

Железницар

RAILWAYMAN

21 - 27 февруари 2019 г. Цена 60 ст. София, година XXVIII, брой 6

Политики

ЕК НЕ ДАДЕ ШАНС НА SIEMENS - ALSTOM

на стр. 3

Перспективи

УСПЕШНО СТАРТИРА РЕМОНТЪТ НА ПЪТНИЧЕСКИ ВАГОНИ

на стр. 4

БИЗНЕСЪТ И НАУКАТА ИНТЕГРИРАТ УСИЛИЯТА СИ

Създават единна платформа за кадри



Като обединяваща най-кратко може да бъде характеризирана първата национална среща у нас между лицензираните железопътни превозвачи и академичното ръководство на ВТУ „Тодор Каблешков“. Инициатор и организатор стана висшето транспортно учебно заведение, което в ролята на образователна институция, с водещо значение в подготовката на квалифицирани жп кадри, реално протегна ръка към бизнеса за осъществяването на съвместна платформа за обучението и квалификационното развитие на транспортните специалисти.

По време на разговорите бяха очертани няколко основни теми, между които най-напред се постави въпросът за създаване на обща система за професионална подготовка за някои от позициите, където липсата на кадри е много голяма. Най-остър се оказва проблемът при намирането на добре подготвени млади локомотивни машинисти, маневристи, ревизор-вагони и други длъжности, свързани с експлоатацията.

Домакините, в лицето на ректора проф. д-р инж.-икон. Даниела Тодорова, поздравиха гостите и благодариха на всички дошли, за да участват в дискусиата, както и за готовността им съвместно да работят за поддържане и повишаване на престижа на транспортния сектор в родната икономика. Зам.-ректорът по научно-изследователската дейност проф. Петър Колев запозна присъстващите с възможностите, които предлага университетският Център за следдипломна квалификация и продължаващо обучение. Той е обособено обслужващо структурно звено в съста-

ва на ВТУ „Т.Каблешков“. Организира и провежда цялостната си дейност по обучението на специализантите в съответствие с Правилника за устройството и дейността на училището, действащата нормативна уредба на страната и специфичните изисквания на заявителите. Както обясни проф. Колев формите на обучение са колективна и индивидуална с редовен, задочен и комбиниран вариант. По думите му една от основните задачи на центъра е да поддържа, развива и повишава професионалното ниво на служителите, специалисти и ръководни кадри в

транспорта. Както и да осигури условия за придобиване на квалификация и друга специализирана подготовка. Предлага специализации, компютърно и чуждоезиково обучение и подготовка на кандидат студенти. Според учебните планове на центъра има възможност за професионална квалификация в 18 различни направления като курс за ревизор вагони, подобряване на правоспособност на локомотивни машинисти на електрически локомотиви, както и на ел. локомотиви серия 85.000, серия 87.000, на ел локомотиви серия 86.000 Сименс. Фигурират и курсове за усъвършенстване на ръководители по движението в жп транспорта, специалисти по тягова контактна мрежа, изучаване на приложения на нормативната уредба за експлоатация и надзор върху хидротехнически съоръжения, допълнително обучение за локомотивни машинисти на дизелови локомотиви - серии 52.000, 55.000 и 60.000, професионална квалификация на помощник локомотивни машинисти на електрически локомотиви. Предлагат се и курсове за правоспособност на локомотивен машинист на дизелови локомотиви, за професионална квалификация и правоспособност на ръководител движение и на ръководител

на стр. 5

LIVE ЕЛЕКТРОННО ТАБЛО

Новата услуга, която отскоро предлага „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД е достъпна за всички клиенти на дружеството. Чрез нея се въвеждат подобрения в информационното им обслужване, свързано с движението на влаковете в цялата страна. В официалната страница на БДЖ (www.bdz.bg) е разработена функция, чрез която се предоставя изчерпателна информация в реално време как пътуват влаковете по националната жп мрежа. Публикуването на актуални данни затова значително подобрява информираността на клиентите на националния железопътен превозвач. Те вече могат да проверяват по всяко време редовно ли е движението на предпочетената от тях влакова композиция или прави закъснение.

