

**ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО
ВЪЗРАЖДАНЕ НА КОЛУМБИЯ**

на стр. 3

**СПАЛНИТЕ НИ ВАГОРИ С
ЕВРОПЕЙСКИ СЕРТИФИКАТ**

на стр. 4



СРЕДНОСРОЧНА СТРАТЕГИЯ

В Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията бяха представени Стратегията и Плана за оздравяване и развитие на БДЖ между 2015 - 2022 г. В събитието участваха министър Ивайло Московски, председателят на парламентарната транспортна комисия Гроздан Караджов, заместник-председателите ѝ Камен Костадинов и Петър Петров, някои от членовете ѝ като Георги Свиленски, Станислав Иванов и Клавдия Ганчева, както и изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Владимир Владимиров, генералният директор на НКЖИ Милчо Ламбрев, изпълнителният директор на ИА „Железопътна администрация“ Веселин Василев, Димитър Савов, директор на дирекция „Национална транспортна политика“ в министерството.



ЩЕ ВЪРНЕ ДОВЕРИЕТО В ЖЕЛЕЗНИЦАТА

ЛЕТИЩЕ СОФИЯ СТАВА МОДЕРЕН МУЛТИМОДАЛЕН ЦЕНТЪР

заяви министър Ивайло Московски при откриването на новата метроотсечка

Модернистична статуя на Орфей в централното фойе на новата метростанция „Летище София“ посреща пристигащите и заминаващи пътници. Неин създател е известният скулптор Крум Дамянов. Съвсем целенасочено е избран точно тракийският певец да стои на това място. Замисълът е символично да се подсказва на гостите, че ще посетят един артистичен град, в какъвто до десетина години ще трябва да се превърне София след осъществяването на мащабните архитектурни планове за обновяването ѝ. Известно време фотоизложба на входа на станцията, чийто таван представлява синьо небе, ще ги запознава с историческите и природни забележителности на страната и на столицата. Върху две пана, тематично разделени на „Чудесата на България“, експозицията насочва вниманието на чужденците към най-интересните места, които могат да посетят. Чрез Рилските езера, Белоградчишките скали, морския бряг край Бургас, крепостта „Калиакра“, Рилския манастир, Куполната гробница до Поморие, както и други обекти са представени природните и исторически дадености, с които може да се гордее всеки българин. Столицата е презентирана с фотоси от храм-паметника „Александър Невски“, Ларгото, Софийския университет, Народния театър и от още куп знакови места в нея.

Едно от улесненията, които предлага новата станция, открита с официална церемония на 2 април т. г., е постерминалът на „Булбанк“, откъдето без да се удържа комисионна, с дебитна или кредитна карта може директно да се закупи билет за метрото. В момента се разработва и втори проект съвместно с „Общинска банка“, който ще даде други допълнителни екстри за тези, които ще ползват услугите на подземната железница, информира изпълнител-

лина Василева и кмета на София Йорданка Фандъкова участваха в откриването на петкилометровата отсечка - удължение на втория метродиаметър от Интерекспо център на Цариградско шосе през квартал „Дружба“ до аерогарата, по която са разположени четири модерни станции, всяка с индивидуална визия - „Дружба“, „Искърско шосе“, „Софийска Света гора“ и „Летище София“. Част от трасето между аеропорта и „Софийска Света гора“ преминава над зема-



ният директор на „Метрополитен“ Стоян Братоев. Той, заедно с премиера Бойко Борисов, министрите на транспорта Ивайло Московски, на регионалното развитие Лиляна Павлова, на околната среда Иве-

та, откъдето панорамно за минути се вижда входът на Терминал 2, целият летищен комплекс и модерният силует на откритата преди няколко години кула на РВД.

На стр. 4

Като изключително неблагоприятна в момента определи тарифната политика в сухопътния транспорт министър Ивайло Московски при представянето на стратегията и плана за оздравяване. Проблемът е в дисбаланс на таксите, които се заплащат от ТИР-овете за експлоатацията на инфраструктурата и от товарните влакове. Практиката е един камион да купува годишна винетка за 1500 лв., а срещу тази незначителна сума 12 месеца разрушава националната пътна мрежа, заяви Московски. И коментира, че в същото време парите от пътни такси не стигат до никъде, дори не остават за поддръжка на шосейната и магистрална мрежа, още по-малко за инвестиции в развитието им. За преодоляването на това несъответствие ще се въведе ТОЛ системата за тежкотоварните автомобили, която реално ще отчита потреблението на услугата. Така държавата ще даде равен старт на конкуренцията между железопътния и шосеен транспорт. Поради грешна политика през годините почти силово са прехвърлени товарите от влакове към камиони. Причина са по-ниските цени, които плащат автомобилните превозвачи в сравнение с железопътните, заяви транспортният министър. И допълни, че се предприемат всички възможни мерки, за да се повиши качеството на услугата в железниците, така че да се привлекат повече клиенти.

По думите му сложността на представената 7-годишна стратегия е, че са необходими разнородни действия, засягащи различни институции. В предишния мандат повече от година, в

сътрудничество със Световната банка, е разработен аналогичен план. Ако при смяната на правителствата и ръководствата на БДЖ е била проявена воля той да се спазва, нямаше сега да се налага изготвянето на нов, да се губи време и пак да се предприемат мерки за стабилизиране на БДЖ и на цялата система, подчерта Московски. Той изрази увереността си, че с „узаконяването“ на стратегията от Народното събрание, ще се върне доверието в националния железопътен превозвач. Според оценката му това е един огромен, задълбочен труд от 350 - 400 страници, който вече е качен на сайтовете на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и на двете железопътни компании. Така се дава възможност за широка обществена дискусия с всички заинтересовани страни. Целта е да се направят предложения, да се споделят повече мнения по поставените проблеми. Документът е представен и на синдикатите, които също активно ще участват в обсъждането. Той е средносрочен, за да обхване по-продължителен период от време, но не и твърде дълъг. Идеята е, независимо какво ще е управлението, стратегията да не търпи конюнктурни промени. „Това е предизвикателство както за мен, така и за целия екип, който я е работил, защото трябва да се комуникира и разговаря с различни структури, банки, кредитори. Но съм убеден, че ще се справим“, категоричен бе Ивайло Московски.

Двата стратегически документа предлагат различни варианти, което е едно от големите

На стр. 5

Х2000 СЕ ЗАВРЪЩАТ НА ЖП КОРИДОРА СТОКХОЛМ - ОСЛО



Държавният пътнически жп превозвач на Швеция (SJ) отново ще пусне по жп коридора Стокхолм – Осло съставените от вагони с наклонящи се кошове влакове-стрели Х2000. Композициите от типа трябва да започнат да обслужват линията, свързваща столиците на Швеция и Норвегия, от 9 август т. г. Решението

е мотивирано от желанието на оператора да повиши нивото на комфорт на пътниците по въпросното трасе.

