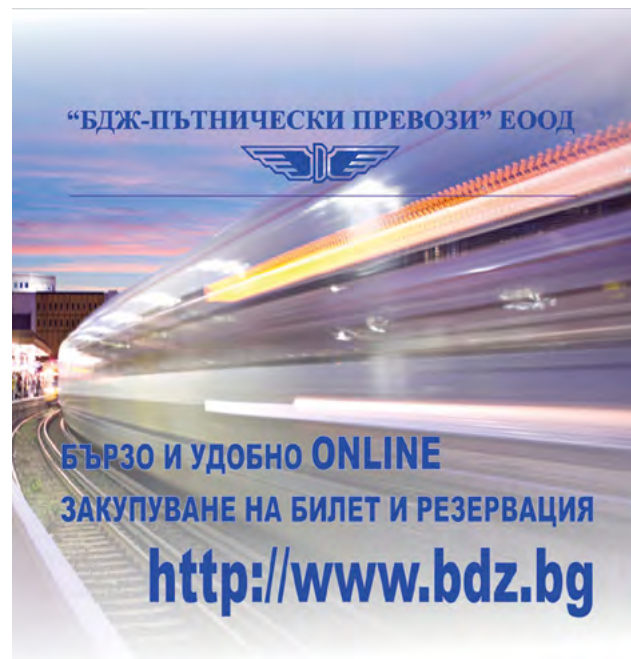




Посоки

**ВРЕМЕТО ... ОПРЕДЕЛЯ
ПРЕДПОЧИТАНИЯТА** на стр. 3

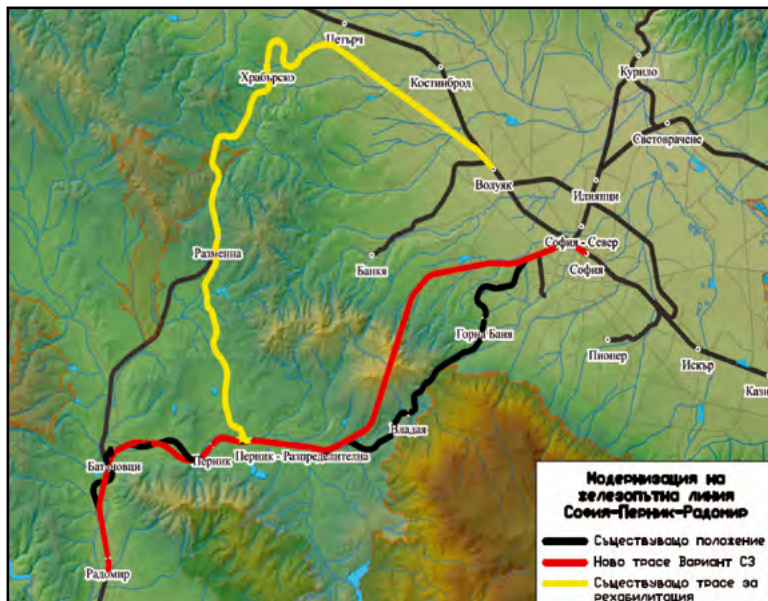
Политики

**ЕВРОПЕЙСКАТА ЕКСПАНЗИЯ
НА РКР CARGO** на стр. 4

ВЛАКОВЕТЕ ЩЕ ПЪТУВАТ ПРЕЗ ТУНЕЛИ МЕЖДУ СОФИЯ И РАДОМИР

Приключва техническият проект за модернизацията на железопътната линия София – Перник – Радомир, която се разглежда като част от жп направление Видин – София – Кулата. То е включено в общоевропейската мрежа TINA. Това е и една от предпоставките, които го правят приоритетно не само за страната ни, но и за изграждането на цялата трансевропейска железопътна мрежа до 2020 г. Трасето е част и от Ориент/Източен средиземноморски коридор, определен въз основа на общо 9 основни коридори, дефинирани на европейската карта като стратегически важни.

За да се обединят дейностите по подготовката на проекти, финансирани с европейски средства, е създаден друг по-обхванен проект „Инструмент за подготовка на железопътни проекти по трансевропейската транспортна мрежа“ които се финансират от оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г. Това е продължение на техническата помощ, която страната ни е получила по програма ИСПА за развитието на четири жп обекти: модернизация на линиите София – Драгоман,



София – Перник – Радомир и развитие на жп възлите София и Бургас.

С обновяването на София – Перник – Радомир не само ще се осигури необходимият капацитет, но и значително ще се подобри качеството на регионалните железопътни превози. Според транспортни анализатори, успешното строителство на направление, което се планира да започне през 2017 г., след като приключи ще даде възможност за подобряване на устойчивото развитие на националния транспортен пазар и за конкурентно интегриране на българската жп мрежа в европейските и евроазиатските транспортни пазари. Инвестиционният проект

предвижда изграждането на железопътна магистрала, която ще обслужва населението в района, вътрешния и международния трафик. Трасето е разделено на два участъка – основен и обходен. Първият е с единична линия, която свързва София, Драгичево, Перник, Радомир и е дълга около 46,8 км. Той включва, както нови части, така и реконструкция на съществуващите. Обходното направление следва единичната линия Волуяк – Храбърско – Разменна – Перник и е с обща дължина около 48,8 км. За него е бил обявен самостоятелен търг за технически проект, но заради обжалване процедурата е била забавена. Срокът за изпълнение е 12 месеца. Индикативната стой-

ност за техническото проектиране на обходното трасе е 2 449 104 лв. без ДДС, а строителната стойност на инвестиционния проект е 945 600 000 лв. също без ДДС. Консултант на цялата жп линия София – Перник – Радомир е Обединение „Рубикон - Айси - ИПС“. Срокът за изпълнение е 30 месеца и ще струва 6 464 000 лв. без ДДС.

Модернизацията е разделена на три етапа: предпроектни проучвания и изготвяне на идеен вариант за изпълнение, подготовителни дейности за постигане на пълна проектна готовност до ниво на т.нар. „зрял проект“, същинско строителство. Независимо че още през 2010 г. е предложен и

На стр. 5

ВЪВ ФРАНЦИЯ ИЗПИТВАТ ТОВАРНИ СЪСТАВИ С ДЪЛЖИНА 1 КИЛОМЕТЪР



Френският товарен жп оператор Fret SNCF (дъщерна компания на френските железници) започна изпитания с товарни влакове с дължина 1 километър. Тестовите се провеждат на жп участъка Валансиен – Вуапи и до края на декември т.г. по него ще преминат 12 карго композиции с такава дължина. Целта на експеримента е да се проучи динамичното поведение

на свръхдългите състави и да се планира графика им на движение.

Инициативата се провежда в рамките на проекта Marathon. Той предвижда проучване на възможностите за използване на свръхдълги товарни жп състави. През 2014 г. ЕС отдели 4,38 млн. евро за финансирането му. Изследванията ще продължат до 2017 г.