Новата функция напомня на съществуващата до този момент за електронните табла, но вече е усъвършенствана и допълнена с изчерпателни данни за всички гари по маршрута и за движението на влаковете в реално време. Предимството ѝ е, че дава възможност на всеки потребител да проверява и получава точна информация за закъсненията и през мобилния си телефон.

БИЛЕТИ ЗА 3 МАРТ СЕ ПРОДАВАТ И ОНЛАЙН

Още от 18 февруари започна предварителната продажба на билети за дните, когато се отбелязва националният празник 3 март. Обикновено това става в рамките на пет дни, но този срок се удължава, когато празничният период е по-дълъг. Така се дава възможност на хората, които ще ползват железопътен транспорт отрано да планират пътуванията си и своевременно да направят резервация за седащи места. Клиентите на БДЖ могат да закупят необходимите им превозни документи от всички жп гари и бюра в страната.

В анонса, направен от „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, се напомня, че за определени влакове продажбата се извършва и онлайн. Системата за този вид резервации предлага бърз, лесен и модерен начин за закупуване на железопътни превозни документи, независимо от местонахождението на клиента. Улеснение е, че се дава възможност за визуален избор на спални и седащи места, в зависимост от композицията на всеки влак. Разплащането се осъществява по електронен път с най-масово разпространените кредитни и дебитни карти. Билетът се получава на електронната поща на регистрирания клиент, след което се разпечатва на хартиен носител. Особено удобна за пътуващите е възможността да се купува с таблетки и смартфони. Така не е задължително билетите да се разпечатват на принтер, защото се валидират от кондуктора във влака директно от мобилното устройство.

Системата е достъпна на официалната интернет страница на „Холдинг БДЖ“ ЕАД - www.bdz.bg, както и на електронен адрес - <http://bdztickets.com>.

Инициативи

ФИНЛАНДИЯ ТЪРСИ ЧАСТНИ ИНВЕСТИТОРИ ЗА МАЩАБНИ ЖП ПРОЕКТИ



Правителството на Финландия подкрепи предложението на министерството на транспорта и комуникациите за създаването на държавна холдингова компания за насърчаване на големите проекти, свързани с развитието на железниците. Тя ще се занимава с привличането на средства от разнообразни източници, в това число и от частни инвеститори.

Предвидено е холдингът, с проектно название Оу

Suomen Rata Ab, да е с акционерен капитал в размер на 100 млн. евро. В него ще влязат 5 специализирани дъщерни предприятия. Две от тях ще са за насърчаване на ключови инфраструктурни проекти. Единият е за изграждането на линията между летището на Хелзинки и град Тампере, с прогнозна стойност 5,5 млрд. евро и очакван годишен пътничкопоток 6,5 млн. души. Другият е за модернизацията на трасето

Хелзинки – Турку. Целта е да се намали времето за пътуване между двата ключови финландски града до 1 час, което ще струва 2,2 млрд. евро.

Още две компании ще работят в областта на недвижимостите и покупката на подвижен състав. Това е обусловено от либерализацията на пазара за железопътните превози в страната и от стремежа да се осигури равен достъп на всички превозвачи до инфраструктурата на гарите, депата и до услугите по техническо обслужване на жп флота.

Петото дружество от състава на холдинга ще бъде ангажирано с участието на скандинавската държава в реализацията на проекта Rail Baltica за изграждане на жп мрежа между страните от Балтика, Източна и Западна Европа. То ще е отговорно за финансирането по линия на европейските фондове и за изграждането на новата жп магистрала на север от финландската столица (Фото: [Wikipedia](#)).

Доставки

ИСТАНБУЛСКОТО МЕТРО ПОЛУЧИ АВТОМАТИЗИРАНИ МОТРИСИ

В депо Текстилент на метрополитена в Истанбул бяха доставени първите напълно автономни мотриси, произведени от южнокорейската компанията Hyundai Rotem за новостроящата се линия М7. Те са началната партида от цяла серия, заявена през 2016 г. от транспортните власти на турския мегаполис.

Контрактът предвижда азиатският производител да достави общо 75 четиривагонни електромотриси с автономно управление. Те са предназначени за обслужване на новостроящата се линия М7 на истанбулското метро. Същата се изгражда в европейската част на града и ще е с дължина 24,5 км.

През декември 2017 г. бяха поръчани още 20 идентични четиривагонни влака за планираното бъдещо удължение на трасето. Участъкът ще е



дълъг 18,5 км.