Предвижда се сега опериращите по него два дневни състава Rc3/6 InterCity да бъдат заменени от три скоростни композиции Х2000. Това ще позволи времето за пътуване по 572 – километ-

ровата жп магистрала да бъде намалено от сегашните 5 часа и 38 минути до 4 часа и 30 минути. Съкращаването на времето за път, комбинирано с увеличаването на броя на дневните рейсове по маршрута и използването на по-комфортни състави, прави жп транспортът по това направление доста привлекателен и конкурентоспособен. Всяка година между столиците на двете скандинавски държави преминават по около 1,1 млн. пътници и по-голямата част от тях са с нагласата да предпочетат по-екологичния релсов транспорт ако жп трансферът е сравним по продължителност с авиационния.

SJ експлоатираше експресите Х2000 по направление Стокхолм – Осло между 2000 г. и 2004 г. в партньорство с норвежките железници. За целта бе създадено съвместното предприятие Linx, в което двете компании имаха равни дялове. Конкуренцията от страна на бюджетните авиокомпани обаче доведе до намаляване на клиентите с 40 на сто и шведските държавни железници решиха да се откажат от експлоатацията на Х2000 по този маршрут. Същите бяха пренасочени да обслужват най-натоварените вътрешни маршрути в Швеция. Мястото им заеха съставите Rc3/6 InterCity.



НОВИ МОТРИСИ ЗА ТЕСНОЛИНЕЙНИТЕ ЛИНИИ НА БЕРЛИНСКОТО МЕТРО

Компанията Stadler Pankow (дъщерно дружество на швейцарския жп производител Stadler Rail) е разработила нова мотриса тип IK за теснолинейните линии (U1-U4) на берлинския метрополитен. Презентацията на нейния прототип се състоя неотдавна в депо Маханделвек на Берлинското транспортно дружество (BVG). Вторият експериментален влак пък вече е доставен на метрополитена на германската столица и преминава изпитания. След успешното им приключване от BVG планират да поръчат още 34 мотрисы. Съставите тип IK са пред-

назначени да заменят по-старите влачета A3L71, които обслужват теснолинейните линии U1-U4 от 1972 г. до 1973 г. Новите 4-вагонни композиции са с дължина 51,64 м и са с 10 см по-широки от предшествениците си. Ширината им от 2,4 м е постигната чрез придаване на закръгленост на корпуса. Това позволява вътрешното пространство да стане по-просторно и комфортно за пътниците.

Четиривагонната композиция е предвидена за превоз на до 330 седящи и правостоящи пътници. Седалките са 80, разположени надлъжно, както е и в

останалите теснолинейни влакове. Това дава възможност на пасажерите в инвалидни колички свободно да се придвижват през цялата композиция. Наред с това са оформени просторни многоцелеви зони, предназначени за детски колички, велосипеди и обемен багаж.

Мотрисите IK могат да развиват максимална скорост 70 км/ч. Оборудвани са с пневматично окачване, което гарантира по-плавен ход. Те разполагат с енергоспестяващо осветление и модерна аудио-визуална система за информиране на пътниците.

Mitsubishi Electric строи завод за жп компоненти в Бангалор



До 2020 г. японската компания Mitsubishi Electric възнамерява да увеличи годишния приход от транспортния си бизнес до 2,7 млрд. долара. За да се реализират тези планове, нейната дъщерна компания Mitsubishi Electric India започна да строи предприятие за производство на тягови двигатели, инвертори

и друго електрооборудване за подвижен жп състав в индийския град Бангалор.

Изграждането на завода се оценява на 8 млн. долара. Очаква се строителните дейности да завършат през септември т. г., а през декември той да започне да функционира. Първоначално наетият в него персонал ще наброява 50 души.

От Mitsubishi Electric разчитат да разширят бизнеса си в транспортния сегмент на Индия, като се възползват от динамично развиващата се местна икономика. Тя се стимулира от непрекъснатия ръст на населението на страната и от навлизането на все по-екологични системи за пътнически транспорт.

Полша получи 108 млн. долара за модернизация на железниците си

Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) предостави на полските железници кредит от 108 млн. долара. Тези средствата ще бъдат инвестирани в модернизацията на 71 км железопътни линии между градовете Равич и Чемпин.



Обновяването на инфраструктурата на участъка е част от по-мощна програма за модернизация на жп мрежата между градовете Вроцлав и Познан. В рамките на планираните дейности ще бъде извършена пълна реконструкция на релсите, обновяване на сигнализацията и на телекомуникационните системи.

След модернизацията на мрежата полските пътнически влакове ще могат да развиват скорости до 120 км/ч по споменатите жп участъци.

Общественият транспорт на Финландия ще стане разноцветен



През близките няколко години крайградските влакове, пътуващи в района на финландската столица, ще бъдат преобоядисани във виолетово. Транспортното управление на регион Хелзинки (HSL) е решило да промени цветовете на електричките, за да могат те да се отличават от регионалните влакове на финландските железници (VR). Последните са боядисани в светло зелено – фирменият цвят на жп компанията.

По този начин всички видове обществен транспорт, обслужващи района на финландската столица, вече ще имат свой цвят. Електричките ще са виолетови, метро мотрисите – оранжеви, трамваите – зелени, а автобусите – сини.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО ВЪЗРАЖДАНЕ НА КОЛУМБИЯ

До началото на 90-те години на миналия век Колумбия имаше най-развитата мрежа от железопътни линии сред страните от северна Латинска Америка. Впоследствие властите на латиноамериканската държава стигнаха до извода, че националните железници са нерентабилни и те бяха дадени на концесия. На практика, това доведе до изключителен упадък на железниците. 80 процента от колумбийската жп мрежа (3304 км) и гарите престанаха да се използват и потънаха в разруха. Редовните пътнически жп комуникации бяха прекратени. Четвърт век по-късно в Богота са преосмислили някогашното решение и са разбрали, че е било грешка. Затова в момента е в ход държавна програма за възраждане на железопътния транспорт.



През последните десетилетия жп превозите в Колумбия са сведени главно до транспортиране на товари (най-вече въглища и цимент). Те се осъществяват от компаниите Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. (FENOCO) и Tren de Occidente SA. Същите са концесионери на няколко жп линии по атлантическото и тихоокеанско крайбрежие на страната.

Единствените пътнически влакови услуги, съхранени след 90-те години на миналия век, са туристически. Те се извършват по 60-километровата жп линия Бо-

гота – Кахика. С пътуващите по нея дизелови и парни състави (с локомотиви от 40-те години на XX век) туристите имат възможност да достигнат от колумбийската столица до градчето Сипакира, където се намира прочутата „Солна катедрала“ Catedral de Sal (едно от 7-те чудеса на страната). И макар тези маршрути да са туристическа атракция, на практика преобладаващата част от пасажерите в композициите са местни жители. Те ползват т.нар. trenes turísticos, за да се придвижват между населените места по направление.

