



СКЪПИ ПРИЯТЕЛИ И КОЛЕГИ,

Приемете моите най-сърдечни поздравления по случай Деня на железничаря. От името на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и лично от свое име, бих искал да поздравя всички железничари и всички, чиито сърца са свързани с българската железница.

Вярвам, че тежкото финансово състояние на БДЖ, скоро ще стане само част от историята ни. Доказателство за това е получената в средата на месец юни нотификация от Европейската комисия за отпускане на държавна помощ. Съвсем скоро ще бъде обявена процедурата и за закупуване на нов подвижен състав, като целта ни е той да бъде цялостно обновен в следващите години.

Приоритетите ми като министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията винаги са били ясни и конкретни - в България да имаме модернизирана жп инфраструктура, нови влакове, по-добри условия на труд и по-качествена услуга. Убеден съм, че заедно можем да постигнем всичко това.

Щастлив съм, че тази година получихме подкрепа за модернизацията на железопътната инфраструктура извън направлението сръбска граница – София - Пловдив към Бургас и към турска/гръцка граница, за което имаме осигурено европейско финансиране и ще завършим през 2022 г.

От една страна, Коридор №8 вече има категоричната оценка от Брюксел за основа при интеграцията на Западните Балкани в Европейския съюз. Европейската комисия ще търси начини за цялостното му финансиране. Това ще гарантира изграждането на железопътната линия между София и Скопие. Много добре сме подготвени и за изпълнението на българската част от коридора. На първи август подписах с македонския ми колега Меморандум за разбирателство за развитие на железопътните връзки между двете държави.

От друга страна, модернизацията на железопътната линия Русе - Варна се очертава като приоритет в изграждането на мултимодален коридор с Гърция. В началото на юли се обединихме с гръцкия транспортен министър, че е важно да разширим обхвата на първоначално договорения коридор. По този начин чрез железопътни връзки ще достигнем пълната му мултимодалност и свързаност на пристанищата по коридора Русе – Варна – Бургас – Александрополис – Кавала - Солун.

Още веднъж – Честит Ден на железничаря!

Да бъдеш железничар не е професия, това е призвание. Благодаря ви за професионализма и отговорността, с която изпълнявате служебните си задължения. Зная, че работите в много тежки и трудни условия и всеки ден се справяте с нови предизвикателства. Надявам се, че тези трудности скоро също ще останат само част от историята ни.

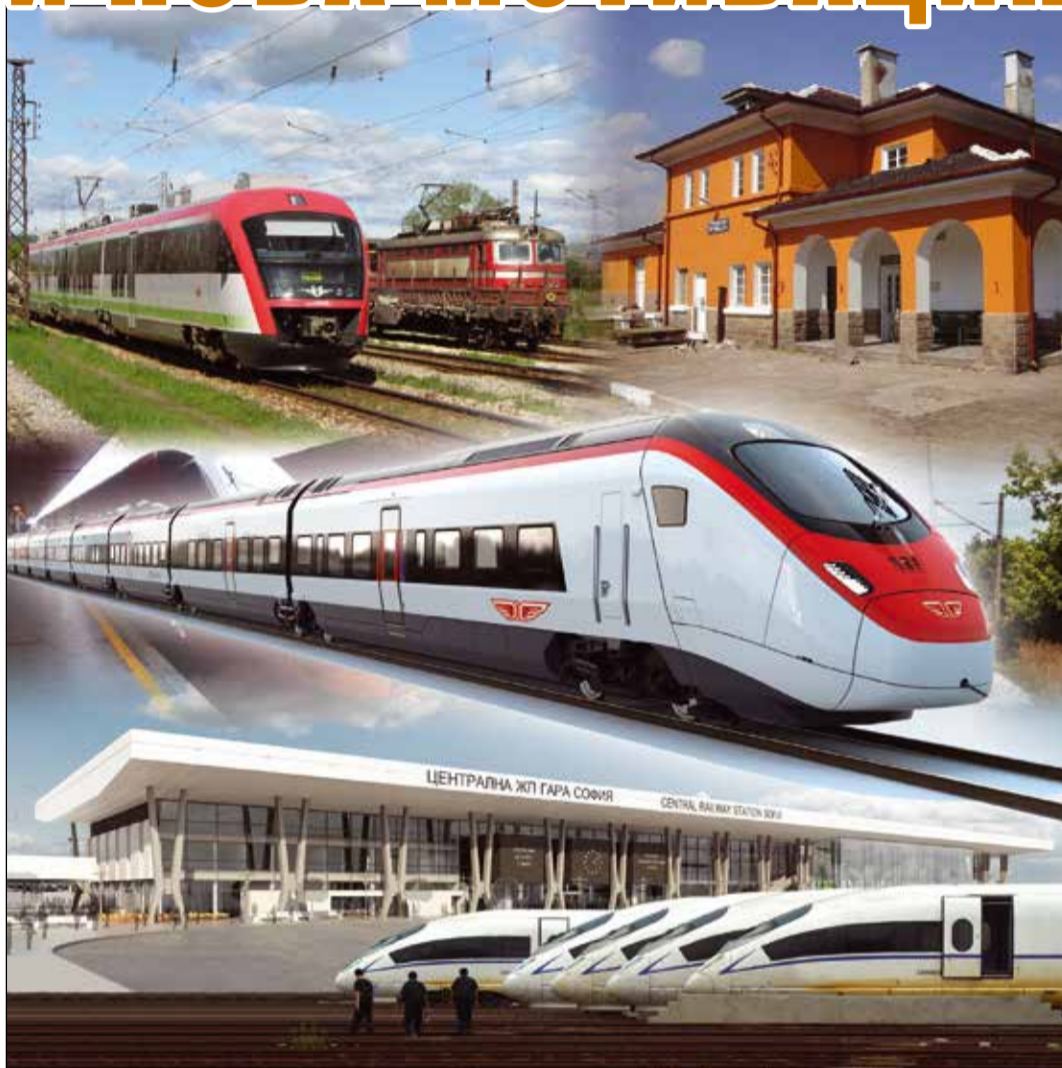
Желая здраве и успех на вас и вашите семейства!

Ивайло Московски

Министър на транспорта,
информационните технологии и съобщенията



ОБНОВЛЕНИЕТО РАЖДА И НОВА МОТИВАЦИЯ



Отново е август – месецът, в чиято първа неделя по традиция българските железничари тържествено отбелязват своя професионален празник. Според синоптиците, тази година 6 август ще бъде много слънчев и горещ. Но не само времето ще помогне ведрото настроение да преобладава по дела и по гари. Обнадеждаващата перспектива, която се открива пред българската железница, години наред поставяна в глуха линия, ще кара хората да се усмихват повече и да погледнат по-оптимистично към бъдещето си.

Припомняме, че изборът на деня, в който се отбелязва професионалният празник на железопътните работници в България, не е случайно хрумване. Той е свързан с историята на най-стария сухопътен транспорт у нас. Историческата реалност е съхранила един много важен факт от зората на българската железница, който се оказва повратен в развитието ѝ. В началото на месец август, през далечната 1888 г., е открита за международни превози железопътната линия Цариброд – София – Белово. Същевременно държавата откупува линията Русе – Варна и веднага започва експлоатацията ѝ. Така се учредяват „Български Държавни Железници“, свидетелстват историците.

През десетилетията пътят им на развитие съвсем не е лек. Той е изпълнен с постижения, но и с много предизвикателства, с трудни моменти, изискващи голям професионализъм и себепотрицание. Не са един и два случая, когато родната ни железница е подлагана на политически натиск, породил силно социално напрежение. Но българският железничар успешно е преодолявал и най-нелепите ситу-

На стр. 5

Политики

ПРЕБРОЕНИ ЛИ СА ДНИТЕ НА АМТРАК?

на стр. 3



Велик Занчев, зам.-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията и председател на Съвета на директорите в „Холдинг БДЖ“ ЕАД

ЖЕЛЕЗНИЦАТА ЩЕ ВЪРНЕ ДОСТОЙНОТО СИ МЯСТО В ОБЩЕСТВОТО

на стр. 4-5



Глоби

ВЪВЕЖДАТ СЕ В БЕЛГИЯ ЗА ЗАБРАВЕН БАГАЖ



Белгийското правителство предвижда да въведе санкции за пътниците, които забравят багажа си в обществения транспорт. Вече е разработен специален законопроект, който предстои да бъде обсъден в парламента. Очаква се заложените в него мерки да помогнат за намаляване броя на фалшивите сигнали до полицията за „подозрителни чанти и куфари“.

