



Конфликт
SIEMENS ОСПОРВА ЖП КОНТРАКТА
НА METROLINK С ALSTOM *на стр. 2*

Политики
РЕАЛНИ ... ЧЕШКИТЕ
СКОРОСТНИ СТРЕМЕЖИ?! *на стр. 3*

ЗАПАДНИТЕ БАЛКАНИ СРЕД НОВИТЕ ПРИОРИТЕТИ НА ЕС

Коридор №8 излиза от фризера, Европа инвестира около 200 млн. евро в регионалната инфраструктура, енергетика и жизнен стандарт



Това стана ясно в края на миналата седмица, непосредствено преди започването на Четвъртата среща на високо равнище в Триест, чиято основна тема бяха Западните Балкани. В нея участваха представители на шест страни от региона - Босна и Херцеговина, Сърбия, Черна гора, Косово, Македония, Албания, както и на страните-членки на Европейския съюз, Федерика Могерини, върховният представител на ЕС за общата външна политика сигурност и големи международни финансови институции като Европейската банка за възстановяване и развитие и Европейската инвестиционна банка. Проблемите, които се дискутираха, бяха свързани с транспорта и енергетиката.

Лично поканен от италианския министър-председател Паоло Джентилони, в Триест пристигна и българският премиер Бойко Борисов. Готовност активно да участва в настоящата балканска политическа совалка той заяви още по време на последното заседание на Съвета на ЕС. Най-новата дипломатическа инициатива на Брюксел за приобщаване към Европейския съюз на Западните Балкани е и сред приоритетните цели на предстоящото българско председателство, което през следващата година страната ни поема на ротационен принцип.

По думите на европейския комисар по разширяването Йоханес Хан, който също участваше в срещата на върха на лидерите на шестте балкански държави, целта за тази инициатива е повишаването на жизненото ниво, което ще задържи младите хора там, където са родени,

а не да бъдат принуждавани да напускат, за да търсят по-добро място за живеене. „Тук сме, за да видим какво е направено досега в рамките на т.нар. Берлински процес, както и да утвърдим бъдещите задачи – заяви Хан. – През изминалите десет години обменът между ЕС и държавите в региона е достигнал 44 млн. евро. Той трябва значително да се увеличи“. Затова Европейският съюз ще отдели 194 млн. евро за развитието на инфраструктурата на Западните Балкани. От тях Македония ще получи 70 млн. евро за изграждането на нейна територия на железопътната линия от Еврокоридор N8 в частта й Беляковци – Крива Паланка. С това стана ясно, че този стратегически проект, за който започна да се говори още през 90-те години на миналия век и който дълго време беше поставен във фризера, отново е актуален. Той

трябва да свързва Черно с Адриатическо море, като преминава през Албания, Македония и България.

В Триест представителите на ЕС предложиха да се финансират общо шест транспортни проекта, подкрепени от нов амбициозен план за региона. Той се съсредоточава върху два сегмента – инфраструктура и хора и включва пътен и железопътен транспорт. За инвестирането му се планира да бъдат привлечени международни финансови институции. Вниманието ще се съсредоточи върху транспорта и енергетиката. Целта е да се създаде пазар от 20 милиона потребители, което ще допринесе не само за по-бързото развитие на региона, но и за приближаването му към ЕС. Според комисаря Хан, най-важната задача в момента е да се убедят страните от Западните Балкани, че са част от Обединена Европа, заяви той в интервю пред „Дойче Веле“, преди началото на срещата в италианския град. На нея Македония беше представена от министър-председателя си Зоран Заев, вицепремиера Кочо Ангушев и министрите на външните работи и на транспорта Никола Димитров и Горан Сугарески.

Като добър пример за бъдещата интеграция, от Брюксел посочват балтийските държави, които са по-

На стр. 5

180 ГОДИНИ ОТ РОЖДЕНИЕТО НА АПОСТОЛА

Пощенска карта, посветена на 180 години от рождението на Васил Левски вече е част от богатата филателна поредица за Апостола на свободата, съобщават от пресцентъра на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Печатът за валидирането на изданието бе поставен в Карлово от заместник-министър Ангел Попов и кмета на общината д-р Емил Кабаиванов.

Първото пощенско-филателно издание за Васил Левски е от 1929 година и е част от серия по повод 50 години от Освобождението на България, е казал по време на церемонията заместник-министър Попов. По думите му, най-новата пощенска карта е създадена от художника професор Пламен Вълчев, който е отдаден на пресъздаването на образа на Левски в изобразителното изкуство. „Независимо от колекционерския тираж от 617 броя, с най-новото пощенско-филателно издание, образът на Васил Левски ще обиколи света. Така и българите в чужбина ще отбележат 180-годишнината от рождението на най-значимия национален герой“ е подчертал още заместник-министър Ангел Попов.



ХЛАДИЛНОТО ДЕПО В ПОДУЯНЕ – ЦЕНТЪР ЗА ИЗКУСТВО

За втори път БДЖ отвори врати за изкуството на нетрадиционни млади художници, които създават авангардни творби и предпочетоха за своя изложбена зала просторното хале на Хладилното депо в Подуяне.

Между 14 и 23 юли там седем международни творци участват в новата лятна „Творческа резиденция Водна кула“, организирана от Сдружение ИМЕ, което провежда най-големият български фестивал за международно съвременно изкуство. Целта е да се даде възможност за по-задълбочено изследване на интересни практики в съвременното изкуство. Така отново хладилното депо в София се превърна в интернационална площадка за изява на таланти - модернисти.

Благодарение на дългогодишния опит и изградена мрежа от участници и партньори, същината на „Творческа Резиденция Водна Кула“ е да продължи традицията към артистичното развитие на хората на изкуството и тяхната публика, и създаването на творби в конкретен контекст на конкретна локация – или т.нар., site-specific art. Близо седмица на посетителите се предостави възможността да се срещат, общуват и обменят идеи с известни творци, последователи на модерното световно изкуство - автори на видео инсталации, пърформанси, творчески работилници и дискусии в различни дисциплини. Участието в организирането на фестивала е безценен опит за младите артисти, студенти и специалисти в областта на артмениджмънта, културологията, изкуствознанието, връзките с обществеността и други дисциплини, свързани със съвременните форми на комуникация и артистичен обмен.

На 21 и 22 юли, резултатите от резиденцията ще бъдат представени пред широката публика.

Откриване

ФРАНЦИЯ С ДВЕ НОВИ ВИСОКОСКОРОСТНИ ЖП ТРАСЕТА



Държавните железници на Франция (SNCF) въведоха в експлоатация едновременно две продължения на високоскоростната железопътна линия LGV Atlantique (Париж – Западна Франция с няколко разклонения). Това са участъците LGV Océane (Тур - Бордо) и LGV Bretagne-Pays de la Loire (Льо Ман - Рен). Те са 9-ото и 10-ото трасета за влакове-стрели в страната.

По повод откриването им от парижката гара Монпарнас по новите маршрути тържествено преминаха експреси TGV под новия бранд inOui. С това бе демонстрирано, че продължителността на пътуването от френската столица до „Винения град“ (302 км) е съкратено с 1 час и 10 минути (до 2 часа и 4 минути), а до централния град на провинция Бретан (182 км) – с 39 минути (до 2 часа 25 минути).

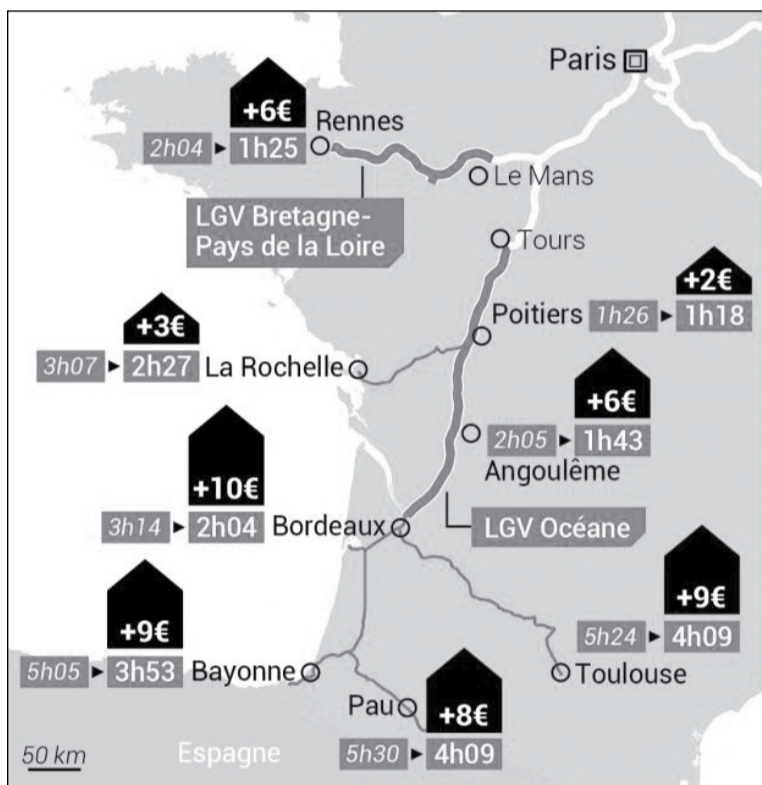
Пускането в експлоатация на новите участъци позволява да се увеличи броят на пътниците на високоскоростните състави TGV по направленията до 5000 души на ден. Заедно с политиката на SNCF за достъпни цени се очаква промяна в наклоните се транспортни предпочитания на населението. Или пътниците да се пренасочат от авиацията към влакове-стрели.