от инженера Алехандро Лопес. Излизайки от него туристите се озовават на поредната реставрирана историческа гара - „Лимон“. Краят на маршрута е в градчето Чиснерос, откъдето желаещите могат да се отправят към мегаполиса Меделин (вторият по големина колумбийски град с население 2,5 млн. души).

Описаното жп пътешествие е не само атрактивно, но и дава възможност на пътниците да се потопят в историята на областта. Всяка гара по маршрута датира от ранния период на колумбийските железници (първата линия в страната е построена през 1874 г.) и е играла важна роля в развитието не само на региона, но и на страната като цяло.

И това е само началото. В близка перспектива властите планират по Карибското крайбрежие на Колумбия да тръгне и друг, много по-комфортен пътнически влак, който да осъществява туристически пътувания.

С британски компании има сключено споразумение да се възстановят и свържат помежду им две ключови теснолинейни линии. Това са трасетата Ла Дорада - Чиргуана (с дължина 750 км) и Беленсито – Богота (300 км).

оценява на около 440 млн. долара. По-голямата част от тези средства ще бъдат предоставени от колумбийския бюджет. Британските фирми от своя страна ще

Голям тласък във възраждането на колумбийските железници може да даде Китай. Поднебесната империя и Колумбия водят преговори за строителство



Туристически парен състав на централната гара „Ла Сабана“ в колумбийската столица Богота



Колумбийските дизелови локомотиви обслужват основно товарните влакове, но понякога теглят и туристическите

Именно от сегмента на туристическите жп превози започва и колумбийското жп възраждане. Неотдавна в провинция Антиокия стартира проект за възстановяване на старинната парна железница Ferrocarril de Antioquia, като намерението е тя да бъде превърната в доходоносна атракция. В тази връзка композицията е съставена от автентичните „селски“ вагони manguaneras.

Пътуването с нея започва в строената още през 1914 г. гара Ботеро, най-старата в региона. По време на тура съставът преминава през разположените сред изключително живописна природа жп станции Порче и Сантяго. Впоследствие пътуването продължава през впечатляващия 3-километров жп тунел „Куиебра“, изграден още в края на XIX век



Единственият модерен жп състав на Колумбия са метростите от Меделин

инвестират 47 млн. паунда. Договорено е в строителните дейности да участват само местни подизпълнители. Наред с това е предвидено и реновирането на редица регионални жп линии.

С развитието на жп мрежата предстои постепенното обновяване и на изключително остарялия железопътен подвижен състав. В преобладаващата си част той се състои от стари парни и дизелови локомотиви, а възрастта на вагоните е сходна. Най-модерният релсов транспорт на Колумбия в момента са електромоторсите на метрото в Меделин. То е първото и засега единственото в страната. Беше открито през 1995 г. и се състои от две линии с обща дължина 32 км (28 метростанции). Ежедневно по тях се превозват над 470 000 пътници. Има сериозни намерения за изграждане на метрополитен и в столицата Богота.

на жп линия, която ще се превърне в железопътна алтернатива на Панамския канал, свързващ Атлантическия и Тихия океани. Идеята е тя да направи връзка между пристанищните градове Буенавентура и Картахена и да даде възможност за транзитиране на товари между тихоокеанското и карибско колумбийско крайбрежие. Дължината на т.нар. „сухопътен канал“ се предвижда да е 220 км. Засега стойността на проекта не се коментира официално, но е повече от ясно, че ще той ще бъде твърде скъпо удоволствие.

И двете държави биха имали големи изгоди от реализирането му. Подобен жп канал ще улесни Пекин в импорта на природни ресурси (като колумбийските въглища например), както и в експорта на китайските стоки. За колумбийската страна стопанските ползи също могат да бъдат огромни. Богота разчита, че такъв железен път и нарастващото икономическо присъствие на Китай в региона ще ускорят сключването на споразумение с Вашингтон за свободна търговия между двете страни. В момента САЩ са най-големият търговски партньор на латиноамериканската държава.

Ивайло ПАШОВ



С китайска помощ в Колумбия може да се изгради железопътна алтернатива на Панамския канал

По този начин ще бъде осигурена жп комуникация между централната част на страната и атлантическото колумбийско пристанище Санта Мария. Инициативата се

ЛЕТИЩЕ СОФИЯ СТАВА МОДЕРЕН МУЛТИМОДАЛЕН ЦЕНТЪР



От стр. 1

С изграждането на тази отсечка софийската метромрежа вече е достигнала 36 км и разполага общо с 31 метростанции. Благодарение на новата връзка, летище София става европейски съвременен, интермодален транспортен център, заяви Ивайло Московски от официалната трибуна. Той обясни, че на жителите на кв. „Младост“ повече няма да им се налага да пътуват до централната гара, за да хванат влака за Бургас. Те ще могат да влязат в метрото и да слязат на жп спирката на станция „Искърско шосе“, а от там директно да се качат на влака за Пловдив и за Бургас. Спирката е готова, предстои координиране на жп графици и създаване на организация на

говорят и тези, които преди управляваха т. нар. „синя“ София, ще замълчат“. Той подчерта, че за 10 години управление на ГЕРБ в столицата са построени 30 км метролинии, а преди това за 23 години – едва 9.5 км. „Помните ли как заварихме моста „Брюксел“ тук до летището?“, обърна се с риторичен въпрос Борисов

към препълненото фоайе с гости, дошли за откриването. „Той вече е ремонтиран. Преди на това място се гонеха хартии и найлони по полето, а сега всеки ден 500 хиляди души ще усетят каква придобивка имат, защото няма да висят по спирките, или да ги рекетират такситата... Ние от ГЕРБ строим, а не приказваме само, тъй като думите отлитат, а направеното единствено остава“, обобщи премиерът.

След като кметът Йорданка Фандъкова поздрави всички столичани с новата транспортна придобивка, безспорен успех и за София, и за гражданите в цялата страна, тя подчерта, че това е проект на партньорството. Не случайно Брюксел го е дал за пример за безупречно усвояване на европейски фондове, каза още тя и благодари за усилията на настоящия премиер и бивш кмет на София Бойко Борисов, както и на министрите от настоящия и предишния кабинет на ГЕРБ по околната среда, по транспорта и по благоустройството. „В крак сме с другите европейски столици за една по-добра околна среда“, обърна внимание Фандъкова, визирайки очакванията за намаляването на автомобилния поток и на вредните емисии, чийто основен източник е той. Със същото се похвали и министърът на околната среда Ивелина Василева и добави, че са доставени нови 10 метровака, финансирани от ОП „Околна среда“, 20 трамвая и 126 екологични автобуса за София. Василева отбеляза, че всичко това показва, как столицата ни от ден на ден става все по-добър град за живеене. По думите й, изпълнените проекти са доказателство за добър административен капацитет. Специално софийското метро

изцяло се вметва в разбирането за зелен град, както и за устойчива мобилност. Пътниците, които ще бъдат пренасочени към подземната железница, са от порядъка на 500 хиляди души. Според прогнозните изчисления, благодарение на двете отсечки, които в момента се изграждат, ще бъдат спестени около 2780 тона вредни емисии.

