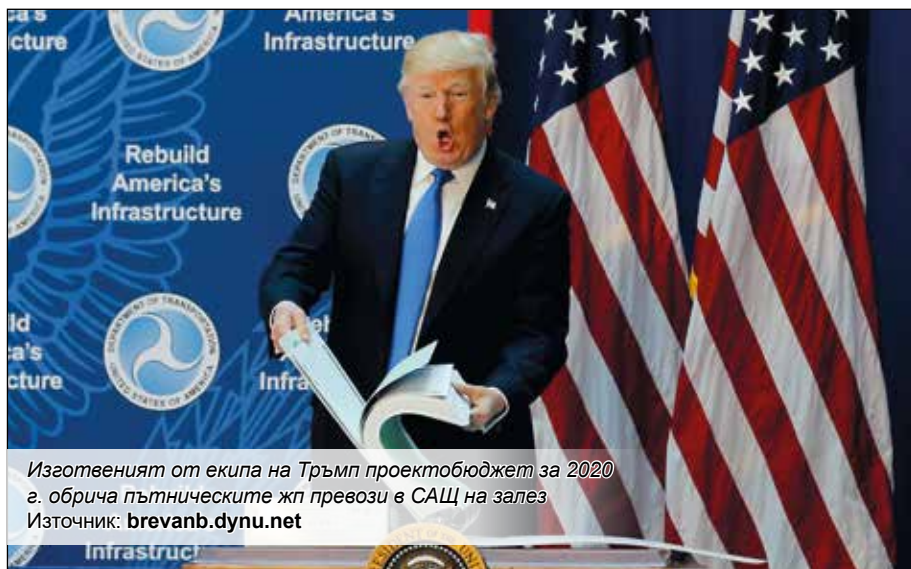
При тази ситуация е обяснимо защо действащият график частично не се изпълнява и се търси изход в наемане на локомотиви от чужбина. Бяха назовани 20 броя, но никъде не е съобщено за какъв срок, а ако се посочи означава, че междуременно започват ремонт, за да бъдат запълнени непрекъснато появяващите се експлоатационни дупки. За да се преодолее проблемът трябва незабавно да се забрани изолацията и всяко депо да се задължи да разработи програма за възстановяване на престояващите локомотиви. Защото, ако се наемат 20 локомотива, дори само за 6 месеца, ще се заплатят минимум 3 милиона и 600 хиляди лева.

С много по-малко средства, при добра организация, за същото време могат да се извадят за пълноценна работа не само недостигащите за графика машини, но и още толкова за попълване на резерва. При това ремонтът ще се извършва в локомотивните депа. Само в освободеното от експлоатационна дейност депо в Подуяне има достатъчно налични сгради, коловози, контактна мрежа, съоръжения и машини за тежките операции, механична работилница, отоплителна централа, канцеларии и други помещения, където отдавна можеше да започне възстановителната дейност.

В същото време, освен за наемане, се говори за ремонти в чужбина, за мъглява СУПЕРВИЗИЯ, ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ, КОНЦЕСИИ, но все с подтекста - ние да не работим. И за да се опровергае твърдението, че държавното БДЖ, целенасочено е омаломощавано, за да бъде ликвидирано, се изисква много добра подготовка и упорита настъпателност за възвръщане на изгубените позиции.

д-р инж. Геннад Колев

ВАШИНГТОНСКОТО ЖЕЛЕЗОПЪТНО... ТАНГО



Изготвеният от екипа на Тръмп проектбюджет за 2020 г. обрича пътническите жп превози в САЩ на залез
Източник: brevanb.dynu.net

В проекта на бюджетния документ екипът на обитателя на Белия дом изтъква, че междуградските пътнически превози, извършвани от съставите на Amtrak, носят около 500 млн. долара загуби годишно. В него се посочва, че компанията обслужва „неадекватно“ пътниците извън пределите на големите градове и техните крайградски райони. Изхождайки от това, президентската администрация предлага постепенно превозите по повечето дълги междуградски жп маршрути да бъдат предадени за управление и изпълнение на съответните щати. Визията на кабинета на Тръмп е, че федералният междуградски оператор може да запази и обслужва определени дестинации с дължина не повече от 1200 км. Но преобладаващата част от дългите междуградски трасета се предлага да бъдат заменени от „надеждни междуградски автобусни линии“.

В проектбюджета финансирането на Amtrak и на междуградските пътнически превози се предвижда да намалява постепенно. В първия етап жп компанията трябва да получи 550 млн. долара във вид на субсидии за преходния период. Те ще позволят на Amtrak и щатските власти съвместно да реструктурират маршрутната жп мрежа за пътнически трансфери. В следващия етап е заложено на междуградския държавен превозвач да се отпуснат нови грантове с общ размер 936 млн. долара, като пряко подпомагане на функции, които са важни за държавата. А именно за обслужването на Североизточен жп коридор между Вашингтон и Бостън, както и за други стратегически важни за държавата маршрути. Но никакви средства не са планирани за проектите за жп тунелите Gateway, между мегаполисите Ню Йорк и Ню Джърси, за които настояват федералните правителства на двата едноименни щата. При такова положение те сами ще трябва да финансират изграждането им.

Отговаряйки на това предложение, Асоциацията на пътниците на железниците (Rail Passengers Association) предупреди, че предлаганият бюджет

фактически „слага край на националната железопътна мрежа“. Нейните експерти смятат, че субсидиите на практика не са допълнителни средства за Amtrak, а се предоставят вместо досегашното пряко субсидиране. Лансираният вариант обаче ще намали с 23-процента сумата, утвърдена от американския Конгрес за издръжката на Amtrak през 2017 г. Като цяло проектът съкращава държавната подкрепа на транспортния сектор с 21,5 на сто.

