СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар

RAILWAYMAN

27 юли - 2 август 2017 г. Цена 60 ст. София, година XXVI, брой 19

СОФИЯ – С НОВО РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО И ГРАДСКА ЖЕЛЕЗНИЦА

Символичната копка от втория етап на третата линия на подземната железница в София, на кръстовището на бул. „Овча купел“ и бул. „Президент Линкълн“, направи заместник-председателят на Европейската комисия Юрки Катайнен, който заедно с българския еврокомисар на ресор „Дигитализация“ Мария Габриел, беше специален гост на церемонията. В присъствието на столичния кмет Йорданка Фандъкова, транспортния министър Ивайло Московски, изпълнителния директор на „Метрополитен“ ЕАД проф. Стоян Братоев, ръководителя на Представителството на ЕК в София Огнян Златев и други официални лица, Катайнен заяви: „Това е конкретен пример за една от най-големите ценности, които изповядваме – солидарността и готовността да помогнем на другите. Развитието на България е добре за българите, но то е полезно и за Европа. Именно такъв е смисълът на тъй наречената добавена стойност на ЕС“. Той обърна специално внимание и на ценностите на Общността, между които са „господството но закона, прозрачност в демокрацията, сигурност, социална политика, развитие на вътрешния пазар“. Според него България ще поеме особени отговорности за запазването на ЕС по време на председателството си на Съвета на Европа в началото на следващата година.

„Изграждането на столичното метро има изключително висока добавена стойност, както за екологията и икономическото развитие на региона, така и за транспортната свързаност на кварталите и придвижването на стотици хиляди хора всеки ден.” Така министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски очерта значението на третата метролиния. „В началото на първия мандат на правителството, когато започнахме разширението на метромрежата, не сме очаквали, че ще постигнем такива добри резултати. Днес те вече са факт и през 2019 г. София ще има още един метролъч с 12 нови и модерни станции”, добави Московски. По думите му за трите мандата, като изпълнителна власт, са създадени добри условия подземната железница не само да стане реалност, но и да продължи да се развива успешно през следващите години. „Пътувайки в други европейски столици, всеки път се убеждавам на колко високо ниво е тя в нашата и се гордея с това, че сме част от този процес”.

По време на церемонията Йорданка Фандъкова съобщи, че в квартал „Овча купел“ ще бъдат изградени 3.8 км метролинии с 4 нови метростанции, които ще го свързват с централната градска част. Само след по-малко от две години и половина, жителите му, за които в момента градският транспорт е неудобен и не достига, ще пътуват до центъра приблизително между 12 и 14 минути. Общата стойност на участъка е близо 102 млн. евро. От тях 68.5 млн. евро са безвъзмездно европейско и национално финансиране. Столичната община инвестира в този участък 33.4 млн. лв., съобщи кметът и допълни, че най-трудната част до момента са били отчуждителните процедури. Тя е изплатила досега само за това 2.5 млн. лв. и за право на преминаване. Очаква се освен значително облекчение на трафика и по-бързо придвижване, вредните емисии да намалеят с 90 хил. тона годишно. Кметът на София припомни, че през последните години метрото изключително се финансира със средства от Европейската комисия. Според нея, той е най-големият и успешен проект, в който са вложени евросредства. И е ясно доказателство за положителния ефект от партньорството между Европейската комисия, националното правителство и общината. „Разбира се, резултатите са безспорни и всички софиянци добре знаят това”, обърна се към тях Фандъкова.

Маршрутът на одобреното трасе на шестнайсетте километра нова подземна жп линия преминава през бул. „Ботевградско шосе”, после по бул. „Владимир Вазов”, за да стигне до центъра (Орлов мост, НДК, бул. ”България”), а оттам продължава до квартал „Красно село” като последната спирка е ж. к. „Овча купел”, близо до околовръстното шосе и железопътната линия София – Перник.

По цялата новострояща се отсечка ще пътуват влакове с възможността да се управляват без машинист, информира проф. Стоян Братоев, директор на „Метрополитена”. В началото обаче те ще се движат придружавани, както това става по четвъртата линия на метрото в Будапеща, което е с аналогична автоматика. Най-дълбоката спирка на софийското метро е на „Орлов мост“, следвана от „Сердика“, а след това и от „Джеймс Баучер”. Но в „Овча купел“ геологията позволява да се строи по-плитко, коментира технологията директорът на „Метрополитена”. Той увери, че строителството

На стр. 5

ЩЕ СЕ ИЗГРАЖДАТ 2 НОВИ ИНТЕРМОДАЛНИ ТЕРМИНАЛА

Започват разговори между Министерството на икономиката и Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за изграждане на интермодален терминал в индустриална зона „Божурище“. Това съобщи министър Ивайло Московски по време на конференция “Гъвкав европейски бюджет и финансови инструменти в подкрепа на строителния сектор“, която се организира от Камарата на строителите в България и в. „Строител”. Той уточни, че е провел среща с колегата си, министъра на икономиката Емил Караниколов, на която е разгледана възможността двете ведомства съвместно да изпълнят проекта. Вече са организирани срещи на експертно ниво между НК „Железопътна инфраструктура“ и Национална компания „Индустриални Зони“ ЕАД за обсъждане на детайли, свързани с предстоящото строителство на терминала.

През следващите няколко години в индустриалната зона „Божурище“ се предвижда да бъдат открити над 30 000 нови работни места, което е още една причина за създаването на подобен тип съоръжение, посочи Ивайло Московски. И допълни, че се обсъжда също и свързване на зоната с метро или с градска железница, от типа на берлинския S-bahn. Двете министерства са готови да работят заедно и в тази посока. „Планираме със средства от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ да направим предпроектного проучване и техническия проект за терминала, а след това ще търсим подходящи форми за финансиране на самото строителството“, обясни транспортният министър. На практика това е развитие на стария проект за изграждането на мултимодален терминал в столичния район „Слатина“, подчерта Московски. Но този вариант щял допълнително да натовари трафика на столицата. Затова е било решено да не се изпълнява, а да се потърси друга алтернатива близо край София. Според експертите, такова подходящо място, където могат да бъдат комбинирани различни видове транспорт, е индустриалната зона „Божурище“.

Другият обсъждан общ проект с Министерството на икономиката е изграждането на интермодален терминал във Видин. Той също е доказал целесъобразността си тъй като крайдунавският град разполага с изградена индустриална зона.

Тест

САУДИТСКИЯТ TALGO T350 РАЗВИ 310 КМ/Ч

Прототипът на скоростният влак T350, произведен за Саудитска Арабия от испанската компания Talgo достигна скорост от 310 км/ч по време на динамичните си изпитания по жп магистралата Haramain (Мека – Медина). В рамките на подготовката за сертификацията на съставите от типа се предвижда опитната композиция в най-скоро време да изпълни пътувания и със скорости до 330 км/ч.

Тестовете се провеждат в екстремални климатични условия, съответстващи на очакваните при експлоатацията на съставите от типа като температура на въздуха, която превишава 50 °C, пясъчни и прахообразни бури. За да може те да работят в толкова неблагоприятна среда, при проектирането на T350 са внедрени над 30 специални технически решения, позволяващи да се гарантира надеждната експлоатация в пустинята и да се опрости обслужването.

Контрактът между Talgo и саудитския държавен жп оператор Saudi Railways Organization предвижда доставка на 35 високоскоростни влака T350. Всеки от тях ще може да превозва над 400 пътници. Производителят се ангажира с техническото обслужване на съставите за период от 12 години от началото на редовната им експлоатация.

Прогнози

ПРОЕКТЪТ AUTOHAUL ОТНОВО АКТУАЛЕН

Транснационалната рудодобивна компания Rio Tinto обяви, че възобновява внедряването на система за автоматизирано управление на товарните композиции, които оперират по 1700-километровата ѝ рудоизвозна жп мрежа в областта Пилбара (щата Западна Австралия). Целта на проекта, наречен AutoHaul, е управлението на тежките композиции (с маса до 34 000 тона) да бъде напълно автоматизирано и те да се движат без нужда от машинист на борда. Стойността му възлиза на 518 млн. щатски долара.