Само за линията до летището се откриват допълнително около 160 нови работни места, уточни кметът на Столична община. Според Йорданка Фандъкова, където



Скулптурата на Орфей посреща пътниците още на входа

мине метрото, строителството започва с бързи темпове, районът се променя, инвеститорите идват, а това създава възможности за работа. Безспорно става дума за проект, променящ качеството на живот на много хора и облика на цели квартали. Стана ясно, че на 8 май ще бъде открито и другото метроразклонение до Бизнес парка с три нови станции. То вече е готово

около 99 процента. Това означава, че тогава дневно с подземната железница ще пътуват 340 хиляди души. В момента броят им средно е между 280 и 300 хиляди.

След месец, когато отсечката до Бизнес парка започне да работи, влаковете ще се движат по два нови маршрута. Единият – по трасето през центъра с крайна точка станция „Сливница“. Другият ще е от станцията на летището през „Младост“, центъра, „Люлин“, „Надежда“ и оттам отново центъра до станция „Джеймс Баучер“ в кв. „Ло-

зенец“. Композициите ще се движат през една по двата маршрута, а крайните им точки ще са изписани отпред на мотрисите. Строителството на новите станции се финансира от оперативна програма „Транспорт“ и струва 119 млн. евро. През лятото на 2016 г. втората линия на метрото ще се разшири с още една станция по продълже-

ще осигурява връзката с другите две метролинии и ще обслужва няколко изключително натоварени от транспортна гледна точка района на столицата. Освен новото трасе и метростанции, проектът включва изграждане на депо в кв. „Красно село“ и доставка на 20 жп композиции. В момента текат процедури за избор на изпълнители, които ще



И министър Московски, и Йорданка Фандъкова, и Стоян Братоев има защо да са щастливи и удовлетворени

нието от „Джеймс Баучер“ до „Сребърна“, което в момента е в процес на строителство.

Вече е осигурено и финансирането от 800 милиона евро по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. за част от третия метродиа метър, съобщи



Метростанция „Летище София“

министър Ивайло Московски. Става дума за най-тежкия централен участък от третия лъч, който ще тръгва от бул. „Янко Сакъзов“ и ще стига до кв. „Красно село“. Трасето е 8 км и ще има 8 станции. То

строят третата линия, и доставка на подвижен състав. Очаква се строителството да започне тази есен, а целият участък да е готов между 2018 г. и 2019 г. Тогава всеки ден с метрото ще пътуват над 560 000 души, каза Стоян Братоев. По думите му, средната скорост на движение с подземната железница е 40 км в час, на градския транспорт – 14 км в час, а на частните леки автомобили – 28 км в час. Времето за пътуване от центъра до летището с метро е 20 минути. Първото влакче ще тръгва от аерогарата в 5 ч. и 27 мин., а последното – в 23 ч. и 57 мин.

„Ако бяхме преди 1989 г., Братоев щеше да е герой на социалистическия труд“, заяви премиерът Бойко Борисов, преди да се качи във влака, за да пробва като пътник как се пътува до четирите нови метростанции. Той заръча на кмета Йорданка Фандъкова да се потърсят начини, за да бъдат наградени всички строители и служители, които почти денонощно работят, за да пускат навреме в експлоатация отделните обекти.



И зам.-министър Антон Гинев реши да изпробва скоростта между 4-те нови метростанции

движението, за да започне пълноценно да функционира. Министър Московски информира, че на летището след някоя друга година се предвижда изграждането на железопътна станция. Това ще стане, след като се прокара 1,5 км жп линия, която ще свързва двете гари. „Така ще се очертае един голям мултимодален възел с добър шоосен транспорт по бул. „Брюксел“, с жп гара, летище и метро“, добави транспортният министър. Той подчерта, че оттакто Бойко Борисов се занимава с метрополитена, и като кмет, и като премиер, в него са инвестирани над 1 млрд. лева. Самият министър-председател категорично заяви, че „когато цифрите



Работа в Англия

Фирма **Grupo SaMarCo** подготвя езиково и професионално български технически кадри за работа в чужбина и е осигурила работа на повече от 3000 души в Испания, Франция и Англия от 2001-ва година насам. В момента набираме кандидати за работа в Англия по специалност монтаж на ж.п. контактна мрежа и тягови подстанции, а също и ел. монтажници високо напрежение (далекопроводи, подстанции и т.н.т.).

Предлага се: интервю с английски работодатели. Ако сте одобрен следва назначаване в английска фирма с часова ставка 12 лири/час, съгласно английското законодателство. Допълнителен бонус: самолетен билет, местен транспорт, жилище, 10 лири/ден за храна, пенсионни осигуровки, работно облекло – всичко това платено от работодателя.

Изисква се: техническо образование, професионален стаж над 2 години, желание за работа в екип, инициативност и комуникативност.

За кандидати с недостатъчно ниво на английски – подготвяме в София, чрез ускорен 50-часов курс по метода на сугестопедията, за придобиване на базово езиково ниво с цел преминаване през задължителното интервю и изискваните тестове от работодателя в Англия.

За кандидати с добро ниво на английски – подготвяме в София, чрез 50-часов курс, за изкарване на теста по Правилник за Безопасност на Английските Държавни Железници – PTS (Personal Track Safety).

Може да посетите страницата ни на <http://www.samarco.es/bg>

Кандидатите да изпратят подробна автобиография на имейл: info@samarco.es

СРЕДНОСРОЧНА СТРАТЕГИЯ...