Но бюджетът на САЩ за догодина тепърва трябва да бъде утвърден именно от конгресмените. От Асоциацията на пътниците на железниците са силно окуражени от това, че през последните две години членовете на върховния законодателен орган на страната не веднъж отклоняваха подобни президентски идеи за свиване на федералните разходи за транспорта като цяло и за железопътния и градския транспорт в частност.

В тази връзка се налага да припомним, че Тръмп дойде на власт с гръмки обещания за бъдещето на американската инфраструктура. Заради лошото ѝ състояние той определи Съединените щати като страна от Третия свят в своята предизборна кампания. За да се промени ситуацията декларира, че ще се инвестира в реализацията на инфраструктурни проекти, които ще помогнат за обновяването на националната промишленост. Тези тезиси намират място и в реч на щатския държавен глава: „Ще построим нови магистрала и пътища, мостове и летища, тунели и жп линии по цялата наша забележителна страна. Ще спасим сънародниците си, като вместо помощите за безработица ги върнем на работа, за да възстановим Америка с американски ръце и труд.“

На 1 февруари 2018 г. в годишното си послание към Конгреса американският президент напомни за своето обещание да възстанови инфраструктурата на страната. Тогава обяви, че планира да вложи в нея вече 1,5 трилиона долара за период от 10 години и да улесни издаването на

В проектбюджета на САЩ за 2020 г., изготвен от екипа на американския президент Доналд Тръмп на 11 март, се съдържа предложение за постепенна отмяна на федералното финансиране за влаковете на националния междуградски оператор Amtrak*. Като аргумент, от Вашингтон изтъкват финансовите загуби на държавния пътнически превозвач и недобрата му работа по много извънградски дестинации. Затова държавният глава предлага по част от жп направленията пътническите експреси да бъдат заменени от автобуси. Това противоречи на първоначалната му заявка за мащабна подкрепа и инвестиции в железниците. А ситуацията все повече започва да напомня на политическо танго – две напред, една назад...

разрешения за новите проекти. Не уточни обаче как възнамерява да финансира тази програма на фона на растящия бюджетен дефицит. Уви, през миналата година усилията на Белия дом бяха насочени приоритетно към отмяната на реформата в здравеопазването на Барак Обама (опитът обаче завърши с неуспех) и към провеждането на данъчна реформа (одобрена от Конгреса през декември м.г.).

От знаковите проекти, свързани с железниците, зад които се очаква да застане противоречивият милиардер, можем да открийм няколко. Единият е за изграждането на Калифорнийската скоростна линия (1300 км, оценяван за 68 млрд. долара). Тя трябва да свърже главните градове на едноименния щат

вата за Тексаската скоростна железница (10 млрд. долара). През 2009 г. администрацията на тогавашния президент на САЩ Барак Обама започна да лансира създаването на скоростни жп магистрали. Повечето щати обаче не ги искаха, с изключение на Калифорния и Тексас. Инициативата пое частната компания Texas Central Partners. От 2012 г. тя разработва и популяризира проект за построяване на скоростен железен път между двата ключови мегаполиса в щата - Хюстън и Далас. Предвижда се по него да пътуват японски влакове-стрели Shinkansen със скорости до 330 км/ч, които ще съкратят трансфера с 1 час и 30 минути. В момента автобусният трансфер отнема около 4 часа, а самолетният – 1 час. Очаква



Североизточен жп коридор, но настоява щатските власти да финансират част от дейностите
Източник: amtrak.com

Сан Франциско - Мърсед – Фресно – Лос Анджелис – Анахайм и да има разклонения от Мърсед до Сакраменто и от Лос Анджелис до Сан Диего. Планирана е с дължина 1300 км, 24 гари по маршрутите и максимална скорост на движение 350 км/ч. Обсъждана още по времето на мандатите на президента Рейгън, иницирана през мандата на Обама, началото на строежа на жп магистралата започна през януари 2015 г. Първият ѝ участък (Мерсед – Бейкърсфийлд) се очаква да бъде завършен до 2025 г.

През 2011 г. директорът на Amtrak Джоузеф Боардмън предложи мащабен план за реконструкцията на Североизточния жп коридор (Gateway Program) на стойност 20 млрд. долара. Той преминава през големите градове по Източното крайбрежие на САЩ: Бостън – Ню Йорк – Филадельфия – Вашингтон. Това е най-натовареното пътническо жп трасе с ежедневен пътнически поток до 750 000 души и около 1 250 влака. Програмата предполага построяване на няколко тунели и мостове, които ще допринесат за подобряване на жп трафика. Единият е Хъдсънският тунел в Ню Йорк, който трябва да минава над река Хъдсън. Само неговата цена се определя между 7 и 8 млрд. долара. И докато президентът Обама го подкрепяше, екипът на Тръмп засега не го нарежда сред заслужаващите централно държавно финансиране.

Не можем да пропуснем и инициати-

се строителните работи да започнат до края на 2019 г., а след 4 години трасето да бъде въведено в експлоатация.

Досегашната политика на ексцентричния президент-милиардер показва отстъпление от някои предизборни обещания за възраждането на жп инфраструктурата. Ако тя не бъде възпряна от Конгреса, пътническите железопътни превози ще бъдат най-потърпевшите от нея. И вместо развитие, ги очаква период на застой и упадък.