Големи надежди в този план се възлагат и на новите бюджетни експреси inOui, които се формират от нов или модернизирани подвижен състав с повишен комфорт и по-класно обслужване. Любопитно е, че професионално обучение, ориентирано към предоставяне на по-качествен сервис на пасажерите вече са преминали 5000 служители

на SNCF. Същият курс се предвижда да преминат още 10 000 души.

За привличането на клиенти ще продължава да се разчита и на съставите от low cost бранда Ouigo. Стойността на пътуването в тях обикновено е два пъти по-ниска отколкото редовните цени. Затова и те ще бъдат пуснати да помагат за привличането на нови клиенти по трасето LGV Océane.

SNCF целят високоскоростните композиции ежедневно да превозват до 35 000 пасажери по жп коридора Париж - Бордо и до 30 000 по направление Париж - Рен. Изграждането на линията до „Винения град“ струваше на SNCF почти 8 млрд. евро, а до Рен -около 3,4 млрд. евро. Двата проекта бяха реализирани чрез държавно-частни партньорства.



Първа доставка

АВТОМОБИЛИ ОТ КИТАЙ ДО ЕВРОПА С ЖЕЛЕЗНИЦА



Автомобили, произведени в завода Volvo Daqing в Китай, за първи път бяха експортирани до Европа по железница. Колите от модела S90 са превозени в специално разработени за тази цел 12-метрови контейнери. Във всеки от тях могат да се поберат по 3 леки МПС-та, които има възможност да се разполагат под различни ъгли. Това позволява да се закрепят достатъчно сигурно и предотвратява повреждането им по време на движение и същевременно пространството се из-

ползва максимално ефективно.

Доставката на автомобилите е организирана от компаниите Changjiu Logistics, HAO Logistics, Far East Land Bridge и DB Cargo. Маршрутът, по който са превозени за 20 дни, е с дължина 9 832 км и минава през Русия, Беларус, Полша и Германия. Крайната му точка е разпределителния център Зебрюге в Белгия. Очаква се, че честотата на автомобилните рейсове напред ще се увеличи до 4-5 влака на седмица, в зависимост от ръста на

автомобилното производство.

Според главния вицепрезидент на Volvo Car Group за Азиатско-Тихоокеанския регион, Сяолин Юаня, компанията е успяла да намери баланса между икономията на времето и контрола на разходите за доставката. Досега нейната автопродукция е доставяна само по море от Китай до Стария континент и това е отнемало три пъти повече време - до 60 дни.

В началото на миналия месец между китайския град Дацин и белгийското пристанище Зебрюге бе открит нов железопътен маршрут. Той е първият между китайската провинция Хейлуцзян и Европа. Предвижда се влаковете по него да пътуват от Китай до Белгия около 97 пъти годишно. Това ще позволи в разпределителния център в града да се доставят приблизително 12 000 автомобили, произведени в Поднебесната империя. По обратния път контейнерните влакове превозват различни европейски стоки.

Конфликт

Siemens оспорва жп контракта на Metrolinx с Alstom

Siemens протестира срещу решението на администрацията на градския транспорт на Торонто (Канада) Metrolinx да поръча без конкурс олекотени влакове на френската компания Alstom. Германският концерн официално сезира транспортните власти на провинция Онтарио, че Metrolinx е нарушила изискванията на законодателството за конкуренцията. От него твърдят, че сключеният контракт противоречи на политиката на регионалните власти при покупките и международните търговски споразумения.

От немския гигант смятат, че с взетото решение Metrolinx лишава Siemens от възможността да участва в бъдещите конкурси за доставка на подвижен състав за градския релсов транспорт на Онтарио. Затова са решени да използват всички законови средства, за да го оспорят.

Предисторията на търговския конфликт е от преди няколко години. През 2010 г. Metrolinx сключи договор за 770 млн. щатски долара с канадската компания Bombardier за доставка на 182 леки жп състава за новите линии Crosstown и Finch. Но през май 2017 г. транспортната администрация реши да заяви на Alstom 61 олекотени градски влака на обща стойност 528 млн. долара (около 8,66 млн. за вагон), което съответства на цената на подвижния състав, доставян по-рано от френската компания в Отава. Решението да поръча вагони, по-скъпи от тези на Bombardier, от Metrolinx определиха като принудителна мярка. Общинската фирма изрази опасения, че Bombardier няма да успее да предаде всички поръчани композиции в срок. Това може да постави под заплаха своевременното въвеждане в експлоатация на двете споменати жп линии през 2021 г. - опасност, която канадският жп производител напълно отхвърля.



Иновации

В Холандия влакове на биодизел

През 2020 г. по жп мрежата на Холандия ще се появят регионални жп състави, използващи биодизелово гориво. Те ще пътуват из провинциите Гронинген и Фрисландия, които сключиха контракт за доставката на 18 такива влака с железопътния оператор Arriva. Той е на стойност 1,6 млрд. евро и предвижда те да започнат да се движат по маршрута Леуварден - Европарк Гронинген до декември същата година.

В сключения договор е заложено още Arriva да ремонтира целия си железопътен парк, който в момента обслужва двете холандски провинции. Става дума за 51 дизелови влака Stadler GTW 2/8 и GTW 2/6. Планирано е да бъдат оборудвани с батерии, които да акумулират енергия от спирачните системи на жп съставите. Освен това композициите ще бъдат снабдени със система за автоматично преброяване на пътниците. Тя ще даде възможност да се подава актуална информация за свободните места в реално време.

В перспектива двете холандски провинции планират жп транспортът в тях изцяло да премине към използване на електрическа тяга. Също така и при инициативата за доставка на влакове, работещи с биодизел, за което мотивите са екологични.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

РЕАЛНИ ИЛИ НЕРЕАЛНИ СА ЧЕШКИТЕ СКОРОСТНИ СТРЕМЕЖИ?

Един от акцентите в програмата на настоящото правителство на Чехия е развитието на скоростните жп комуникации. То планира инвестиции от 25 млрд. евро, за да вдигне скоростта на влаковете до 350 км/ч. Кога чешките пътници ще могат да пътуват в експреси от ново поколение и ще се оправдаят ли вложените средства, търсим отговора в следващите редове.

„Искаме да увеличим скоростта на железниците“ – тези думи на чешкия премиер Бохуслав Сobotка станаха лозунг на правителството и ресорното ведомство. В началото на годината министърът на транспорта на страната Дан Ток представи програма за развитие на високоскоростните железопътни комуникации. Няколко месеца по-късно, през май, кабинетът одобри план за строителство на жп линии, по които жп съставите ще могат да се движат до 350 км/ч.

По време на неотдавнашната визита в Япония чешкият министър-председател сам оцени достойнствата на влаковете-стреми. Той се позови на един от японските „Шинкансен“ от Токио до Киото, като пропътува 500 км за 2 часа и 19 минути. След жп воаяжа премиерът заяви: „Очевидно е, че на нас са ни нужни скоростни жп линии. Най-вече между Прага и Бърно, но също така и такива, които да ни свързват със скоростната жп мрежа на Западна Европа“.

Проектът на чешкото правителство предвижда на територията на страната да се изградят 6 скоростни жп магистрали. Преимуществено те ще преминават покрай сега съществуващите и само в някои участъци ще се прокарват по-встрани. Затова съществена разлика между новите и старите железопътни маршрути няма да има.

Министерството на транспорта на Чехия обяви, че за строителството на споменатите жп магистрали ще са необходими

645 млрд. крони (около 25 млрд. евро). Над 500 млрд. от тях са предвидени само за строителни дейности. С останалата част от средствата е планирано да се извърши ремонт жп възела в Прага, за приспособяване на скоростните железни пътища с обикновените жп линии и за системи за безопасност.