Досега от Fret SNCF са провели

успешни изпитания с товарни влакове с дължина 1,5 километра по жп мрежата между Лион и Ним. Същите вече се намират в търговска експлоатация. Продължават обаче експериментите с други свръхдълги товарни композиции, за да се проверят икономическите и технически възможности за тяхното използване по други линии във Франция.

АТИНА ОТПИСВА ДЪЛГОВЕТЕ НА ГРЪЦКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ

Правителството на Гърция планира да опрости дълговете на държавните железници (Train OSE). Властите на южната ни съседка се решиха на тази стъпка заради намерението държавната жп компания да бъде приватизирана до края на годината. Потенциалните кандидати за придобиването й поставят условие на гръцкия кабинет да уреди проблема с дълга на железницата, който е 800 млн. евро. Предстои да се реши как ще се процедира с взетото на лизинг железопътно оборудване.

Идеята е всички дългове на държавния жп монополист да бъдат опростени чрез съвместно постановление на министерствата на финансите и транспорта на Гърция. Това може да стане, след като излезе решение от страна на Европейската комисия, че дава съгласието си за процедурата.

Силен интерес към приватизацията на Train OSE до неотдавна проявяваха руските железници. Те искаха да придобият в един пакет 49 на сто от компанията заедно с активите на транспортно-логистичния отрасъл на Гърция - портовете Солун, Кавала,



Александруполис и компанията за ремонт на подвижен състав ROSCO. ЕК обаче отказа да покрие апетитите за пристанищата, тъй като с придобиването им Русия ще установи контрол над товарния транспорт от и към Балканите, а от там и към Европа. По настояване на Брюксел се реши всяко от дружествата да бъде самостоятелно предложено за приватизация.

РУМЪНИЯЩЕ МОДЕРНИЗИРА ЖП ЛИНИИ В ТРАНСИЛВАНИЯ С ЕВРОПЕЙСКИ ПАРИ

Румъния се готви да извърши реконструкция и модернизация на жп мрежата в Трансилвания. Значителна част от средствата за това ще бъдат получени от европейските фондове.

През този месец ще започне работата по осъвременяването на железопътната линия Брашов - Сигишора. Тя е част от Рейнско-Дунавския транспортен коридор. Затова от ЕС с

готовност отпускат 678 млн. евро от общо 797 млн. евро, необходими за реализацията на проекта. Дейностите включват подмяна на остарелите жп линии и изграждане на нови жп платна по еднолинейните участъци. Срокът за завършването им е декември 2020 г.

През юли т. г. Европейската комисия утвърди програма за обновяване на инфраструктурата

на Румъния до 2020 г. Документът предвижда на Букурещ да бъдат отпуснати 9,5 млрд. евро за реализация на редица инфраструктурни и енергийни инициативи. С част от тези средства северната ни съседка планира да реконструира жп трасетата Крайова – Калафат и Крайова – Дробета – Турну Северин - Карансебеш.



Китайски компании искат да строят скоростна линия в Швеция

Група китайски компании, обединили се в консорциума Scandinavian Bridge & Rail Consortium (SBRC), търсят възможност да участват в т. нар. шведски проект Inverse Y. Той предвижда изграждане на високоскоростен железен път между Стокхолм, Гьотеборг и Мalmö.

Правителството на Швеция планира първоначално от линията да бъде изградена отсечка с дължина 150 км. Тя трябва да свърже шведската столица с Линчопинг и да позволява движение на влаковете със скорост до 320 км/ч.

От китайския консорциум смятат, че е по-добре проектът да се реализира не поетапно, а в „единна фаза“, за да може по-бързо да се изгради скоростна жп мрежа между най-големите градове на скандинавското кралство.

Конкурсните процедури по проекта Inverse Y се очаква да започнат между 2016 и 2017 г. Строителството на трасето ще отнеме няколко години.



Union Pearson Express се оказва скъп и непопулярен

Скоростните влакове Union Pearson Express, които бяха пуснати между центъра на Торонто и летище Пиърсън, пътуват около 90 процента празни. Освен това, от откриването на линията през юни т. г., броят на пътниците, които я ползват, са намалели от 7500 души до 2500 души. Основната причина за непопулярността на съставите, свързващи канадския мегаполис и летището му, е високата цена на билета. Той струва 27,5 долара, докато алтернативите – метрото и автобусите – излизат 9 пъти по-евтино на пасажерите (или само 3 долара).

Въпреки това министърът на транспорта на провинция Онтарио Стивън Дел Дука отхвърля възможността стойността на билета за експреса да бъде намалена. Според него още е твърде рано да се внасят промени в тарифата, а прогнозите са, че до юни 2016 г. пътниците ще се увеличат до 5000 на ден.

С тази позиция не са съгласни от местния транспортен бранш. От него смятат, че Union Pearson Express е неправилно ориентиран само към бизнес пътниците. Затова предлагат незабавно намаля-



ване на билета му до 3 долара, увеличаване броя на спирките по неговия маршрут и пълноценно включване на състава към мрежата на обществения транспорт на Торонто.

За пускането на летищния експрес канадската провинция Онтарио похарчи 456 млн. долара. Разходите за осигуряване работата на влака се оценяват за 68 млн. долара годишно. Съставите се движат между центъра на Торонто и летището през 15 минути, като имат две междинни спирки. Изминават маршрута за четвърт час.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ВРЕМЕТО ЗА ПЪТУВАНЕ ОПРЕДЕЛЯ ПРЕДПОЧИТАНИЯТА НА ПЪТНИКА

В Дома на науката и техниката в Пловдив завърши традиционният транспортен „Младежки форум – 2015“, който се проведе под патронажа на министър Ивайло Московски и бе организиран от НТС по транспорта. Пленарните заседания се ръководеха от председателя му инж. Кирил Ерменков. Във връзка с основната тема на форума – „Транспортът в развитие – през моя поглед“, бяха представени 16 презентации и доклади от докторанти, научни работници и студенти от УАСГ – София, ВТУ „Тодор Каблешков“, ТУ – София, Филиала на ТУ в Пловдив, ТУ – Варна, НТСТ, Национален клуб „Би-Бит“, ИМИ – БАН и „Консулт инженеринг“ ЕООД. Те запознаха над 80-те участници



в конференцията с актуални проблеми в областта на различните видове транспорт, квалификацията и безопасността, производствените технологии, анализите и експерименталните изследвания.

Един от докладите на тема „Необходима е държавна и обществена подкрепа на Българските железници“ изнесе инж. Милена Асенова, специалист в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, която е и член на УС на Младежкото научно-техническо дружество. По думите ѝ във втория програмен период на оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. се предвижда голяма част от реконструкцията и модернизацията на националната железопътна мрежа да завърши. Това ще доведе до повишаване на скоростите за движение на влаковете по главните железопътни линии на страната.

Тъй като форумът се провеждаше в Града на телетата, презентацията на инж. Асенова предимно акцентираше върху проблемите, свързани с организацията на движение на пътническите влакове, преминаващи през железопътен възел Пловдив.