След терористичните актове в Париж през 2015 г. страховете на обществото от подобни сценарии и в Белгия нарастват. Фалшивите обаждания за предполагаеми „подозрителни предмети“ по гарите, метростанциите и във влаковете са се увеличили драстично. Много от тях се оказват дело на недобросъвестни шегаджии, но службите за сигурност са задължени да реагират

на всеки сигнал. Но намесата им често води до сериозни последици (закъснения, отмяна на рейсове) върху работата на обществения и особено на жп транспорта. За да се преборят с проблема белгийските власти искат да приемат нов закон, предвиждащ сериозни глоби и затвор от 3 месеца до 2 години за хората, които не полагат грижа за багажа си и умишлено подават лъжливи сигнали за тревога.

До неотдавна в страната нямаше никакви санкции за изоставени на перона, във влака или в чакалнята чанти и куфари. Законопроектът, внесен от министъра на жп транспорта, предвижда сурови рестрикции за закононарушителите. Така например, на собствениците на забравени багажи е планирано да се налагат санкции, започващи от 100 евро. Очаква се първо да се публикуват повече детайли от него. На белгийските железници пък първо предстои разяснителна кампания сред пътниците за възможните последици от забравянето на подозрителни вещи във влаковете и по гарите.

Конкуренция

ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ НА ИНДИЯ ГУБЯТ БИТКАТА С АВИАЦИЯТА



Indian Railways, IR стремително губи конкуренцията с авиотранспорта. Отчетите на компанията показват, че по дестинациите на разстояние над 1000 км

пътниците все по-често избират да пътуват със самолети, вместо с влакове. Транспортните експерти смятат, че при сегашното състояние на индийските

железници, те не могат да противодействат ефективно на този тренд.

„Не искаме да отричаме очевидното. В развитите държави жп транспортът отдавна не е популярен при пътуванията на дълги разстояния. По такива маршрути лидер е авиосегментът“ – отбелязва Аджай Шукла, бивш член на съвета на директорите на IR. Експертът смята, че компанията трябва изцяло да се откаже от пътническите превози на далечни разстояния. Според него това би позволило разтоварване на жп инфраструктурата за товарните влакове и с печалбите от жп кargото да се компенсират загубите от изоставените пътнически жп маршрути.

Загуби

СИРИЯ С 1800 КМ РАЗРУШЕНИ ЖП ЛИНИИ ВЪВ ВОЙНАТА

Сирия се е лишила над 2/3 от железопътните си линии в резултат на гражданската война, която се води в страната от 2011 г. насам. Военните действия са между правителствената армия и незаконни въоръжени групировки на опозицията и терористите от ИДИЛ.

„Дължината на сирийската железопътната мрежа преди конфликта достигаше 2450 км. Терористите разрушиха 17 жп моста и почти напълно извадиха от строя около 1800 км жп трасета. Това се отрази крайно негативно на превозите на товари с жп транспорт“ – коментира министърът на транспорта на стра-

ната Али Хамуд.

По думите му бойците на опозицията и „Ислямска държава“ са взривявали влакове и релсови участъци и са прекъснали много от жп линиите, за

да провокират аварии и катастрофи с влаковете. Сирийският транспортен министър обвинява властите в Турция в подпомагане на противниците на режима в Дамаск в някои от тези случаи.

Инвестиции
Още 83 двуетажни Regio 2N за Ил дьо Франс

Държавните железници на Франция (SNCF) заявиха още 83 двуетажни електрички Regio 2N на жп производителя Bombardier Transportation. Поръчката на стойност 867 млн. евро се финансира от транспортните власти на областта Ил дьо Франс (STIF).

Новите влакове е планирано да бъдат въведени в експлоатация между 2019 и 2021 г. под бранда Transilien. Те ще обслужват линия от регионалната експресна жп мрежа (RER) на Париж и неговите предградия. Трасето свързва гара Монпарнас във френската столица с жп терминалите Мант ла Жоли, Дрьо и Рамбуйе. Предвижда се да заменят двуетажните електрички от серия VB2N и стандартните Z8800, които сега пътуват по маршрута. Осемвагонните композиции ще имат дължина 110 м и също така могат да се използват и по линия D от мрежата на RER.

Regio 2N са проектирани на базата на електросъставите Omneo, които имат вместимост до 1000 пътници. Те гарантират много комфортно пътуване по крайградските линии, тъй като са климатизирани, оборудвани с модерни системи за информиране на пасажерите и седалки с розетки за зареждане на мобилни устройства. Производството им ще се осъществява в завода на Bombardier в Креспен.

Първоначално SNCF поръчаха партида от 42 състава (закупени за 397 млн. евро) Regio 2N за линия R на RER през декември 2014 г. Настоящата допълнителна поръчка се реализира по силата на опция от рамков договор с Bombardier от 2010 г., предвиждащ доставка до 860 електрички от този тип за различни региони на страната. По това споразумение компанията е заявила досега 341 такива композиции за обслужване на 10 френски региона. Всяка доставка се финансира от властите на съответната област, в която ще оперират влаковете.



Експанзия

Китай открива жп заводи в САЩ и Австралия

Китайската вагоностроителна компания CRRC Changchun Railway Vehicles Co. (част от жп корпорацията CRRC) планира да открие заводи за влакове в САЩ и Австралия. По този начин тя реализира стратегията за локализация на производството на конгломерата в перспективните пазари.

Засега по-напреднали са нещата по проекта в Съединените щати. През март т.г. се състоя церемония по залагане на фундаментата на завод за сглобяване на метро моториси в американския мегаполис Чикаго. Строежът на предприятието, наречено CRRC Sifang America, се осъществява като част от контракт на CRRC с компанията за обществен транспорт на града Chicago Transit Board. Година по-рано китайският концерн спечели негов конкурс за доставка на 490 вагона от ново поколение за чикагския метрополитен. Стойността на сделката надхвърли 770 млн. долара.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ПРЕБРОЕНИ ЛИ СА ДНИТЕ НА АМТРАК?

Преди броени дни Уик Мурман, един от двамата изпълнителни директори на държавния пътнически жп превозвач на САЩ Amtrak*, предложи нова стратегия за развитието на компанията. Топ-мениджърът смята, че е необходимо да се взимат от опита на авиокомпаниите и част от пътническите вагони да бъдат преоборудвани така, че да побират повече пътнически седалки. Сенаторът от щата Ню Йорк Чарлз Шумър обаче остро разкритикува идеята. Той напомни, че жп компанията се издържа с парите на американските данъкоплатци и затова пасажерите имат правото да пътуват комфортно.

Повечето транспортни експерти също обявиха предложението на Мурман за несъстоятелно на фона на реалностите, в които жп оператора работи. Фактите са красноречиви. Докато средната заетост на регионалните пътнически самолети в Съединените щати е от 85 до 100 процента, влаковете на Amtrak в най-добрите случаи се запълват едва на 50 на сто. Тоест във вагоните остават огромен брой свободни места...

Журналистите от американския всекидневник USA Today също анализираха ситуацията. Тяхното проучване разкрива, че разстоянието между седалките в пътническите състави на Amtrak е 99 см при дневните влакове и 127 см при нощните. В салоните на самолетите това разстояние варира между 76 - 83 см, а в междуградските автобуси е 71 - 72 см. Теоретично Amtrak може да отнеме малко от това пространство, като монтира по-близо редовете със седалки. Това би позволило във вагоните от дневните композиции на всеки три реда седалки да се постави по още един (четвърти), а в нощните състави – да се добавят по още два (четвърти и пети) ред. Но едва ли има смисъл да се прави, тъй като няма да позволи сериозно да се намалят цените на билетите.

Основните конкуренти на Amtrak в наши дни всъщност не са авиокомпаниите, а автобусните превозвачи. Билетът за влака от Вашингтон до Ню Йорк струва 49 долара, ако бъде закупен предварително. При положение, че предпочетете превозен документ за жп трансфер на следващия ден, то цената е доста по-солена – около 180. По-рано закупен билет за автобус на нискотарифната компания Megabus по същото направление може да излезе само 1,50 долара, а ако бъде взет в последния момент – максималната цена е 27,50.

Дори Amtrak да предложи някакво намаление на тарифата си, например, като пусне влакове с вагони икономична класа със седалки както в самолетите на нискотарифните авиопревозвачи, вместо да привлече клиенти от автобусните оператори, ще предизвика отлив на своите клиенти. Пасажерите от редовните състави, за които цената е по-важен фактор от комфорта, просто ще се преориентират към по-изгодните композиции икономична класа. И в такъв случай доходите на компанията ще спаднат още повече.