Ивайло ПАШОВ

* Компанията Amtrak е създадена през 1971 г. за централизирано обслужване на пътническите маршрути от жп мрежите на различните частни железопътни компании в САЩ. Сега разполага с 41 състава в различни региони на страната. Броят им не е голям, но това не бива да учудва, защото вътрешните жп превози заемат само 0,1 процента от общия пътнически поток в огромната държава. Дължината на междуградските линии пък е по-малко от 10 на сто от общата на американските железни пътища. Най-натоварен е Североизточният коридор – единственият засега скоростен електрифициран железен път, по който пътническите състави се движат по няколко на час. По другите направления влаковете пътуват в най-добрия случай ежедневно или по няколко пъти седмично. – Бел. авт.



Проектът за Калифорнийската скоростна жп магистрала се оценява за 68 млрд. долара
Източник: scfts.org.ua

АМБИЦИОЗНА И ДИНАМИЧНА ПРОГРАМА

От стр. 1

технологичен ресурс е 15 години, така че биха могли да обслужват късите крайградски линии. След окончателното съдебно решение ще стане ясно как ще се процедира по-нататък.

Три са основните приоритети, върху които се акцентира. Очерта ги инж. Никола Василев. Първият от тях е пътникът. Намерението е да се осигурят възможно най-добрите условия за неговото удобно, чисто и комфортно пътуване. Вторият е – подобряване на наличния експлоатационен състав, с който се разполага, като се положат максимални грижи, за да се реновира до степен най-близка до неговия оригинален вид. Третият акцент, на който ще се обърне сериозно внимание, засяга подобряването на условията на труд на работещите в компанията и най-вече в депата, за да се чувстват те ангажирани и отговорни за просперитета на съответните й дружества, каза инж. Василев. Той изтъкна, че по всяка една от тези точки са стартирани проекти, които вече се изпълняват. Освен бонусната система, свързана със заплащането на локомотивните машинисти в пътническите превози, се създава и програма за изравняване на условията на труд и стандартите в двете дружества.

Обновява се и резервационната система, която значително ще улесни клиентите на БДЖ. „Предприели сме и осъществяването на още няколко проекта, свързани с информационното обслужване. Част от тях вече са в ход и действат“, информира инж. Василев народните представители. По думите му едното е приложението LIVE, показващо в реално време закъсненията и точният час на пристигане на влаковете във всяка една от гарите по маршрутите им. Електронната информационна система на този етап включва 74 гари в страната и 74 процента от продаваните в момента билети. „В началото имахме дребни несъответствия по отношение на коловозите, за което се извинихме на клиентите си. Оказа се, че колегите от НКЖИ в последния момент разпределят кой влак на кой коловоз да се установи. Така подадена, информацията малко трудно се ъпдейтва в информационните масиви. Но веднага взехме мерки, за да не се допуска повече размиване между сайта на БДЖ и централната столична гара. Предприехме чисто технически действия за уеднаквяване на записите, така че в бъдеще да няма никакви неточности“, коментира инж. Василев и заяви, че се планира обновяване и на системата за резервация. В момента се провеждат тестове. Идеята е, да бъде максимално удобно за пътниците от телефона или



домашния си компютър да резервират билети, както и да правят справки на сайта на компанията. Касиерите на билетните гишета пък ще имат възможност да избират място на клиента, виждайки цялата схема на вагона в реално време. Въвеждат се валидиращи устройства, с които ще работят кондуктурите при издаване на билети във влака. В момента това се извършва ръчно за около 1 млн. и 500 хил. превозни документи. Целта е тази практика да бъде преустановена чрез валидиращите устройства, снабдени с модални принтери, с които веднага ще се издават всякакъв вид билети. Разбира се, като всяка система и тази може да търпи надграждане, отбеляза Григори Григоров. Предвижда се тя да започне да работи пълноценно от края на месец юни. От думите на инж. Василев стана ясно, че освен онлайн, желанието е да се подобри информационното обслужване и офлайн. Започва специално обучение на персонала, който е в директен контакт с пътниците – касиери и кондуктори. Също се планира офлайн информационна кампания.

За първи път по гарите в страната,

както в Западна Европа, ще бъдат поставени карти на български и на английски език, от които пътниците ще се информират подробно за маршрута, по който искат да пътуват. Планира се да има и още един вариант – регионален, предназначен за големите жп гари, каквито например са в София, Пловдив, Варна, Бургас. На тях ще са изобразени жп връзките в района. Друг вид карта, специално предназначена за Централна гара София, ще ориентира пристигащите за обвързката с метрополитена и с градския транспорт в столицата. Желанието

е до края на годината, поне на гарата в София, да се монтират две вендинг машини за издаване на билети.