Приоритетен маршрут за правителството е Прага – Усти на Лабе - Дрезден. Предполагаемият обем на инвестициите в трасето възлиза на 129 млрд. крони (5 млрд. евро). Значимостта на направлението се определя от това, че е международно. Чрез него чешките влакове ще получат достъп до високоскоростната жп мрежа на Германия и останалите страни от Западна Европа.

Следващите по важност за властите са скоростните магистрали, които трябва да свържат двата най-големи града в Чехия – столицата Прага и Бърно. Те ще помогнат да се подобри жп комуникацията между западните и източните части на страната. Предвижда се гарите в двата града да станат основни в новата скоростна жп мрежа. По план единият маршрут ще преминава през Поржичани, а другия – през Бенешов. Построяването им се оценява съответно на 122 и 159 млрд. крони (4,7 и 6,1 млрд. евро).

Трите други скоростни жп трасета са проектирани като разклонения на вече изброените и ще са свързани с тях. Това ще са линиите Бърно - Острава, Бърно - Бречлав и Прага - Пилзен. Общата прогнозна цена за из-



Транспортното министерство на Чехия възнамерява да инвестира 25 млрд. евро в изграждане на скоростни жп линии

граждането им е 120 млрд. крони (4,6 млрд. евро). Те ще свързват Чехия със съседните държави. Участъкът до Острава ще осигурява връзка с Полша (през Катовице), а тези до Бречлав и Пилзен – съответно с Австрия (Виена), Словакия (Братислава, Кошице) и с Германия (Мюнхен).

В момента скоростта на чешките пътнически влакове не надхвърля 145 - 160 км/ч. Този максимум обаче е достижим само по основните участъци от жп мрежата на страната: Прага – Пршеров - Острава/Бречлав, Прага - Ческе-Будейовице, Прага - Пилзен – Франтишкови Лазни. Но и по по-голямата част от тези железни пътища средната жп скорост остава в рамките на 60 – 100 км/ч.

Процесът по „ускоряване“ на чешките железници (České dráhy) започна преди няколко години. През декември 2005 г. в страната започнаха да пътуват експреси Alstom Pendolino (ČD Class 680), които могат да развиват скорости до 230 км/ч, но поради състоянието жп инфраструктурата пътуват с не повече от 160 км/ч. Ето защо според общоевропейските норми те се смятат за бързи, а не за високоскоростни състави (за такива се определят „летящите“ с над 250 км/ч). Въпросните влакове не успяват да поддържат дори тази пределна скорост, тъй като много малко жп участъци в страната я допускат.

На практика Pendolino изпреварват обикновените чешки експреси (по-старо производство) с много малко. Например те превозват пътниците от Прага до Острава за 3 часа и 3 минути, а обикновените ускорени влакове на České dráhy за 3 часа и 20 минути. Няма голяма разлика и в цените на билетите им по маршрута. Цената на този за Pendolino е 330 крони (около 12,7 евро), а за обикновения експрес - 295 крони (около 11,3 евро). Често обаче държавните железници пускат промоционални билети за по-старите композиции с цена от 159 крони (6,10 евро). При Pendolino стойността на превозните документи е фиксирана, тъй като компанията се стреми да възстанови инвестицията в тях. Това е причината засега стария жп флот да остава предпочитан.

Какво биха спечелили пътниците в Чехия след появата на влакове-стреми, движещи се с до 350 км/ч? Правителството твърди, че срещу пренебрежимо малко по-скъп билет, те ще могат да пътуват много по-бързо и да печелят време. Очаква се трансферът по маршрута Прага – Острава да отнема само 2 часа, а билетът да струва между 400 и 450 крони (15,3 - 17,3 евро). Средно превозните документи за влаковете-стреми ще са с 30 до 80 крони (1,2 – 3 евро) по-скъпи от останалите.

Разговори за пускането на скоростни състави в Чехия са водени още от 80-те години на ХХ век. Но тогава правителството на бившата Чехословакия решава да не се изградят нови жп линии, а наличните да се модернизират. Предвижда се първоначално да се създадат условия за увеличаване на влаковите скорости до 120 км/ч. След разделянето на страната на Чехия и Словакия, чешките власти определят нов начален таван на жп скоростта - 160 км/ч. В края на първото десетилетие на новия век в Прага започва да се обсъжда проект за изграждане на построена скоростна жп мрежа за високоскоростни експреси в страната. Но тези планове (както редица по-ранни) отново могат да останат само на хартия. И то не защото, ако правителството падне от власт, векторът на развитие на жп отрасъла може да бъде променен.

Засега чешките политици мълчат какви ще са източниците

на финансиране на мащабния проект. Предполага се, че по-голямата част от средствата ще бъде привлечена от еврофондовете. Подобна практика се прилага повсеместно в страните от Евросъюза. Наскоро например, операторът на полската жп инфраструктура получи от Общността 126 млн. евро за реконструкция на жп подстъпите към портовете в Шчечин и в Швиноуйшче. Самата Чехия също може да се похвали с над 20 млрд. крони (767 млн. евро) привлечени средства от европейските програми за закупуване на нов подвижен състав. В подобни случаи ЕС има възможност да финансира до 85 процента от цената на проекта, ако го оцени като целесъобразен.

Друг нерешен въпрос е отчуждаването на земите, през които ще преминават скоростните трасета. В плана на правителството темата е засегната повърхностно. Колко хектара земя ще трябва да се заплатят и какви средства ще трябва да се предвидят за това засега е неизвестно.

От решаването на тези въпроси ще зависи началната дата на строителството на скоростните железни пътища в Чехия. Настоящите планове предвиждат изграждането им да започне през 2030 г., а 5 години по-късно движението на влакове-стреми по първото трасе вече да бъде факт. Но дори тези срокове да се спазят, кабинетът в Прага трябва да придобие нов подвижен състав, който да е способен да пътува със скорост до 350 км/ч. Наличните Pendolino могат да ускорят само до 230 км/ч. Ще се намерят ли обаче средства за такава сериозна покупка е въпрос, който ще получи отговор в бъдеще.

Ивайло ПАШОВ



В момента скоростта на чешките влакове Pendolino не надхвърля 145 - 160 км/ч.



Чешките планове за развитие на високоскоростен жп транспорт са силно зависими от европейските фондове



Чешкият премиер Бохуслав Сobotка неотдавна тества японски влак-стрема

ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ - 2030 Г.

Сектор железопътен транспорт

(Продължава от бр. 17)

Сегментиране на пътническите железопътни превози

Пазарното сегментиране на железопътните пътнически превози е на база предоставяни превозни услуги и тарифни условия за предлаганите услуги.

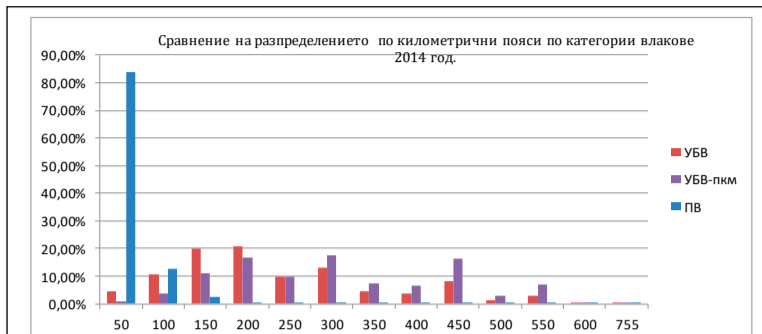
Предоставяните превозни услуги са разделени на два основни сегмента в зависимост от това дали са обект на ЗОУ или не. Допълнителни критерии за определянето на тези два сегмента са съобщението, релациите и категориите влакове, които ги обслужват. По тези критерии превозите се разделят на:

- превози по ДЗОУ, които се извършват с бързите влакове (междурегионални) и пътническите влакове (крайградски и регионални);

- търговски превози – превозите, които се извършват с международни влакове и с бързи влакове със задължителна резервация (Интерсити), както и атракционните влакове.

Основните сегменти, формиращи по тази група критерии са следните:

- международни превози;
- превози с ИНТЕРСИТИ (експресни) влакове;
- превози с ИНТЕРРЕГИОНАЛНИ (бързи) влакове;
- крайградски превози;
- регионални превози за обслужване на малки населени места по главни линии;
- регионални превози по второстепенните жп линии.



Източник: БДЖ-ПП
Фигура 4-88 Сравнение на превозите по категории влакове, разпределени по разстояние на пътуванията за 2014 г.

За сегментиране на пътническите железопътни превози са използвани и следните критерии:

- километрични разстояния и релации по категории влакове;
- месечна неравномерност на превозите по категория влакове;
- тарифни условия и целеви групи пътници;
- профил на пътниците.