Експертите са единодушни в мненията си, че в случая Amtrak няма печеливш ход. На този етап жп транспортът остава по-бавен от самолетите и по-скъп от авто-



Amtrak оперира с единствените високоскоростни състави в САЩ - Acela Express

бусите. Затова компанията или трябва да продължи да разширява услугите си и да подобрява качеството им, или да прекрати своето съществуване.

В същото време държавният пътнически жп оператор на САЩ не може да си позволи намаление на цените. Неговите ресурси отиват за поддръжката на подвижния жп състав и за куп важни за развитието на дейността му проекти. Най-много средства поглъща Североизточният жп коридор (Бостън — Ню-Йорк — Вашингтон), който е негова собственост. Това е най-натовареното жп трасе в САЩ и единственото, по което освен междуградски и обикновени, пътуват и високоскоростни влакове - Acela Express, отново на Amtrak. То се ползва и от много частни пътнически и товарни жп превозвачи.

До 2021 г. държавната компания има намерение да инвестира около 2,5 млрд. долара в закупуване на 28 нови високоскоростни влака и в модернизацията на инфраструктурата на Североизточния коридор. Тя планира също мащабна реконструкция на гара Юнион във Вашингтон, откриване на нов товарен терминал в Ню Йорк и обновяване на гари във Филаделфия, Бостън и Чикаго.

В по-далечна перспектива Amtrak планират поетапно да инвестират в модернизацията на инфраструктурата на Североизточния жп коридор 38 млрд. долара. Това ще позволи увеличаване на скоростта на влаковете по нея между 240 и 360 км/ч в различните участъци. Това и техническото обслужване на железния път през близките 20 години по всяка вероятност ще наложи с времето значително (вероятно двойно) увеличение на цените на някои категории билети. И то само, ако Amtrak задържи нивото на приходите си от маршрута и не губи клиенти.

Субсидиите, които правителството на САЩ ежегодно отпуска, за да подпомага дейността на Amtrak са 10 пъти по-големи от предоставяните на авиоотрасъла. На този фон държавната железница превозва едва 1 процент от пътниците по редица ключови маршрути в страната. Но статуквото изглежда ще се променя.

Администрацията на амери-

канския президент Доналд Тръмп обяви, че планира да намали до 16 млрд. долара бюджета на министерството на транспорта за 2018 г. Така то ще разполага с 2,4 млрд. долара (13 процента) по-малко отколкото през настоящата година. От съкращението ще бъдат засегнати най-вече субсидията за влаковете на държавния жп превозвач Amtrak, градския релсов транспорт и федералните програми за инвестиции в крайградските жп превози на TIGER и New Starts (или общо 50 проекта в 23 щата).

Правителството на САЩ възнамерява напълно да лиши от федерална подкрепа жп съставите, обслужващи дългите маршрути, които генерират загуби. Като аргумент, от кабинета изтъкват, че услугите от този сектор са отговорност най-вече на Amtrak. Оттам препоръчват на националния жп оператор да фокусира собствените си ресурси в комуникации, които получават постоянна субсидия и носят добри печалби. Такъв доходоносен маршрут е гореспомнатият Североизточен жп коридор с дължина 735 км. През м.г. Amtrak успя да покрие 94 на сто от разходите си от изкараните приходи (3,2 млрд. долара), свеждайки загубите от основната си дейност (пътническите трансфери) до най-ниското ниво, постигано от 1973 г. насам - 227 млн. долара.

Това е рекорден резултат в историята на компанията, дължащ се на по-големия брой превозени пътници (31,3 млн. долара). За шеста поредна година тя успява да превози над 30 млн. пътници.

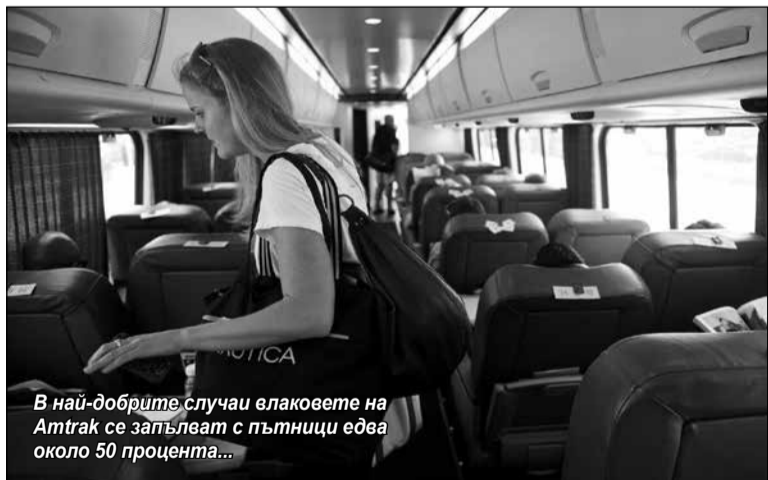
Ръстът се дължи на редица инициативи на Amtrak. В т.ч. добавяне на допълнителни вагони към най-интензивно използваните състави и предлагане на нови услуги (напр. превоз на домашни животни и велосипеди).

Предполагамото съкращаване на държавната субсидия заплашва да доведе до ликвидация на далечните пътнически жп комуникации в 23 от общо 46-те щата и три провинции в Канада, в които оперира държавния превозвач. Друга програма на Amtrak, която се очаква да бъде засегната от свиването на финансирането е Gateway. Тя предвижда изграждането на допълнителни тунели по Североизточната жп магистрала между Нюарк и гара Пен в Ню Йорк и се смята за жизнено важна за запазването и развитието на междуградските влакови трансфери в региона.

Но американските транспортни експерти са уверени, че нито идеята на Уик Мурман за намаляване комфорта в съставите на държавния жп оператор ще бъде постигната, нито Amtrak ще бъде закрыта. По всичко изглежда, че компанията ще трябва да реструктурира дейността си. Как ще го направи и с какъв успех предстои да разберем.

Ивайло ПАШОВ

* Компанията Amtrak обслужва жп маршрути с обща дължина 34 000 км (от тях само 1175 км жп линии са нейна собственост). Железопътният ѝ флот включва 2150 вагона (в т.ч. 170 спални, 760 безкулейни, 130 бизнес-класа, 66 служебни, 225 вагони-барови и 92 вагон-ресторанти), а персоналят е около 20 000 служители. – Бел. авт.



В най-добрите случаи влаковете на Amtrak се запълват с пътници едва около 50 процента...



...Затова транспортните експерти са срещу идеята за влошаване на комфорта във вагоните на Amtrak чрез монтиране на повече седалки



Очакваното свиване на държавната помощ заплашва да доведе до ликвидация на много от далечните пътнически маршрути на Amtrak

Велик Занчев, зам.-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията и председател на Съвета на директорите в „Холдинг БДЖ“ ЕАД пред в. „Железничар“:

ЖЕЛЕЗНИЦАТА ЩЕ ВЪРНЕ ДОСТОЙНОТО СИ МЯСТО В ОБЩЕСТВОТО

И отново ще е символ на прогреса у нас



- Г-н Занчев, в навечерието сме на професионалния празник на железничаря. С какво той сега е по-различен за хората в бранша от останалите през последните години?

- С положителните резултати, които изискваха много труд, организационни промени и строга финансова дисциплина, за да станат реалност. Мисля, че това беше възнаградено с доверието, което получихме от Европейската комисия с разрешението й българското правителство да даде 224 млн. лв. под формата на държавна помощ за БДЖ.

- Бихте ли коментирали подробно как то ще се отрази върху бъдещето на двете дружества в холдинга, които от дълго време са в критично финансово състояние?

- Разрешението на ЕК и европейските институции доказва, че те ги считат за жизнеспособни. Също, че начертанието и до голяма степен изпълнени реформи от 2010 г. насам са дали нужните резултати. Един от най-важните е намаляването на дълга на БДЖ от 850 млн. лв. на около 410 млн. лв. Оттук нататък обаче предстои още една тежка задача – преговори с Министерството на финансите, за да изберем пътя, по който останалите задължения ще бъдат изплатени. Тази година ще реструктурираме дълга към финансовите институции. Основните задължения, които има БДЖ са към втория облигационен заем. Знаете, че преди няколко седмици погасихме цялата дължима сума към Еврофима. Освен задълженията към втория облигационен заем остават още 30 млн. лв. към KfW, взети за мотриси и влакове, закупени през 2005 г. Тази сума е планирана и ще бъде върната до февруари следващата година. До края на септември погасяваме и 20 млн. лв. към облигационерите. През 2018 г. на три транша ще покривем задълженията към

втория облигационен заем. Така окончателно решаваме проблема с дълга, натрупан от 2005 г. - 2007 г. Той е формиран за закупуване на 50 мотриси, тоест е инвестиционен и е взет от дружеството на чисто търговски принцип. Нашата концепция сега е държаната да инвестира в нов подвижен състав тъй като от оперативната дейност няма как да стане. През 2007 г., с имитиране на облигационната емисия също не е направен добър финансов анализ, за да се види, че и този заем от 120 млн. евро БДЖ не е в състояние да връща от оперативната си дейност. Оттук всъщност започва началото на проблема с дълговата криза, която съществува в дружеството от 2008 – 2009 г. От този момент задълженията тръгват нагоре и постепенно започват да нарастват.