Съставите са проектирани да се захранват с електроенергия от въздушна контактна мрежа за прав ток. Сглобяват се в завод в турския град

Адапазаръ, собственост на компанията Hyundai EURotem - съвместно предприятие на компаниите Hyundai Rotem и TÜVASAŞ (Турция). Според условията на договора, 50 на сто от компонентите за тях трябва да се местно производство. EURotem се ангажира да доставя по 8 мотриси на месец.

Откриването на основния участък от линия М7 се очаква през четвъртото тримесечие на 2019 г. По протежението й ще има 19 метростанции. На няколко от тях ще може да се прави връзка с линии М2 и М3 на истанбулската подземна железница.

В момента в Истанбул функционира още една напълно автоматизирана линия на метрополитена - М5. В процес на строителство са още 5, включително и М7.



Контракти

40 товарни локомотива за железниците на Бангладеш

Железниците на Бангладеш (Bangla Rail) поръчаха на американската компания Progress Rail (част от корпорацията Caterpillar) 40 товарни дизелови локомотива EMD GT42ACL. Те са предвидени за операции по широколинейни железни пътища с междурелсие 1676 мм.

Локомотивите от типа са с двигател с мощност 3250 к.с. Оборудвани са с микропроцесорна система за управление EM2000 и с тягов привод за променлив ток. Отличават се с относително малък разход на гориво, ниско ниво на отработени газове и висока надеждност. Освен това отговарят на всички съвременни стандарти за безопасност.

Progress Rail е дългогодишен доставчик на тягова железопътна техника за Бангладеш. От 1953 г. компанията е продала на железниците на азиатската страна над 150 дизелови локомотива за движение по теснолинейна жп мрежа с ширина 1000 мм. Заявените по новия договор EMD GT42ACL са първите широколинейни тягови състави, които Бангладеш поръчва на Progress Rail.

През май 2018 г. транспортните власти на Бангладеш сключиха контракт и с южнокорейската компания Hyundai Rotem. Той е за 10 дизелови теснолинейни (1000 мм) локомотива с електрическа предавка.



Сделки

Deutsche Bahn купува около 100 влака от Talgo



Държавните железници на Германия Deutsche Bahn подписаха рамков договор с испанския жп производител Talgo за доставката на 100 пътнически състава, предназначени за обслужване на дълги маршрути. Едновременно с това беше заявена и първата партида от 23 влака с локомотивна тяга.

Новите композиции е предвидено да се движат със скорост до 230 км/ч и да пътуват по трасетата, по които не оперират влаковете-стрели ICE. Сред тях попадат линиите Берлин - Амстердам и Хамбург - Оберсторф. Доставките се очаква да започнат да се извършват през 2023 г.

През последната година Talgo успя да се пребори за няколко мащабни договора. Сред тях е и контракт за производството на не по-малко от 15 високоскоростни електросъстава за националните железници на Испания (RENFE). През есента на миналата година компанията спечели конкурс за доставка на 32 регионални и крайградски влака в Латвия. Но в края на януари тази година резултатите от тендера бяха отменени, след като латвийските транспортни власти решиха да удовлетворят жалбите на другите участници в него – испанският производител на подвижен състав CAF и чешкият Škoda Transportation.

ЕК НЕ ДАДЕ ШАНС НА SIEMENS - ALSTOM

Почти 2 години след като германският концерн Siemens и френската компания Alstom обявиха, че са се договорили да обединят активите си в сферата на железопътното машиностроене, Европейската комисия (ЕК) официално блокира сделката. На 6 февруари антимонополният орган на Европейския съюз наложи вето* на планираното сливане заради опасенията, че създаването на т. нар. „Railbus“ (по аналогия с авиокорпорацията Airbus) може да навреди на конкуренцията на пазарите за жп системи за сигнализация и за високоскоростни състави. От регулатора изтъкнаха, че потърпевши от това биха били и жп компаниите, и пътниците на Стария континент.