Превозените пътници и реализираните пътник/километри по ЗОУ за периода 2010 - 2015 г. намаляват (фигури 4-80 и 4-81).

Превозените пътници и реализираните пътник/километри с БВЗР за периода 2010 - 2015 г. намаляват.

Превозените пътници и реализираните пътник/километри с атракционни влакове за периода 2010 - 2015 г. през 2014 г. имат леко намаление спрямо предходната година. През 2015 г. се наблюдава увеличение на броя на превозените пътници.

Най-голям интерес към този вид пътувания се забелязва през 2012 г. (фигури 4-84 и фиг. 4-85)

Превозените пътници и реализираните пътник/километри при международни превози за периода 2010-2015 г. са с тенденция към намаление (фигури 4-86 и 4-87).

Пазарни сегменти по километрични разстояния (фигура 4-88)

Пътуванията с УБВ за 2014 г. са концентрирани на разстояния от 100 км. до 200 км. (над 41%).

Делът на пътуванията с БВ е най-голям на разстояния до 50 км. (25.17%). На разстояние до 200 км се реализират 74.25% от пътуванията с БВ.

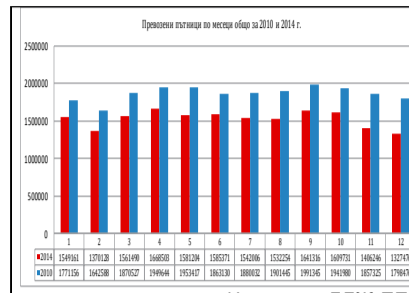
При пътническите влакове се наблюдава значителен пътникопоток на къси разстояния до 50 км, при които се формира 83,84% от целия пътникопоток с ПВ за 2014 г. Пътуванията с ПВ на разстояния над 100 км. са изключенията.

Сегментиране според месечната неравномерност на превозите

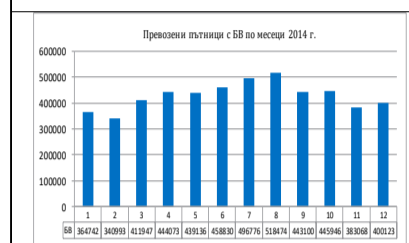
Общо за всички категории влакове броят на превозените пътници за 2014 г. е най-голям през април, май, юни, септември и октомври (фигура 4-89).

С ПВ най-голям брой превозени пътници с ПВ има през месеците април, май, септември и октомври (фигура 4-90). С БВ и УБВ броят на превозените пътници е най-голям през юни, юли и август (фигура 4-91 и фигура 4-92).

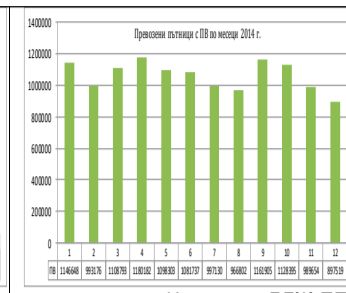
Данните за броя на превозените пътници и за средното пропътувано разстояние показват, че през летните месеци, пътниците пътуват на по-дълги разстояния и предпочитат БВ и УБВ. През останалите месеци от годината се използват основно ПВ на близки разстояния.



Източник: БДЖ-ПП
Фигура 4-89 Общо превозени пътници по месеци за 2010 и 2014 г.



Източник: БДЖ-ПП
Фигура 4-91 Превозени пътници с БВ по месеци за 2014 г.



Източник: БДЖ-ПП
Фигура 4-90 Превозени пътници с ПВ по месеци за 2014 г.



Източник: БДЖ-ПП
Фигура 4-92 Превозени пътници с УБВ по месеци за 2014 г.

Пазарни сегменти по тарифни условия и целеви групи пътници

Превозите според прилаганите тарифни условия се разделят на:

- превози по редовна тарифа;
- превози с увеличени цени и добавки;
- превози с намалени цени (с компенсации от Държавния бюджет);
- безплатни (с компенсации от Държавния бюджет);
- превози с тарифни намаления, предоставяни от „Холдинг – БДЖ“ ЕАД.

На база анализите на пътуванията по тарифни условия (ИнфраКеър-ТрансКеър”, ДЗЗД „Оценка на пазарното търсене на железопътните транспортни пътнически услуги в Република България и изготвяне на мерки за оптимизирането им.”) и групи пътници могат да се обобщят следните изводи:

- при пътуванията в клас 1 най-голям относителен дял имат тези по редовна тарифа (35,29%), следвани от пътувания по релационни цени (16,45%). Значителен дял заемат пътуващите с намаление – възрастни, студенти и ученици. Пътуващите с търговски оферти имат сравнително малък дял.

- при пътуванията в клас 2 относителният дял на пътуващите по редовна тарифа е най-голям (24,33%), но е под този за клас 1. Следващите групи по относителен дял са пътуващите с намаление – възрастни, студенти и ученици,

както и пътуващи с търговска оферта - карта „Класик“.

По-голяма част от пътниците - 38,90%, които предпочитат железопътния транспорт са с месечни доходи до 300 лв. Следващата категория пътници, които използват този вид транспорт (35,60%) са с доходи между 300 и 500 лв. Едва 6,30% от пътниците с доходи между 1500 и 2000лв. използват железопътния транспорт.

Голяма част от пътниците с основно образование използват железопътния транспорт (71,40%). 27,20% от пътниците с висше образование са заявили, че използват железопътен транспорт (Източник: Национално проучване за определяне на цената на времето. http://www.bgregio.eu/media/files/integriran_gradski_transport/Nacionalno%20prouchvane.rar).

Сегментиране

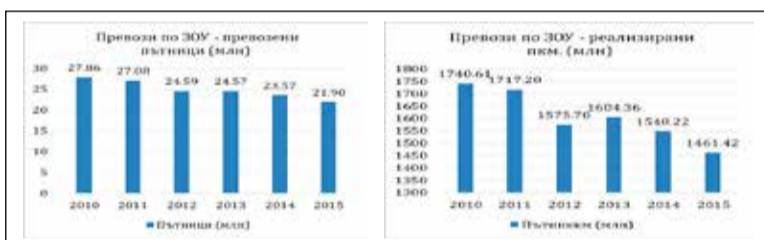
на товарните превози

Сегментиране по превозвачи

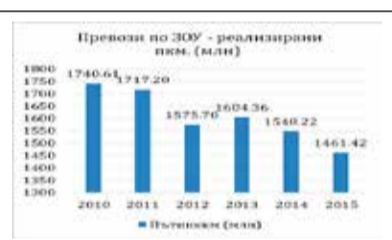
Обемът на товарните превози от железопътните превозвачи (ИА ЖА - Бюлетин за 2015 г.) е представен на фиг. 4-93 и фиг.4-94. Направено е сравнение между 2014 и 2013 г. Пазарен лидер при товарните железопътни превози е БДЖ - ТП. През 2014 г. се наблюдава намаляване на обема превозени товари от БДЖ - ТП и навлизане на нови превозвачи.

Сегментиране по вид на превоза

Сегментирането по вид на превоза (вътрешно и меж-



Източник: БДЖ - ПП
Фигура 4-80 Превозени пътници по ЗОУ за периода 2010 - 2015 г.



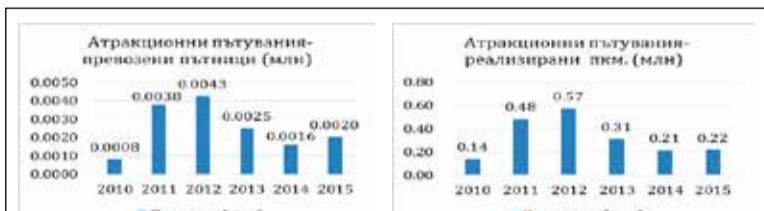
Източник: БДЖ-ПП
Фигура 4-81 Реализирани пкм. по ЗОУ за периода 2010 - 2015 г.



Източник: БДЖ - ПП
Фигура 4-82 Превозени пътници с БВЗР за периода 2010 - 2015 г.



Източник: БДЖ-ПП
Фигура 4-83 Реализирани пкм с БВЗР за периода 2010 - 2015 г.



Източник: БДЖ - ПП
Фигура 4-84 Превозени пътници при Атракционни пътувания за периода 2010 - 2015 г.