- С една дума, стига се до онази българска поговорка – един поръчка оркестъра, друг плаща сметката.

- В този стил бих отговорил, че 2005 г. – 2007 г. се вземат кредитите, а сега се разплащат задълженията от онзи период. Затова и през 2010 година се наложи да пристъпим към тежки реформи, за да изплащаме старите сметки. Искам да се върна и още по-назад, през 2002 г., когато железницата се разделя на две компании – инфраструктура и превозвач. Тогава на гърба на БДЖ лягат 197 млн. лв. оперативни задължения. През 2003 г. вече стават 226 млн. лв., 2004 г. – 316 млн. лв., 2005 г. – 417 млн. лв., 2006 г. – 500 милиона, 2007 г. – 343 милиона, за да стигнем до 2008 г., когато вече е формирана крупната сума от 843 млн. лв. Пикът обаче е през 2009 г. – по това време задълженията стигат 849 млн. лв. Когато през 2010 г. нашият екип влезе в БДЖ, веднага предприе бързи, радикални реформи. В резултат задълженията постепенно започнаха да намаляват. Ако проследим хронологията на

спада по години, той изглежда така: 2010 г. са 825 млн. лв. 2011 г. – 778 млн. лв., 2013 г. – 635 млн. лв., 2014 г. – 562 млн. лв. Тук искам да подчертая, че през 2014 г. се появява една дупка, когато мениджърският ни екип е извън железниците. Новото ръководство на БДЖ по онова време обаче ползва парите, акумулирани от реформите, които започнахме през 2010 г. След това, когато през 2015 г. отново се върнахме в железниците, задълженията вече спаднаха до 504 млн. лв., 2016 г. стигнаха 451 млн. лв., за да останат сега, през 2017 г. - 408 млн. лв.

Реформите, които продължихме след 2010 г. бяха толкова тежки, че предизвикаха социално напрежение, което имаше отрицателно отражение върху политическото ръководство, но то пое риска да ги изпълни, защото беше убедено, че в противен случай БДЖ няма да се възстанови. Изплащането на дълговете още тогава поглъщаше и в момента продължава да изсмува целия финансов ресурс на компанията като не позволява да се инвестира в поддръжката на подвижния състав. Капиталовият трансфер изцяло се ползва за погасяване на натрупаните стари задължения, а неговото същинско предназначение е за инвестиции в нови влакове. Така че сега точно навреме, екипът на министър Московски и БДЖ успяха да се преборят и да докажат на Европейската комисия, че тези реформи, които започнахме през 2010 г. дават добри резултати. Признанието не закъсня. Както казах разрешението за държавна помощ е 224 млн. лв. От тях 150 млн. лв. ще отидат за погасяване на задълженията към облигационерите, 42 млн. – към фиска и 30 млн. – към KfW. Нужно е да се подчертае, че парите от Еврофима са взети за прословутите спални вагони на Молов, които е трябвало да достави чрез фирмата „Арвекс“, регистрирана в офшорна зона в Швейцария. Срецу 20 млн. евро БДЖ е очаквало да получи рециклирани вагони. Но дружеството, както се казва е пило „студена вода“. Тази сума е потънала някъде, без да се достави дори един вагон. Все пак оптимистичното е, че вече се вижда края на въпросната многогодишна сага. Най-тежкият проблем обаче остава, че досега заемът към облигационерите не е погасяван. Първо, защото парите

в дружеството са недостатъчни. И второ - в момента е изчерпана всякаква законова възможност за плащане тъй като дългът е формиран в БДЖ групата.

- След окончателното изчистяване на дълговете догодина, кои ще бъдат приоритетите в размитието на БДЖ?

- Най-напред са реформите, които трябва окончателно да финализираме. Те обхващат оптимизация на дейностите, оптимизация на разходите и структуриране на дружествата, за да могат да стъпят на пазара с всички позитиви и негативи като търговски субекти. Но за да ги направим конкурентоспособни ще сме последователни и ще продължим да провеждаме реформите.

Другият стълб, върху който стъпва планът за финансово стабилизиране и реструктуриране е инвестиционната програма. Защото няма дружество в модерния западноевропейски свят, където в продължение на 10 години да не се инвестира нищо и то да се държи адекватно на пазара. Затова в края на есента ще стартираме обществена поръчка за нови влакове.

- Готова ли е вече комисията, която трябва да излезе с конкретно предложение за вида на новия подвижен състав?

- На финала е. Ангажирали сме специалисти от Техническият университет, от ВТУ "Тодор Каблешков", от Университета за национално и световно стопанство да разгледат подробно, от всички страни този въпрос. Очакваме ги да се произнесат какво е необходимо на „БДЖ – Пътнически превози“ като тип влакове и какво количество. Така че след като получим тяхното становище ще представим доклада им в дружеството и в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ да се запознаят с него. Той трябва да се обсъди, да се огледа от всички страни и едва тогава ще се пристъпи към подготовка на процедурата за нов подвижен състав. Няма да се допусне генералната грешка, направена през 2005 г. С пари от капиталовия трансфер, т.е. от държавата, ще се закупят новите влакове.

- Каква е схемата, по която ще се извърши?

- Този, който спечели обществената поръчка ще ги произведе, а БДЖ ще ги изплаща в продължение на 10 години от капиталовия трансфер. В момента това е единственото възможно решение. От оперативната дейност друже-

ството няма как да вземе кредит и да го връща, защото ако се постъпи така, само след пет години ще се повтори стария проблем на задлъжнялост, която непрекъснато ще расте.

- Предвижда ли се за известно време производителят да поеме поддръжката на новите композиции? Защо при доставените от Турция спални вагони такава клауза не е била включена.

- В процедурата, за която говорите, не е липсвало условие поддръжка, а само гаранция. В предстоящата обществена поръчка ще бъдат включени всички параметри, в това число и поддръжка за определен период от време. Производителят, който ще доставя влаковете трябва да има и нужните сервизни обекти, където да поддържа и сервизира подвижния състав тъй като в гаранционния срок това трябва да става в технически пунктове, които са адекватни, притежават европейски и определени производствени стандарти на същия производител.

- Нали турските спални вагони не получиха европейски сертификат и не могат да се движат по жп мрежата на съюза точно поради такава причина?

- Държа да отбележа, че процедурата за тях е била заложена през 2008 г., преди още ние да сме мениджъри на БДЖ. Желанието ни бе да я прекратим, но беше обжалвана. Решението на съда ни задължи да я продължим. Това е разликата между двете обществени поръчки, върху която искам да акцентирам, както и върху финансирането на новия подвижен състав. Преди дружеството е вземало кредит, с който да купува без държавни гаранции. Сега държавата, чрез капиталовия трансфер осигурява необходимите средства. Другото, което за пръв път се прави е, че вкарваме научната мисъл в БДЖ. Представителите й всеобхватно оглеждат проблема и преценяват от техническа, от експлоатационна и от маркетингова гледна точка как точно ще се процедира. В комисията са включени хора и от Национална компания „Железопътна инфраструктура“, за да може новите мотриси да отговарят на пътя, по който ще оперират. Това ще е първият етап от подновяването на подвижния състав, евентуално ще има и втори... Визията е да бъдат мотриси влакове, съобразени с виждането

63 млн. лв. отпуска правителството за погасяване на част от дълговете на БДЖ. Това заяви след днешното заседание на Министерски съвет министър Ивайло Московски. Той уточни, че 43 млн. лв. постъпват в Министерството на финансите за погасяване на активирания стара държавна гаранция на дружеството към Световната банка, а 20 млн. лв. ще са за погасяване на така наречения облигационен заем към пет банки.

„С тези 20 млн. лв. поемаме

ангажимент да разсрочим 150 млн. лв. от общия дълг“, потвърди министърът. По думите му, предоставяните от държавата средства не са безвъзмезден заем и системата на транспорта поема ангажимент да ги възстанови към бюджета до края на 2018 г. Така няма да бъдат ощетявани българските данъкоплатци.

„Погасявайки дълговете позволяваме на дружеството да си стъпи на краката“, коментира Московски. Той припомни, че дружеството е заварено с 850 млн. лв., необслужвани

дългове в първия мандат и е имало опасност да изпадне в процедура по несъстоятелност.