Холдингът е в стабилно финансово състояние,

заяви пред депутатите Григори Григоров, разглеждайки консолидирания бюджет за 2019 г. „Той предвижда увеличаване на приходите до 366 млн. лв., което е 20 млн. лв. повече от предишната“ - обясни председателят на Съвета на директорите и допълни, че разходите ще стигнат до 336 млн. лв. В резултат, оперативната печалба ще е в рамките на около 30 млн. лв. „За първи път от много години насам се отчита и счетоводна печалба“ - изтъкна Григоров. По думите му консолидираната сума за капиталови ремонти е в размер на 82 млн. лв. За пътническите превози се запазват приходите на същото ниво, но с минимално увеличение. Предвижда се и транспортирането на около 500 хиляди пътници повече, което е около 2,5 процента ръст. Оперативната печалба на дружеството се запазва в рамките на 20 млн. лв. Субсидията остава без изменение - 175 млн. лв., капиталовият трансфер, насочен за ремонт на подвижен състав, е в рамките на 39 млн. лв. В капиталовата програма, споменатите вече 64 млн. лв. са предназначени за подвижния състав, а 7 млн. са за други дейности. Това е значително увеличение в сравнение с миналата година, когато капиталовата програма е била само за 8 млн. лв., коментира председателят на Съвета на директорите. „Тя ще бъде подпомогната от продажбата на неоперативни активи“ - обясни той. И допълни, че в дружеството за товарни превози увеличението на приходите е за негова сметка. То е планирало приходи в размер на 130 млн. лв., което е с 15 процента по-високо от 2018 г. Там целта била чрез агресивно поведение на националния пазар да задържат и дори да надхвърлят 50 на сто от дела му. „При товарните превози проблемът е с дълга от 100 млн. лв. основно към НКЖИ. Но тази година за първи път той ще се намали с 10 млн. лв. за сметка на собствените приходи и на продажбата на неоперативни активи в дружеството“ - каза още Григори Григоров.

Визията за новия подвижен състав

също беше представена по време на изслушването. До няколко години той трябва да бъде закупен. Анализът на пазара показва, че основната част от приходите, между 40 и 50 на сто, се

формира от дългите линии София – Варна и София – Бургас. Затова и новите влакове най-напред ще се насочат към тези две направления. Григори Григоров подчерта, че поради динамичното потребление за тях ще се подготви такъв подвижен състав, който да отговаря на нуждите на нощните композиции със спални вагони и на необходимостта от повече жп състави в пиковите моменти на годината, когато потреблението е от три до четири пъти по-високо. „За средните линии, на разстояния до 250 – 300 км, където пътуването продължава до около 3 часа, например връзките на София с големите областни градове като Стара Загора, Плевен, Пловдив, Русе, ще се обсъжда възможността да се закупят нови моториси с по три или четири секции. Според Григори Григоров те трябва да притежават необходимия комфорт, който създава условия в рамките на три часа, хората удобно да пътуват по основните направления. За останалите линии текущият подвижен състав, включен в интензивната капиталова ремонтна програма, се счита че ще бъде напълно достатъчен, за да удовлетвори нуждите. Все още обаче се разглеждат различни варианти. Но за да бъде направен подобряват избор мениджърският екип на БДЖ вече е поканил за обсъждане и вътрешни консултации специалисти в бранша, които от позицията на опита си ще направят предложения.

Продължава да е актуално намерението

за около две – три години да се наеме подвижен състав, с който до пристигането на новия, ще се компенсират недостигът на вагони и локомотиви. Вече се правят проучвания и срещи с чужди фирми, но те все още са в сферата на предварителните сондажи без конкретни оферти, които могат да дадат база за сравнение дали ще е изгодна подобна стъпка. Допълнително усложняващо обстоятелство е текущото голямо търсене на този пазар, което лимитира наличните капацитети. Разглеждат се и възможностите за развитие на международните линии до балканските столици. При тях обаче проблемният казус е, че сега подходящите вагони не могат да бъдат използвани, защото са закупени с капиталов трансфер. Намерението е, в най-кратки срокове със собствени средства, да се открие процедура за закупуването на нов подвижен състав, който ще може да оперира по международните съобщения.

Мая Димитрова

Акценти в индивидуалните бюджети

БДЖ Пътнически превози ЕООД:

лек ръст на превозените пътници с 545 хиляди (2.6%)
равен ръст на приходите и разходите
оперативна печалба над 20 милиона лева
субсидия от 175 милиона лева
капиталов трансфер от 39 милиона лева
71 милиона лева капиталова програма, от тях 64 милиона за ремонт на ПС

БДЖ Товарни превози ЕООД:

ръст на приходите до над 130 милиона лева (+15%)
пазарен дял над 50%
двойно увеличение на оперативната печалба до над 14 милиона лева
за първи път намаляване на задълженията с 10 милиона лева
9 милиона лева капиталова програма

Защо е важно да бъдем позитивни Тученица



Позитивизмът е едно от качествата, които всеки човек трябва да притежава. Само по този начин той може да бъде щастлив и да вижда хубавото в света около него, макар че не се заблуждавайте – позитивните хора не са мечтатели с розови очила. Те осъзнават, че животът невинаги е лесен и приятен, но избират да виждат дори и малкото добро, вместо да се вторачват в негативизма.

Позитивизмът е начин на живот, на възприемане на света, той е „религията“ на щастливите и удовлетворени хора. И за да се убедите колко е важно човек да бъде позитивен, прочетете следващите няколко примера за това по какъв начин позитивното мислене работи в нашия живот:

Позитивизмът винаги намира начин

Нека само си представим какво би било, ако всички негативни сили се съчетаят заедно - чувството на безнадежност само ще доведе до по-непродуктивни мисли. След като настроим съзнанието си към положителни мисли и надеждни перспективи оба-

че, много по-лесно ще видим положителните варианти за изход от дадената кризисна ситуация. Това е и причината, поради която най-успешните бизнес лидери и предприемачи постигат своя успех. Те се осанят на позитивизма дори и в най-лошите ситуации.

Позитивизмът привлича вниманието

Хората, които са положителни, имат много повече приятели и доброжелатели, отколкото тези, които са негативни и цинични. Един човек с положително мислене изгражда и положителна аура около себе си, което автоматично го прави по-привлекателен за другите хора.

Позитивизмът поражда доверие

Ако сте позитивни, вие вдъхвате доверие и у хората, които са във вашето обкръжение. В известен смисъл може да се каже, че позитивизмът е като вирус, но от хубавите. Положителният ум дава една стабилност и надеждност, които няма как да се породят от хора, вечно отрицателни и негативни.