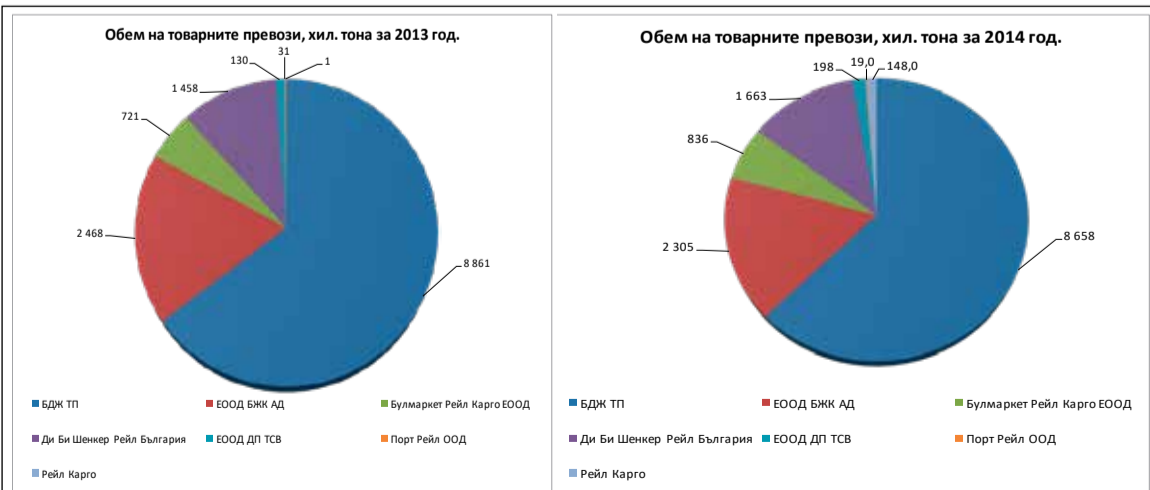
Източник: БДЖ-ПП
Фигура 4-85 Реализирани пкм при Атракционни пътувания за периода 2010 - 2015 г.



Източник: БДЖ - ПП
Фигура 4-86 Превозени пътници при международни превози за периода 2010 - 2015 г.



Източник: БДЖ-ПП
Фигура 4-87 Реализирани пкм при международни превози за периода 2010 - 2015 г.



Източник: БДЖ-ПП
Фигура 4-93 Обем на товарните превози за 2013 г. и 2014 г.

ЗАПАДНИТЕ БАЛКАНИ СРЕД НОВИТЕ ПРИОРИТЕТИ НА ЕС



От стр. 1

стигнали отлична регионална свързаност. За да бъде тя гарантирана и на Балканите е необходимо да се подпише споразумение в областта на транспорта, чрез което местното законодателство ще бъде обвързано с европейското, обясни пред „Дойче Веле“ Йоханес Хан. По думите му договорените енергийни и транспортни проекти ще привлекат инвестиции над 500 млн. евро. Но не пропусна да подчертае, че за да станат реалност тези добри намерения за региона е необходима стабилност, силни демократични структури и предвидимост. Също така стриктно да се спазват всички договорени условия, тъй като това също е един от проблемите на Балканите. „Никой няма да инвестира парите си, ако не е убеден, че правосъдието честно и ефективно работи“, добави още еврокомисарят.

Ден по-късно в Солун българският премиер Бойко Борисов заяви, че България, Гърция и Сърбия създават икономически перспективи за региона. Той беше на посещение там, придружен от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски и вицепремиерът по правосъдната реформа и министър на външните работи Екатерина Захариева. Борисов участва в

тристранна среща с гръцкия си колега Алексис Ципрас и сръбския президент Александър Вучич. Тримата държавни лидери обсъдиха теми от взаимен интерес, сред които регионалната сигурност, инфраструктурните и енергийните проекти. Стана ясно, че България ще поеме ролята на транспортна връзка между Азия и Европа, когато бъде изградена железопътната линия от Дунав до Бяло море. Припомняме, че седмица по-рано министър Московски договори с гръцкия министър на инфраструктурата и транспорта Христос Спирдзис съвместен проект за мултимодален транспортен коридор и скоростна жп линия, която ще се изгражда между двете държави и ще свързва пристанищата Варна, Бургас, Кавала и Александруполис. На тази среща съседите ни приеха българското предложение той да бъде удължен до речния порт в Русе и гръцкото – за включването на солунското пристанище в проекта. До дни за него ще бъде подписан двустранен меморандум, за който българското правителство вече даде „зелена улица“ на едно от последните си редовни заседания. Дори се очакваше документът да бъде официално легитимиран на тристранната среща в Солун, но Гърция помоли за кратко отлагане, поради не пълна готовност от нейна страна по някои от

текстовете.

Като продължение на разговорите в Триест Бойко Борисов отново заяви, че само свързваща модерна инфраструктура ще даде нова перспектива за развитието на Балканите. Това ще помогне, както за подобряване на икономическите връзки, така и за изграждането на по-голямо доверие между държавите и народите им. Обърна обаче внимание, че „не бива да се повтаря моделът на бивша Югославия, а всяка страна в региона трябва да има пряк, улеснен транспортен достъп до другите балкански държави“. Колкото до новия мултимодален проект той заяви: „Дунава е реката, която свързва България, Румъния, Сърбия, Австрия и стига до Германия. С тази жп линия от Русе, през Дунав мост влизаем в Румъния, а там има връзка с Унгария. От Русе – Варна – Бургас – Александруполис се стига до топлото Бяло море. От София през магистралата и жп линията, която се надявам догодина в края да е готова, се свързва цяла Азия с Европа“. Проектът предвижда развитие на пристанищата, които са част от ТЕН-Т мрежата, както и двойна електрифицирана жп линия с внедряването на ERTMS система за управление на трафика. Премиерът не скри мечтата си за жп линии, които да свързват всички държави в региона. Това би подобрило качеството, както

на икономическите, така и на социалните и културни контакти. Според него, сега в Белград имало 50 процента повече наши туристи, а по Халкидики се чувало по-често българска реч, отколкото гръцка. Той изрази убедеността си, че този факт е резултат от благоприятното развитие на инфраструктурните проекти и от откриващите се пред тях отлични перспективи.

В Солун трите страни се ангажираха да се борят с тероризма, контрабандните канали, срещу организираната престъпност, а също така и с мигрантската криза. По този повод българският премиер изказа убедеността си, че заедно балканските страни са значително по-силни и могат да издигнат много по-ефективна бариера срещу тези отрицателни социални явления. Той информира на брифинг, че по време на двустранните разговори в Солун между него и Ципрас, са се обединили около становището на предстоящата през октомври у нас среща между двете правителства да направят максималното Сърбия да влезе в ЕС. Не пожела да се ангажира с точни дати кога може да се случи това, но обърна внимание, че е важно политическият елит да даде шанс и перспектива на предстоящото присъединяване. Обобщава, че Балканите имат огромен, неизползван потенциал в сферите на туризма, енергетиката, природните ресурси, което обаче изисква добра железопътна, шосейна инфраструктура и развити транспортни коридори.

България и Гърция обсъдиха и решиха да се създаде съвместна проектна компания за мултимодалния коридор Русе – Варна – Бургас – Солун – Александруполис, която да кандидатства за финансиране при изграждането на цялото направление. Предстои те да поискат и обща среща с еврокомисаря по транспорта Виолета Булц, за уточняване на модела, по който да бъде създадена. Очаква се голям интерес към нея и от трети страни като Китай и Русия.

Мая Димитрова

БДЖ ОТНОВО ПОДКРЕПИ MTV PRESENTS VARNA BEACH

И тази година „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД даде възможност на 14 юли младите почитатели на съвременната музика да пристигнат с влак в черноморската ни столица. Ръководството на дружеството подкрепи инициативата на Националния младежки форум и Асоциацията за подпомагане на академичната общност, осигурявайки на меломаните места за пътуване с нощния влак, който тръгва от Централна гара София за Варна в 22:55 часа.

Младите хора, които предпачетоха железопътния транспорт пристигнаха в 7:45 в европейската младежка столица на музикалния фестивал MTV Presents Varna beach, за да участват в събитието, което се проведе на плажа на изградената огромна сцена на открито. Феновете можеха да ползват и 50 процента намаление от цената на билета срещу представянето на валидна карта ISIC, железопътна карта „Учаш“ или „Младеж“. Така те срещу една достъпна цена имаха възможност на 15 юли да слушат много от най-нашумелите сред младото поколение изпълнители и любими певци, които на самия бряг на морето ги зарадваха с най-популярните си парчета.

Концертът беше излъчен по всички MTV канали като по този начин се припомни на цял свят, че Варна е избрана за европейска младежка столица.



ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ - 2030 Г.

дународно съобщение) и по вида на превозените товари е направено за пазарния лидер – БДЖ - ТП.

Значително по-голям дял от превозите се извършват на вътрешния пазарен сегмент. Тенденцията, както за вътрешните, така и за международните превози е към намаляване.