Според него заложените в правленската програма на коалиционните партньори политики са изключително прагматични. Защото предвижда реализиране на жп проекти, метрото, пътни проекти, въвеждане на системи за сигурност. Московски изрази също увереност, че сектор транспорт успешно ще изпълни своята управленска програма.

ЖЕЛЕЗНИЦАТА ЩЕ ВЪРНЕ ДОСТОЙНОТО СЯ МЯСТО В ОБЩЕСТВОТО

за комфорт на пътниците, които ползват услугата и са наши данъкоплатци.

- Докато обаче влезнат в експлоатация новите влакове, как ще се преодолеят затрудненията с настоящите, които са в недобро състояние?

- В момента тече процедура за ремонт и поддръжка на сименсовите мотриси. До края на годината този ремонт ще започне, ако няма обжалване. От септември ще стартира процедура за подемен ремонт на 10 локомотива от 40-а серия. Подготвяме друга за седем капитални ремонта на серия 46-200. И също още една за други 30 локомотива от 40-а серия, с което ще обезпечим графика за движение докато дойде новият подвижен състав. Защото не трябва да забравяме, че дружеството за пътнически превози е лицето на БДЖ.

- Кога предвиждате българските пътници да получат добра, европейска услуга?

- Надявам се в края на мандата новите влакове вече да се движат по националната жп мрежа и по този начин да изпълним ангажмента си към данъкоплатците ни.

- Как железничарите ще почувстват всички тези хубави намерения в ежедневието си, така че оттук нататък всеки техен следващ професионален празник да става все по-оптимистичен?

- Нашите служители и работници са най-важната част от компанията. Защото освен материални активи, като подвижен състав и недвижимо имущество, има нужда от мотивирани специалисти на всички нива. Тъй като един от главните фундаменти, върху които се държи компанията са хората, сега е настъпил моментът, когато ще инвестираме в тях, за да запазим ноу-хаута на железницата. Тези хора са неговите носители. За съжаление, заради свръх задължениостта нямаше как да се отделят средства за подобряване условията на труд и повишаване на заплатите. Желанието е да се направи така, че както преди години да стане въпрос за чест и престиж професията железничар. И тя не само да носи удовлетворение, но и обществено признание. Затова чертаем програма за подобряване условията на труд в депата. Ще подобрим и състоянието на сградния фонд. Говоря за халетата, където се екипира подвижният състав – хората да не работят през зимата на минусови температури, а лятото да не могат да дишат от горещина.

И в БДЖ, и в НКЖИ се предлагат стажантски програми, с които се привличат млади специалисти,

които държат техния професионален път да бъде свързан с железницата, обичат я и са готови да дадат всичко от себе си, за да може тя да просперира. С други думи - да се прескочи този праг от миналото към настоящето и бъдещето. Изпитва се огромен дефицит, че липсва нужната приемственост. Парадокс е, че хората с огромен опит няма на кого да го предадат тъй като до сега не беше престижно да работиш в железниците. Твърдо сме решени да променим това виждане и облика на българската железница. С новия подвижен състав идват и нови технологии. С тях и хора, които са обучени и са отлични специалисти в своята работа. Надявам се моите колеги, които са част от колектива на БДЖ, в най-скоро време да почувстват разликата.

- Какво бихте пожелали за празника на железничарите, които работят в НК "Железопътна инфраструктура" и БДЖ?

- До 2022 година ще имаме едно изцяло завършено модернизирано жп трасе между София и Бургас и София – Свиленград. Там средната скорост на влаковете ще се повиши и железницата вече ще предлага адекватни условия за пътуване. От една страна това ще бъде по-краткото време, от друга – ще се подобри комфорта на пътниците. Подготвят се проекти и по други направления. Сигурни сме, че по тях железничарският персонал, или тъй наречените бригади, ще бъдат по-адекватни и ще предлагат значително по-добро обслужване на клиентите, за да сме конкурентноспособни с останалите видове транспорт, най-вече с автомобилния.

Надявам се до края на мандата да започне да функционира и ТОЛ системата по магистралите. Тогава нещата коренно ще се променят. Защото в момента жп транспортът не е равнопоставен с автомобилния. С една винетка от 10 евро може да се пресече държавата. В същото време БДЖ при всяко преминаване си плаща такса към инфраструктурата. Това пак не е нормално. Така че едновременно се стремим към намаляване на времето за пътуване с железница, към подобряване на комфорта във влаковете, за да може клиентът на чисто пазарен принцип да избира с какво ще предпочете да пътува.

Поздравявам всички железничари с празника. Пожелавам на тях и на себе си железницата да възвърне своето достойно място в обществото ни като символ на прогреса у нас и в европейските държави.

Интервюто взе:
Мая Димитрова

ЖП ЛИНИЯТА СОФИЯ – СКОПИЕ ОТВАРЯ НОВА СТРАНИЦА МЕЖДУ СЪСЕДИ



Това заяви в Скопие Ивайло Московски по време на среща с македонският министър на транспорта и съобщенията Горан Сугарески, информират от правителствената пресслужба. Българският транспортен министър отново потвърди, че ЕК е категорична в позицията си за Коридор №8. Тя го възприема като основа при интеграцията на Западните Балкани и ще търси целево финансиране. Предстоят срещи с еврокомисариите Йоханес Хан и Виолета Булц за обсъждане на по-нататъшните действия на страните, участващи в проекта. „Той ще гарантира транспортната свързаност между нашите държави и ще доведе до по-голяма сигурност, устойчивост и икономически растеж за целия регион“, допълни Московски на двустранната среща. И не скри

надеждата си, че подобни инициативи ще са пример за другите държави от Балканите, защото няма по-добра алтернатива от транспортната свързаност.

Министърът отправи покана към македонската страна да се присъедини към успешния проект Danube FAB, който България изпълнява съвместно с Румъния. Аргументира се, че ако идеята се осъществи ще доведе до оптимизация на трафика във въздушното пространство.

На срещата двамата министри подписаха Меморандум за разбирателство за развитието на железопътните връзки между София и Скопие. Документът ще послужи като база за бъдещата съвместна работа по изграждането на железопътната връзка. България поема ангажимент до

2027 г. да изгради жп линията София – Перник – Радомир – македонска граница. Македония пък, се ангажира да построи жп участъка Крива паланка – Деве баир – българска граница до края на 2025 г. Според министър Московски, в този програмен период на ОПТТИ е предвидено цялостното проектиране на отсечката София – Перник – Радомир – македонска граница. За жп линията от София до Радомир вече са изготвени технически проекти и подробни устройствени планове, които се съгласуват, а за останалата част от отсечката в момента се подготвя документация за проектиране. По прогнозните анализи ще бъдат необходими около 800 млн. евро за модернизация на цялото трасе София - Гюешево.

Ивайло Московски участваше в официалната делегация, водена от премиера Бойко Борисов, която бе на двудневно посещение в Македония. На него българският министър – председател и македонският му колега Зоран Заев подписаха историческия Договор за приятелство, добросъседство и сътрудничество между съседните страни. В рамките на визитата министър Московски участва в пленарно заседание между представителите на двете правителства, на което бяха обсъдени теми от взаимен интерес.

ОБНОВЛЕНИЕТО РАЖДА И НОВА МОТИВАЦИЯ

От стр. 1

ации благодарение на това, че е носил професията в душата и в сърцето си.

Днес почти на пръсти се броят гилдиите, където приемствеността е толкова силно изразена и в които фамилната свързаност с професията се е предавала от поколение на поколение. Съвсем няма да е преувеличено ако кажем, че съществуват цели железничарски династии, за които не славата и парите са били съществени, а просторът на сливащия се с хоризонта железен път и монотонното за обикновения човек потракване на колелата. Затова съвременните български държавни железници помнят с признателност всички

знайни и незнайни железопътни работници, които със своя принос са дали тласък да върви напред.

И сега, преодолявайки успешно не едно погрешно взето решение през годините, българската железница се изправя пред категоричното си обновление, което ще й създаде не само национално самочувствие, но европейски просперитет и интеграция. Изграждането на новите транспортни коридори, където тя ще играе съществена, стратегическа роля са сигурна гаранция за това. Много скоро клиентите й ще имат възможността да ползват модерни и удобни влакове, а хората, които ги обслужват ще открият новата си мотивация. Примерите и през

2017 г. за отлично изпълнение на служебния дълг и достойна защита на престижа на професията не са един и два. От началото й за проявен висок професионализъм, бдителност и взети правилни решения при извънредни ситуации са наградени редица локомотивни машинисти, работници по ремонта в локомотивните депа, служители на превозни бригади в пътнически влакове и служители по експлоатация в товарните превози.