Конкурсът за реализиране на проекта бе спечелен през 2012 г. от италианската компания Ansaldo STS (сега част от японския концерн Hitachi Rail). Тогава тя се наложи над конкуренцията и доби правото да разработи и достави оборудването на системата AutoHaul, възлизащо на 294,7 млн. долара. Тестването на технологията започна през 2014 г., но през пролетта на миналата година компанията съобщи, че среща трудности с нейното внедряване.

От Rio Tinto се надяват да успеят да въведат системата в постоянна експлоатация до края на 2018 г. След това жп мрежа на компанията, обслужваща 15 мини и 4 пристанищни комплекса, се очаква да стане първата в света напълно автоматизирана за превоз на желязна руда с тежки жп влакове. Управлението им ще е без машинисти и ще се осъществява от оперативен център в австралийския град Пърт.

В момента около 20 процента от дейността на влаковете се изпълнява в роботизиран режим, макар машинистите все още да присъстват в локомотивите. Те отговарят за работата на системите за безопасност и осигуряване надеждността на превозите.

През 2008 г. рудодобивната компания започна да реализира програмата Mine of the Future, която предвижда автоматизиране на голяма част от работните ѝ процеси. В нейните рамки е предвидено роботизиране на товарните жп състави и самосвалите, ангажирани в рудоизвозната дейност (досега са пуснати в експлоатация 69). Освен това трябва да бъде открит център за управлението ѝ и пуснати в експлоатация автономни пробивни машини в рудниците.

През второто тримесечие на 2017 г. товарните композиции на компанията са превозили 77,7 млн. тона желязна руда до австралийските портове. Прогнозите са, че до края на годината компанията ще експортира до 330 млн. тона.

Предложение

Вагони за пътници с кучета и в Швейцария

Киноложките организации в Швейцария помолиха ръководството на държавните железници на страната (SBB) да обмисли възможността да пусне вагони, предназначени за притежателите на кучета. Кинолозите смятат, че появата им е логична, защото от пътуващите с домашните си любимци се изисква да купуват билет и за тях.

Цената за едно животно е в размер на 50 на сто от стойността на стандартния билет по съответното направление. Животните с дължина под 30 сантиметра и кучетата-водачи на незрящи пътуват безплатно.

Кинолозите настояват местата за четириногите да бъдат обособени в пътническите състави по най-натоварените жп направления. Именно по тях собствениците на кучета обикновено срещат трудности при превоза им.

Ръководството на SSB е започнало обсъждане на предложението на киноложката общност. Решението по казуса предстои.

Намерения

Arriva спечели нов контракт за пътнически превози в Швеция

Пътническият жп оператор Arriva (дъщерно дружество на държавните железници на Германия) спечели нов договор на стойност 550 млн. евро за обслужване на жп мрежата в най-южната историческа провинция Сконе в Швеция. Това гарантира осъществяването на жп превози по нея до 2026 г. Контрактът е сключен с регионалната транспортна администрация след провеждането на открит конкурс.

Arriva осъществява жп превози в провинцията от 2007 г. Неотдавна първият ѝ договор за жп услуги в областта бе удължен с още 2 години - до края на 2018 г. Влаковете на компанията годишно свързват региона с някои от най-големите градове в Швеция – Малмьо, Хелзингборг, Лунд и Трелеборг. Те превозват по около 21 млн. пасажера годишно. Новият договор гарантира на пътниците на Сконе по-комфортен подвижен състав, по-удобно разписание и подобрено информационно обслужване.

В новия контракт Arriva за първи път поема отговорност за техническото обслужване на влаковете. През близките години превозвачът планира да разшири транспортните услуги. Предлага и да увеличи подвижния си състав от 69 до 99 композиции.

Освен това компанията има намерение да пусне и нов уеб портал (Arriva Tågportal), призван да подобри информираността на пътуващите. Той ще е от особено голяма полза за тези, на които се налага да се прекачват по гарите. За оптимизация на експлоатационния процес предстои да бъде създаден и нов център за управление на жп движението.

Страницата подготви: **Ивайло ПАШОВ**

КАК ПРАНЕТО ПОСРАМИ ИНДИЙСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ

Индийските държавни железници вече няколко месеца се опитват да тушират последствията от скандал, който внезапно нанесе големи щети върху имиджа на компанията. На поелия по пътя на иновационното развитие жп монополист се наложи да доказва, че освен на новите технологии държи и на мръсните одеяла.

Скандалът избухна след като през тази пролет стана ясно, че одеялата, които се използват в пътническите влакове на компанията се перат само веднъж на два месеца. Излезлият в медиите факт, бе потвърден от администрацията на IR и това шокира обществеността. Имиджът на компанията пострада сериозно. Пътниците започнаха да отказват да използват завивките в съставите и да съобщават пред журналистите за случаи, при които неведнъж са намирали насекоми в чаршафите. „Това е просто отвратително. Точно, когато вярата ти в железниците започва да се затвърждава, изведнъж да научиш такава неприятна новина" – написаха пътници в Twitter-а на министъра на жп транспорта Суреш Прабху.

От индийските железници се опитаха да успокоят обществото, заявявайки, че използването на одеялата в продължение на два месеца без да се перат не застрашава здравето на хората. Оттам изтъкнаха, че всеки пасажер в спален влак получава чиста калъфка, в която да облече одеялото и изпран долен чаршаф. Но никой не ги чу…

Скандалът съвпадна с излизането на публикация за новия годишен бюджет на IR, по-голямата част от който е предвидена да бъде изразходвана в подобряване на пътническото обслужване и внедряване на нови продукти. Опозицията на премиера на страната Нарендра Моди и министъра на железниците Суреш Прабху незабавно подложи на критика националната жп компания. Те нарекоха бюджета фантазия и обвиниха превозвача в неспособност да се справи с елементарни проблеми.

Ежедневникът The Indian Express реагира на скандала и проследи пътя на мръсното спално бельо на индийските железници. Журналистите от медията подготвиха специална публикация и фоторепортаж за онова, на което са се натъкнали.

Близо до жп терминала в Ню Делхи те заснеха стар товарен контейнер с прострени вътре 80 одеяла. На снимките се вижда как от едната страна същите биват обдухвани със стар вентилатор, който по-рано е работил в някой пътнически вагон. Въздухът от него преминава през скара с топчета нафталин. В другия край на контейнера, на пода, е разположен още един вентилатор, който подава горещ въздух. Основната идея на тази обработка е да се поддържа температура от 40 градуса по Целзий. Процесът се контролира от служител с помощта на остарял термометър.

Според индийските железници, именно тези контейнери, носещи гордото название „стаи за санитарна обработка на спалното бельо", стоят в основата на процеса по освежаване на одеялата в цялата страна. Това се прави два пъти седмично, докато дойде време да бъдат изпрани.

„Ню Делхи е най-голямата гара за обработка на постелите от влаковете. Ако се сметне разстоянието, което преминава всеки комплект спално бельо по мрежата на IR ежедневно, то ще се равнява на това до Луната" – твърди шефът на отдела за санитарна дейност на железниците в града Арун Арора.

Всеки предобед от Ню Делхи до град Ноида, на разстояние 40 км, се отправят камиони с мръсни чаршафи, опаковани в пакети по 50 броя. Зданието, където се осъществява прането им принадлежи на компанията Launderaids, която е официалната служба за пране на индийските железници. Същата обслужва и голяма мрежа от петзвездни хотели и няколко авиолинии в страната. Тя изпира спалните постели с химически средства в перални машини, като в процеса участват над 300 служители.