Най-същественият критерий, според който пътниците избират вида транспорт, е времето за пътуване. То ще се намали значително, след като бъде осъществен проектът за реконструкция на цялата железопътна линия София – Пловдив. За да има практически ефект обаче, който ще се почувства от клиентите на БДЖ, се налага да се направят подобрения в разписанието за движението на влаковете. Необходимо е да се въведе т.нар. „тактов график“, с интервали между влаковете не по-големи от 2 часа. Целесъобразно е от София в направление Пловдив бързите композиции да заминават между 6:30 ч. и 14:30 ч. през два часа, а след това до 19:30 ч. да пътуват на всеки час, съобщи Милена Асенова извода от проучването, което е правила.

Организацията на строителството също е важен елемент при реализацията на инвестиционните проекти, добави тя. През миналата и тази година, месеци наред се прекъсва движението на влаковете в определени железопътни участъци и пътниците се превозват с автобуси. Това води до удължаване на времето за пътуване, а някои влакове дори пристигат със закъснение спрямо коригирания вариант на разписанието. В резултат съществува сериозна опасност значителна част от пътниците да се пренасочат към конкурентния автомобилен транспорт, обобща инж. Асенова. Затова е целесъобразно пловдивската общественост, общинските власти, професионалните и обществени организации да упражнят влиянието си за ускоряване на строителните процеси от страна на инвеститора – НКЖИ и ръководителите на строителните фирми, добави тя. Според нея е нужно да се разработи проект за подобряване на организацията на строителството, което да се извършва без продължително прекъсване на движението на влаковете. Тя била възможна, защото железопътната линия София – Пловдив е двойна.

За изпълнение на програмата за реконструкция и модернизация на българските железници са

осигурени значителни средства. В проектирането и строителството са включени организации с добри специалисти, разполагащи с необходимите технически познания. Но



за да има програмата практически резултати, е необходимо решително подобряване на пътническите превози, което може да се осъществи само чрез действена държавна и широка обществена подкрепа.

Върху подобна проблематика се спря и доц. инж. Дарина Нитова от катедра „Железници“ при УАСГ. Тя анализира проблеми, които трябва да се решат в проекта за реконструкция на железопътната линия София – Пловдив. Посочи и показателите, с

които се характеризират проектните решения. Дарина Нитова също подчерта, че изключително важен обобщен показател е времето за пътуване на влаковете. След като приключи рехабилитацията на линията, според сегашните проекти се предвижда бързите влакове да пътуват между София и Пловдив за по-малко от два часа. След реализацията на проекта за реконструкция на цялата линия, включително и на новите трасета в най-трудните отсечки между Вакарел, Костенец, Сестримо и Белово, от София до Пловдив ще се пътува с 1,2 часа по-бързо.

Още една тема, върху която се спря инж. Дарина Нитова, бе „Интермодалният терминал в железопътен възел Пловдив – принос за усъвършенстване на транспортната система на България“. Изграждането на това съоръжение вече се извършва в гара Тодор Каблешков. В друга своя публикация – „Новото поколение контейнерни терминали“ – доц. Нитова излага съвременните концепции за обслужване на комбинираните превози, които са насочени в няколко направления: създаването на големи високомеханализирани, наситени със съвременна автоматизация логистични селища; обособяването на интермодални терминали в главните транспортни възли; построяване на регионални контейнерни пунктове в посредни гари, където има предприятия, които ползват контейнерни превози. На такива места, покрай отделен при-

емно-отправен коловоз с контактна мрежа, се монтират устройства за странично изваждане на контейнери от влаковата композиция.

Съдържателен и богатонагледен, докладът на асистент д-р инж. Васко Николов от ВТУ „Тодор Каблешков“ на тема: „Иновативни конструкции спирачни системи монтирани на вагоните“, привлече вниманието на участниците във младежкия форум. Инж. Цветан Благов от катедра „Железници“ на УАСГ пък се спря върху съвременните конструкции на железния път, поставени върху монолитна основа. За по-добро онагледяване на темата бяха демонстрирани фотоси на различни конструкции на железния път.

Б. а. - Нашият творчески колектив поддържа постоянни връзки с младите специалисти в железниците. Убедени сме, че те ще подкрепят усилията на двете водещи железопътни компании за успешно изпълнение на програмите, предназначени за модернизирани на българския жп транспорт, който трябва да заеме подобаваща роля в единната транспортна система на страната и да бъде оперативно съвместим с администрациите на другите държави-членки на Европейския съюз.

проф. Йордан Тасев - НТДТ
инж. Николай Николов – НТДГ
инж. Петър Тасев - НКЖИ



ЛОГИСТИКАТА СТИМУЛИРА НАЦИОНАЛНАТА ИКОНОМИКА

Логистичният сектор е основен движещ механизъм на европейската икономика. Това заяви заместник-министър Антон Гинев при откриването на конференцията „Тенденции и иновации в транспорта и логистиката“. Това е третото издание на станалата вече традиционна Логистична бизнес конференция. На нея зам.-министър Гинев подчерта, че Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията провежда устой-

чива и последователна политика, която е основа за развитието на логистичния сектор в България.

По думите му, логистиката е основен бизнес фактор за икономическото развитие на страната ни, като усилията на МТИТС са насочени към създаване на оптимални условия за развитие, както на транспортната инфраструктура, така и на необходимите интермодални терминали. В момента в процес на изпълнение са проектите за строителство на интермодалния

терминал в Пловдив, както и за подготовката за изграждане на другите терминали във Варна и Русе.

Чрез Оперативна програма „Транспорт“ 2007 - 2013 г. се правят инвестиции за развитие и модернизация на железопътната и пътната инфраструктура, а по отношение на пристанищната и летищната, се прилагат механизмите за публично-частното партньорство.

В заключение, Антон Гинев отбеляза, че за ефективното функциониране на транспортно-логистична-

та система, ключова роля имат интелигентните транспортни системи. Той информира, че в тази насока по ОПТ са осъществени проектите за Географски информационни системи в Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и в Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. За нуждите на пристанищната инфраструктура в края на лятото заработиха трафик кулите във Варна и Бургас, както и аналогичната речна информационна система – БУЛРИС. Изградена е

и система за подобряване на управлението на транспортните потоци чрез автоматизирано събиране и анализ на данни за пътния трафик по автомагистралите и първокласните пътища, като за първи път са инсталирани и три системи за автоматизирано наблюдение на метеорологичните условия.

Заместник-министър Гинев пожела на участниците в третото издание на годишната Логистична бизнес конференция успешна и ползотворна работа.

ЕВРОПЕЙСКАТА ЕКСПАНЗИЯ НА РКР CARGO

Изминаха две години откакто в Полша се състоя един от най-гръмките дебюти на Варшавската фондова борса - пускането в продажба на акциите на полския товарен жп оператор РКР Cargo. Това беше първото първично публично предлагане (първоначално предлагане на акции - листване) сред железопътните превозвачи от ЕС и се очакваше с голям интерес, тъй като дружеството е на второ място по обема на извършените товарни жп превози в ЕС (с 8,5 процента) след германския гигант Deutsche Bahn Schenker (с около 60 процента). Днес компанията намалява своите карго превози в Полша, но стремително увеличава тези зад граница. Подходяща ли е тази стратегия и накъде си проправя път?