Във връзка и с настоящия празник ръководството на „Холдинг Български държавни железници“ ЕАД ще връчи грамоти и парични награди на 30 железничари, които работят в дружествата за пътнически и за товарни превози.

ЧЕСТИТ ЮБИЛЕЙ



90 години е възраст, съчетала опита почти на цяла епоха и мъдростта на едно поколение. Така че, когато на 17 август д-р инж. Генади Колев я навърши той без неудобство може да приеме заедно с всички останали поздравления и характеристиката, която колегите му, които добре го познават правят за него – типичен представител на онази всеотдайна генерация, взела активно участие в изграждането на железопътния транспорт у нас. Отдал му близо 40 години от живота си инж. Колев преминава през цялата професионална йерархия – от локомотивен машинист на товарен влак в депо София до негов главен инженер и директор на дирекция „Локомотивно стопанство“ в БДЖ. Завършва държавната политехника в София, което е и сбъдната му мечта да учи машинно инженерство. Скоро след това взема и аспирантура в Московския всесъюзен научноизследователски институт по железопътен транспорт. Освен автор, участва и като съавтор в създаването на различни трудове специализирана литература в областта на дизеловата и електрическа тяга. За неуморната си и всеотдайна работа е награждаван много пъти с различни ордени и награди.

В навечерието на своя юбилей Генади Колев продължава да търси отговори на някои професионални въпроси, които все още го тревожат. В очите на останалите е сред най-ревностните участници във внедряването на дизеловата и електрическа тяга у нас и изграждането на инфраструктурата за поддържането й. Неспokoйната му природа и сега не пропуска среща на съмишленици и съратници в Клуба на железничаря сред чиито най-дейни членове е и той.

В навечерието на юбилей ръководството на клуба и всички останали колеги го поздравят с пожелания все така да продължава с голямата си отговорност и любов към железницата.

От ръководството на сдружение
Клуб на железничаря

Организационен комитет
при „ССВУ“ и „ССЖПУ“ – Горна Оряховица организира
юбилейна среща по случай

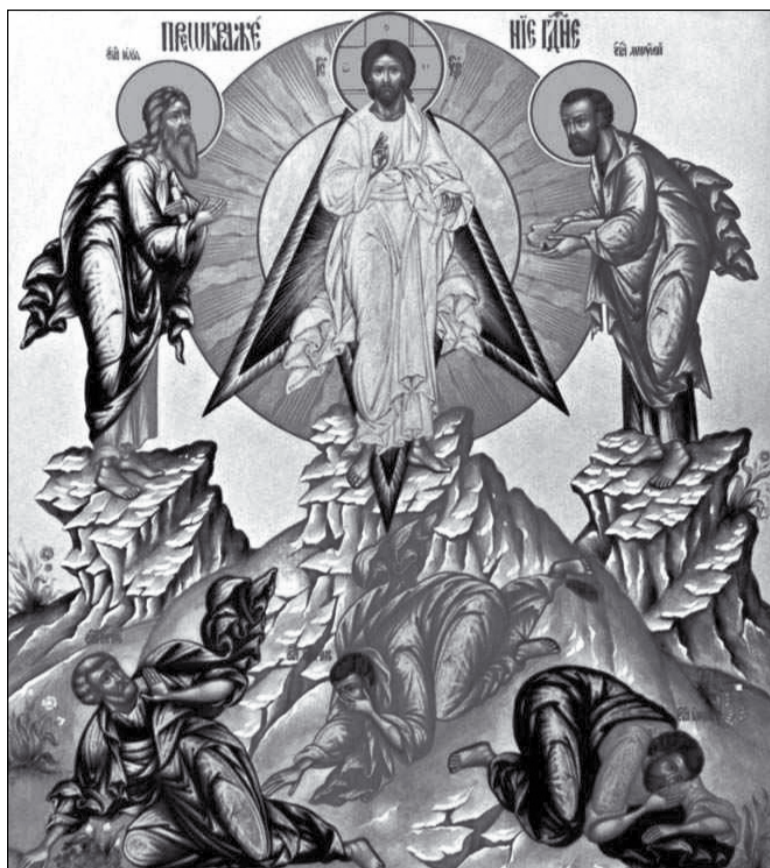
50 години

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

ПРЕОБРАЖЕНИЕ ГОСПОДНЕ



На 6-и август Българската православна църква отбелязва един от най-светлите си празници – Преображение Господне. Този празник се чества от първите векове на християнството като спомен за небесната слава и мощ на Спасителя. Неговото начало е в първите векове на християнството и е свързано

с едно от най-важните евангелски събития – явяването на Исус Христос в небесна слава пред трима от най-близките му ученици – Петър, Яков и Йоан.

Вярва се, че в нощта срещу Преображение, също както и на Богоявление, в небето се отваря Божията врата и сам Господ се

показва на нея. Само праведният може да види тази врата и каквото си поиска в този миг, Господ ще му го даде. Затова през нощта майките държат децата си будни, карат ги да гледат към небето, дано видят, когато се отворят небесните порти, та да се помолят за богатство и късмет. Ако някой се разболе, на-topява се връзка сушени плодове, болният пие от водата и болестта се преобразява.

В деня на Преображение Господне вярващите се причестяват след петдневен пост, като в чест на празника се позволява риба. В малките градове и села на България все още са живи колоритните народни обичаи, свързани с Преображение Господне. Правят се панаири, разменят се животни и стоки. Това е денят, в който се бере първото грозде и се раздава на близки и съседи, след като се прикади от свещеника в църквата. До този ден не се разрешава да се яде грозде.

Според българския народен календар на 6-и август настъпва трайно преобразяване в природата. Слънцето обръща гръб на лятото и лице към зимата, църкелите се събират на ята, преди да отлетят към топлите земи.

Преображение Господне е времето, когато дните видимо намаляват, очаква се студът. Всеки трябва да се размисли, да си спомни, че е имало много случаи, когато е бил лош и ето, сега е времето да се преобрази, да стане по-добър.

ФЪН-ФУ ТОЧКА И ТЕРАПИЯ С КУБЧЕ ЛЕД

Фън-фу е точка в човешкото тяло. Според източната медицина се смята, че ако се приложи натиск в тази точка се подобрява цялостното здравословно състояние. В превод фън-фу означава заслон от вятъра

Фън-фу точката се намира между сухожилията на врата, отзад, където се свързват главата и врата.

Докато сте легнали или главата ви е наведена напред, с пръсти опипайте задната страна на шията. С пръсти открийте къде черепът се свързва с гръбнака. Ще усетите лека вдлъбнатина между двата мускула – това е фън-фу точката. Ако все още ви е трудно да я откриете, наведете главата назад, за да намерите вдлъбнатината във врата.

Има един много популярен метод, при който върху фън-фу точката се слага кубче лед за

около 20 минути. Кубчето можете да увиете в кърпа, за да ви е по-комфортно. Смята се, че правенето на тази процедура два пъти дневно помага при:

- Проблеми със съня
- Проблеми с храносмилателната система
- Подобрява имунитета
- Намалява главоболията, болките от артрит
- Намалява целулита
- Хипотония, хипертония
- Проблеми с цикъла, импотентност, фригидност, безплодие
- Стрес, хронична умора, депресия
- Проблеми с щитовидната жлеза

Процедурата можете да направите в легнало положение или в седнало, като придържате с ръка кубчето лед.

Според специалистите по акупунктура процедурата трябва да се прави сутрин след като се събудите и вечер преди да си легнете.

В началото, след поставянето на кубчето лед, ще усетите силен дискомфорт. След около 30-40 секунди ще започнете да усещате прилив на топлина във фън-фу точката.



Мармалад от грозде

Необходими продукти:

5 кг грозде
1,5 кг захар
1 ч. л. лимонтозу

Начин на приготвяне:

Изронете зърната от чепката и ги измийте. Поставете гроздовите зърна в разлата тава, покрийте с вода, сложете на умерен огън и варете до омекване на гроздето. Махнете от огъня и прекарайте през цедка, за да се отстранят семките и люспите.

Получената рядка каша по-

ставате отново да се вари със захарта, докато лъжицата, с която опитвате започне да прави „пътека“ в съда. Когато мармаладът стане готов, прибавете му лимонената киселина. Насипете го в буркани и стерилизирайте 6-7 мин.