Бельото се сортира ръчно, след което се разпределя на конвейер. Един перален цикъл отнема 30 минути, след което следва сушене, гладене и сгъване на чаршафите. Ако работниците открият бельо с неотстранени петна го връщат за повторно изпиране.

Според персонала, пътниците в Индия имат лошия навик да чистят обувките си с чаршафите преди да слязат от влака. Затова много често отстраняването на петната е невъзможно още при първата перална обработка. В края на процедурата чистите чаршафи се опаковат в пакети с лого на жп компанията и се изпращат обратно към разпределителната гара в Ню Делхи. Целият цикъл на санитарна обработка (вкл. логистиката) струва по 0,09 долара за чаршаф и 0,04 долара за калъфка на възглавница.

За чистотата на влаковите чаршафи има грижата компания, която пере и спалното бельо на реномирани хотели и авиолинии

Влаковите одеяла се изпращат в друга фабрика, недалеч от терминала Ню Делхи. Там персоналът преглежда прането и отделя скъсаните одеяла. Това се прави, защото жп компанията не приема обратно завивки с прокъсани краища. Ежедневно от 1000 постъпили единици се налага да бъдат зашивани 80 – 90 броя. Самият перален процес продължава около час, като наведнъж се обработват по 35 броя.

Именно работата на това предприятие предизвика много спорове в пресата. Оказва се, че старото здание принадлежи на самите железници иералния процес се осъществява в съответствие с директива отпреди 13 години. „Одеялата трябва да се подлагат на химическа обработка веднъж на два месеца – отбелязва А. К. Митал, председател на железопътния съвет на IR. – Ние, разбира се, можем да преразгледаме тази заповед. Но, помислете за това, колко пъти се перат одеялата в петзвездните хотели. Вълнените изделия не се третират след всяко използване. Освен това даваме на пътниците по два чаршафа, които могат да бъдат използвани под одеялото и за обличането му". Към момента IR заплащат по 0,27 долара за изпирането на всяко едно одеяло.

Като свое оправдание за мръсните одеяла индийските железници обръщат внимание, че техния жизнен цикъл според стандартите е 48 месеца, но компанията ги подменя с нови много по-рано. Доскоро на всеки 12 месеца, а от началото на годината – на 8. Подобно е положението и при кърпите. По директива те трябва да излизат от оборот след 9 месечна експлоатация, но се сменят на всеки 4 месеца. Чаршафите пък биват бракувани след 8-месечна употреба, вместо след 12-месечна.

По-рано IR изпробваха няколко модела на дистрибуция на спалната постеля във влаковете. Обмислян е вариант и за бельо за еднократна употреба по примера на експресите Eurostar. В страната дори са доставени няколко такива комплекта, но нито една местна компания не е успяла да създаде подобни екземпляри и идеята е отхвърлена.

Но след избухването на скандала с мръсното пране тя отново придоби актуалност. Министърът на жп транспорта Суреш Прабху заяви, че в сайта на IR, откъдето могат да се заявяват билетите, пътниците ще получат възможност да си купят и еднократно спално бельо. Но самият той е малко скептичен доколко клиентите на компанията ще се възползват от тази платена опция.

Повече надежди администрацията на IR възлага на Индийския институт по дизайн, на който е поръчала да разработи влаковите одеяла от нов материал, позволяващ пране след всяка употреба. Очаква се прототипните образци скоро да бъдат пуснати в тестова експлоатация.

Основният проблем за железниците, според министъра на релсовия транспорт на Индия, обаче, остава културата на пътниците. Клиентите на железниците крадат кърпите във влаковете, използват чаршафите вместо парцали и за почистване и по незнайни причини често пускат калъфките от леглата във… вагонните биотоалетни. Именно затова важен акцент в стратегията за развитие на държавния жп монополист е пътниците да бъдат приучени към определени правила и етикет на поведение във вагоните.

Ивайло ПАШОВ

IR обмислят да въведат спално бельо от материи, позволяващи често пране

Досега индийските железници изпращаха влаковите одеяла за пране през 2 месеца

Сектор железопътен транспорт

ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ - 2030 Г.

(Продължава от бр. 18)

Качество на пътническите превози

Полезността за пътниците, ползващи железопътен транспорт е представена като функция от следните показатели: скорост; честота; цена; вместимост (капацитет на подвижния състав); комфорт; достъпност.

Стойностите на функцията на полезност за пътническия железопътен транспорт за периода 2010 - 2015 г. са представени в табл. 4-13. Най-голяма е стойността на функцията за полезност на автомобилния пътнически транспорт, следвана от автобусния и железопътния транспорт. В резултат на направения анализ, може да се каже, че качеството на предоставяните пътнически железопътни услуги намалява, в резултат на което намалява и стойността на функцията на полезност. За 2014 г. стойността на функцията е 18,53, което по скалата за оценка означава, че предоставяните услуги са с „Добро“ качество.

И при двата вида сухоземен транспорт – железопътен и автобусен, пазарните дялове намаляват за сметка на използването на леки автомобили. За повечето хора функцията на полезност има най-високи стойности, при използване на леки автомобили, въпреки по-високата цена на придвижването.

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

Основните проблеми, влошаващи качеството на предлаганата транспортна услуга се изразяват в: проблемен достъп до информация, неработеща или неподходяща сигнализация; неясно ценообразуване; проблеми с възможностите за резервация; условията във влаковете и гарите; непригодени перони или такива, които не отговарят на хигиенните стандарти; липса на санитарни възли; труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете; твърде малко време за качване във влака; не отчитане на смяната на перона при връзките; два влака тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а същевременно има много неизползвани перони; не отчитане на мултимодалния транспорт - лоша организация и управление и дори липса на връзка с други видове транспорт; закъснения; нередовен график на местните връзки; отменяне на влакове без предварително предупреждение; недостатъчни грижи за пътниците; премахване или реорганизация на услугите и връзките без предварителна консултация с ползвателите, техните представители и засегнатите органи на местното и регионалното самоуправление и други.

Либерализация на железопътния транспортен пазар

Товарни превози

Оценка на степента на либерализация е направена чрез следните показатели:

Таблица 4-13. *Стойности на функцията на полезност*

Година	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Автомобилен	29	29,04	29,06	29,07	29,08	29,09
Автобусен	22,04	21,74	21,44	21,18	20,97	20,79
Железопътен	19,29	18,98	18,82	18,68	18,53	18,39

- Брой на лицензираните железопътни оператори;
- Пазарни дялове на железопътните оператори;
- Коефициент на концентрация;
- Индекс на Херфиндал-Хиршман (HHI);
- Крива на концентрация;
- Крива на Лоренц;

Лицензираните железопътни превозвачи за товарни превози в България, според официалните бюлетини на Изпълнителна Агенция „Железопътна Администрация“, са общо 13: „Българска железопътна компания“ АД; “БДЖ-Товарни превози” ЕООД; ”Газтрейд” АД; ”ДиБи Карго България” ЕООД; ”Експрес Сервиз” ООД; Държавно предприятие „Транспортно строителство и възстановяване”; „КАРГО ТРАНС ВАГОН БЪЛГАРИЯ“ АД; „Порт Рейл“ ООД; „Рейл Карго Кериър България“ ЕООД; „Булмаркет Рейл Карго” ЕООД; „ТБД – Товарни превози” ЕАД; „ПИМК Рейл“ ЕАД; „МиниМарица-Изток“ ЕАД.

Пазарните дялове на участниците на железопътния транспортен пазар са определени за извършената работа в млн. тонкилометри (фигура 4-101) и за превозени количества товари (фигура 4-102).