От стр. 1

им достойства. Стратегията в детайли засяга всички дейности – от товарната до пътническата и започва с обстоен анализ на състоянието и развитието на превозвача и на целия сектор от 2002 г. до този момент. „Прави впечатление, че когато рефор-

може намалее до 137 млн. лв. Изготвена е и интензивна програма за ремонт и модернизация на стария подвижен състав. В „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД са предложени промени в Договора за ЗОУ с държавата за постигането на по-добър баланс и интегриране на различ-

София – Пловдив – Свиленград – турска граница и Пловдив – Бургас, информира Милчо Ламбрев. Вторият важен момент са проектите с национално значение в посока София – Варна (участък Мездра – Каспичан), Русе – Варна и Карнобат – Синдел. За цялостната реха-



мите се изпълняват се наблюдава стабилизация и резултатите са положителни. При подценяването им и отказ от тях икономическите показатели рязко се влошават – обобща Владимир Владимиров. Той подчерта, че стратегията и планът за оздравяване са отворени и в хода на дискусиата могат да претърпят промени, ако предложенията водят до подобряване на дейността в железниците. Владимир посочи пет основни акцента в проектодокумента. Заложена е минимална инвестиционна програма от 210 млн. лв. за следващите 7 години, с които да се закупят 15 нови електрически мотриси. В по-оптимистичния вариант инвестицията ще е в размер на 430 млн. лв., което ще даде възможност за подобряване на услугата не само по направление София – Бургас, но и по останалите основни дестинации. При него броят на мотрисите ще е 30, като за крайградските линии се планира да се обслужват и с 16 шинобуси. Много важно е развитието и усъвършенстването на информационната система, която до този момент е била силно пренебрегвана, обясни Владимиров пред депутатите и журналистите, които присъстваха на представянето. Като пример той посочи Унгария, където само в товарното жп предприятие се използват 14 информационни платформи, докато в българското дружество те са едва четири. Третото, изключително важно направление е погасяване на задълженията, за да има смисъл практическото осъществяване на инвестиционната програма. Тук също са разработени няколко сценария, като съществено е, че в по-песимистичния вариант държавата ще се наложи да подпомогне БДЖ с около 300 млн. лв. за визирания седемгодишен период. При по-оптимистичните сценарии, един от които включва успешната продажбата на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, сумата

ните начини за транспорт. При направените анализи се е оказало, че холдингът разполага с много излишен капацитет, който се оценява за около 69 млн. лв. Става въпрос за неоперативни активи – сгради, локомотиви и вагони, които не се използват. В тази връзка се търсят начини непотребните активи да се превърнат в средства. Една част от тях ще се насочат към инвестиционната програма, а друга – за погасяване на задълженията към кредиторите. Предвижда се и оптимизация на всички дейности в холдинга. Визията е



той да остане като своеобразна „шапка“, която ще се занимава със стратегическата и икономическа политика. Ако Планът за оздравяване и развитие на БДЖ получи подкрепа от народните представители и общественоста ще бъде внесен за нотификация в Европейската комисия, събщи Владимир Владимиров. Така напълно ще се гарантира надпартийността му, е мнението на министър Московски. Ще се развържат и ръцете на държавата финансово да подкрепи превозвача, в същото време помощта няма да бъде третирана в Брюксел като неправомерна.

Сред основните приоритети в развитието на железопътната инфраструктура е завършването на проектите с първостепенно значение за ЕС по направление Сръбска граница –

отсечки, за които вече съществува проектна готовност.

Акцент в железопътната инфраструктура се поставя и върху свързаността на новите индустриални зони с националната жп мрежа. Така с железопътен транспорт ще могат да се поемат по-голяма част от стоките и товарите, които се произвеждат в тях, а и той ще стане по-конкурентен с автомобилния. В НКЖИ, като вариант за оптимизация, съществуват идеи за отдаване на концесия на отделни, минимално натоварени линии. Такава например

е теснолинейката Септември – Добринище, която независимо от туристическата си стойност носи годишно по 5 млн. лв. загуби на двете компании. Милчо Ламбрев обясни, че съществуват още подобни трасета между Горна Оряховица и Елена или София – Баня. Част от тях се планират да бъдат предоставени на местните власти. В краен случай, ако моделът не проработи ще се демонтират жп линии. Така вече е направено между Подуяне-товарна и Биримирци, където линията е била обект на кражби.

Депутатите Гроздан Караджов и Камен Костадинов изразиха подкрепата си за двата документа и споделиха очакванията си те да бъдат приети в пленарна зала с голямо мнозинство.

СПАЛНИТЕ НИ ВАГОНИ С ЕВРОПЕЙСКИ СЕРТИФИКАТ



В Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ в края на март бяха връчени първите 30 сертификата за оперативна съвместимост на новите спални вагони, произведени от турската компания „Тювасаш“. Управителят на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД Димитър Костадинов получи документите от изпълнителния директор на ИАЖА Веселин Василев.

Процедурата беше дълга и продължи около две години. Според изискванията на Директива 57 на ЕС и на Наредба 57, за да бъдат въведени в експлоатация, железопътните превозни средства трябва да притежават такъв сертификат за съответствие, ако не са произведени в държава членка на Общността. Припомняме, че турският производител пое ангажимент да оторизира международна одиторска организация, която да се заеме с нотификацията. После българските специализирани органи трябваше да дадат „зелена светлина“ на сертификацията, съобразявайки я с нашето законодателство. Чрез нея се удостоверява, че 30-те спални вагона, от които пет са пригодени и за транспортиране на пътници с намалена подвижност, вече напълно отговарят на критериите за движение по конвенционалната жп мрежа. С други думи, те могат да се ползват и в международните железопътни съобщения, въпреки че на настоящия етап, както обясняват специалистите, това все още е невъзможно. Проблемът обаче не е технически, а по-скоро икономически, защото закупуването на този подвижен състав преди време е станало със средства от Договора за обществена превозна услуга, който дружеството за пътнически превози има с държавата.