Положителните хора имат предимство

Да кажем, че вашият шеф трябва да повиши някои от служителите си. Кой според вас би избрал? Със сигурност някой, който може да върши добре работата си, но и не само. Дори несъзнателно позитивните хора имат предимство, тъй като с тях комуникацията винаги е по-лесна и приятна. Направете си сами експеримент – бъдете усмихнати и любезни със служител в администрацията или пък в магазина. Почти е сигурно, че към вас ще подхоят по-добре и разбиращо.

Позитивизмът ви помага да вземате по-добри решения

Когато избирате да мислите позитивно, това автоматично ви гарантира вземането на по-добри решения в живота. Посейте семената на оптимизъм и увереност и ще получите само добри резултати. Тренирайте своя ум с хубави мисли и след време сами ще забележите разликата. Това не е мит – човешкият мозък поглъща това, с което непрекъснато го захранвате.

Виждали ли сте растение с яркочелени, месести листа и червени, разклонени стъбла във вашата градина? Ако все още се чудите, нека ви загатнем, че най-вероятно сте го забелязвали измежду зеленчуците, но сте го отскубвали като непотребен плевел. Кичестата трева, която цъфти с нежни жълти цветчета, всъщност е много полезна билка-зеленчук, а съдържанието ѝ на витамини и минерали е превъзходно. Това растение е тученица, известна и като тлъстига.

Тученицата произхожда от индийския субконтинент, но се среща почти по всички географски ширини. За съжаление, славата му на плевел се разпростира надлъж и нашир, но все пак има места, където ценят неговите качества. По Средиземноморието, в някои европейски и азиатски държави, тученицата се консумира като листен зеленчук или има приложение като подправка.

Листата на растението са богати на витамини А и В, а по отношение на съдържанието на витамин С тученицата превъзхожда 7-8 пъти цитрусовите плодове. Освен това, „билката на дълголетие“ съдържа омега-3 мастни киселини повече от всеки друг зеленчук и е богата на каротин. Листата са с богато съдържание на калий, калций, магнезий, желязо и манган.

Според фитотерапевтите, тученицата може да се използва за прочистване на кръвта, намаляване на високото кръвно

налягане и регулиране на кръвната захар. Тя повлиява благоприятно при артрит, кашлица и леки изгаряния, а също така има и диуретично действие.

Билката-чудо е способна да помогне за изграждане на силна имунна система, но за целта е добре да се консумира в свежо състояние. В някои европейски страни листа от тученица се продават по пазарите, заедно с марулитите, спанака и другите листни зеленчуци. Предимствата на билката са, че е богата на фибри и е нискокалорична. Съдържа антиоксидантите бетацианин и бетаксантин. Високото съдържание на магнезий спомага тученицата, повече от всяко друго листно растение, да има укрепващо сърдечния мускул действие и да спомага за превенция на аритмията.

Фитотерапевтите изтъкват и противовъзпалителните ѝ свойства, както и способностите ѝ да „смазва“ червата и да регулира обмяната на веществата.

Най-добре е билката да се консумира в свежо състояние като добавка към пролетни и летни салати – самостоятелно или заедно с марули, краставици и домати, подправени със зехтин, магданоз, копър и пипер.

Кулинарните приложения на тученицата са много. Освен за салата, зеленчукът може да се използва за приготвянето на супи (вместо спанак, лапад или коприва), като пълнка за баницы и пелмени, за таратор, ризото или зеленчуци на пара.



Кои са модерните цветове в интериора за 2019-та?



Купи ли сте си ново жилище, предстои ви ремонт или просто искате да освежите вашия дом? Ето кои са модерните цветове в интериора за 2019-та година.

Корал

Нюансът е свеж, зареждащ и оптимистичен. Може да служи като акцент в декоративните елементи или да го изберете за цвят на една от стените в стаята. Съчетава се отлично със съставните му цветове като оранжево и розово, изпъква върху бялото, а с тюркоазеното предлага интересни и нестандартни съчетания.

Тъмнорозово

Зеленото е модерно в интериора и през тази година, но трябва да търсите предимно тъмни, драматични и наситени нюанси. Може да го ползвате за стените, за декора или за плочките в банята. За стилизиран и изискан дом го съчетайте със сиво или златисто.

Мъгливо синьо

„Мъгливо“ синьо – това е комбинация между сиво и синьо, блед нюанс, който дизайнерите все по-често предпочитат за основен цвят на кухнята или хола. Предимството е, че не е толкова студен, колкото класическите вариации на синьото. Може да го комбинирате с жълто, лилаво и тъмносиво.

Оптимистично жълто

През 2019-та интериорът на дома ще се радва на слънчева и зареждаща обстановка благодарение на ефекта, който жълтият цвят има. Позволено са както по-ярки нюанси, така и по-тъмни, тип горчица. Цветът е подходящ за мебели, които да служат като фокусна точка на стаята. Комбинира се отлично със синьо, сиво и бежово.

Теракота

Ако харесвате по-топли и земни комбинации, значи ще одобрите цвят теракота като

основен за интериора на дома. Цветът е модерен, разчупен и може да се използва както в декор с източна тема, така и за такъв, който е ориентиран към природата. Съчетава се с жълто, кафяво и тюркоазено.

Сиво с подтонове

Еlegantното сиво отново е на мода, само че този път е с различни подтонове. Може да е примесено с розово, синьо или кафяво и да го използвате за всяка от стаите на дома. Най-актуално обаче е нюансът люляково сиво, който е по-топъл и приветлив вариант.