РКР Cargo е най-големият товарен превозвач в Полша.

Припомняме, че за да не падне полският карго жп оператор под влияние на голям чуждестранен конкурент, се реши той да бъде раздържавен частично, а не пълно. В продажба беше пуснат пакет, съдържащ половината (50 процента) от акциите му минус една, а контролният пакет остана собственост на държавата. За да не се допускат схеми и използване на подставени лица от големите „играчи“ в бранша, на всеки индивидуален купувач бе разрешено да продава не повече от 244 акции. Със същата презумпция на чуждестранните инвеститори бе позволено да се сдобият с не повече от 20 на сто от общия брой обявени за продажба акции. Въпреки това, инвестиционният интерес бе очаквано изключителен и търсенето на ценните книжа превиши с почти 6 пъти предлагането. В резултат на борсовата търговия РКР Cargo спечели над 1,41 млрд. злоти (467 млн. долара) свежи средства, с които предимно погаси стари дългове, но останаха и за инвестиции в бизнеса на компанията.

Какво се случи след борсовия дебют на РКР Cargo? Компанията стремително се впусна да увеличава пазарния си дял, като акцентът бе поставен върху разширяването на бизнеса извън пределите на Полша. В приетата от ръководството ѝ стратегия за развитие до 2020 г. бе заложено да увеличи дела на товарните си превози зад граница от тогавашните 2 до 22 процента. Като основни цели на търговската инвазия бяха определени страните от Централна и Южна Европа. И определени постижения наистина бяха отбелязани.

Със сертификат за независим превозвач, даващ ѝ право да осъществява търговска дейност извън пределите на Полша, сега РКР Cargo работи в редица европейски държави. А именно: в Чехия и Германия – от 2010 г., в Словакия – от 2011 г., в Австрия и Белгия – от 2012 г., в Литва - от 2014 г. Вече има аналогичен сертификат и за Унгария, а с Холандия е в преговори за издаване на такъв. Влиянието ѝ на пазара се разшири, още след като придоби 80 на сто от акциите на чешкия товарен жп превозвач AWT през втората година след борсовия дебют. Споразумението за сключване на сделката на стойност 103 млн. евро бе постигнато навръх Нова година – 30 декември 2014 г. Пет месеца по-късно чешката компания вече бе напълно преминала под контрола на РКР Cargo.

Относително малката AWT стана първият чуждестранен актив на полския карго монополист, а с нейното придобиване поляците получиха доста бонуси, в т.ч. товаро-разтоварният терминал Острава - Пасков, разположен в източна Чехия, недалеч от словашката и полска граници. Той е важен опорен пункт в трансфера на товари от портотовете на Адриатика до Балтийско море. Използва се от много карго оператори като полския Rail Polska и европейскоруския Baltic Rail, които от 2011 г. оперират с контейнерен влак по маршрута Копер – Вроцлав – Острава – Копер. Не е изключено РКР Cargo също да планира да пусне такъв състав.

Благодарение на AWT полският превозвач получи достъп до нови пазари в Централна и Източна Европа, където дотогава не

бе работил. Чешката компания от години оперираше в страни като Словения, Хърватия, Румъния и България и РКР Cargo ги получи наготово.

Още по-активна дейност в тази част на континента разви полската компания, след като в началото на т. г. сключи договор за стратегическо партньорство с най-големия товарен оператор на Хърватия - HŽ Cargo. Сътрудничеството осигурява на РКР Cargo тясно партньорство в областта на железопътните превози и логистичните услуги в триъгълника Балтика - Адриатика - Северно море, а също и на Балканите. То открива на поляците достъп до модернизирани адриатически портове Риека и Плоче, до хърватските товарни терминали и жп мрежа.

Тези дни хърватският вестник Vecernji list излезе с информация, че РКР Cargo може да вземе участие в повторната приватизация на HŽ Cargo. Ако сделката се състои, то полската компания би могла да стане собственик на 40 на сто от акциите на хърватския превозвач.

Въпреки успехите зад граница обаче в Полша РКР Cargo пожъна серия провали в опитите си да изкупи малките жп превозвачи. През миналата година пропадна сделката за Lotos Kolej – компания, извоювала 8 на сто от полския пазар за товарни жп превози. С неуспех завърши и опитът за придобиване на един от главните играчи в сегмента – CTL Logistics. По данни на полското издание Rynek Kolejowy, страните не са се разбрали за условията на продажбата.

Още по-объркана изглежда историята с транспортната фирма Pol-Miedź Trans - част от държавния миннодобивен холдинг KGHM Polska Miedź. В края на м.г. РКР Cargo обяви намерение да купи 49 процента от акциите ѝ. През февруари т.г. страните постигнаха предварителна договорка и трябваше да сключат сделката през второто тримесечие на годината. До момента обаче тя все още не е осъществена.

Какви са финансовите показатели на РКР Cargo? Ако погледнем печалбата, ще видим добра динамика. Чистите приходи на компанията за първото полугодие на 2015 г. са с 22 процента повече спрямо същия период на 2014 г. и възлизат на 156 млн. злоти (около 37 млн. евро). Но въпреки това общите доходи на



Компанията стремелаво разширява бизнеса си извън пределите на Полша.

превозвача са намалели с 37 на сто и са 2,06 млрд. злоти (около 500 млн. евро).

Що се отнася до акциите ѝ – тяхната стойност едва не достигна миналогодишния пик (94,74 злоти за акция), но кривата е много нестабилна. В началото на юни ценните книжа на РКР Cargo се търгуваха за 93,22 злоти, но от юли досега спадат, регистрирайки антирекорд с цената си от 63,54 злоти.

Финансовите аналитици обясняват тези проблеми с пазара на товарните превози, който преживява трудни времена в целия ЕС. Те определят 2015 г. за най-тежката година за карго жп превозите от много години насам и отбелязват, че за скока в цената на акциите на РКР Cargo е повлияла покупката на чешката AWT, като въпреки последвалата негативна тенденция, инвеститорите все още им се доверяват.

Основанията за тяхното доверие са няколко. Първо – статусът на компанията. РКР Cargo остава лидер на полския пазар. Тя транспортира 48 на сто от всички товари на железницата в страната - 49,3 млн. тона през първото полугодие на годината (с 1 процент по-малко от м. г. за

периода). Същевременно зад граница е превозила 2,9 млн. тона (или с 136 процента повече). Последното едва ли е учудващо предвид тенденцията за увеличаване на превозите в чужбина.

На този фон през септември немският концерн Siemens получи поръчка за 15 мултисистемни локомотива на обща стойност 75 млн. евро. „Това е най-голямата ни инвестиция в подвижен състав от дълго време. Направихме още една сериозна стъпка за подобряване на международните позиции на РКР Cargo и укрепване на нашето присъствие на жп пазарите в съседните страни“, заяви президентът на компанията Адам Пурвин. Паралелно превозвачът разпродава стария си подвижен състав. През това лято бяха обявени за продажба 1586 вагони (210 повредени) и 256 локомотиви.