Както обясняват инж. Александър Иванов, ръководител

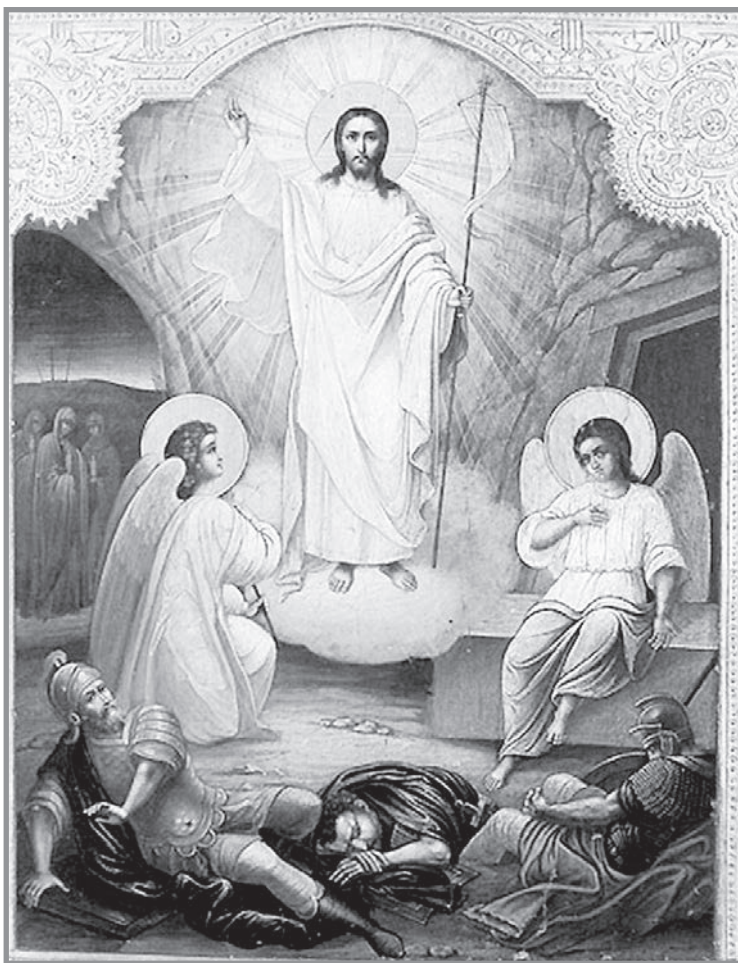
сектор „Спирални системи“, и инж. Красимир Стоянов, ръководител сектор „Нормативни документи и планиране“ в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, през 2013 г. вагоните частично не са отговаряли на някои от критериите в Директива 57. Забележките са били в няколко отношения, между които е имало и с чисто препоръчителен характер. Такава например „слабост“ е отбелязана във връзка с липсата на залепени стикери, които информират за маршрута, по който вагоните ще пътуват. По сериозни са били забележките към използване на системата за отмяна на действието на аварийната спирачка, към антиблокиращата система и към наклона за движение по линиите. Последното изискване обаче визира както особеностите на конвенционалната инфраструктура, така и на подвижния състав, който се движи по нея, отбелязват двамата специалисти. Те посочват, че за да бъдат напълно преодолените всички забележки, е поискана дерогация, имайки предвид, че този подвижен състав за пръв път е произведен от „Тювасаш“ за България и не са отчетени всички новости в железопътното европейско техническо и правно законодателство. В такъв случай принципът е да се издадат междинни разрешителни от националната железопътна агенция, докато се отстранят всички констатации и съответния нотификационен орган се произнесе.

Тази сложна административна процедура вече е финализирана и от 27 март спалните вагони получиха официалното разрешение за въвеждане в експлоатация – документът, който доказва, че напълно отговарят на оперативната съвместимост на европейската железопътна система.

Страниците подготви:
Мая ДИМИТРОВА

ИДВА ВЕЛИКДЕН!

След броени дни ще посрещнем най-светлия източно-православен празник - Възкресение Христово! Мнозина вероятно се запитват защо в християнския свят Великден се отбелязва на различни дати. До влизането в сила на Григорианския календар през XIV век не е имало разлика между източния и западния Великден. Католиците и протестантите изчисляват датата на Възкресение по него, а българската църква се ръководи от стария Юлиански календар за подвижните празници като Великден, а за неподвижните - по т. нар. Поправен Юлиански календар, коригиран през 20-те години на миналия век от гръцки астрономи. От него се ръководят и другите православни християни. Изключение правят йеруса-



лимската, арменската, руската и сръбската православна църква. В някои години източното и западното честване на Пасхата съвпадат.

Чудото на Възкресението изпълва с радост и надежда милиони християни по света, независимо от това кога отбелязват Великден. Пасхалното богослужение е особено тържествено и радостно. Царските двери на църковния олтар се отварят по време на службата и остават отворени през цялата Пасхална седмица в знак на това, че Божието царство е отворено за повярвалите в Христовото възкресение. В православните църкви съществува обичаят в края на богослужението вярващите да се поздравят с израза „Христо воскресе“, да се целунат и да си подарят червено яйце, което символизира възраждането на живота.

РЕПИЧКИТЕ - ЗДРАВΟΣЛОВНИЯТ ИЗБОР



Алените топчести кореноплодни присъстват неотменно в пролетните ни салати, но малцина от нас познават здравословните ползи от консумацията на репички. Тези симпатични дарове на пролетта имат много силно антибактери-

ално и противогъбично действие.

Репичките пречистват токсините и затова се особено препоръчителни за страдащите от жълтеница. Те са много полезни и при запек и задръжане на вода, защото подобряват храносмилането. Като естествени диуретици, червените кореноплодни помагат и при редица заболявания на отделителната система и бъбреците.

Тъй като създават усещане за ситост, а същевременно не съдържат почти никакви калории, репичките са идеален избор за здравословна закуска между отделните хранения. Те са богати на вибри и същевременно не съдържат много въглехидрати. Така подпомагат регулирането на телното и подобряват метаболизма.

Поради високото си съдържание на витамин С, антоцианини и фолиева киселина, репичките се препоръчват при редица ракови заболявания.

Хрупкавите репички са най-вкусни сурови, но също така могат да се маринуват или в настърган вид да се използват като съставка за различни ястия. Те са чудесен заместител на крекерите и чипсовете, защото са нискокалорични и едновременно с това се съчетават добре с различни дипове, хумус и зеленчукови пастети.

Вкусен и полезен сандвич за следобедна закуска можете да си направите с нарязани на кръгчета репички и парчета авокадо, овкусени със зехтин, лимонов сок, сол и пипер и сервирани върху филия пълнозърнест хляб.

ДА ДОСТИГНЕМ ЧЕСТИТИ СТАРИНИ

Мнозина изпитват тъга и дори страх от мисълта, че възрастта им напредва. В действителност повечето хора успяват да постигнат емоционална удовлетвореност и вътрешен баланс, едва когато навлязат в по-късните години от живота си. В крайна сметка, възрастта е само едно число и то не определя нито вътрешното ни състояние, нито способността ни да изпитваме щастие.

С годините се научаваме да извличаме радост и положителни емоции и от по-прости неща и не се нуждаем от постоянни нови и нови дози адреналин или супер-вълнуващи преживявания, които да ни доставят разнообразият ежедневието. С напредването на възрастта започваме да приемаме спокойно и стандарта си на живот, т.е. простираме се според чергата си и не се ядосваме излишно за онези вещи или удоволствия, които не можем да си позволим. Нещо повече, вече не се съобразяваме толкова с мнението на околните и можем да си позволим свободата да живеем така, както на нас ни харесва.

Семейството, здравето и домът са ценностите, върху които се крепи усещането ни за житейска и емоционална удовлетвореност, след като преминем средната възраст. Семейните партньори се сближават още повече с годините, защото, когато децата са пораснали и поели по своя път, родителите имат повече време да прекарват заедно. Дори здравословните проблеми, които неизбежно възникват, се преодоляват по-лесно с подкрепата на партньора.