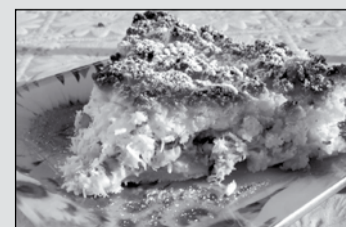
Кейк с грозде и вино

Необходими продукти:

1 и 2/3 ч.ч. брашно
1 ч.л. бакпулвер
1/2 ч.л. сода за хляб
1/4 ч.л. сол
3/4 ч.ч. захар
6 с.л. масло
3 с.л. зехтин
2 яйца
настъргана кора от 1 лимон
1 ч.л. течен екстракт ванилия
1 ч.ч. бяло вино
2 ч.ч. зърна от червено или черно грозде
топинг:
2 с.л. разтопено масло
2 с.л. захар

Начин на приготвяне:

Пресейте брашното с бакпулвера, содата и солта. Разбийте маслото със зехтина и прибавете захарта. Продължете да разбивате докато добре се



омеси всичко. Прибавете едно по едно яйцата, след което - настърганата лимонова кора и ванилията.

Сложете на три пъти брашното и виното, като ги редувате, така че да започнете и свършите с брашното. Бъркайте след всяко прибавяне, но само докато се получи еднородна смес. Изсипете тестото в застлана с хартия и намаслена кръгла форма за торта с откопчаващи се стени, с диаметър 25 см. Наредете отгоре зърната грозде. Сложете тавичката в предварително загрята до 200 градуса фурна.

След 25 мин. печене, когато отгоре вече е запечен, отворете фурната, полейте внимателно с разтопеното масло и поръсете с двете лъжици захар целия кейк.

Затворете фурната и печете още 20 мин. Извадете от фурната, оставете за около 20 мин. кейка във формата, след това минете с нож по края на кейка и откопчайте страниците на формата. Пренесете кейка в чиния, като внимателно издърпате хартията отдолу, охладете напълно, нарежете на парчета и сервирайте.

Гроздето



Смята се, че родината на гроздето е Западна Азия. В Тракия лозата е пренесена преди повече от 3 000 г., а днес – България е известна в цял свят с хубавото си грозде.

Гроздето е изключително хранителен плод, което се дължи на захарите в състава му: от 13 до 24% захари, преобладаващата от които е глюкозата, следвана от гроздовата захар и малко фруктоза.

Гроздето не съдържа обикновена захар. Известно е, че гроздовата захар е най-доброто „гориво“ за човешкия организъм, защото не се преработва от храносмилателните ензими, постъпва в кръвта непроменена и се усвоява оптимално. Тя е източник за образуване на гликоген (животинска скорбяла), която се отлага в черния дроб и мускулите и служи за енергиен резерв на организма. Киселините в състава на гроздето – винена, ябълчена и др. подпомагат функциите на храносмилателната и отделителната система.

Етеричните масла, танинът и смолистите вещества в съдържанието му придават онзи изтънчен аромат и приятен вкус на различните сортове грозде.

Гроздето е богато на витамините С, В1, В2, РР и провитамин А, които укрепват нервната система, стените на кръвоносните съдове, костите, ноктите и имат благотворно влияние за зрението.

В гроздето се съдържат и много минерални вещества: магнезий, калций, фосфор, цинк, силиций, арсен, йод и др., като най-голям дял се пада на калия.

Съдържащият се в гроздето калий подкрепя сърдечния мускул и действа като естествен диуретик. Затова гроздето и сокът му се препоръчват при високо кръвно налягане, прекарани инфаркти, атеросклероза, артрити, подагра, камъни в бъбреците или в жлъчката. Калций и фосфорът благоприятстват дренирането и отделянето на токсини. Магнезият пък помага за намаляване на физическата умора, а цинкът

предпазва от преждевременно стареене.

Захарите в гроздето – глюкоза и фруктоза, навлизат направо в кръвта и се усвояват бързо от организма и това подпомага сърцето и черния дроб. Благодарение на тези му качества гроздето е много подходяща храна за зложиди деца, за спортисти и за хора с големи физически натоварвания.

Редовната консумация на грозде укрепва нервната система, стените на кръвоносните съдове, костите, ноктите, подобрява зрението. Установено е, че гроздовият сок е най-богат на хранителни и биологично активни вещества от всички други натурални сокове. Той съдържа всичко необходимо за човека и може би за това го наричат „растително мляко“.

А ако сме здрави, млади и красиви, за да сме по-дълго време такива – да имаме редовен стомах, нечуплив маникюр, лъскава коса, кадифена кожа и искри в очите нека да консумираме повече грозде и гроздов сок и да се радваме на живота.



КАК ДА ХВАНЕШ ЛЪЖЕЦА В КРАЧКА: 10 ТЕХНИКИ, РАЗКРИТИ ОТ БИВШИ АГЕНТИ НА ФБР

Случвало ли ти се е да имаш чувството, че те лъжат, но да не можеш да кажеш със сигурност? В такива ситуации съветите как да хванеш лъжеца могат да се окажат полезни.

Трябва да се стремим да се доверяваме и да се отнасяме към хората с уважение. Трябва да уважаваме правото им за лично пространство и правото да не ни казват абсолютно всичко. Ако обаче подозираш, че те лъжат, имаш правото да знаеш. Ако някой целенасочено те „баламосва“, губи правото си на доверие.

Как да хванеш лъжеца в крачка? Експертите твърдят, че ако знаеш кои сигнали да търсиш, винаги ще успяваш да заловиш лъжеца.

1. Започни с изграждане на доверие

Според бившия агент на ФБР Ларей Ки, ако се опитваш да хванеш лъжец в крачка е важно да изградиш доверие в комуникацията с човека, когото подозираш. Идеята е да му помогнеш да се отвори пред теб. Ако се отнасяш подозрително или обвинително към него, просто ще го вкараш в защитен режим.

2. Слушай ги колко говорят

Когато хората лъжат, имат склонността да говорят повече от тези, които казват истината, сякаш се опитват да покрият лъжата – обясняват прекалено много, може би в опит да прикрият истината зад повече думи. Трябва да внимаваш дали говорят по-силно и/или по-бързо като и

двете проявления са индикатор за стрес. Ако доловиш „пречупване“ в естествения тон на гласа, това е точката, в която е изречена лъжата. Други сигнали, за които трябва да внимаваш, са кашляне или постоянно прочистване на гърлото.

Важно е да се отбележи все пак, че лъженето не е единствената причина някой да показва знаци на стрес в разговора. Ако обвиняваш някого несправедливо или ако разговорът се върти около тема, която естествено може да накара някого да се чувства неудобно, трябва да знаеш, че тези фактори са достатъчни да стресират събеседника ти.

3. Имай контролни отговори за сравнение

Ако искаш да хванеш лъжец в крачка, задавай въпроси, на които знаеш че ще получиш честен отговор и ги използвай за контрол, за да можеш да сравниш по-късни отговори на ключови въпроси. Ако човекът е спокоен например, а след това стане тревожен и гневен, може да имаш повод за подозрение. Това работи и в обратната посока впрочем – ако някой е прекалено спокоен в отговорите на ключови въпроси, това може да е индикация, че прикрива истинските си чувства.

4. Пусни неочакван въпрос

Когато се опитваш да засечеш лъжец, имай предвид че може да е предварително подготвен да отговаря на очаквани въпроси. Ако го хванеш със свален гард обаче, задавайки неочакван въ-

прос, фасадата може бързо да се пропука.

5. Търси знаци за неискреност по лицето

Почти невъзможно е да се фалшифицира естествената усмивка. Хората обикновено объркват времетраенето – усмихват се по-дълго, отколкото биха, ако усмивката е естествена. Освен това се усмихват с устите си, но не и с очите си. Вероятно ще успееш да различиш истинската емоция комбинирана с усмивката, ако гледаш внимателно и отблизо.

6. Внимавай за пропуски и промени в използвания изказ

Ако човек, който по принцип има добра памет, внезапно има пропуск в паметта, това може да е предупредителен знак, който да ти помогне да хванеш лъжеца. Също така, ако отговорите му са много кратки и отказва да влезе в детайл, пак е индикатор, за който да внимаваш. Човек може да промени начина, по който говори, когато лъже. Може например да започне да говори по-формално, да използва например пълното име на ключова фигура, когато краткото име е напълно в нормата (напр. да каже „Александра“, вместо просто „Алекс“). Може също така да проявява склонност към прекален ентузиазъм в отговорите – използване на суперлативи като „прекрасно, невероятно, брилянтно и т.н.“

7. Искай да ти припомня специфични детайли от историята в обрнат ред

Когато хората са честни, те



добавят към историята допълнителни детайли и факти, защото си спомнят как се е случила. Когато лъжат, вероятно просто ще повтарят твърдения, които вече са направили, така че да не се объркат и да не допуснат грешка.