Таблица 4-14 *Стойности на показателите за оценка на концентрацията на пазара*

Години	Коефициент на концентрация					
	CR4	CR3	HHI	CR4	CR3	HHI
	За обем на превозите			За извършена работа		
2013	98, 81	95,54	4670	99, 38	93,04	3865
2014	97,37	91,32	4384	96,53	90,02	3448
2015	95,43	88,08	3761	95,66	89, 06	3255

През 2015 г. лидер на пазара е “БДЖ - Товарни превози” ЕООД с пазарен дял 56,50 % (обем на товарните превози), като се наблюдава намаляване на пазарния дял за 2015 спрямо 2013 с 8, 32 %. Увеличение на пазарния дял имат Булмаркет, Рейл Карго ЕООД с 2,08 % , Ди Би Шенкер, Рейл България с 2,95 % и Рейл Карго с 1,67 %.

Пазарният дял на “БДЖ - Товарни превози” ЕООД, изчислен на база извършена работа е 48, 61 % за 2015 г. Намаляването на пазарния дял за 2015 спрямо 2013 е с 6,7 %. Леко намаляване на пазарния дял за 2015 спрямо 2013 се забелязва и при: БЖК АД с 0,87 % и ДП ТСВ с 0,09. Увеличение на пазарния дял има при: „Ди Би Шенкер Рейл България ЕООД“ с 3,59 % и „Рейл Карго” с 3,57. При останалите превозвачи също има леко увеличаване на пазарния дял.

Стойностите на показателите за концентрация на товарния железопътен пазар (таблица 4-14), показват, че пазарът на товарни железопътни услуги е слабо конкурентен с високо ниво на концентрация.

През 2015 г. степента на концентрация е по-ниска спрямо 2013 г., което се дължи на навлизане на нови превозвачи на пазара и намаляване на пазарния дял на лидера “БДЖ - Товарни превози” ЕООД.

Пътнически превози

На пазара за пътнически железопътни превози оперира само един превозвач и липсва конкуренция. След обявяване на търг за пътнически превози като единствен кандидат се явява „БДЖ-Пътнически превози“, с който е сключен договор за 15 години. Чрез този договор се възлага на „БДЖ–Пътнически превози“ ЕООД да изпълнява задълженията на държавата за предоставяне на обществени услуги, които се субсидират от държавния бюджет. Участието на железопътния транспорт на пазара на пътническите превози показва непрекъснат спад. Конкурентоспособността на развитието на железницата спрямо другите видове транспорт намалява.

ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАРУКТУРА

Наличност

Общата разгъната дължина (ОРД) на железопътната мрежа е 6 474 км. Средната гъстота на железопътната мрежа е 58,9 км/1000 км2 територия.

На Фигура 4-103 е представено разпределението на жп линии на територията на страната.

Таблица 4-15 представя дяловото разпределение на единични, двойни и теснопътни жп линии, както и на гаровите коловози.

Общата дължина на електрифицираните железопътни линии е 4712 километра (около 73%), в това число единични и двойни линии и гарови коловози.

Като част от железопътната инфраструктура в експлоатация са също така:

- Жп стрелки – 6 300 бр.
- Жп тунели – 186 бр. с обща дължина 47,9 км
- Жп мостове – 1 003 бр. с обща дължина 42,8 км
- Прелези - 764 бр.

В железопътната мрежа има 299 железопътни гари, 16 разделни поста и 379 спирки.

Гранични преходи[1]

- *с Република Турция* – железопътен граничен преход Свиленград – Капъкуле с разменна гранична гара Капъкуле и гранична гара Свиленград;
- *с Република Гърция*:
  - железопътен граничен преход Свиленград – Дикея с разменна гранична гара Свиленград и гранична гара Дикея;
  - железопътен граничен преход Кулата – Промахон с разменна гранична гара Кулата и гранична гара Промахон;
- *с Република Сърбия* – железопътен граничен преход Драгоман – Димитровград ЖС с обща гранична гара Димитровград ЖС и гранични гари Драгоман и Калотина запад;
- *с Република Румъния*:
  - железопътен граничен преход Русе – Гюргево север с обща гранична гара за товарни влакове Русе разпределителна и за пътнически влакове Русе, и с гранична гара Гюргево север;
  - железопътен граничен преход Кардам – Негру вода с разменна гранична гара Негру вода и гранична гара Кардам;
  - железопътен граничен преход Видин - Калафат с общи гранични гари Видин пътническа за пътнически влакове и Видин товарна за товарни влакове, на територията на Република България и гранична гара Голенци, на румънска територия;
- *фериботен комплекс Варна* – осигурява транспортиране на жп вагони през Черно море към други пристанища;
- *с Република Македония* – нямаме железопътна връзка.

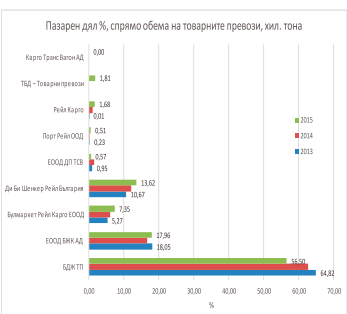
Таблица 4-15 *Дялово разпределение на видовете жп линии*

Параметър	Дължина, км	Относителен дял
	2015	%
Обща разгъната дължина (км)	6 475	100.0
Единични жп линии (км)	2 906	45
Двойни жп линии (км)	1 976	30.5
Теснопътни жп линии (км)	125	1.9
Гарови коловози (км)	1 467	22.7
Гарови коловози 1435 mm	1 439	22.2
Гарови коловози 760 mm	13	0.2
Гарови коловози 1520 mm	15	0.2

Източник: Доклад на поделение ЖПС на ДП НКЖИ

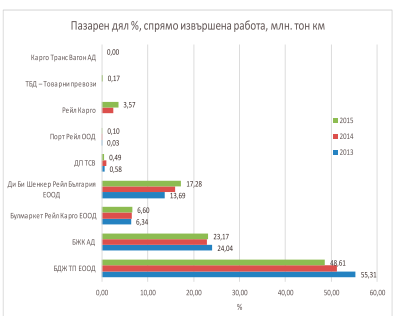
Пристанища

- Пристанища на Черно море, които имат връзка с железопътната мрежа на Република България са Варна и Бургас.
- Пристанища на река Дунав, които имат връзка с железопътната мрежа на Република България са: Видин, Лом, Свищов, Русе Север и Русе Запад.



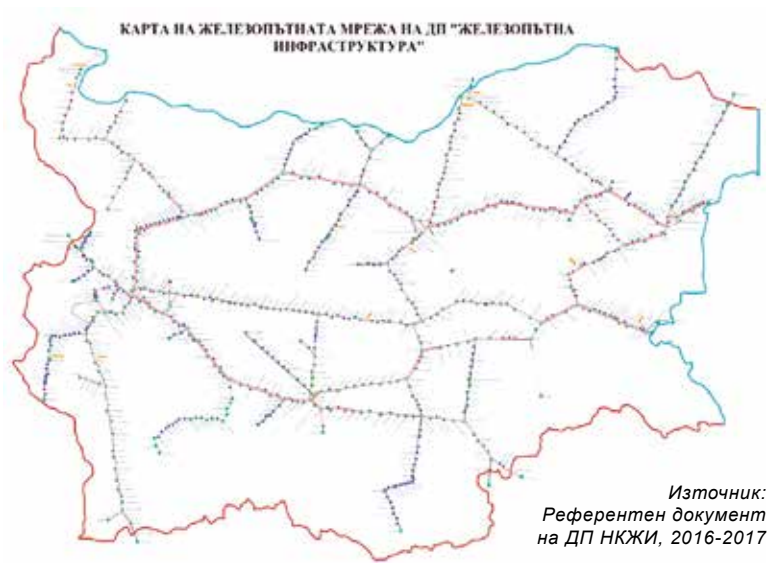
Източник: Бюлетини на ИАЖА от 2013-2015 г.

Фигура 4-101 *Пазарни дялове % на база обем на товарните превози*



Източник: Бюлетини на ИАЖА от 2013-2015 г.