Сделката предвиждаше обединяване на железопътния бизнес на Siemens Mobility (транспортното подразделение на Siemens) с този на Alstom в нов концерн, контролиран от германския гигант. Целта на консолидацията, при която в рамките на новия конгломерат щяха да се създадат общи компании за производство на подвижен състав и системи за сигнализация, бе да могат да се конкурират по-ефективно на глобалните пазари. И преди всичко с китайската корпорация CRRC - вече водещ световен производител на железопътна продукция. Нейните приходи надхвърлят четирикратно тези на най-близкия ѝ конкурент, а бизнесът ѝ все по-активно се развива извън пределите на страната.

Намерението за съюзяване на двата най-големи доставчика на подвижен състав и системи за жп и метро сигнализация в Европа и едни от световните лидери в сегмента, бе подкрепено от френското и от германското правителства. Те всячески насърчиха създаването на такъв европейски индустриален шампион. Ала идеята се сблъска с резервите на повечето членове на ЕК. Те изразиха опасения, че сливането би създавало монополист на някои пазари за сигнализация и доминиращ играч при високоскоростните влакове на континента. В становището за налагане на вето върху сделката, се отбелязва, че това би намалило значително конкуренцията и в двата сегмента и има риск да лиши превозвачите,

операторите на жп инфраструктурата и пътниците от възможност за избор на доставчици и продукти.

Европейският комисар по конкуренцията Маргрете Вестагер обясни на брифинг пред медиите, че споразумението за сливане на Alstom и Siemens Mobility не отговаря на антитръстовите регулации. „Без достатъчни мерки за защита, това обединяване би довело до по-високи цени на системите за сигнализация, които гарантират безопасността на пътниците, както и на следващите поколения високоскоростни влакове“ – заяви тя. По думите ѝ двете компании са нямали воля да предложат решения, с които да разсеят сериозните притеснения на ЕК за бъдещето на конкуренцията в сектора, въпреки предоставените им възможности.

Европейските жп конгломерати представиха намерението за обединение на своите жп бизнеси през септември 2017 г. Но ЕК се обяви срещу изначалния им замисъл. Антимонополният орган на ЕС обявя, че има опасност новият съюз да наложи хегемония в съответните отрасли. На сделката възразиха и редица транспортни регулатори и организации от Великобритания, Холандия, Белгия и Испания, защитаващи конкуренцията. Оттам обявиха, че се страхуват от увеличаване на разходите за националните им железници.

В средата на юли 2018 г. Еврокомисията започна задълбочено проучване на възможните последици за пазара от потенциалната сделка. В хода



Разтрогването на „брака по сметка“ между германските и френски жп лидери ще затрудни противодействието им на китайския конкурент CRRC
Източник: <https://www.japantimes.co.jp/>

му членовете ѝ се обединиха около гореизложените опасения. В резултат на това през октомври м. г. Брюксел изпрати до двата концерна документ с условията, при изпълнението на които планираната сделка може да бъде одобрена. ЕК поиска те да отдели и продадат достатъчно активи от железопътния си бизнес, за да не представляват заплаха за конкуренцията в сектора.

През декември миналата година от Siemens Mobility и Alstom предадоха предложенията си на ЕК. Чрез тях пледираха да се откажат от 4 пакета активи в сферите на високоскоростните влакове и технологиите за сигнализация. Партньорите обявиха готовност да продадат бизнеса си със системи за железопътна сигнализация и част от лицензионните споразумения за междуградските експреси Velaro и Pandolino. Отделно, Siemens реши да се раздели със системата Digisafe, която се ползва за управление на автоматизирани метро мотриси.

Това се оказа недостатъчно за антитръстовия регулатор на ЕС. Според конкурентите на двете компании, всички цитирани технологии вече са остарели и формират много малка част от годишните им продажби - около 4 процента (или 600 млн. евро). Лишавайки се от тях, продажбите на общото им дружество на практика ще останат почти без промяна. Затова възможностите то да доминира на пазара за жп технологии няма да намалее.

Това накара ЕК да поиска от Siemens и Alstom допълнителни гаранции, че няма да наложат монопол. Офертите с новите отстъпки бяха внесени в комисията в края на януари т. г. В тях двата конгломерата обявиха, че ще разрешат технологичните им лицензи за гореспоменатите скоростни влакове да се ползват за по-дълъг срок и в по-голям географски периметър (в т.ч. в някои държави извън Европа). Съгласяват се също да продадат ноухаутото си за някои нови системни решения в сферата на сигнализацията.