Сегментиране по видове товари

Анализирани са превозите на БДЖ - ТП по товари за периода от 2007 г. до 2015 г. за 10 основни групи товари, представени в таблица 4-12.

За 2014 г. спрямо 2013 г. има увеличение на превозените товари от следните групи: 2 - твърди

минерални горива, 4 - руди и метални отпадъци, 5 - изделия на черна и цветна металургия и 6 – обработени и необработени нерудни суровини. Обема на превозените товари от другите групи е намалял. При сравнение на превозените товари по групи за 2015 г. спрямо 2014 г. се забелязва увеличение на превозените тонове товари от следните групи: 3 - нефт и нефтопродукти, 4 - руди и метални отпадъци, 6 – обработени и необработени нерудни суровини, 7 – торове и група 8 – химически вещества и продукти.

Качество на транспортните услуги

Качество на товарните превози

Качеството на транспортната услуга е оценено посредством функция на полезност (Razmov T. K., Varadinova J. E., Quality analysis of transport services, Научно списание „Механика,

транспорт, комуникации“, С., бр. 3, 2013.). Ползността за клиентите, ползващи товарни железопътни превозни услуги, е представена като функция (Варадинова - Милкова Ю., „Модел за устойчиво развитие на железопътната инфраструктура“, дисертационен труд, С., ВТУ „Т. Каблешков“, 2014) от следните показатели: скорост; честота; цена; вместимост (капацитет на подвижния състав); гъвкавост; достъпност; надеждност; сигурност. За тези показатели са определени стойности по скала от 0 до 5 на база направени анкетни проучвания чрез интервюта на определените пет целеви групи. Максималната стойност на функцията на полезност е 40 и отговаря на предостояване на услуга с отлично качество.

При железопътния товарен транспорт, най-високи стойности имат показателите вместимост, сигурност, цена и надеждност

а най-ниски са показателите гъвкавост и честота.

Стойността на функцията на полезност за товарния железопътен транспорт – 21,14 показва, че предлаганите услуги са на ниво „Задоволително“.

- за привлечане на товари от и за пристанищен терминал Варна - изток ще бъде от полза за рехабилитацията на железопътната линия Варна - Русе;
- ускоряване на доставките;
- повишаване на компетентността на служителите;
- извършване на групажни превози;
- оптимизация на железопътната мрежа, осигуряваща по-висока скорост;
- подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища;
- подобряване маркетинговата политика в търговските и държавни предприятия в сектора. (Следва)

Таблица 4-12 Видове товари, класифицирани в 10 групи

| Означение | Видове товари |
|-----------|---|
| 0 | Селскостопански продукти и живи животни |
| 1 | Хранителни продукти и фуражи |
| 2 | Твърди минерални горива |
| 3 | Нефт и нефтопродукти |
| 4 | Руди и метални отпадъци |
| 5 | Изделия за черна и цветна металургия |
| 6 | Обработени и необработени нерудни суровини |
| 7 | Торове |
| 8 | Химически вещества и продукти |
| 9 | Машини, транспортни средства, фабр. изделия |

СВ. ВМЧК ПАНТЕЛЕЙМОН



На 27-и юли българската православна църква почита свети вмчк Пантелеймон. Св. Пантелеймон е живял в Никомидия през III век. Бил е син на сенатора Евстрогий. Името му Пантолеон означава „лъв във всичко“, но покъсно било заменено с Пантелеймон – „всемилолюбив“. Въпреки, че

бил син на знатен езичник, неговата майка искала да го възпита в православната вяра. Но след нейната ранна смърт, баща му го дал да учи медицина при знаменития лекар Ефросин. След като приел християнско кръщение, получил дара на лечителството и чудотворството и станал известен

в целия регион.

Лоши хора информирали император Максимилиан, че лечителят лекува с името Христово. Заради това императорът го осъдил на жестоки мъчения и смърт. Св. Пантелеймон бил убит през 305 г. Вместо кръв от тялото му потекло мляко.

Частици от мощите на светеца се съхраняват в едноименния руски манастир на Света гора, Атон.

В своя живот св. Пантелеймон лекувал телата на хората, а в смъртта си е спасил много души, откривайки им истинския Бог. След неговата кончина той останал лечител и помага пак на болните. Великомъченик Пантелеймон е един от най-почитаните православни светци. Неговата икона е известна като чудотворна. Към нея се обръщат не само православни, но и католици, мюсюлмани, всички, които вярват в неговата лечителна сила. Иконата защитава от бед и болести.

Покровителството на великомъченика се разпростира не само на болните, но и върху лекари, военни и моряци. Хората, чиято професия е да спасяват и защитават животи, ще получават подкрепа от иконата, която ще ги вдъхновява за успешната им работа.

Народът ни нарича светеца Воден Пантелей, защото има поверие, че той предпазва от наводнения. Заради дейността си приживе се вярва, че св. Пантелеймон е закрилник на лекарите и акушерките. Известен е и като Пантелей Пътник – след неговия празник лястовици и щъркели започват да се готвят за отлитане на юг.

ЗАЩО Е ЗДРАВΟΣЛОВНО ДА СЕ СПИ НА ПОДА?

Ако страдате от безсъние, изпитвате болки във врата и кръста, след като се събудите, не се чувствате отпочинали от съня, а напротив, дори сте уморени, навярно се замисляте да смените матрака си с някой особено скъп ортопедичен с мемори пяна или друга система, обещаваща добър сън.

Истината, обаче, е, че матрактът не е гаранция за добър сън, а това, което наистина може да ви помогне е да се преместите да спите на пода.

Спането върху твърда повърхност е нещо естествено заложено, така както е естествено заложено и ходенето до тоалетната в клекнало положение. И

както тоалетната е удобно, но противоестествено изобретение на човечеството, което може да доведе до здравословни проблеми като хемороиди, например, така и меките легла, в които потъвате, докато спите, също могат да бъдат крайно нездравословни.

Твърдата повърхност на пода предразполага към това да спите по гръб, вместо да спите на една страна, както когато спите на мек матрак, в който потъвате. А спането по гръб предполага правилна и естествена позиция на врата, раменете и гръбнака, което пък е причина тялото ви да отпочива по-добре по време на сън, без излишно напрежение.

Спането по гръб върху твърда повърхност може да реши също проблеми като болки във врата и гърба, причинени от неправилна позиция при седене и стоене, часове, прекарани зад бюро или зад волана, или просто спане върху неудобен матрак. Правилната позиция на тялото в резултат от съня на пода води до подобряване на кръвообращението и пълно релаксиране на мускулатурата. Все пак може да използвате малка и ниска възглавница, както и да спите върху килима или подложка за йога, например, за да не се простудите.

Ще ви трябва поне седмица, за да свикне тялото ви със съня на пода. В началото е съвсем естествено да се чувствате ужасно, сънят ви рязко да намалее като часове, както и да се появи болка в ръцете и раменете при опитите ви да спите на лявата или дясната си страна, както сте свикнали.

Спането на пода е здравословно, но това не означава, че до края на живота си трябва да спите на килима. Всъщност сънят на пода в продължение на седмица значително подобрява впоследствие съня ви върху матрак. Ето защо е добре да редувате периоди на сън върху пода и върху леглото.

Динята



Динята има богата история. Сочният плод е донесен от Южна Африка (Етиопия, Сомалия) преди близо 5 000 години. През тези 5 хилядолетия динята е пътувала и е добре позната в цял свят. Някои историци твърдят, че динята първоначално е била диворастящо растение в пустинята Намиб и полупустинята Калahari. Там все още се срещат нейни диворастящи роднини – горчиви, дребни, диви форми. Използвали я като заместител на водата. Постепенно търговците се досещат, че плодът би могъл да се култивира и започват да продават семките в градовете, през които минавали маршрутите на карваните. Култивирането на плода започва в Африка, а през 17 в. динята вече е позната във Великобритания, Испания, Китай и други държави. Сочният плод достига до Северна Америка благодарение на европейските колонизатори и африканските роби. Точно кога и как динята е пренесена по българските земи, не е известно.

Съществуват над 1 200 разновидности на динята, но само около 60 вида са подходящи за консумация. Плодовете им се различават по форма (кръгли, продълговати), по размери (теглото им може да бъде от 2 до 20 кг), по цвят на кората (тъмнозелени, бяло-зелени, на ивици и др.) и цвят на месото (червена, розова, бяла или жълта).

Динята е резервоар за жителна течност през жегата.

Освен 92 % вода, тя съдържа много соли и минерали. Най-ценни от тях са – калий, калций, магнезий, желязо и мед. Тя съдържа още фруктоза, витамините С, В1, В2, В6, Н, никотинова и фолиева киселина, каротин, пектин и целулоза. По съдържание на желязо дините отстъпват само на спанак и затова се препоръчват при анемия, а благодарение на малкото си калории се използват в диети при затлъстяване.