Фигура 4-102 *Пазарни дялове % на база извършена работа*



Източник: Референтен документ на ДП НКЖИ, 2016-2017

Фигура 4-103 *Карта на железопътната мрежа на Р. България*

1 Доклад за фактическото състояние на железопътната инфраструктура (Референтен документ 2016-2017)

СОФИЯ – С НОВО РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО И ГРАДСКА ЖЕЛЕЗНИЦА

От стр. 1

ще бъде завършено в срок и през есента на 2019 г. новите линии ще влязат в експлоатация. Всички спирки по тях ще бъдат със стъклени прегради между пътниците и влаковете, които ще са високи 1,5 м и с отварящи се плъзгащи врати. Такъв способ е използван в сингапурското метро и осигурява значително по-висока безопасност при качване и при слизане.

Междувременно, в началото на седмицата при представянето на визията за развитието на столицата до 2050 г., главният архитект на града Здравко Здравков изненадващо съобщи идеята за предстоящото изграждане на градска железница, чиято необходимост преди време предшественикът му напълно отрече. Тя ще обслужва шест жп гари, от където пътниците ще имат директна връзка с метрото. Така жп композициите, пристигащи от южна България, ще спират в Казичене, Искър, новата гара при моста Чавдар, Централна гара и Обеля. От тях ще се преминава към станциите на метрото. По този начин да се развие бъдещата транспортна визия на столицата заслуга има и строителството на международни коридори с европейски средства, което в момента НК „Железопътна инфраструктура" извършва по направлението Пловдив – София – Драгоман – сръбска граница и от Бургас през Пловдив, София, Перник, Кюстендил в посока Скопие или тъй нареченият VIII Паневропейски коридор. По вторият маршрут връзката с метрото ще става в Горна Баня. Още през 2019 г. тя ще бъде готова и оттук ще се прави директно прекачване на влаковете за Перник, обясни арх. Здравков. Предвижда се за вътрешните линии от южното направление крайната гара да е Обеля, а Централна гара София- за международните.

Настоящото разширение на подземната железница обаче не е окончателно, а ще продължава. В по-далечна перспектива, след като през 2019 г. бъде пуснат в експлоатация третият метролъч, се планира от жп гарата в Горна баня метрото да се разшири в три направления. Едното е в посока ж.к. „Люлин". От сегашната едноименна станция, разположена под бул. „Царица Йоана" то ще продължи до Околовръстното шосе, където е втората спирка. Според главния архитект там ще има възможност да се разгърне нов сити център с голям подземен паркинг. Прогнозните проучвания показвали, че точно в тази посока ще пътуват най-много хора, някъде около 30 000 – 40 000 души. Затова бил и толкова важен. На същото място ще е ситуирана и жп спирката за линията София – Волуяк – Кюстендил. Тук ще се обслужват и пътниците, пристигащи от Божурище. Второто разширение се планира да започва от Военната академия в посока зала „Арена Армеец" и „Слатина". Оттам линията ще поема по бул. „Цариградско шосе".

Броени минути преди багерът да направи символичната първа копка и Юрки Катайнен да пожелае успех на предстоящото строителство

Бизнес -паркът ще бъде свързан директно и със София Ринг мол, което, както обясни арх. Здравко Здравков, е третата възможност за разширение на метрото. После то ще продължава към Витоша, за да стигне до лифта в Симеоново, с който туристите ще се транспортират директно до сърцето на планината. Решавайки по този интегриран начин транспортното обслужване на София хората няма да има нужда да обикалят целия град с багаж, за да стигнат от едната до другата жп гара, а ще могат да изберат най-удобния за тях вариант, благодарение на преките връзки с метрото.

Концепцията за „Визията на София до 2050 г." трябва да е готова и приета от Общинския съвет до 2018 г.

Мая Димитрова

ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ - 2030 Г.

Състояние

При анализа на железопътната инфраструктура се установява недостатъчна интеграция на националната железопътна мрежа в европейската железопътна система и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013.

Има недостатъчни връзки на морски и вътрешно-водни пристанища с националната железопътна мрежа с оглед повишаване потенциала за развитие на интермодалността.

Железопътната мрежа има голям капацитет, който не се използва от железопътните превозвачи. Определящ индикатор за ефективността на мрежата, за нейната роля и значимост за транспортната система на страната са скоростните условия, залегнали в основата на Графика за движение на влаковете (ГДВ). Като основни изводи могат да се направят:

– с проектна скорост се експлоатира само 38,8% от разгъната дължина на главните линии;

– преобладаващият скоростен диапазон е 60 - 80 км/ч – 41,0% от разгъната дължина на главните линии;

– скоростен диапазон 80 - 100 км/ч – 24,4% от разгъната дължина на главните линии;

– скорост под 60 км/h позволяват 17,4% от разгъната дължина на основните направления

– скорост над 100 км/ч позволяват едва 17,2% от разгъната дължина на основните направления.

Тези данни показват, че средната техническа скорост за движение на пътническите влакове е една от най-ниските в Европа, което е причина за ниското качество на предлаганата услуга.

Изведени са по-важните проблеми, идентифицирани при анализа на железопътната инфраструктура:

Железен път и съоръжения

При железопътната инфраструктура, в частта й железен път и съоръжения се констатират следните основни проблеми:

- Наблюдава се съществена разлика в проектната и реалната експлоатационна скорост по главните жп линии - показател за фактическото състоянието на железния път.

- Допустимото максимално натоварване 23 т/ос за отделни участъци е ограничено до 22 т/ос.

- Средната техническа скорост за движение на пътническите влакове е една от най-ниските в Европа, което е причина за ниското качество на предлаганата услуга.

- Лошо физическо състояние на активите, изоставане на основните ремонти по основните направления в мрежата в участъци с обща дължина от порядъка на 1 700 км.

- Не се извършва редовно измерване на геометрията на железния път по главните жп линии в натоварено състояние - последното актуално измерване на геометрията на железния път по главните жп линии в натоварено състояние с пътеизмерителна мотриса ЕМ-120 „Plasser&Theurer" е от края на 2013 г.

- Провежда се политика предимно към подновяване и/или ремонтиране на отделни отсечки, което не променя като цяло превозната способност на българската железница.

- Все още се използват застаряващи и вече остарели технологии, изискващи висока численост на персонала и големи материални разходи.

Таблица 4-16 Железопътни линии, част от TEN-T мрежата

№ на жп линия	Направление на жп линия
Железопътни линии част от основната TEN-T мрежа	
1	Калотина-запад (държавна граница с Р. Сърбия) - София - Пловдив -Димитровград - Свиленград (държавни граници с Република Гърция и Република Турция)
2	София - Мездра-Горна Оряховица
4	Русе (държавната граница с Румъния) - Горна Оряховица - Дъбово - Тулово - Стара Загора - Михайлово - Димитровград
5	София - Владая - Радомир - Дупница - Кулата (държавната граница с Република Гърция)
6	Радомир - Гюешево (държавната граница с Република Македония)
7	Мездра - Видин
8	Пловдив - Филипово -Бургас
Железопътни линии част от разширената TEN-T мрежа	
2	Горна Оряховица - Каспичан - Синдел - Варна
3	Карнобат - Комунари - Синдел разпределителна - Варна фериботна - Разделна
9	Русе - Каспичан

Източник: РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1315/2013 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа

***Таблица 4-17** Дължина на железопътната мрежа част от TEN-T мрежата*

Дължина на железопътната мрежа част от TEN-T мрежата, км		
Мрежа	**Дължина (км)**	**Относителен дял (%)**
Основна TEN-T мрежа	2 242	45.9
Разширена TEN-T мрежа	845	17.3
Извън обхвата на TEN-T мрежата	1795	36.8

Енергосъоръжения

При жп инфраструктурата, в частта й контактна мрежа и тягови подстанции се констатират следните основни проблеми:

- Средният жизнен цикъл за контактната мрежа е 30 г. След този срок разходите за експлоатация в повечето случаи надвишават разходите за ново изграждане.