Компромисните предложения обаче не удовлетвориха Еврокомисията и не успяха да разсеят сериозните притеснения на членовете ѝ, свързани с конкуренцията. Това принуди на 6 февруари т.г. антимонополният регулатор да забрани сливането, от което щеше да „се роди“ нов европейски гигант в жп сектора. Проектът предвиждаше да носи названието Siemens-Alstom и да присъства в 60 страни. Да работи с повече от 62 000 служители и да поддържа годишен оборот около 16 млрд. евро.

„Постигането на истински единен европейски железопътен пазар ще зависи в голяма степен от това дали сигнализиращото оборудване, съответстващо на европейския стандарт за контрол на влаковете и командната система (ETCS), е достъпно на конкурентни цени. Инвестициите в оборудването за сигнализация, съответстващо на ETCS, ще позволят безопасното и гладко трансгранично използване на влаковете в ЕС, а новите инвестиции в подвижен състав ще играят важна роля в прехода към по-благоприятна за климата ситуация и екологично устойчива мобилност“, се казва в мотивите към решението на Еврокомисията.

Ветото е аргументирано и с резултатите от проведеното от еврокомисарите проучване. То е установило, че китайските доставчици в момента не присъстват на ключовия европейски пазар за сигнализационни системи и е „малко вероятно в обозримо бъдеще да представляват заплаха“ за производството на високоскоростните влакове на германския и френския производител.

Решението на ЕК беше остро критикувано от засегнатите компании, френските и германски политици. Главният изпълнителен директор на Siemens Джо Кайзер заяви, че то ясно показва, че Общността се нуждае от структурна реформа в промишлената политика и регулациите на фона на засилващата се китайска и американска икономическа инвазия. От „Алстом“ характеризираха ветото като „тежък

удар за индустрията в Европа“ и информираха, че стремежът към сливане на компаниите вече е приключил.

Френският министър на финансите Бруно Льо Мер определи блокирането на сделката като политическа грешка, обслужваща икономическите и промишлени интереси на Китай. Той обвини Брюксел, че е спял за промените, които се случват в световната търговия. Министърът на икономиката на Германия Алтмайер на свой ред каза, че се подготвя френско-германска инициатива за промени в антимонополното законодателство на ЕС, за да отговорят на нарастващото съперничество с глобалните гиганти. Тя ще бъде подета след изборите за Европейски парламент и определянето на нов еврокомисар по конкуренцията.

Междувременно канадският жп производител Bombardier - друг основен съперник на Siemens и Alstom - приветства ветото на ЕК. От компанията заявиха, че подобно обединение би подкопало сериозно конкурентоспособността на целия европейски жп пазар, оставяйки потребителите на железниците и данъкоплатците в Европа да плащат цената за това. Но истината е, че канадците са доволни, че няма да имат срещу себе си един по-силен търговски опонент, какъвто щеше да е конгломератът Siemens - Alstom.

Така водещите играчи на пазарите за жп продукция засега остават четири. Само годишните приходи от 26 млрд. евро на лидерът CRRC обаче, надхвърлят тези на трите му западни конкурента, взети заедно - Alstom, Bombardier и Siemens. Техният 12-месечен доход е по около 8 млрд. евро.

Ивайло ПАШОВ

* Европейската комисия разполага с право на вето върху сливанията от 1989 г. Тя обаче не го е използвала често. За 30 години са били одобрени над 6 000 обединявания, а по-малко от 30 са били блокирани. – Бел. авт.



Датският еврокомисар за конкуренцията Маргрете Вестагер бе изявен противник на жп обединението. Тя често е главен персонаж в карикатурите на западните медии заради борбата си с монополите
Източник: <https://www.reuters.com>

УСПЕШНО СТАРТИРА РЕМОНТЪТ НА ПЪТНИЧЕСКИ ВАГОНИ



Започва периодичното включване на обновените вагони в жп композиции, които се движат по националната железопътна мрежа. С това дружеството за пътнически превози в БДЖ успешно стартира ремонтната си програма, която беше обявена непосредствено след встъпването в длъжност на новото ръководство на холдинга. Подобренията са част от набелязаните капиталови и средни ремонти, които ще се извършват до края на годината. Вече в експлоатация са пуснати 25 реновирани вагони, които се движат в съставите по основните маршрути в страната. Според плановете на дружеството за пътнически превози до края на 2019 г. трябва всеки месец да бъдат включвани до 15 ремонтирани вагони, собственост

на националния жп превозвач. От там обаче предварително се извиняват на пътниците си, в случай на забелязани пропуски или следи от скорошно извършените ремонти и освежаване, които евентуално са допуснати в желанието вагоните максимално бързо да бъдат възстановени и пуснати в движение. До края на годината обновените превозни средства трябва да са около 180, за да се посрещнат частично нуждите на клиентите.