Поради високото съдържание на течности и химическия състав, дините се използват в диетичното хранене при заболявания на бъбреците, черния дроб и жлъчката, при лечение на подагра и при някои заболявания на сърцето. Динята възстановява киселинния баланс, стимулира храносмилането, усилва перисталтиката на червата и ускорява прочистването на организма от лошия холестерол.

Вкусният червен плод се използва нарязан при приготвянето на плодови салати, той може да се пасира и от него да се приготвят вкусни тропически коктейли, а от динените кори се приготвя сладко. Кората на динята понякога се използва подобно на зеленчук. В Китай тя се пържи, вари или най-често се маринова. При пържене кората се обелва и се готви със зехтин, чесън, люти чушки, лук, захар и ром. В Западна Африка се изстискват за масло или се използват за приготвянето на супа и други ястия.

Динен коктейл

Необходими продукти:
350 г от месестата част на динята
150 г ситна захар
50 г бяло сухо вино
лимонов сок
600 г вода

Начин на приготвяне:
Захарта и лимоният сок се разтварят в гореща преварена вода и се кипва. Разтворът се охлажда, в него се слага нарязаната на малки кубчета месеста част от динята и се оставя да кисне в продължение на 30-40 мин. Накрая се добавя виното.



СЕДЕМ ОТ НАЙ-ГОЛЕМИТЕ МИСТЕРИИ, ЗА КОИТО ДО ДЕН ДНЕСЕН НИКОЙ НЕ МОЖЕ ДА ДАДЕ ОБЯСНЕНИЕ



Пирамида в Антарктида

Историята ни е дала много мистерии, доста от които, благодарение на съвременните технологии и нивото на знания, са успешно разплетени. Но има и артефакти, които и до днес си остават научна загадка. Ето и някои загадъчни предмети, които дълго откриването си все още предизвикват много въпроси. И досега съвременната наука не е успяла да им отговори.

Пирамида в Антарктида

Мистериозната пирамида е била открита в Антарктида, благодарение на Google Earth. За първи път за пирамидите на Южния полюс на Земята се заговаря, след като една от тях е открита от изследователите на Британската антарктическа експедиция от 1910-1913 г. Оттогава учените по целия свят спорят, дали това е: планина с идеална форма или следи от древна цивилизация. В крайна сметка, според учените, преди около 100 млн. години Антарктида е била покрита с гори, подобни на тропическите.

Дискът от Фестос

По време на разкопките на двореца на критския град Фестос през 1908 г. в специален тайник е открит диск и това откритие веднага заинтригува учени от различни страни. Това е първият в историята на човечеството запазен издялан текст. Уникалната писменост на диска е напълно различна от тази, която е съществувала в Крит през 1600 г. пр. н.

е., когато според учените дискът е направен. Според учените изследователите са безкрайни: някои смятат, че артефактът е донесен на острова отвън, а други – че е създаден там. Трети пък виждат в него шифър, а четвърти са сигурни, че това не е език. Учените все още ентузиазирани работят по тайнствения диск, наричайки го най-забележителният и загадъчен паметник на древното Средиземноморие.

Криптограмите на Бейл

За тези криптограми се споменава за първи път през 1865 г. Именно тогава се появила информацията за съкровище на стойност \$ 30 млн. (по съвременните стандарти), което било заровено от миньори, водени от Томас Джеферсън Бейл. Местоположението му е криптирано в три съобщения, които станали известни благодарение на брошура от анонимен автор. В нея се разказва напълно правдоподобна история за появата на тези цифри. Древна измислица или реални координати – спорът за това продължава и досега. Въпреки това, ключът все още не е открит нито от известни експерти, нито от обикновени иманяри. Между другото, вие също можете да си опитате късмета в дешифрирането – в мрежата са на разположение и трите листа с кода. А оригиналната книжка все още се пази в Библиотеката на Конгреса.

Римските додекаедри

Тези дребни вещи с размери от 4 до 11 см са датирани обикновено към II-III в. пр. н. е. Те изглеждат сходно – 12 плоски петогоълни стени и дупки, които могат да се различават в диаметър. Около стотина подобни додекаедри, изработени от бронз, камък, желязо и дори злато са открити от археолози в много страни, но най-вече в историческата територия на Римската империя. С всяко ново откритие възникват и различни хипотези, какво могат да представляват те. Предполаганията са разнообразни: зарове, свещници, устройство за гадаене, накити, инструменти за калибриране на тръбите за вода и дори шаблон за плетене на ръкавици за различен размер пръсти. Най-интересното е, че старателните римляни в ръкописите си не споменават за тези предмети.

Картата на Пири Рейс

Как може на карта на света, създадена през 1513 г., за присъства Антарктида, която е официално открита едва през 1820 г.? Този изненадващ факт и извънредната за времето си точност на въпросната карта измъчва учените в продължение на десетилетия. След проучване на артефакта един от учените дори заявява, че единственият начин да се създаде карта с такава точност е въздушна фотография. Не е известно какви мистериозни източници е използвал създателят на картата – известният турски адмирал Пири Рейс. Той посочва в архивите си, че е събирал и копирал данните от голям брой други карти, включително древни. Но това не променя факта: Картата на Адмирал Рейс сочи очертанията на Антарктида без лед. Такава, каквато тя може да е била само много преди нашата ера.

Дискът Сабу

Намереният от археолози в Египет диск още от деня на откриването си през 1936 г. води до куп предположения, които пре-

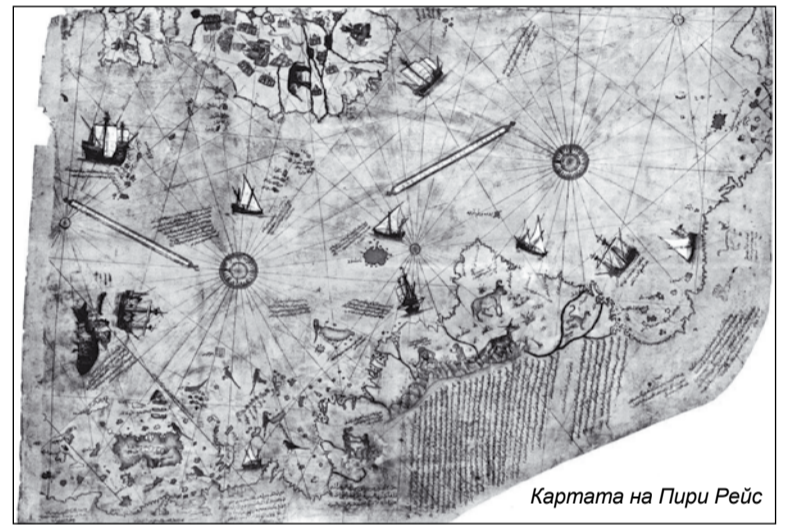
дизвикват още повече проблеми. За какво може да се е използвала тази 70-см каменна „плоча“, създадена около 3000 години пр. н. е.? Ако това е чиния, то тя е изключително неудобна. Колелото се е появило хилядолетие и половина по-късно. Дискът прилича на парче от съвременните устройства за химичните процеси, но къде тогава са следите от корозия? Вентилатор или част от генератор е изключено, поради тогавашното ниво на развитие на технологиите, макар че наистина прилича. С една дума, все още няма реална версия.

Линиите на платото Наска

Гигантските изображения на платото Наска в Перу са открити в началото на XX в. от самолет, въпреки че през XVI в. източни-

ците вече споменават великите пътища на инките, означени със знаци в пясъка. Около 30 загадъчни рисунки по повърхността на земята, ясно видими досега, благодарение на климата в полупустинята. Кой, кога, защо и как ги е създал – остава истинска мистерия. Единственото нещо, за което учените са съгласни, е че те са били там много преди в долината да пристигнат инките.

Гущер от 188 метра, 50-метрово колибри са само част от съществуващите загадъчни символи наоколо – всеки един от тях е формиран от една непрекъсната линия. Мистериозните знаци могат да бъдат видени от птичи поглед или да се потърсят в Google Earth на координати 14° 41'18.0" S 75° 07'22.0" W.



Картата на Пири Рейс



Линиите на платото Наска в Перу

ТЕСТ: УМЕЕТЕ ЛИ ДА СИ ПОЧИВАТЕ?

Не е тайна, че добрия външен вид и доброто настроение, пряко зависят от това колко добре се чувствате. И затова е много важно да знаете как да се отпускате.

Какъв/каква сте?