- Съоръженията в тяговите подстанции са морално и физически остарели с ниска надеждност, изискващи чести ремонти и много средства.

- Промяна на статута на много експлоатационни пунктове през последните две години. Някои са обособени като разделни постове, а други като спирки. В тези експлоатационни пунктове се налага преустройство на контактната мрежа, поради демонтирането на стрелки и коловози и невъзможност да се достигне до съоръженията на контактната мрежа, заради запълнени коловози от гариран подвижен състав, при отстраняване на повреди - води до увеличаване на времето за отстраняване на повредите и увеличение на времего за закъснението на влаковете.

- Увеличение на повредите по релсовите самоходни специализирани машини през последните години.

Осигурителна техника и телекомуникации

При жп инфраструктурата, в частта й осигурителна и телекомуникационна техника се констатират следните основни проблеми:

• Граничният технически ресурс на релейните гарови централизации е изчерпан - рискът от опасен отказ нараства поради продължителен срок на експлоатация, отсъствие на резервна апаратура, недостатъчен персонал за техническо обслужване.

• При осигуряване безопасността на движение на влаковете осезаемо участие на човешкия фактор (при гари без централизации, с ПВУ и РУКЗ) има в около 30% от гарите по цялата жп мрежа и в около 20% от гарите по основната жп мрежа без отклоненията;

• В около 59% от гарите по цялата жп мрежа и в около 68% от гарите по основната жп мрежа, без отклоненията, участието на човешкия фактор е минимизирано до разумния предел, който клони към нула, но основният дял на релейните гарови централизации е с реализиран срок на експлоатация в диапазона 35 - 57 години, докато при ЕМЦ и РУКЗ този срок надхвърля 50 и достига 80 г.;

• Пресъоръжаването на гарите от основните линии със съвременни системи гарови централизации (МКЦ) се извършва с много бавни темпове;

• Една от констатациите, които правят впечатление във връзка със закриване на експлоатационни пунктове, се отнася до закриване на гари, съоръжени с МРЦ, при което съседни гари, съоръжени, например с РУКЗ, остават действащи;

• Основната съоръженост на телекомуникациите е на много ниско технологично ниво, предвид темповете на развитие в тази област и въведените нови технологии.

• Работата на телекомуникационните системи е затруднена от честите кражби, ниската им пропускателна способност и физическата им амортизация при 24-часова ежедневна експлоатация за период вече повече от 10 години.

• Морално и физически остарели магистрални кабели, с влошени параметри поради кражби и дават чести дефекти.

СВ. МЧК КАЛИНИК

На 29-и юли, на осмата неделя след Петдесетница, се почита Св. Мъченик Калиник.

Той се родил в Киликия (Мала Азия) и бил възпитан в християнския закон. Посветил живота си на проповядването на Божието слово и за целта обиколил много градове и села, където обръщал езичниците към Господ Иисус Христос.

Когато пристигнал в Анкира, езичниците го хванали. Завели го при градския началник и го обвинили във вероотстъпничество. На злостните обвинения светият отец отговорил с открита проповед за истинския Бог. Кротките му слова силно смутили началника. Той поискал от Калиник да се поклони на елинските богове. Подложил го на страшни изпитания, но светецът бил непреклонен.

Тогава го изпратили в град Гангра, за да бъде съден. Пътят бил дълъг и изтощителен, а страданията му - нечовешки. Войниците, които го съпровождали, ги мъчела жажда и пек. Добродетелният Калиник намерил сили да се помоли на Господ и той утолил жаждата на неговите палачи.

Милосърдието на Св. Калиник не трогнало враговете му. Когато пристигнали в Гангра, на площада вече бил запален голям огън.

Без никакво колебание светецът сам влязъл в него и там намерил мъченическата си смърт. Нетленното тяло на Св. Калиник било погребано от добродетелни християни с подобаваща почит.

На този ден имен ден празнуват всички с имената Калин, Калина, Горан.

СЛЪНЦЕТО

Много от хората през лятото си остават страстни поклонници на слънчевите бани, въпреки че през последните години модата по силния тен бе атакувана от различни факти за вредите от прекомерното излагане на слънце. Все пак, макар да знаят за вредата от ултравиолетовите лъчи, мнозина продължават да се пекат с часове.

Причина за вредния ефект на слънцето е ултравиолетовото излъчване. В него учените определят 3 области на излъчване:

UV-лъчи от тип А

Те са около 99% от достигащите до повърхността на Земята ултравиолетови лъчи. Имат свойството да проникват през стъкло, частично през дрехите и дори през роговия слой на кожата, като по този начин водят до образуването на свободни радикали и увреждат веригите на ДНК.

В кожата проникват 20 до 30% от тези лъчи, а около 1% от тях достигат подкожната тъкан. Те не предизвикват слънчеви изгаряния, но са причина за развитието на рака на кожата и фотостареенето.

UV-лъчи от тип В

Малко от тях достигат до нас, тъй като 90% се поглъщат от земната атмосфера. Те практически не проникват през стъклото, на 70% се отразяват от роговия слой на кожата и отслабват с 20% при преминаването през епидермиса. В дермата проникват по-малко от 10%. В-лъчите могат да предизвикат слънчеви изгаряния. Те предизвикват производството в тялото на пигмента меланин (т.е. способстват за загара) и стимулират производството на витамин D. Това е най-безопасното излъчване, ако става дума за дългосрочни последствия.

UV-лъчи от тип С

Те са най-опасните. Ако проникваха свободно през атмосферата, човечеството би умряло от лъчева болест за 2-3 седмици. Това не се случва благодарение на озоновият слой.

При някои хора пребиваването под преките слънчеви лъчи предизвиква повишена възбудимост, изнервеност и проблеми със съня. Яркото слънце увеличава и риска за развитие на катаракта. При жените над 30 години продължителното пребиваване на слънце предизвиква поява на огнища на хиперпигментация, особено при хипертиреоза, приемане на орални контрацептиви и пушене.

От друга страна, UV-лъчите водят до т.нар. фотостареене, защото разрушават еластина и колагена в кожата. Първите симптоми на този процес са мимическите бръчки около очите.

Но най-голяма опасност от ултравиолетовата светлина е развитието на рак на кожата. Неговата най-тежка форма е злокачествената меланома, която поразява по-често мъжете.

Пъпешът

Пъпешът е от семейството на тиквите и има доста богато родословие. За честта да се обявят за негова родина спорят два континента – Азия и Африка.

Плодът вероятно произхожда от тропическа Африка и северните части на Индия. Познат е отпреди 4 000 години, когато е бил рядък гост дори на императорските трапези. По-късно става предпочитан плод от народите на Мала Азия, които му приписват различни лечебни свойства. Специални плантации за отглеждане на пъпеши се появяват и в Китай, където хиляди селяни се занимават цял живот с отглеждането на уханни сортове, предназначени за аристократите.

Познати са много видове пъпеши, като най-разпространените са медена роса - с тънка кора, и канталупа – с дебела. Различните сортове имат и различен хранителен състав. Медената роса е по-нискокалоричен и с по-малко съдържание на калий, но пък има повече витамин А. Канталупата пък е по-сладък и има високо съдържание на витамин А, С и на бета каротин.

Месестата част на пъпеша съдържа комбинация от полезни витамини и минерали – витамини В и С, калий, магнезий, желязо, калций, селен и други вещества, които действат благоприятно на сърдечно-съдовата система и жлезите с вътрешна секреция. Съдържанието на калий и магнезий в пъпеша е значително по-високо от това в краставицата, крушата или зелето. Микроелементите спомагат понижаването на кръвното налягане и нивото на вредния холестерол. Пъпешът съдържа и германий – рядък и ценен микроелемент, за който се счита, че поддържа младостта на клетката.