От РКР Cargo трябва да са особено внимателни, защото конкуренцията не спи. Основният съперник – германския карго превозвач Deutsche Bahn Schenker – увеличава потенциала си в Полша. Неговата дъщерна компания DB Schenker Rail Polska вече диша във врата на поляците.

Ивайло ПАШОВ



За да укрепи позициите си на европейските пазари, полският карго лидер поръча 15 мултисистемни локомотива на Siemens.



В момента РКР Cargo извършва товарни превози в 9 държави от ЕС и в още няколко държави от Балканите.

ВЛАКОВЕТЕ ... ПРЕЗ ТУНЕЛИ ... СОФИЯ И РАДОМИР



Експертите на ДЗЗД „НЕТ - Италфер - И Кю И“ и НКЖИ представят техническия проект за модернизацията на София – Перник – Радомир.

От стр. 1 одобрен идеен проект, появата на различни проблеми налага разработването на алтернативни варианти на трасето. С тях се цели преодоляването на конфликтните места, на несъответствията с устройствения план на Столична община, на пречките при съгласуването на ПУП. Налага се да се отчуждят 41 дка от площите на Западен парк, а Люлин планина да бъде пресечена от тунел. Но и там също се очаква появяването на проблеми при двата портала на съоръжението. Тъй като възникват различни ограничения при избора на оптимално трасе линията предварително е разделена на четири участъка. Единият е София – Владая, където районът се характеризира с неблагоприятни геоложки дадености и нестабилни терени, които образуват много свлачища. След това следват Владая – Драгичево, Драгичево – Перник и Перник – Радомир. Всичко това налага през юли тази година да бъде избран окончателен вариант с наименованието Алтернатива 6. Според него по първата отсечка от столицата до Владая ще се извършва рекон-

струкция на съществуващата в момента еднопътна линия.

Както твърди Павлина Димитрова, представител на изпълнителя ДЗЗД „НЕТ - Италфер - И Кю И“, тъй като жп отсечката преминава през силно урбанизирана територия, а предназначението ѝ е за градско и крайградско пътуване, реконструкция на линията в тази част ще се извършва при проектна скорост 90 км в час като на едно-две места тя няма да превишава 80 км в час. Между Владая и Драгичево се предвижда изграждането на нов тунел, дълъг 4 890 м. Проектната скорост на двойната линия, свързваща двете населени места ще е 160 км в час за пътническите влакове. Теренът тук е сложен и сега скоростта е намалена до 20 – 25 км. Не са редки и случаите, когато жп композиции дерайлират. Нестабилната теренна обстановка е основната причина инженерите и проектантите на ДЗЗД „НЕТ - Италфер - И Кю И“ да предложат макар и малко по-скъпият способ за пробиване на тунел с по-голяма дълбочина от 130 – 180 м., тъй като свлачищата достигат до около 30 м. Консултантите препоръчват прокопаването да

се извърши с тунелопробивна машина. Предвижда се Владая да бъде изключена от прекия маршрут и да се обособи като отделна гара.

Според одобрения вариант, между Драгичево и Перник реконструкцията и удвояването на съществуващата линия ще бъдат извършени за 120 км в час заради построените покрай нея сгради, подстанцията на НЕК, топлофикация и навлизане в урбанизирана територия, което не допуска високи скорости. Само в два участъка тя ще достига 80 км в час. Между Перник и Радомир ще бъдат построени два по-малки тунела с общо дължина 1 195 м. Единият е около 700 м, другият е около 300 м. Ще се проектират в една тръба и ще са с две линии, тъй като са къси и няма пречка за обезопасяването им. Но и при малките тунели съществуват проблеми, тъй като има разломи и е необходимо да се вземе решение какъв подход да се предприеме при строителството им.

Жп линията на обходното трасе София – Перник – Радомир между Волюяк – Храбърско – Разменна – Перник се предлага

да е единична. За него е обявен самостоятелен търг за технически проект, но процедурата е забавена и по-късно прекратена заради обжалване. В заданието на авторите на проекта, изготвен от ДЗЗД „НЕТ - Италфер - И Кю И“, е включено изискване за представяне на алтернатива и на съществуващия обходен път. Този вариант включва преминаване през Волюяк – Суходол – Перник, след което жп линията се включва в трасето с посока Радомир. Предлага се и друг успореден вариант, който според специалистите на „НЕТ - Италфер - И Кю И“, може да се използва за товарното движение. Дължината му приблизително е 15 км и ще струва около 330 млн. лв. След Перник обходното трасе трябва да се влее в основното. Това ще наложи да се направи и предложение за промяна в Общия устройствен план на столицата, който в момента се подготвя.

С проекта София – Перник НК „Железопътна инфраструктура“ ще кандидатства за финансиране по Механизма за свързана Европа. Според Мария Чакърва, директор на дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни

проекти“ през този месец се очаква обявяване на втората покана. Инвестицията, която трябва да се направи за модернизирането на отсечката е 520 533 818 лв. без ДДС, а срокът за изпълнение – 48 месеца. Той има и пряко отношение към развитието на жп възел София, който също се намира по протежението на Ориент/Източен средиземноморски коридор от основната TEN-T мрежа, част от която е и жп направление София – Пловдив – Бургас. Линейната железопътна инфраструктура включва 29 междугария, а общата дължина на жп линията, без индустриалните клонове, е 249 км. Гарите на територията на софийския железопътен възел са 22. Очакванията след модернизирането му са инфраструктурата на територията на столицата да бъде приведена в пълно съответствие с европейските стандарти и политики в областта на железопътния транспорт и опазването на околната среда. Друг резултат, който трябва да се постигне, е намаляване на вредните газове чрез ограничаване на автомобилния трафик в района на столицата. Това ще стане след като бъдат създадени удобни връзки между различните видове транспорт и оптималното използване на алтернативни трасета в градски условия. Не на последно място е и осигуряването на равнопоставен достъп на хората в неравнопоставено положение като се изградят рампи и асансьори на всички гари на територията на жп възел София. Важна цел е и ограничаването на трафика в столицата. Това може да се постигне като се създадат центрове за преход от натоварени зони с автомобилно движение и свързването им с железопътния транспорт. В НКЖИ казват, че инвестиционната стойност на това мащабно строителство е над 682 млн. лв.

Мая Димитрова

РАЗВИТИЕТО НА ЛИНИЯТА ПРЕЗ ГОДИНИТЕ

Първите проучвания за строителство на жп линия, която да свързва София с Перник започват през 1988 г. Още по онова време са разработени два варианта, информира инж. Иво Янакиев, ръководител отдел „Подготовка на проекти“ в НК „Железопътна инфраструктура“. Единият предлага трасето да преминава през Горна баня и Владая, а другото предложение е в жп маршрутът да бъдат включени Симеоново, Драгалевци и Владая. Търгът за строителство се организира и провежда през 1891 г. като визира направлението София – Владая – Перник. Но това трасе не се приема от тогавашното Народно събрание, което налага изграждането му да стане по стопански начин. Някои от обектите се поемат от частни изпълнители. Железопътната линия с дължина 32.5 км е завършена след седем години през 1898 г.