Приглушено лилаво

През 2019-та лилавата гама продължава да присъства в интериора на дома, но този път с по-приглушени тонове, които може да комбинирате както с други цветове от тъмната гама за повече драматизъм, така и с по-ярки и светли нюанси за по-разчупена атмосфера.

ТЕСТ ЗА ЕМОЦИОНАЛНА ИНТЕЛИГЕНТНОСТ

В брой 10 на в. „Железничар“, в рубриката „Психологът“, публикувахме разработката на Албена Кръстева – главен експерт, здравно наблюдение и психологична помощ в Служба трудова медицина на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. Той беше придружен от любопитен тест, от който всеки може обективно да прецени степента на собствената си емоционална интелигентност. Като продължение на разработката на Албена Кръстева ви предлагаме да се опитате да решите този тест.

1. В моята група от приятели аз обикновено знам как всеки един човек се чувства спрямо другите в социалния кръг.

- А) Абсолютно съм съгласен/а – 4 т.
Б) Съгласен/а съм – 3 т.
В) Не съм съгласен/а – 2 т.
Г) Категорично не съм съгласен/а – 1 т.

2. Когато съм разстроена/а, мога да кажа точно защо съм разстроена?

- А) Абсолютно съм съгласен/а – 4 т.
Б) Съгласен/а съм – 3 т.
В) Не съм съгласен/а – 2 т.
Г) Категорично не съм съгласен/а – 1 т.

3. Въпреки че има някои неща, които искам да променя, обикновено се харесвам?

- А) Абсолютно съм съгласен/а – 4 т.
Б) Съгласен/а съм – 3 т.
В) Не съм съгласен/а – 2 т.
Г) Категорично не съм съгласен/а – 1 т.

4. Когато правя грешка, обикновено критикувам себе си и моите способности.

- А) Често – 1 т.
Б) Понякога – 2 т.
В) Рядко – 3 т.
Г) Почти никога – 4 т.

5. Чувствам се неудобно в емоционално заредени ситуации.

- А) Абсолютно съм съгласен/а – 1 т.
Б) Съгласен/а съм – 2 т.
В) Не съм съгласен/а – 3 т.
Г) Категорично не съм съгласен/а – 4 т.

6. Обикновено бягам от конфронтация. Когато попадна в такава ситуация, ставам много неспокоен.

- А) Абсолютно съм съгласен/а – 1 т.
Б) Съгласен/а съм – 2 т.

- В) Не съм съгласен/а – 3 т.
Г) Категорично не съм съгласен/а – 4 т.

7. Обикновено съм съдържан/а и самостоятелен/а докато опознавам човека.

- А) Абсолютно съм съгласен/а – 1 т.
Б) Съгласен/а съм – 2 т.
В) Не съм съгласен/а – 3 т.
Г) Категорично не съм съгласен/а – 4 т.

8. Склонен(а) съм да реагирам свръх на незначителни проблеми.

- А) Често – 1 т.
Б) Понякога – 2 т.
В) Рядко – 3 т.
Г) Почти никога – 4 т.

9. Чувствам се сигурен/а за собствените си способности, таланти и умения.

- А) Абсолютно съм съгласен/а – 4 т.
Б) Съгласен/а съм – 3 т.
В) Не съм съгласен/а – 4 т.
Г) Категорично не съм съгласен/а – 5 т.

10. Аз съм добър критик на самия себе си.

- А) Абсолютно съм съгласен/а – 4 т.
Б) Съгласен/а съм – 3 т.
В) Не съм съгласен/а – 2 т.
Г) Категорично не съм съгласен/а – 1 т.

11. Когато съм изправен/а пред неприятна задача, съм склонен/на да:

- А) Правя план и започвам да работя стъпка по стъпка – 4 т.
Б) Преживявам го колкото се може по-бързо – 3 т.
В) Оставям го за последната минута – 2 т.
Г) Не го правя изобщо – 1 т.

12. По време на разгорещен спор аз съм по-склонен/на да:

- А) Да спра да се карам и съм съгласен/на на кратка

пауза преди да продължа спора – 4 т.

Б) Затварям се и спирам да отговарям на другия човек – 3 т.

В) Извинявам се, за да приключа по-бързо караницата – 2 т.

Г) Започвам да обиждам другия – 1 т.

13. Когато вземам важно решение съм склонен/на да:

- А) Следвам инстинкта си – 4 т.
Б) Да се осланям на насоки от други хора – 3 т.
В) Да взема най-лесното решение – 2 т.
Г) Действам на случаен принцип – 1 т.

14. Кое от следните изказвания най-добре ви описва?

А) Много лесно се сприятелявам и опознавам хората – 4 т.

Б) Разбирам се с другите лесно, но наистина трябва да познавам някой преди да му стана истински приятел – 3 т.

В) Трудно ми е да се срещам с хора и да създавам приятели – 2 т.

Г) Не мога да завързвам приятелства – 1 т.

15. Инвестира/а си много време и енергия в проект за работното ти място. Въпреки това твоят шеф ти дава 3+. Как ще се справиш със ситуацията?

А) Решавам, че той е по-стъпил глупаво и спираш да полагаш кой знае какви усилия – 1 т.

Б) Критикуваш сам/а себе си – 2 т.

В) Искаш преоценяване и доказване на полезността на проекта – 3 т.

Г) Обмисляш начините, с които можеш да подобриш проекта – 4 т.

16. Един от вашите приятели съвсем скоро е преживял лична трагедия. Как ще реагираш?