Предстои и дискусия в парламентарната транспортна комисия за бюджета на БДЖ и за други идеи и мерки, които Съветът на директорите има за подобряване на подвижния състав, необходим на превозвача да оперира нормално, без напрежение.

ЗАПОЧВА ОБНОВЯВАНЕТО НА ПОДУЯНЕ, ИСКЪР И КАЗИЧЕНЕ

Вече е ясно кои фирми ще ремонтират три от основните софийски гари – Подуяне, Искър и Казичене. Преди дни комисията за разглеждане, оценка и класиране на подадените оферти обяви в централата на НКЖИ окончателното решение за класирането участниците. Общата стойност на проекта, който се финансира от оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 е 7,4 млн. лв., от които безвъзмездната финансова помощ е в размер на 6,3 млн. лв. Според плановете на компанията строителството и на трите гарови комплекса ще започне веднага след като се сключат договорите с изпълнителите. И трите обществени поръчки са спечелени от български фирми.

Реконструкция на Подуяне ще бъде изпълнена от „Инфраструктурно строителство“ АД. Компанията печели

с максимален резултат от 100 точки, а цената за обновяването на гарата, която е най-висока в сравнение с останалите две е 2,9 млн. лв. без ДДС. Ремонтът на жп гара Искър ще бъде извършен от „Консорциум Гара Искър 2018“. Участници в обединението са „Среги“ ООД и „ТИТ Инженеринг“ ЕООД. То е спечелило търга с комплексна оценка от 100 точки. Цената за обновяването на гаровия комплекс е 1,2 млн. лв. без ДДС. Реконструкцията на Казичене ще бъде изпълнена от „Сдружение Интерполис 2018“. Участници са „Интерполис“ ЕООД и „Инфра Роудс“ ЕООД, които печелят търга с максимална комплексна оценка от 100 точки. Ремонтът ще струва 1,1 млн. лв. без ДДС.

И тримата изпълнители освен строителство ще изготвят работни чертежи и ще упражняват авторски

контрол върху обектите, за които са сключили договорите. Припомняме, че гарите Искър, Подуяне и Казичене са

част от жп трасето София – Пловдив – Бургас. Те ще бъдат напълно готови през следващата 2020 г.



Казичене



Подуяне



Гара Искър

АБОНАМЕНТ 2019

Припомняме, че той вече усилено тече.

И през следващата година вестник „Железничар“ ще продължава да информира за актуалните събития в бранша.

За ваше улеснение отново ви предлагаме абонаментен талон, който след попълване и документ за внесената сума по посочената сметка, може да изпратите в редакцията на вестника.

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

Име Фамилия
 Фирма тел.
 Адрес:
 пощ. код гр./с.
 област ул./жк
 №/бл. вх. ет. ап.

Ако искате да получите фактура, моля, попълнете следните данни:

1. Идентификационен № тел./факс
 2. Материално отговорно лице
 3. Адрес на фирмата по регистрация

Железничар

Банкова сметка
на вестника в лева

Титуляр:

„Подделение за почивна дейност“ -
ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BWPB179241064295803
 BIC: BWPB179241064295803
 Банка: Юробанк България АД

Изпратете този талон
на факс (02) 987 71 51
или на адрес:

София 1000, ул. Иван Вазов №3

За справки: 0889 413 003

Цената на годишният абонамент
е 24 лв с включено ДДС.

БИЗНЕСЪТ И НАУКАТА ИНТЕГРИРАТ УСИЛИЯТА СИ

От стр. 1

търговска експлоатация в жп транспорта и др. Курсистите могат да ползват богатата материално-техническа база на училището и да получават консултации от водещите преподавателски екипи.