През 1895 г. се обявява търг за жп отсечката Перник – Радомир, дълга 15.3 км. За него кандидатстват пет изпълнители, но печели този, който предлага най-ниската цена за осъществяването ѝ – 899 999 лв. Най-високата инвестиция, която е трябвало да се направи е 1 650 000 лв.

В първите дни на януари 1897 г. отсечката е завършена и предадена за експлоатация. По думите на инж. Янакиев строителите са използвали релси тип 32 кг на линеен метър „Ре Пе Ше“. Той обяснява, че наименованието им идва от съкратените инициали на направлението Роман – Плевен – Шумен. Тези релси вече са излезли от употреба, но все още могат да бъдат открити по някои от по-малките гари в страната.

АРХАНГЕЛОВДЕН



На 8-ми ноември ще отбележим един от най-големите хри-

стиански празници - Събор на св. Архангел Михаил и другите

небесни безплътни сили (Архангеловден). В православната традиция на този ден честваме светите ангели и техния водач Св. Архангел Михаил.

Празникът, посветен на Събора на светите ангели, неслучайно е през ноември. Това е деветият месец след месец март, когато според библейското предание е сътворен светът. Девет е броят на ангелските чинове и затова през този девети месец се покланяме на небесните сили.

Верният Божи служител Архангел Михаил е пръв сред ангелите. Той се бори с тъмните духове и затова се изобразява с копие в ръка. Освен него има още шест първенстващи ангели, които винаги стоят пред престола на Господа. Такива са Архангел Гавриил, който е вестител на Божиите тайни; Архангел Рафаил, който изцелява човешките недъзи, и др.

Независимо от йерархията в деветте ангелски чина, всички ангели се считат пазители на човешките. Според православното християнство, всеки покръстен човек има свой ангел-пазител, който се моли за него на Бога, съветва го да върши добри дела, внушава му благочестиви мисли и скърби за него, когато греши и забравя Божиите заповеди.

В съботата преди Архангеловден отбелязваме и една от трите големи Задушници през годината.

В народната обредност денят на Архангел Михаил се чества с курбани, събори и общоселски празници. На трапезата присъства специален обреден хляб, както и ястия от овнешко или шилешко месо, фасул, варено жито и червено вино.

Овнешко с екзотични подправки

Необходими продукти:

1 глава лук, нарязана на едро;
10 дребни скилидки чесън;
100 гр настърган джинджирил;
100 мл олио;
2 люти чушки, нарязани на ситно;
2-3 с.л. кърри;
3 стръкчета мащерка;
700 гр. овнешка плешка, нарязана на кубчета;
400 гр. консервирани домати, нарязани;
300 мл. агнешки или телешки бульон;
410 гр. консервиран или сварен зрял фасул;
Сокът от 1/2 лимон;
1 ч.л. кориандър;
сол на вкус



ни люти чушки, подправките (без кориандъра) и солта. Оставете на огъня за около 2-3 минути, докато се усетят ароматите на съставките.

Прибавете кубчетата овнешко месо и разбърквайте за около 5 минути, докато то не започне да покафенява. Добавете нарязаните домати и бульона. Увеличете топлината на котлона, докато сместа заври, след което отново намалете топлината, покрийте тенджерата с капак и оставете на слаб огън за около 2 часа и половина. През последния половин час прибавете консервирания или предварително сварен зрял фасул. След като ястието е готов, поръсете с лимонов сок и кориандъра. Сервирайте с ориз и свежа салата.

Начин на приготвяне:

Поставете лука, чесъна и джинджирила в блендер и ги направете на пюре. Включете котлона на средно силен огън и затоплете олиото в подходяща тенджера и изсипете пюрираната смес. Разбърквайте за около 5 минути, докато сместа омекне. Прибавете почистените от семките и нарязан-

Есенен уют у дома



Денят, особено след като преместихме часовника един час напред, стана особено къс. Вечерите застудяват все повече и след работа бързаме да се приберем у дома. Допълнителен уют в жилището ни ще внесат топлините, землисти цветове на есента. Техните багри ще придадат особено спокойствие и светлина на домашния интериор, който ще стане още по-притегателен пристан за цялото семейство. Сменете калъфките на декоративните възглавници в хола, като подберете такива, които със своите цветове или шарки внасят красив есенен акцент. Използвайте покривки за маса, които със своя десен също подхождат на сегашния сезон. Сложете на прозорците плътни завеси, които не само цветове да отговарят на есенната палитра, но и да задържат топлината в стаята. Сгънете върху дивана или някое от креслата меко поларено или плетено одеало в оранжеви, кафяви или маслинозелени нюанси, което да бъде под ръка за всеки член на семейството,

решил да се сгуши в хола пред телевизора или с книга в ръка. Кухнята може лесно да се преобрази ако аранжирате ябълките, орехите, морковите, чушките и другите дарове на есента в подходящи съдове, така че със своите багри те да радват очите на всеки член на фамилията. Поставете на котлона малка тенджера, в която да къкри на съвсем слаб огън ароматна смес от канела, индийско орехче и карамфил. Уханията на тези подправки създават сладостно есенно настроение. Създайте си навик да украсявате масата за вечеря със свещи. Не е необходимо да непременно да избирате най-скъпите или тези с най-екзотичен аромат. Обикновените бели свещи от кварталния магазин, поставени върху подходяща поставка или аранжирани в съчетание с орехи, зърна, царевича, шарен боб или изсъхнали шипки създават неповторима атмосфера на уют. Меката светлина на свещите внася особена романтика в есенните вечери.

ИЗКУСТВОТО ДА СИ РОДИТЕЛ

В книгите със съвети за родителството е пълно със съвети за отглеждане на деца. Описани са и основните моменти от появата на новороденото до периода на юношеството. И все пак, освен първото зъбче, първите самостоятелни стъпки, първата казана дума и прочие забележителни събития в живота на детето, ние като родители помним и други моменти, които съставляват магията на това да отглеждате нов живот.

Първият път, например, когато бебето се изтъркули от леглото. Въпрос на секунди е. Докато се обърнем да вземем чистите дрешки и хоп – малкото човече е на пода и надава жални писъци. Това е моментът, в който майката за първи път изпитва стягащото гърло чувство за вина – вина, че не

си достатъчно добър родител, че не си дал най-доброто на своето дете. Родителството е умение, което учим в движение.

Денят, когато за първи път поверим детето си на друг човек, било то близък роднина, приятел или служителка от яслата, е друго запомнящо се събитие. То събужда у нас смесица от вина, мъка, страх, а нерядко и гузна радост от няколкото часове на лична свобода. Самият факт, че в нас бушуват толкова различни емоции, означава, че родителството вече ни е променило и сме поели бремето на отговорността.

Първият път, когато хлапето ни избухне в пристъп на яд или чиста глезотия пред непознати хора, е също незабравим. Преди да станем родители при гледката на дете, което се плаче, дърпа се, рита и

крещи, моментално сме си казвали, че му липсва домашно възпитание и здрава родителска ръка. Когато собственото ни отроче ни спретне подобна сцена на обществено място, нека не обвиняваме първо него, а да се замислим за нашите пропуски като родители.