Винаги забавен/забавна - 3
Затворен/затворена и вечно сънлив/сънлива - 1
Всичко зависи от настроението ми - 2

След тежък работен ден, вие:

Отивам си къщи и падам в леглото - 2
Влизам в топлата вана - 3
Стягам се и започвам да готвя/поправям - 1
Сядам пред телевизора и зяпам сериалите/мачовете - 0
Какво правите преди лягане?

Чета - 2
Гледам телевизия - 1
Не излизам от кухнята/гаража - 0
Секс - 3
Опитвате ли се да си лягате по едно и също време?
Да - 3
Не - 1
Не винаги се получава - 2

Често ли сте ядосани?

Много често - 1
Аз съм много спокоен човек, трудно ще ме ядосат - 3
Понякога - 2

Имате проблеми в работата. Какво правите?

Вкъщи си го изкарвам на всички - 1
Отивам до магазина, купувам нещото за което мечтая от дълго време! И щастлив/щастлива се връщам у дома - 3
Опитвам се да се успокоя - 2
Смятате ли, че трябва да се научите да се отпускате?
Да - 3
Не - 2
Когато ми потрябва - ще се науча - 1

Резултати:

От 0 до 6 точки - „Нито грам почивка“

Разбира се, работата е много важна. Но си позволете почивка поне през нощта. Ако не сте в състояние да се отпуснете във ваната, опитайте да почетете интересна книга или се разходете.

От 7 до 13 точки - „Нормален човек“

В повечето случаи, вие ще намерите начин да се отпуснете. Дори да работите без прекъсване в продължение на цяла седмица, лесно се настройвате за отиди през уикенда.

От 14 до 21 точки - „Грижа за себе си“

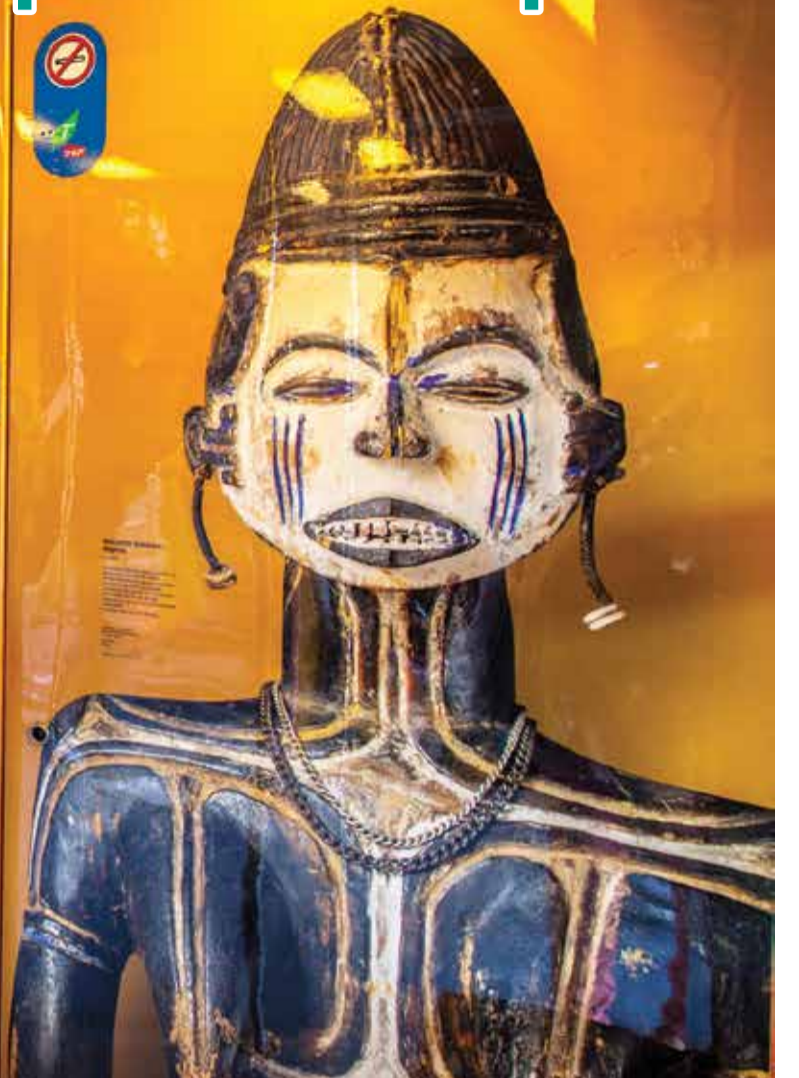
Знаете как да се отпуснете, и по-важното - обичате себе си. На първо място за вас е вашата собствена личност. Не е лошо! Просто бъдете внимателни. Това лесно се превръща в егоизъм.



ВЛАК НА ИЗКУСТВОТА И ЦИВИЛИЗАЦИИТЕ



Уникален състав, побрал в себе си културата на пет континента, пътува по жп мрежата на Париж и региона



Във вагоните пътниците могат да се отправят на културно пътешествие до различни части на земното кълбо



Върху винилите, с които е облепен интериорът, са изобразени експонати на парижкия музей за африканско и неевропейско изкуство

Пътниците по линия Е на парижката експресна железница RER* могат да се потопят в изкуството и културата на пет континента докато се придвижват с подземната железница. Това е възможно благодарение на тематична изложба, открита на борда на една от мотрисите, която е преминала през специална художествена трансформация. Като резултат от нея във вагоните могат да се видят изображения на различни произведения на изкуството, картини и исторически предмети от цял свят.

Проектът, наречен „Влак на изкуствата и цивилизациите“ е осъществен в партньорство между френските национални железници (SNCF) и посветения на африканското и неевропейското изкуство

„Музей до кей Бранли – Жак Ширак“ (Musée du quai Branly - Жак Ширак) във френската столица.

Всеки от петте вагона на регионалния експрес е тематично брандиран и посветен на изкуството на населението на един от 5 различни континента. Техният интериор е облепен с винили от пода до тавана, на които са показани над 400 експоната от Африка, Азия, Океания, Северна и Южна Америка. На тях са изобразени традиционни произведения на изкуството, фотографии, картини и предмети на историческите колекции, изложени в музея.

В северноамериканския вагон могат да се видят снимки на статуетки, маски, орнаменти и церемониални или погребални предмети. Те помагат да се

проследи историята на първите коренни народи, които формират афро-американските култури.

Южноамериканската експозиция обхваща периода от преди появата на испанските конкистадори до наши дни. В нея могат да се видят предмети на шаманите от Еквадор, снимки от Андите, предмети на народите от амазонската джунгла и костюми от карнавалите в Боливия.

Африканската изложба представя произведения на изкуствата както от субсахарската, така и северноафриканската култури. Визуално са демонстрирани множество маски, статуи и предмети от ежедневието, текстил, керамика и бижута. В „азиатския“ вагон пътниците могат да зърнат мотиви, характерни за културите от Турция до Япония. А в експозицията от Океания оживяват много образи и вещи от това далечно и опияняващо с красотата и девствеността си кътче на света.

Художественото оформление на интериора е проектирано от дизайнерската агенция Adkeys. Впоследствие 14 служители на компанията Saint Pierre des Corps Technicentre, отговарят за поддръжката на линиите на RER и облепят интериора с винилите по проекта на дизайнерите. Това им отнема около 700 часа като във всеки вагон е поставено около 56 кв. метра винилово фолио.

Уникалният влак пътува еже-



Един от експресите RER е превърнат във „Влак на изкуствата и цивилизациите“

дневно между западната парижка гара „Сен Лазар“ и терминалите Chelles-Gournay и Тюран в източните части на Париж. Той обслужва общо 22 гари по маршрута си и може да вози до 1300 пътници.

Инициативата обаче не е първата по рода си. От 2012 г. насам подобни проекти са осъществявани и по линиите С, J, D и N на жп мрежата RER. През различните години по тях пътуват влак, декориран в интериора на Двореца „Версай“, състав, посветен на импресионистичното изкуство от „Музея Д'Орсе“ и композиции, отбелязващи 120-годишнината на френското кино и културните богатства на замъка Румбуе (резиденция на френските монарси).

От SNCF коментират, че ком-

бинацията от изкуство, културен туризъм и френско наследство е много атрактивна за пътниците. Жп операторът определя тези свои начинания като „перфектно съчетаване на удоволствие и практичност“.

Ивайло ПАШОВ

*RER (Réseau Express Régional – регионална експресна мрежа) е влакова система, обслужваща главно Париж и неговите предградия. Съвърза метрото в центъра на френската столица със съществуващата мрежа от железопътни линии. В рамките на града RER функционира като подземна железница, но влаковете ѝ са по-бързи, тъй като имат по-малко спирки.

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 договоряне
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 договоряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договоряне
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 договоряне