Освен това пъпешът подобрява перисталтиката на червата и отделителните свойства на органите на храносмилателната система. При здравословни проблеми, свързани с бъбреците и жлъчните пътища, се препоръчва разтоварваща диета, при която е подходящо и включването на пъпеш, два дни в седмицата. Като цяло разтоварващите дни са полезни за премахването на вредните вещества от стомашно-чревния тракт, за функциите на черния дроб, за прочистване на кръвта, капилярите и кръвоносните съдове, както и за извеждането на излишното количество течности от органите и тъканите.

Полезните качества на свежия плод се дължат и на високото съдържание на фолиева киселина, стимулираща образуването на кръвни клетки от костния мозък и подпомагаща секрецията на солна киселина в стомаха.

Сладолед с пъпеш

Необходими продукти:

1 малък пъпеш (400 г)
(най-подходящ е сортът „Медена роса“)
1 кг сладолед
сметана за гарниране
по желание карамелизирани ядки и плодов сироп за топинг

Начин на приготвяне:

Разполовете пъпеша на две и издълбайте вътрешността. Почистете я от семките и я намачкайте. Смесете сърцевината на пъпеша и сладоледа.

Поставете в чаши за мелба, или в издълбания пъпеш, украсете по желание и сервирайте.

Сладкиш с пъпеш и кокос

Необходими продукти:

1 средно голям пъпеш
3 яйца
1 ч. ч. захар
2 ч. ч. брашно
1/2 ч. ч. орехи
125 г разтопено масло
1/2 пакетче бакпулвер
100 г кокосови стърготини

Начин на приготвяне:

От маслото, жълтъците, захарта, брашното и бакпулвера омесваме маслено тесто. Отделяме една топка, колкото юмрук в хладилната камера. Останалото тесто разстиламе в намаслена тавичка и го притискаме с пръсти.

Пъпеша го нарязваме на тънки филийки и целия го нареждаме плътно върху тестото в тавичката. Върху него поръсваме със счуканите орехи, а след това и с кокосовите стърготини.

Белтъците разбиваме с една с. л. захар, докато станат на сняг. Изсипваме ги върху кокоса, като внимаваме да ги разстелем равномерно навсякъде.

Накрая настъргваме на едро ренде тестото от хладилната камера върху белтъците. Внимаваме да е равномерно, без да притискаме белтъците. Печем сладкиша в предварително загрята фурна за около 20 мин.

ЕТО КАК РЕАГИРА ВСЯКА ЗОДИЯ, КОГАТО СЕ ЯДОСА

Хората винаги ще си имат собствено мнение и реакции, когато им кажете нещо. Все пак е добре да се знае нещо и по темата за зодиите, преди да решите да се конфронтирате с тях и да кажете нещо, което знаете, че ще ги вбеси.

Рибите ще се опитат да избегнат всякакви негативни чувства между вас. Ще се извиняват за нещо, което дори не са направили, само за да ги харесаш отново. В зависимост от предмета на спора, могат дори да плачат, защото конфронтациите ги карат да се чувстват много зле.

Това означава, че всъщност е доста трудно да се конфронтира човек с риби. Накрая ще се окаже, че ти си виновен, особено ако действаш по-грубо.

Водолеят е вече твърде изцеден, за да таи някакви гневни чувства към теб. Определено ще се извини, каквото и да е направил не както трябва и ще те помоли да го оставиш на мира или ще иска да запазите нормални отношения, не да изгаряте мостове.

Добре е да знаеш обаче, че водолеят не се страхува да отвърне на удара, ако прекалиш с натиска. Ще иска да се увери, че си паднал в огъня.

Козирогът гледа на конфронтацията от твоя страна като на слабост и вади извода, че не си в състояние да изпълняваш задачите си. По тази причина козирогът „си пада малко змия“, когато става дума за катерене по социалната стълбичка на личната изгода.

В момента, в който им падне възможност, веднага подсигуряват периметъра без грам колебание, преди друг да си е отворил устата. Внимавай, когато се сблъскваш с козирог.

Стрелецът мрази конфронтациите и ще направи всичко по силите си, за да ги избегне. Може да си мислиш, че това е шега, но е истина: стрелецът просто ще изчезне от радара ти.

Няма да получиш обяснение, писмо, имейл, нищо – ще бъдеш изоставен в тъмното, насаме с мислите си, а стрелецът вече ще е продължил напред в живота си.

Скорпионът само ще ти се изсмее, а после ще ти обясни, че не си единственият с проблеми. Имай предвид обаче, че това е опасна игра за играене със скорпиони, защото те донякъде черпят енергия от конфронтацията с другите.

Затова е добре да знаеш от самото начало какво ще кажеш и как точно ще го кажеш. Защото за скорпионите няма да е проблем да те поставят на място за един куп други неща, за които дори не знаеш…

Везните са склонни да разпространяват много от проблемите в живота си. Разбира се, те се обиждат доста лесно в зависимост от това за какво се конфронтираш с тях.

Везните често разчитат на приятелите си да ударят човека, който предизвиква най-големия хаос, но същевременно знаят много добре, че те самите са играли по-малка или по-значима роля в проблема.

На девата просто не й пука за проблемите на другите, особено когато самата тя е замесена. Да се скараш с девата понякога дори може да се окаже безполезно, тъй като те са напълно апатични към всичко.

Полезно е също да имаш предвид, че не е добра идея да притискаш дева прекалено много, защото няма да се поколебае да отприщи ада срещу теб. Само им дай причина…

Лъвът е най-популярният тип в тълпата. Фактът, че е толкова популярен и вече има достатъчно приятели на своя страна, означава, че нечий проблем няма особено значение в генералната схема.

Дори ако някак успееш да обърнеш всичките му приятели срещу него, това просто означава, че лъвът трябва да си намери нови приятели, които ще са на негова страна…

Ракът приема всичко в сърцето си, независимо за какво се конфронтираш с него. Неговите емоции понякога го изтощават и той може да се срине пред теб.

Евентуално ще ти се извини и ще опита да направи нещо, което да възстанови приятелството ви. Но, ако твоето извинение към него е неискрено, няма да има проблем да те изхвърли от живота си.

Близнакът ще отвърне на удара ти с много повече сила и жега, отколкото ти си вложил.

Те наистина презират ситуациите, при които биват атакувани за неща, на които не държат особено и нямат проблем да плюят вулгарности, когато времето настъпи.

Едно от хубавите неща, които можете да очаквате при сблъсък с близнак е, че той ще изплюе цялата истина без да се крие зад въображаеми стени.

Телецът наистина мрази да бъде атакуван по въпроси, свързани с негативни чувства, които може да носи у себе си. Те не обичат да изкарват наяве всичките си емоции, така че ако ги нападнеш на тази тема, те усещат нуждата да се отдръпнат.

Те не спорят за нещата прекалено дълго и приключват със спора, оставайки на разстояние, колкото повече ги атакуваш. В крайна сметка ще те игнорират, заедно с всичките ти претенции.

Овенът ще избърше конфронтациите като прах, особено пък ако не сте си близки. Най-вероятно е да ти каже да се синхронизираш с всички останали, които имат какво да кажат.

Ако все пак направиш нещо на овена, по-добре бъди готов да смениш държавата.

ТЕСТ: КАКЪВ Е СЪНЯТ ВИ?

Една трета от живота си прекарваме в сън. Той е източникът на нашата жизненост, добро настроение и благополучие. Докато безсънието е причина за много сериозни заболявания. Разберете дали спите добре или може би е време да потърсите помощ...

1. Придържате ли се към правилото да не се яде след 18 часа?

а) Никога

б) Рядко

в) Опитвам се, но не винаги имам достатъчно воля

2. Погрижихте ли се за звукоизолацията на спалнята си?

а) Не ми е хрумвало

б) Едва ли е възможно в панелката

в) Разбира се

3. В спалнята ви има ли телевизор?