Нелекият път на родителската грижа минава и през момента, когато видим порасналата си рожба да прибере блъснато от кола кученце, да помогне на възрастна жена да пресече улицата или да догони някой старец, който си е изпуснал банкнота от 5 лева. Тогава осъзнаваме, че всички съвети, наставления и поучения, които сме давали на своето дете и сме мислили, че му минават покрай ушите, всъщност са оставили трайна дияра в неговото съзнание.



„ДЪЖДОВНАТА“ ПЕЩЕРА

В долината на река Кодори в република Абхазия се намира една необикновено красива, но малко посещавана пещера. Входът ѝ прилича на чудовищна паст с остри зъби. Ако се загледате внимателно обаче ще откриете, че входът и таванът на пещерните тунели са образувани не от ръбести скали, а от блокове лед.

Температурата във вътрешността на пещерата достига до 40оС и от ледения таван постоянно капе вода, която създава усещането, че в топлите подземни каверни вали дъжд. Така в плетеницата от пещерни тунели човек попада в някакъв сюрреалистичен свят, където е хем горещо, хем дъждовно, хем покрито с лед.

Необикновената пещера се намира в отдалечен район в долината. За да се стигне до нея, трябва да



се пътува 5 часа с превозно средство от град Сочи, след което да се направи еднодневен пешеходен преход. Местните хора разказват, че поради изолираността си, тази

пещера навремето е била предпочитано скривалище на чеченските бунтовници, но се надяват, че днес тя може да привлече любителите на пещерните проучвания.

ГЛЕДАНЕТО НА ТЕЛЕВИЗИЯ РАЗБОЛЯВА

Според изследване, проведено от онкологичния институт в щата Мичиган, хората, които гледат телевизия над три часа и половина на ден са застрашени не само от ракови и сърдечни заболявания, които обикновено свързваме с липсата на движение и заседяването на едно място за продължителен период от време. Специалистите твърдят, че часовете, прекарани пред малкия екран, засилват риска от диабет, пневмония, болест на Паркинсън и проблеми с черния дроб.



Една от причините е фактът, че гледането на телевизия често

е съпътствано с други нездравословни навици като преяждането, злоупотребата с алкохол и никотин. Същевременно, дългото време, през което тялото ни е отпуснато в статична поза, се отразява на мускулите, ставите и нервните окончания. Вторачването в телевизора, с което запълваме немалка част от времето си, лишава и мозъка ни от способността за съзидателна мисловна дейност, като ни превръща в пасивни консуматори на информация.

ОСОБЕНОСТИТЕ НА ИНТРОВЕРТНИТЕ ЛИЧНОСТИ

Интровертността е въпрос на темперамент и не се свежда единствено до определен тип социално поведение. През последните години тя е обект на все повече изследвания и въпреки това остава в голяма степен неразбрана. Все още в обществен план интровертните хора са заклеймявани като свити и асоциални. До 2010 г. американската психиатрична асоциация, например, включваше интровертността към списъка със симптоми, показателни при диагностицирането на различни психични заболявания.

Хората, които обръщат по-голямо внимание на своя вътрешен свят, не са непременно „чалнати“ или лишени от способност за общуване. Те просто имат различна нагласа, различен темперамент. Известно е, например, че интровертите се дразнят от празнословието и повърхностните разговори. Това съвсем не означава, че те са човекомразци, а просто, че възприемат безмисленото бърборене като пречка пред искрената комуникация.

По същата причина интровертите не са склонни да взимат активно участие в особения тип служебно социално общуване, което е свързано с кариерното развитие. Те нямат потребност да се подмазват пред началниците си, да се



изтъкват пред колегите си или да проявяват престорен интерес към заниманията на „силните на деня“, защото за тях подобно поведение е фалшиво и лицемерно.

Въпрос на темперамент е и необходимостта на интровертните личности от лично време и пространство. За тях усамотяването и тихите занимания са начинът да „заредят батериите“ и да възстановят вътрешния си баланс. Те изразходват много повече енергия в общуването, тъкмо защото търсят смислената комуникация, а не безсъдържателното бърбене. При съвместното на много хора изморява интроверта и ако той няма физическата възможност да се отдалечи от околните, тогава поне в съзнанието си той се усамотява в свои мисли,

нямащи нищо общо с разговорите около него. Това е проява на инстинкт за самосъхранение, която обаче от останалите хора често се възприема като признак за надменност и студена сдържаност.

Детайли от околната обстановка, които убягват на повечето хора, много често се забелязват от интровертите заради склонността им да търсят вътрешната логика и смисъл на визуалните стимули. Същевременно, те имат и по-развита способност за аналитично мислене и установяване на взаимовръзките между явления и събития. Не е случайно, че много често интровертните личности са вдъхновяващи лидери и оратори, както и изявени хора на изкуството, които са постоянно под светлината на прожекторите.

Ще се възправи ли отново Родоският колос?

Родоският колос е построен през 280 г.пр.Хр. и със своята височина от над 30 м става едно от седемте чудеса на древния свят. Твърди се, че оригиналната статуя, разположена при входа на пристанището на град Родос в едноименния гръцки остров, е изобразявала бога на слънцето Хелиос. По време на земетресение през 226 г.пр.Хр. обаче монументът рухва.

Днес екип от архитекти, инженери, икономисти и археолози от Гърция, Испания, Италия и Обединеното кралство планира реконструкцията на този впечатляващ символ на античността.

Замисълът на специалистите предвижда новият монумент да бъде още по-внушителен от оригинала. Бъдещият Родоски колос ще бъде с височина над 150 м и ще побира в себе си музей на древността, библиотека и културен център. В едната си ръка статуята ще държи в ръка светилник, който ще играе и ролята на фар, видим от десетки метри. От външната страна тялото на колоса ще бъде частично покрито с фотоволтаични панели, които да осигуряват слънчева електроенергия за всички съоръжения в гигантския монумент на бога на слънцето.



Стенописите като улично изкуство

През последните години графитите се развиват все повече като специфична форма на улично изкуство. В цял свят започнаха да се организират фестивали, посветени на кварталната естетика и изкуството, изразяващо възмущенията на малките социални, етнически, религиозни и пр. общности в рамките на големите мегаполиси. В Ню Йорк преди броени дни приключи двуседмичния международен фестивал за монументално улично изкуство, който събра художници от Аржентина, Белгия, Мексико, Пуерто Рико, САЩ и Южна Африка с мисията да уловят духа на кварталите Харлем, Бронкс и Ел Баррио

и същевременно да пресъздадат общовалидни послания. В своеобразния „платна“ за творбите се превърнаха стените на обществени и жилищни сгради. Изработването на монументалните стенописи се превърна в атракция за хората, живеещи в тези три емблематични предградия на Ню Йорк, които не само наблюдаваха целия процес по изработването на изображенията, но и вдъхновяваха творците със своите собствени житейски истории. Създателите на монументалното улично изкуство избраха като основни теми на своите стенописи имиграцията, световната бежанска криза, човечността, общуването и пр.