8. Внимавай за микроизраженията

Микроизражение е емоцията, която се промъква несъзнателно на лицето, за части от секундата и която издава човека, който лъже, ако бъде видяна. Например, ако човек се прави на щастлив, частица гняв може да се прокрадне на лицето му/й за момент, издавайки истинските чувства. Имай предвид обаче, че дори да знаеш за тези знаци, 99% от хората не могат да ги видят без специален тренинг.

9. Гледай за жестове, които противоречат на твърденията

Хората правят неосъзнати

жестове, когато лъжат, които разкриват истината. Например, когато някой заяви: х открадна парите и това е лъжа, често се случва да жестикулира по начин, който противоречи на твърдението. Може например да кима с глава в жест, който казва не, сякаш дори тялото протестира на лъжата.

10. Гледай очите

Когато се опитваш да хванеш лъжеца, е ключово да внимаваш какво става с очите му. Не само че често се случва истинските емоции да проблясват в очите, хората може дори да избягват погледа ти, когато те лъжат. Нормално е човек да гледа встрани или нагоре, когато му зададеш труден въпрос, върху който трябва да помисли. Но ако въпросът е прост и някой отвърне поглед в друга посока, това може да е индикатор за липса на честност.

5 странни дървета, за които не подозирате, че съществуват



Природата е уникална във всяко отношение. По света има куп чудни кътчета, за които дори не подозираме, че съществуват.

Ето 5 дървета, които са меко казано уникални, а някои приличащи дори на внимателно изваяни скулптури.

Скулптурни дървета

Когато за първи път видите такова дърво е много вероятно да си помислите, че това е човешко същество. Но това са дървета, които придобиват тази форма поради човешка намеса. Докато

растат дърветата се превиват в желаната форма или скулптура.

Алекс Ерландсън е създавал необикновени, странни, а понякога и фантастични конструкции от дърветата, при това живи, като ги е карал да растат и да се преплитат и променят по начин, по който той искал. Той е живял в годините 1884-1964 и е бил обикновен фермер, наистина с уникално хоби.

Дървото, което е било затвор

Дървото затвор се намира в Западна Австралия. То е нарече-

но така, защото има отвор във вътрешността и там се е образувала малка килия. В миналото тя се е използвала за временна килия за затворници. Дървото е на 1500 години, а посетителите могат да го наблюдават зад оградения, за да не го повредят.

Цветовете на дъгата върху евкалит

Корите на тези евкалити са толкова ярко оцветени в цветовете на дъгата, че ако сте до тях може да си помислите, че сте в страната на чудесата. Растат във Филипините, а невероятните цветове по кората им се получават, когато отделят външния си слой.

Дървото, което е било тунел

Това дърво е най-известното в Националния парк в Калифорния. Високо е 70 метра и през ствола му може да премине кола. Дупката е била издълбана точно с тази цел. За съжаление, то пада през 1969 г., било е на 2 300 години.

Дъбът, в който се намират два параклиса

Дъбът параклис се намира във Франция.

През 1600 г. този дъб е бил ударен от гръм и се получава дупка във вътрешността му. В дървото са построени два параклиса.

Индонезийски вулкан оцветява нощта в брилянтно синьо



Сякаш роден в сценария на научнофантастичен филм, вулканът Кава Йен в източната част на индонезийския остров Ява свети нощем с ярко синьо сияние. Това е феномен, който е различен от всички други вулкани на планетата, но малко наука може да обясни мистерията.

Разтопената скала, която се излива от вулкана е като всяка друга: свети в ярко червено, жълто и оранжево. През деня пушекът, който се издига от пукнатините в земята изглежда бял като всеки друг вулкан. През нощта обаче, пейзажът е озарен от ярка синя светлина, която може да съперничи на най-странните феномени.

Ефектът се получава от сблъсъка на лавата със супер нагорещени серни газове под високо налягане. Газовете се запалват от лавата и се смес-

ват с кислород, а резултатът е брилянтни сини пламъци, които достигат до 5 метра височина. Концентрациите на сярна са толкова интензивни, че синият пламък може да залее склона на вулкана и така да изглежда сякаш лавата е синя.

Вулканът естествено привлича много туристи, но не е просто туристическа дестинация. Кратерите са място, където работници събират парчета сярна скала. Това са възрастни работници, но има и много деца, които събират камъни в кошници и ги носят на разстояние от 3,5 км, за да изкарат около 10 долара на ден след 12 часова работа. Това занимание е не просто тежка работа, но и е много опасно, тъй като хроничното излагане на сярна носи сериозен риск за гърлото и белите дробове и причинява дихателни проблеми.

ЖП ГАРА И МЕТРОСТАНЦИЯ... В ДВОРА

Пенсиониран британски железничар построи железопътен и метро терминали в градината на къщата си

Бивш железничар от британския град Хейстингс (графство Източен Съсекс) построи железопътна гара и метростанция в задния двор на къщата си. Те са обзаведени и декорирани с огромен брой предмети, свързани с железниците, които 63-годишният Стюарт Сиърл колекционира вече близо 50 години.

Страстта на пенсионираният жп сигналист към железопътните вещи се заражда още в юношеските му години. „Започнах да ги събирам от 14-годишен. Първият предмет от колекцията ми – железопътен знак - намерих в котелното на моето училище. Спомням си, че отидох при директора и го попитах дали мога да го взема. Той разреши, а оттам – насетне просто продължих. Отначало майка ми беше малко объркана, тъй като не проумя-

ваше хобито ми, но след като разбра, че има и други такива фенове, се успокои. От онези години досега не съм спирал” – разказва той.

Въпреки че е фен на железниците, първоначално Стюарт иска да стане полицай. Постъпва в полицията на 18 години, но скоро катастрофира с мотор и се налага да я напусне. По-късно започва работа като сигналист към железопътната компания Bluebell Railway в Западен Съсекс. Това много го улеснява, тъй като вече има възможност да купува бракувани указателни знаци и прочие жп вещи на цената срещу която ги продават за скрап.

За 22-те години служба на тази позиция успява да придобие стотици предмети от „живота“ на железницата. Но най-много се радва на старите указателни



Стюарт Сиърл на перона на своята „дворна“ жп гара



Железопътната гара и метростанцията в задния двор на семейство Сиърл

жп табели и знаците. „Мисля, че ги харесвам толкова много, защото в тях няма пластмаса, а всичките са изработени от много добри, дълговечни материали, като качествен махагон, месинг и чугун”.

Освен по железопътните атрибути Стюарт се увлича и по различни емайлирани реклами, алуминиеви табели и филмови афиши. Покрай издирването им из антикварните магазини и битациите се запознава и с бъдещата си съпруга Даун. Настоящата госпожа Сиърл се оказва запален колекционер на викториански порцелан и кучета-игралки на колелца. До днес двойката продължава да споделя хоби страстите си и взаимно си помага.

„Никога не съм се замислял колко съм похарчил за всичко, не искам да се плаша. Сред най-скъпите ми придобивки са рядка напълно функционираща машина за горещ шоколад, предвидена на някоя жп гара в миналото, оригинална табела с името на гара „Сейнт панкрас“ и табела с мрежата на лондонското метро, преди разширението му. За всяка от тях съм платил по около 5000 паунда. Други ценни предмети обаче съм намирал изключително евтино по панаири и разпродажби. Най-много средства безспорно обаче съм похарчил за изграждането на жп и метро терминалите в двора” – споделя колекционерът.

След като излиза в пенсия Стюарт започва да търси място, където да съхранява своята колекция. „В един момент ми хрумна, че ще е най-добре да изградя собствена жп гара и метростанция, в които да ги разполага тематично” – обяснява г-н Сиърл пред медиите.

Бившият железничар е нарекол своята жп гара „Клифънд”.



Колекционерът намира място за стотиците си вещи, свързани с железницата в своята жп гара



Стюарт като новопостъпил сигналист в железницата до табела, която по-късно ще купи...



Барът в чакалнята е декориран с кулчи от цигари, мляко, безалкохолни напитки и опаковки от сладки от миналото



Стюарт и Даун имат обща страст към колекционерството



...Ш на работното си място през 80-те години на миналия век

Цени за реклама

За контакти:
Мая Димитрова
0889 41 30 03
mayad2@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

Тя разполага с малка чакалня с бар и перон с пейка, телефонна будка, обществена тоалетна, лампа и автомат за течен шоколад. Тухлените й стени са украсени с много указателни знаци и рекламни табели. Отстриани на зданието е обособен и вход към мнима подземна метростанция. Разбира се, през никой от

терминалите не преминават влакове... За сметка на това в двора на семейството всеки ден се изсипват любопитни туристи, които с готовност плащат, за да разгледат атракцията. За в бъдеще колекционерите обмислят да построят и малък ретро кинозалон в градината си.

Ивайло ПАШОВ