За щастливите старини обаче е важно и да поддържа активни социални контакти. Психолозите препоръчват възрастните хора поне веднъж седмично да участват в някакви групови дейности – например, да се събират на карти с приятели, да пеят в местния хор, да се запишат на курс по ръкоделие или да участват в доброволчески акции. Общуването повишава усещането за удовлетвореност, а заниманията, които имат определен график, придават цел и смисъл на живота.

Физическата активност на старини има особено благотворно влияние не само върху здравето, но и емоционалното ни състояние. Застояването у дома и залежаването в мекия диван или фотьойл пред телевизора не е препоръчително за никоя възраст, но след 50-те години то е направо пагубно. Ежедневната разходка, която е не само евтин, но и ефикасен начин за раздвижване, трябва да се превърне в неотменен навик.



ПРАЗНИЧНА УКРАСА ЗА ВЕЛИКДЕНСКАТА ТРАПЕЗА



Празничният Великденски обяд е чудесен повод цялото семейство да се събере около трапезата. У дома се завръщат деца и роднини, които учат или работят надалеч, и цялата фамилия може да се порадва на така ценното време, прекарано заедно. И млади, и стари се надпреварват кое яйце ще излезе бора, а домакините се приготвят с отбрани кулинарни изкушения.

Украсата на Великденската трапеза придава допълнителна красота на семейния празник. Няколко разцъфнали клонки, поставени в подходяща ваза, или цветове от пролетни цветя, аранжирани в плитки стъклени съдове, са чудесен цветен акцент. Същият ефект може да се постигне и ако върху масата се подредят и няколко малки саксии с цъфнали нарциси, зюмбюли, теменужки или иглики.

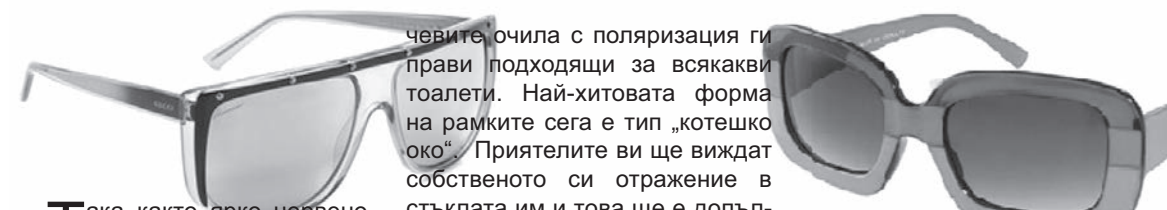
Добре подобрите свещи във форма на яйчица са също подходящ аксесоар за празничния

обяд. Ако имате време и желание, можете и сами да си направите свещи в яйчени черупки. За целта трябва да разчупите внимателно горната част на яйцето, така че по-голямата част от черупката да се запази цяла, и да го изпразните от жълтъка и белтъка. В запазената черупка внимателно налейте разтопен восък и поставете пресукаан памучен конец, който да служи за филтър.

От тънки жилави клонки пък можете да изработите гнездо, в което да поставите боядисаните великденски яйца и да украсите със свежи цветя, малки керамични зайчета, пиленца и пеперудки.

Ако разполагате със салфетки от плат и половин час свободно време, можете сами да изработите красиви пръстени за салфетки от рулата за домакинска хартия. От рулото изрязвате пръстени с желаната ширина, върху които залепвате подходяща ивица плат или пък аппликации от цветна хартия.

МОДНИ ТЕНДЕНЦИИ ПРИ ИЗБОРА НА СЛЪНЧЕВИ ОЧИЛА



Така както ярко червеното червило преобразява всяка жена, така и слънчевите очила са онзи аксесоар, който придава особен магнетизъм на човешкото лице. С добре подбрани очила ще привлечете веднага вниманието на околните. Дори и ако сте облечени с дънки и тениска, стилните слънчеви очила ще вдъхнат неотразим шик и елегантност на външния ви вид.

Очилата със светлоотразителни стъкла остават един от най-предпочитаните аксесоари и то не само защото околните няма да виждат накъде е насочен вашия поглед. Разнообразието от цветове на слън-

чевите очила с поляризация ги прави подходящи за всякакви тоалети. Най-хитовата форма на рамките сега е тип „котешко око“. Приятелите ви ще виждат собственото си отражение в стъклата им и това ще е допълнителна причина да не откъсват поглед от лицето ви.

Както знаете, ретро модата от 70-те години се завръща триумфално! Дори и ако не сте готови да облечете дънки с широки крачоли и велурено яке или чанта с ресни, винаги можете да бъдете в крак с ретро тенденцията ако изберете очила с кръгли рамки.

Не по-малко стилни са и очилата, чиито рамки са хоризонтални в горната част, а отдолу имат форма на дъга. Контрастът между рязката права линия отгоре и заобления контур отдолу създава оптическата илюзия за издълженост и затова тези

очила са подходящи за хората с по-заоблени лица.

Слънчевите очила с рамки в контрастни цветове са също хит сред почитателите на най-новите модни тенденции. Те са подходящи за ексцентричните натури, които искат да придадат закачливост на своя външен вид.

За хората, които държат да се открояват сред тълпата, най-подходящи са слънчевите очила с причудлива форма и ярки цветове на рамките. Ако не се притеснявате от това, че всички ще ви зяпат и коментират, изберете този тип аксесоари и се забавлявайте от сърце.

ВЕЛИЧЕСТВЕНИТЕ ПОДЗЕМНИ ПЕЩЕРИ ТАМ ХУН

Всяка година Лаос традиционно привлича хиляди туристи с красивата си природа и изаяните будистки храмове. Тази невероятна страна крие много прелестни места, но сред най-впечатляващите от тях са подземните пещери Там Хун Дзъ. Те се обхождат с каяк, защото общата им дължина е 15 км. Подземната река, издълбала причудливите форми на варовиковите скали, образува на места големи езера и басейни, а понякога пък преминава през тесни каньони, където пътешествениците затайват дъх.

През 2008 г. пещерите са

проучени и картографирани сравнително подробно за първи път. „Всичко в тях е огромно – като се започне от сводообразните входи и се стигне до паяците, които тук достигат размери от 25 см в диаметър“, споделя водачът на експедицията Джон Полък. Най-големият естествен басейн, образуван при утаяването на варовикови седименти в една от величествените зали на пещерата, е с дължина на венеца 60 метра. Пещерните перли, които са калцитни образувания, достигат размерите на гюле. Най-грандиозните зали в Там Хун

Дзъ са с височина 120 м и ширина 200 м. Много от сталагмитите се извисяват с повече от 20 метра над пода на пещерата.

Местните жители се страхуват от гигантските подземни каверни и избягват да влизат в тях, тъй като смятат, че те са обитавани от духовете на пещерите и водите. Неповторимите пещери Там Хун Дзъ са издълбани от реката Дзъ Банг Фаи, която е приток на Меконг. Уникалното творение на природата се намира в платото Никай, близо до границата с Виетнам.