НАЙ-ДОБРИТЕ ГАРОВИ РЕСТОРАНТИ В ЕВРОПА

Тези забележителни „храмове на вкуса“ се намират на централните гари на едни от най-известните европейски градове

(Продължава от брой 29)

След Цариград се отправяме към трите дестинации, най-предпочитани от българските туристи. Естествено, става дума за топли местенца...

Първата е слънчева Испания. Ще ви заведем до провинция Кадис в автономната област Андалусия. Там, североизточно от град Химена де ла Фронтера и на 5 жп спирки от порт Алхесирас, се намира



Испанското заведение се помещава в старинна сграда и е изключително уютно и зиме, и лете...



Бар-ресторантът „La Estacion“ на гарата в Сан Пабло де Бусейте

на градчето Сан Пабло де Бусейте. На неговата железопътна гара (автентична постройка от по-миналия век) има възхитителен бар-ресторант, носещ името „La Estacion“ (в превод от испански „Гарата“), който не бива да пропускате ако се окажете наблизо. Неговата репутация се носи надалеч и освен пътуващите с железниците, не пропускат да го посещават и туристите. Причината е изключително свежите и оригинални традиционни храни на умерени цени, които заведението предлага в невероятно уютна атмосфера.

Ястията, които задължително трябва да вкусите, са гъбените – своеобразна визитна картичка на шеф-готвача, фрикаделите с шунка

или спанак, както и новото меню, посветено на чисто испанското блюдо тапас (разнообразни видове мезета). През лятото, сградата на старата каменна станция поддържа приятна прохлада, а през зимата откритият огън в огнището прави ресторанта уютно място за обилен обяд или вечеря, придружени от чаша вино от някое от многото местни лозя.

Но, ако Испания ви е далеч, тогава ще предложим нещо по-близко. Любимата дестинация на повечето българи – Гърция. В нейната столица може да се насладите не само на чудна туристическа разходка сред античната история, но и да си подарите незабравимо романтико-гастрономично изживяване.

За целта отделете време и посетете атинския район Руф. На тамошната гара е композиран уникален ретро влак, съставен от красиви, реновирани вагони. Той носи името „To Treno Sto Rouf“ („На влака при Руф“) и един от вагоните му е превърнат в ресторант, друг в бар, а останалите три са посветени на изкуствата, музикалните и театрални продукции. Впечатляваща комбинация, нали!

Заложите ли на това атинско заведение, повече няма да се питате къде е по-добре да се обядва – на жп гара или във влаков вагон. През лятото на перона отваря врати открит бар, който се обслужва от персонала на „To Treno Sto Rouf“. Можете да избирате да се настаните там или в композицията. Менюто е кратко, но питателно и достъпно – бургери, колбаси, сирена, дакос (хляб, домати и сирене фета)... Не липсват и узото, и забавните програми.

За накрая сме оставили друга много популярна дестинация за нашия народ – Италия. Нейните забележителности и достойнства са всеизвестни, но огладнеете ли там и наблизо има гара – непременно проверете дали на нея няма ресторант от веригата VуТА. Засега такива се срещат само на големите жп терминали – в Рим (гара Термини), Милано, Торино, Неапол



Гърците хитро са комбинирали ресторант, бар, кабаре, минитеатър и галерия във вагоните на ретро състава

и Венеция. Скоро се очакват и на жп станциите във Флоренция и Болоня.

Послушайте ли ни – няма да съберкате. Модерният, тъмен и скъпо изглеждащ интериор на заведенията VуТА крие една тайна, която всеки българин ще оцени – а именно, че приготвяните тук храни – от пиците, през панините и салатите до кроасаните, кафето и вината, са с много ниски цени. Само едно евро струва прословутото кафе „Американо“, цената на пиците тръгва от 3 евро, а на панини (вкусни италиански сандвичи) – от 4,20 евро. Така италианската разходка може да излезе значително по-евтина от очакваното...

Завършваме с това, че настоящата класация за 10-те най-добри гарови ресторанта е изготвена от популярния британски всекидневник „Гардиан“. Доколко е резонна, оставяме да прецените сами. Много е вероятно да се натъкнете и на далеч по-атрактивни жп заведения на Стария континент. За целта просто пътувайте!

Ивайло ПАШОВ



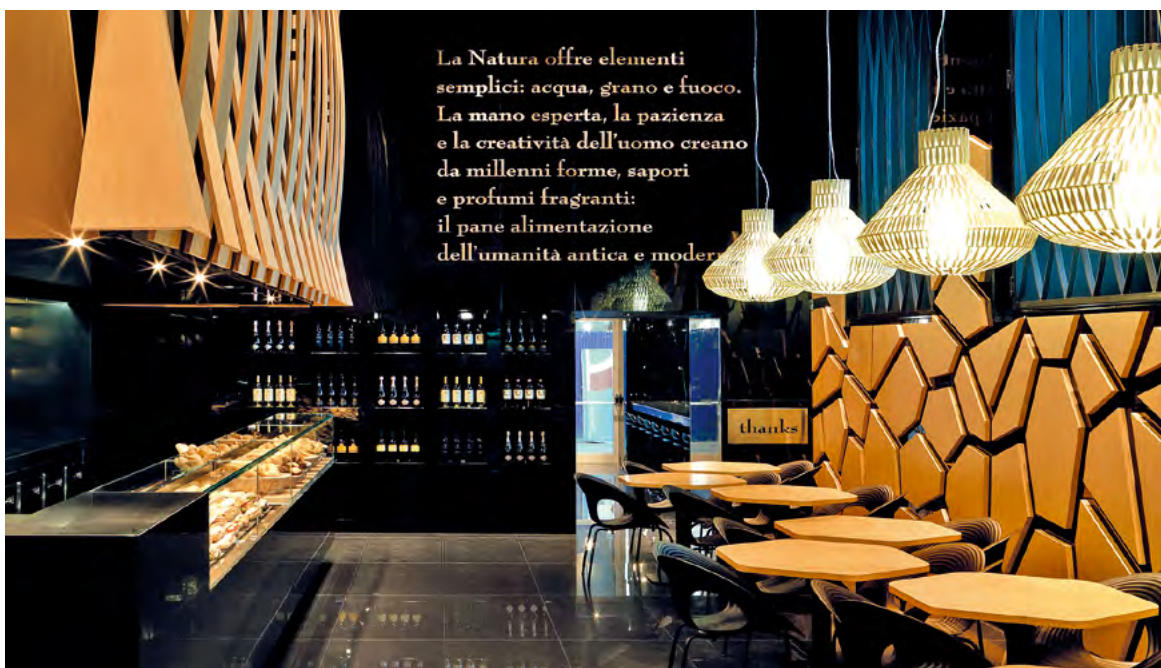
... а предлаганата типична местна храна е превъзходна



„To Treno Sto Rouf“ на атинската гара Руф



... но предлагат вкусна и евтина храна и напитки



Италианските ресторант-кафенета VуТА изглеждат доста елитарно...

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 директна заявка от клиента

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