А) Позволявате на приятеля си да изрази своите чувства и предлагате своята подкрепа – 4 т.

Б) Прекарвате доста време заедно, но избягвате да

говорите за трагедията – 3 т.

В) Убеждавате го да излезете с приятели, за да се разсее – 2 т.

Г) Оставяте го да говори за трагедията, когато пожелае той – 1 т.

17. Един от вашите колеги има навик, който ви подлюжда. Проблемът става все по-голям с всеки изминал ден. Как реагирате?

А) Казвате на колегата това, което ви притеснява – 4 т.

Б) Оплаквате се от поведението му на началника си – 3 т.

В) Говорите зад гърба му – 2 т.

Г) Страдате си в самота

– 1 т.

18. Стресирани сте на работа и не сте приключили проекта толкова бързо колкото сте искали, когато вашият шеф изведнъж ви дава друг голям проект. Как се чувствате?

А) Притеснени, за да свършите работата – 4 т.

Б) Потънали в работа и неспособни да се справите с първата задача – 3 т.

В) Ядосани, че шефът не е забелязал колко много работа имате – 2 т.

Г) Депресирани и сигурни, че никога няма да свършите всичко – 1 т.

РЕЗУЛТАТИ ОТ ТЕСТА:

55 – 72 ТОЧКИ МНОГО ВИСОК РЕЗУЛТАТ

Хора, които са с много висок резултат на тестовете за емоционална интелигентност, са много умели в интерпретирането и разбирането на емоциите на другите. Те се ориентират отлично в емоционални ситуации и могат да действат значително по-трезво в тях от останалите хора. Високата емоционална интелигентност помага много при социалните професии – психолози, учители, социални работници. Хората с висок коефициент емоционална интелигентност се справят прекрасно при тежки личностни и социални конфликти. Те могат по-лесно да изразяват своите чувства и действат успокояващо на останалите. Умеят да изслушват другите и да създават по-хармонични връзки с тях. Ослабват се и на интуицията си и са много по-щастливи от останалите, защото се познават много по-добре и умеят да се изразяват емоционално по-добре.

Важно е да се запомни, че няма значение колко е резултатът ти по емоционална интелигентност, винаги има място за нейното подобряване.

ОТ 37 - 54 ТОЧКИ РЕЗУЛТАТ НАД СРЕДНОТО НИВО

Хора с над средното ниво резултат от тестовете по емоционална интелигентност имат отлични умения за комуникация и разбират мотивите и чувствата на другите перфектно. Те умеят да изслушват останалите, но понякога се опитват да наложат своето мнение като единствено правилно в конкретна ситуация. Трябва да приемат, че и другите са прави за самите себе си. Хората с над средната интелигентност са предпочитани за компания, те имат отлични умения да решават заплетени казуси и са много търсени,

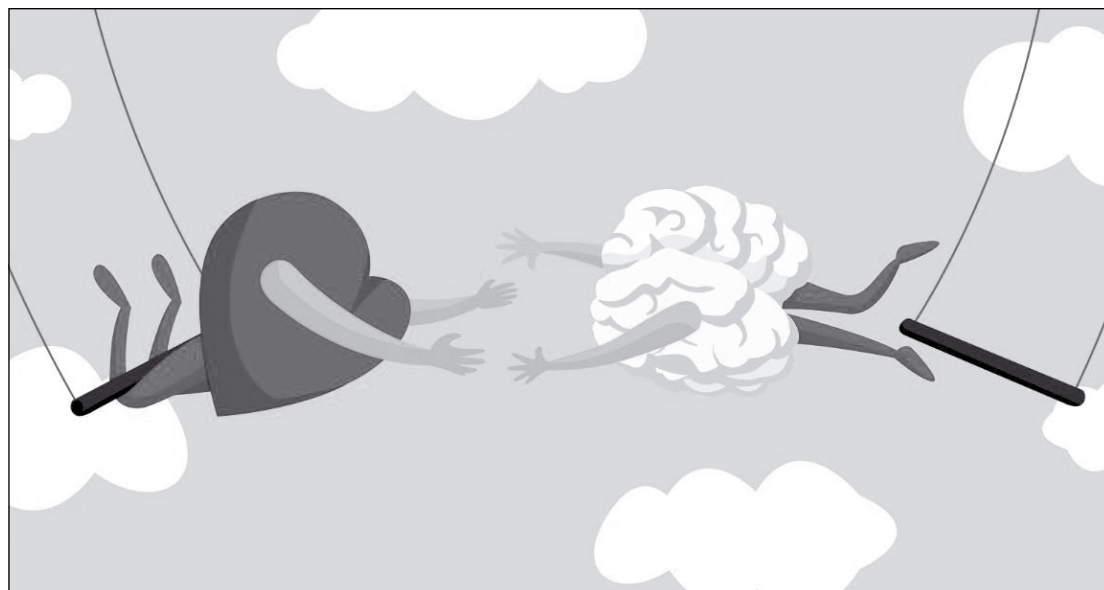
както в близкото си, така и в работното си обкръжение.

19 – 36 ТОЧКИ РЕЗУЛТАТ ПОД СРЕДНОТО НИВО

Предпочитате да се осланяте на здравия разум и трезвата преценка. Емоциите са нещо ненужно за вас особено в работна атмосфера. Този резултат не означава, че не сте емоционален, а че не използвате емоциите си. Не искате или не смееете да познаете онази своя част, която ги създава и управлява, смятате я за нещо не толкова важно, дори се дразните от нея. Това внася напрежение в общуването. Що се отнася до другите, понякога не разбирате мотивите на околните, а може и въобще да не се интересувате от тях. Наблюдавайте повече себе си от момента на зараждането на емоцията. Намерете причината за появата ѝ. Развийте креативността и духовността си. Бъдете толерантни, особено към себе си и не водете ежедневни битки с отрицателните емоции.