ГРАДЪТ, КОЙТО СЕ ПОБИРА В ЕДИН БЛОК

Градчето Уитиър в далечна Аляска има 218 жители, като почти всички от тях живеят ... в един и същи жилищен блок. Отдалеченото поселище е оградено от планини и море и достъпът до него се осъществява единствено пред еднопосочен тунел с дължина 4 км. Той е отворен за движение от 05:30 ч. сутринта до 11:00 ч. вечерта. Разрешената посока за движение на превозни средства в тунела се променя на всеки половин час.



Многоетажната жилищна сграда, която побира почти цялото население на Уитиър, включва и помещения, които функционират като училище, полицейско управление, магазини, поща, детска площадка на закрито, хотел и др. В мазето има надуваеми басейни, в които местният свещеник извършва кръщенетата на новородените.

Повечето местни жители работят на пристанището на градчето. Зимите в този район на Аляска са много сурови и с обилни валежи от сняг, но през лятото слънцето грее по 22 часа на ден и градчето се изпълва с туристи.

НОЩ В МУЗЕЯ С ... ПРЕСПИВАНЕ



Ако си мечтаете за ваканция като на кралските особи, насочете поглед към двореца „Шьонбрун“ във Виена. Бившата императорска резиденция е не само един от най-посещаваните музеи в Европа, но и място, където можете да пренощувате в апартамента на самия император Франц Йозеф. Цената на нощувката е 1 400 евро.

Императорският апартамент включва две спални, салон, кухня и две бани. Цената за нощувка включва и ползване на частен готвач, камериер и лимузина.

Не толкова луксозната обстановка, колкото усещането, че се потапяш в историята на една от най-силните императорски фамилии в Европа, ще поблазнят гостите на Виена, решили да пренощуват в „Шьонбрун“. Не по-малко примамлива е и гледката към прелестните градини, която се разкрива от прозорците на императорския апартамент в двореца.

СКУЛПТУРИ ОТ ЛЕД ВМЕСТО КУБЧЕТА

Япония е известна с фестивалите си за скулптури от сняг и лед. Не е чудно, че в тази страна вече създадоха и първите миниатюрни скулптури от лед, които да заместят традиционните кубчета, разхлаждащи любимата ни алкохолна напитка.

Рекламната агенция „Хакуходо“ е автор на идеята за тези ледени фигурки, проектирани специално за рекламата на вид японско уиски. Изработването на необичайните ледени скулптури може да се определи като „3D фрезование“, при което острието на инструмента отделя миниатюрни стружки от парчето лед, за да му придаде желаната форма. 3D фрезата е свързана с компютър и работи с програма, сходна на програмите за 3D принтиране.



ВЛАКЪТ НА ХАРИ ПОТЪР

СТАНА АТРАКЦИОН



Парният влак от филмите за Хари Потър вече е експониран в киностудио край Лондон (сн.1,2)

„Hogwarts Express” е експониран в киностудио край Лондон, където е заснета част от магичната кино сага

„Hogwarts Express” - прочутият парен влак от филмите за младия магьосник Хари Потър - стана основен експонат в атракцион, посветен на приказната сага, сътворена от британската писателка Дж. К Роулинг. Той бе открит на територията на киностудията Hertfordshire's Leavesden Studios край британския град Уотфорд. Комплексът дава възможност на безбройните фенове на филмираното от американската филмова компания Warner Bros произведение да се потопят в магичния свят, който ги е пленявал от големия екран.

Атракционният комплекс е изграден на площ от 20 000 кв. м. В него посетителите имат възможност да се докоснат до едни от най-известните декори от лентата. Те са пресъздадени от същият екип, който е изработвал сценичната декорация на филмите за Хари Потър.



Интериорът на купетата на „Hogwarts Express” е същия, като във филмите от поредицата (сн.12-13)

Естествено, главната атракция е емблематичния парен влак „Hogwarts Express”, с който младият магьосник и неговите приятели Рон Уизли и Хърмаяни Грейнджър пътуват до училището за магия и вълшебство „Hogwarts”. Това е абсолютно същата 78-годишна

композиция 5972 „Olton Hall”, използвана при заснемането на филмите. Съставена е от парен локомотив и четири пътнически вагона Mark 1, боядисани в тъмно бордо.

Гостите на атракциона имат възможност да надникнат в кабината на локомотива, да се



Новият атракцион се радва на изключителна популярност. Билетите за него се изкупуват бързо (сн.10-11)

разходят из вагоните и да се настанят в някое от купетата. На борда на магическия състав специални ефекти ги пренасят в едно истинско харипотърско пътуване с парния експрес. Зад прозорците се изобразяват различни пейзажи, познати от сериите по книгата. Пресъздават се куп култови сцени от филмовата поредица, които са заснети там - например, тези с емблематичната шоколадова жаба на Хари и атаката на дементорите.

„Hogwarts Express” играеше своеобразна главна роля във всяка от осемте киноленти на филмите за Хари Потър. С него започва всяко приключение на героите Хари, Хърмаяни и Рон. На борда му са заснети много емблематични сцени, а в редица други - камерите запечатват движението му. Затова заема централно място в експозицията”, заявява Стюарт Крейг, дизайнер на всички кинопродукции. „Хората обаче не винаги осъзнават, че това е напълно реална композиция, която от 1937 г. десетилетия наред е използвана за превоз на пътници из Обединеното кралство. Но сега вече имат възможност да се уверят в това.”

Освен във влака, посетителите на атракциона могат да се

разходят и по магичния „Перон 9¾”. Той е мястото, на което според произведението на Роулинг, светът на обикновените хора и този на магьосниците се пресича и едновременно с това се разделя. През този „портал на световите” Хари Потър и съучениците му всеки път поемат към училището по вълшебства. Багажна количка, която сякаш изчезва в стената на жп перона, напомня на посетителите този култов момент от сюжета.

Не липсва и магазин, от който феновете могат да си закупят множество тематични сувенири.

Киностудията с атракционния комплекс край Уотфорд се намира на 28 км северозападно от Лондон. Желаетелите да го посетят могат да достигнат до него с влак или автобус. В първия случай трябва да хванат електричка от лондонската гара „Юстън”. Във втория - да се качат на специален автобус, който тръгва от гара „Виктория” и от „Бейкър стрийт” три пъти дневно. Независимо от предпочетения транспорт, цената на билета е една - 74 евро. В нея са включени стойността на трансфера до киностудията и билетът за входа към света на Хари Потър.

Ивайло ПАШОВ



„Перон 9¾” - магичният портал между светът на обикновените хора и този на магьосниците



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