а) Без него съм за никъде

б) Има, но той е включен само вечер

в) Не

4. При какви звуци заспивате по-бързо?

а) При шума на телевизора

б) При хъркането на съпруга/съпругата

в) При пълна тишина

5. Какви методи за релаксация преди лягане използвате?

а) Обилна вечеря

б) Тиха музика

в) Релаксиращ масаж

6. В какви цветове е интериора на спалнята ви?

а) Ярки

б) Пастелни, но стаята разполага със светли петна

в) Всички цветове са приглушени

7. Проветрявате ли спалнята?

а) Само в топлите сезони

б) Обезателно, но само преди лягане

в) Отварям прозорците и през деня

8. Имате ли цветя и стайни растения в спалнята?

а) Обичам букети във вази

б) На перваза на прозореца имам саксии

в) Никакви растения

9. Как се чувствате сутрин?

а) Все едно не съм спал/спала

б) Всеки път различно

в) Винаги с ясна глава и добро настроение

10. Колко време ви трябва да заспите?

а) Най-малко половин час

б) 5-10 минути

в) 2-5 минути

Резултати:

Преобладаващи отговори А

Сънят за вас е истинска мъка. Тялото ви е изтощено от хронична умора, но по някаква причина все още не придавате голямо значение на този факт. Напразно! Не забравяйте, че добрият сън удължава живота ни с 5 години. Спрете да използвате хапчета за сън и започнете ежедневни упражнения.

Преобладаващи отговори Б

Вие сте активен човек и по цял ден сте на крак, вие може да се каже сте работохолик. Но няма да издържите дълго на натоварения график - тялото вече ви дава първите сигнали. Не можете да заспите докато не планирате следващия ден и не анализирате миналия. И сънищата ви често се превръщат в кошмари. Съвет: направете пауза от рутината на вечерта, по-малко телевизия, и дайте предимство на леката вечеря и семейните разходки.

Преобладаващи отговори В

Вие сте късметлия. Такива като вас казват, че спят като бебе - дълбоко и здраво. И това е една от основните причини за вашето добро здраве и чувството за хумор, с което гледате на житейските проблеми. Не променяйте начина си на живот, само го усъвършенствайте, да речем с медитация и йога.

Железничар
София 1080, ул. „Иван Вазов“ 3
„Холдинг БДЖ“ ЕАД
www.bdz.bg
Главен редактор Мая ДИМИТРОВА
Предпечат и дизайн Фидел Ангелов
Материали се приемат на електронен носител
E-mail: maya02@abv.bg
Печат: Рамбрикс ЕООД ISSN 0861-0851

ВИРТУАЛНА ПОДВОДНА „ОДИСЕЯ" С EUROSTAR

Приключения из царството на Нептун под Ламанша очакват пътниците на високоскоростния оператор това лято

Озовалите се на борда на експресите на железопътния превозвач Eurostar през това лято ще имат възможност да се впуснат в необикновено пътешествие до морските дълбини. Докато пътуват през тунела под Ламанша между Великобритания и континентална Европа клиентите на компанията могат да се възползват от уникален подарък: приключение из подводния свят на Атлантика с помощта на виртуалната реалност.

Развлекателният сюрприз, който високоскоростния оператор поднася на своите пасажери, е наречен „Odyssey Eurostar". За да могат да му се насладят, пътниците просто трябва да влязат в бордовата развлекателна система на влаковете-стрели Eurostar през своите Apple или Android смартфони и да си сложат очила за виртуална реалност. Последните им се предоставят от стюардите в пътническите салони на вагоните. Благодарение на тях пътниците могат да се гмурнат в дълбините и да разгледат морското дъно на Английския канал (както наричат още Ламанша) през виртуален прозрачен таван, който „се появява" на тавана на вагона.

От Eurostar заявяват, че услугата е ориентирана основно към семействата с деца, отправили се в отпуск и е напълно безплатна. Виртуалната технология включва функции за впускане в увлекателни подводни приключения с пирати, русалки и дори харизматичен октопод и няколко игри за опознаване на океана. Те ще отвеждат малчуганите и техните родители в един вълнуващ подводен свят, изпълнен с интересни риби, загадъчни морски същества и потънали кораби със съкровища. Ролята на гидове из дълбините играят двама млади виртуални герои – Роуз и Беноа – които разказват любопитни истории и факти за царството на Нептун.

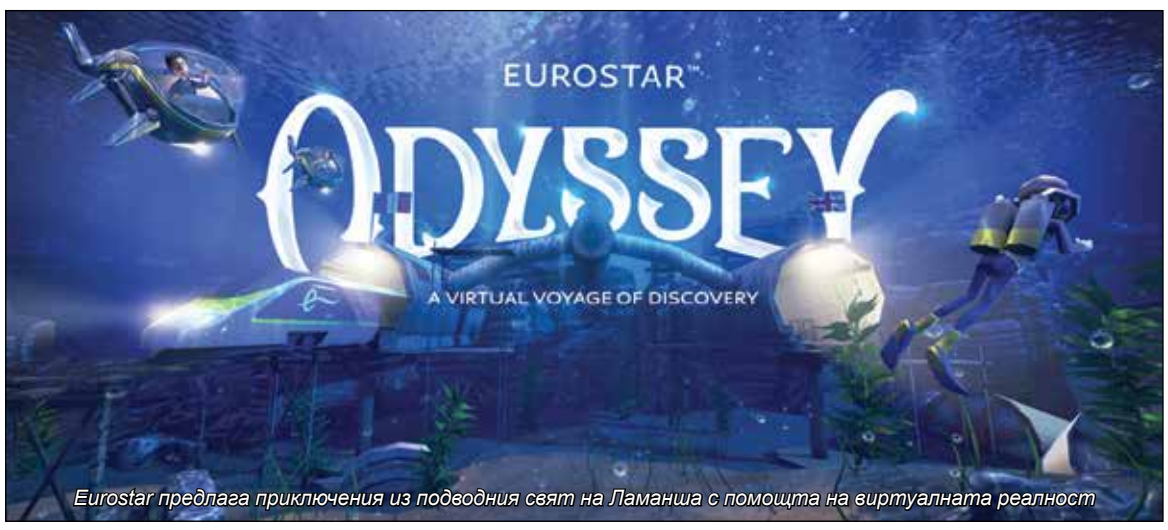
„Пътниците винаги питат дали ще могат да видят рибите, докато пътуват през тунела под пролива. И ние сме изключително развълнувани, че ни се предостави възможност да въплътим техните мечти в реалност, макар и виртуална – коментира търговският директор на Eurostar Ник Мърсър. – Нашата железопътна компания е първата в света, която прибягва до използване на система за виртуална реалност, за да развлича клиентите си, докато пътуват."

Услугата „Eurostar Odyssey" е достъпна във всички високоскоростни състави на оператора, които пътуват между Лондон и Париж, Лил, Брюксел, Лион и Южна Франция. Дали тя ще придобие постоянен характер предстои да разберем. Но очакванията са да се радва на сериозен интерес.

Ивайло ПАШОВ

„Odyssey Eurostar" може да се види на влакове-стрели, пътуващи между Албиона и континентална Европа

Виртуалната технология предлага на пътниците подводни приключения с морските обитатели, пирати и потънали кораби със съкровища



Eurostar предлага приключения из подводния свят на Ламанша с помощта на виртуалната реалност

Иновацията е насочена предимно към най-малките пътници на Eurostar и предлага възможност да се гмурнете в „Одисея" на „Евростар". Опознайте прекрасния свят под вълните на борда на нашия подводен влак

Цени за реклама

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

При директна заявка от клиента
До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,50 лв. за кв. см
Вътрешна страница - 0.50 лв. на кв. см.
Последна страница - 1.00 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

При заявка от рекламни агенции
До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1.80 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 1 лв. на кв. см.
Последна страница - 1.50 лв. на кв. см
За цяла страница - по договаряне