От 1 – 18 ТОЧКИ МНОГО НИСКА ЕМОЦИОНАЛНА ИНТЕЛИГЕНТНОСТ

Вашите емоции са главните виновници за душевния ви дискомфорт. Предпочитате да ги потискате, но в момента, в който чашата прелее, избухват неудържимо. Това говори за тяхното непознаване или неразбиране и води до невъзможността ви да ги контролирате. Това поведение вреди най-вече на вас самите. Негативните емоции изяждат отвътре своя „собственик“. Опитайте да разпознавате знаците, които те ви подават, обръщайте им внимание от момента, в който ги усетите, а не, когато стане безвъзвратно късно и изригнат като вулкан. Вярно и навреме разчетената емоция винаги подсказва правилното действие.



КРАЛСКО ПЪТЕШЕСТВИЕ С ROYAL EXPRESS



Най-люксовият японски влак започва живописни турове до известния с райската си природа остров Хокайдо

Хокайдо не случайно е наричан Райския остров
Източник: hoshinoresorts-magazine.com

(Продължение от бр. 10)

В периода между май и август Royal Express ще извършва 3- и 4-дневни жп воаяжи от Токио до Сапоро (столицата на Хокайдо) и източните райони на острова, известни с райската си природа. По време на пътуванията, освен на елитарния лукс във вагоните, пътниците ще могат да получат и куп други естетически наслади.

Влакът е истинско произведение на изкуството. Традиционният японски стил е пресъздаден в индивидуалния дизайн на всички вагони. Характерното покритие от тънки дървени, в типичния японски дизайн - ламели – кумико, украсява стените и прозорците на салоните, а таваните са покрити с изящни дървесни мотиви. Дори детският кът поразява с изисканата си визия. Всичко там е подчинено на желанието да предразположат малчуга-

ните да се чувстват радостни и свободни да играят на воля, а придружителите им да отморяват удобно на меката мебел.

Арт атмосферата се допълва и от жива музика, в изпълнение на пианист и цигулар. Гостите на влака могат да й се наслаждават в салоните и ресторанта, докато обядват или съзерцават завладяващите пейзажи по маршрута.

Стойността на пътешествието с Royal Express е също толкова разкошна, колкото и самият влак. На желаещите да се впуснат в приключението ще бъдат предлагани различни туристически пакети. Всеки от тях ще включва настаняване в една от трите класи на борда на влака, определен брой екскурзии в региона, както и между една и няколко нощувки в 4- и 5-звездни риокан хотели (в традиционен японски стил), разположени край термалните

извори, от които изобилства крайбрежието на Хокайдо. Екскурзиите и спирките по маршрута на влака ще се определят от избраната оферта.

Най-скъпият круизен пакет възлиза на 200 000 йени (1 820 долара). Той включва двупосочното пътуване и настаняването в платинената класа на луксовия „хотел на релси“, обиколка из популярния с горещите си извори курорт Ито (най-големият термален център на остров Хокайдо) и еднодневен престой в града. Настаняването там е в многозвезден риокан хотел с бани с гореща вода под открито небе. В нощувката са включени европейска закуска и традиционно японско суши. В цената на пакета влизат още обеда на борда на композицията, няколко спирки и екскурзии с гид до популярни исторически и природни забележителности в източните райони на острова.

Билетите за същото приключение, при настаняване в семейната-златна или само златната класа, варират между 135 000 до 150 000 йени на човек (1 225 - 1 362 долара).

Помислено е и за тези, които биха искали да пътуват с кралския експрес без да заплащат за допълнителни туристически услуги. Еднопосочен билет за платинената (най-люксовата) класа на Royal Express възлиза на 35 000 йени (318 долара). За златната класа (съвсем леко отстъпваща на предходната по блясъка си),



Вагонът с детския кът
Източник: wsj.com



Royal Express ще започне да пътува до остров Хокайдо през лятото на 2020 г.
Източник: telegraph.co.uk



В цената на билетите влиза и гощавка с традиционна японска храна
Източник: wsj.com

цената е 25 000 йени (227 долара) и 20 000 йени за дете (182 долара). Златната-семейна класа е сходна, но предвидена главно за цели семейства и по-големи фамилни групи. Превозните документи за нея са групови. Единият предвижда настаняване на възрастен и две деца (до 10 години) срещу 45 000 йени (409 долара). За всяко следващо дете се доплаща по 25 000 йени. Има тарифи и за двама възрастни с различен брой деца. В билетите е включен и обяд.

Екскурзионните турове на Royal Express по сега поддържания маршрут – между Йокохама и крайбрежния град Шимода също ще бъдат запазени. Те обаче ще се провеждат само

през пролетта, есента и зимата.

Ако сме ви заинтригували и можете да си го позволите – побързайте. Билетите за туровете на Royal Express за догодина вече са почти разпродадени. Най-лесна и бърза е онлайн резервацията, а останалите подробности са на сайта на луксовия състав.

Интересно е, че това е по-редният популярен японски влак, който жп компаниите от Страната на изгряващото слънце включват в туристически програми, свързани с Хокайдо. През септември м.г. островът пострада от силно земетресение и привличането на туристи помага за неговото по-бързо възстановяване.

Ивайло ПАШОВ

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