Проф. Колев информира, че ВТУ вече е сключило договори с БДЖ, БЖК, Метрополитен ЕАД, Булмаркет, Национална Браншова Организация за Електрическа Мобилност (ИКЕМ) и други превозвачи и транспортни организации. За тях се организират курсове за специализация, допълнително обучение или допълнителна професионална квалификация. През миналата 2017 – 2018 учебна година в центъра са били подготвени 201 специализанти, в колективна и индивидуална форма на обучение. От тях 77 души са получили удостоверение за допълнително обучение, 22-ма свидетелство за професионална квалификация и 102-ма удостоверение за професионална квалификация.

Всичко това е предпоставка, присъстващите на националната среща представители на бизнеса и на научните среди, да интегрират усилията си за постигане на обща цел – по-качествен експлоатационен персонал и средни управленчески кадри. Защото проблемите в това отношение и в държавния, и в частния сектор са много сходни.

По време на дискусиата към тях насочи вниманието Недялка Райкова, изпълнителен директор на Българска Железопътна Компания АД (БЖК). Както сама подчерта, основание за такова съпоставка й дава дългогодишният опит, който е натрупала по време на работата си в БДЖ, където експлоатационния персонал винаги е бил с много добра квалификация. През последните пет години с липсата на такива кадри в БЖК са се справили благодарение на учебните центрове за подготов-

ка в БДЖ и в НК „Железопътна инфраструктура“. Създали са единна система за обучение и доказване на възможностите на работното място. Тя предимно засяга длъжността ревизор-вагони, която в БЖК донякъде е проблем. „Обвързва се нивото на квалификация с резултатите от конкретната дейност, която постъпвайки на работа един човек започва да извършва“ - сподели Райкова опита на частната компания, която в момента ръководи. Служителят е обвързан с конкретен договор. В него са отразени средствата, които фирмата е вложила за обучението му и според това в какъв период от време ще работи за нея. Изводът е, че досега този подход в 85 на сто от случаите е бил сполучлив. Но Нели Райкова обърна внимание на един друг нелицеприятен факт, с който в БЖК често се сблъскват – недостигът на средни управленчески кадри, например в областта на човешките ресурси. Специалистите там не умеели и „пропуснали“ да четат нормативните документи, издадени както на национално, така и на европейско ниво. За преодоляване на проблемите с професионализма компанията, като член на Европейската агенция за товарен железопътен транспорт, използва образователните й програми, които били много добри.

И от Ди Би Карго България ЕООД остро поставиха въпроса за качеството на подготовката на средния изпълнителски персонал. За да има кой да управлява влаковете и в бъдеще, управителят на компанията инж. Петър Гарчев, предложи да бъде създаден единен информационен център, където на определен период от време – три или шест месеца да постъпва информация какви кадри са необходими на бизнеса. Около това се обединиха и останалите превозвачи, присъстващи на срещата. Всъщност, още в началото такава



Проф. Николай Георгиев апелира към представителите на фирмите за повече мерки, които стимулират младите хора да работят в железниците

идея лансира и модераторът й проф. Симеон Ананиев, който конкретизира, че може да става чрез електронни заявки от страна на фирмите, а във ВТУ ще формират курсовете, според интересите и нуждите им в момента. Това ще е и основата, върху която принципно ще се изгради интегрираната система за професионално обучение.

Постави се въпросът дали в практическата част обучението може да се извършва по места, тъй като локомотивният парк не е еднороден. „Гъвкавите образователни форми са наш приоритет“ – отговори проф. Даниела Тодорова, така че едва ли ще бъде проблем провеждането на практиката по този начин. Като нерешен остава и въпросът с владенето на чужди езици от кандидатите за работа. Постави го Даниела Каранешева, прокурис в Рейл Карго Кериър България ЕООД. Тревожното е, че хората, говорещи немски или английски нямат нужната техническа и практическа подготовка, а другите, които я притежават не могат свободно да комуникират освен на български. Към посочените проблеми е и липсата на единен превод на новите регламенти и фишове на европейските институции.



Недялка Райкова: „Обвързваме квалификацията с конкретните резултати от работния процес.“

Стана ясно, че от „Холдинг БДЖ“ ЕАД вече е направена заявка за създаване на унифицирана бордна карта за локомотивните машинисти, изготвена според европейската нормативна база. Както обясни проф. Ананиев инициативата трябва да дойде от страна на бранша, а не от административните институции или Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

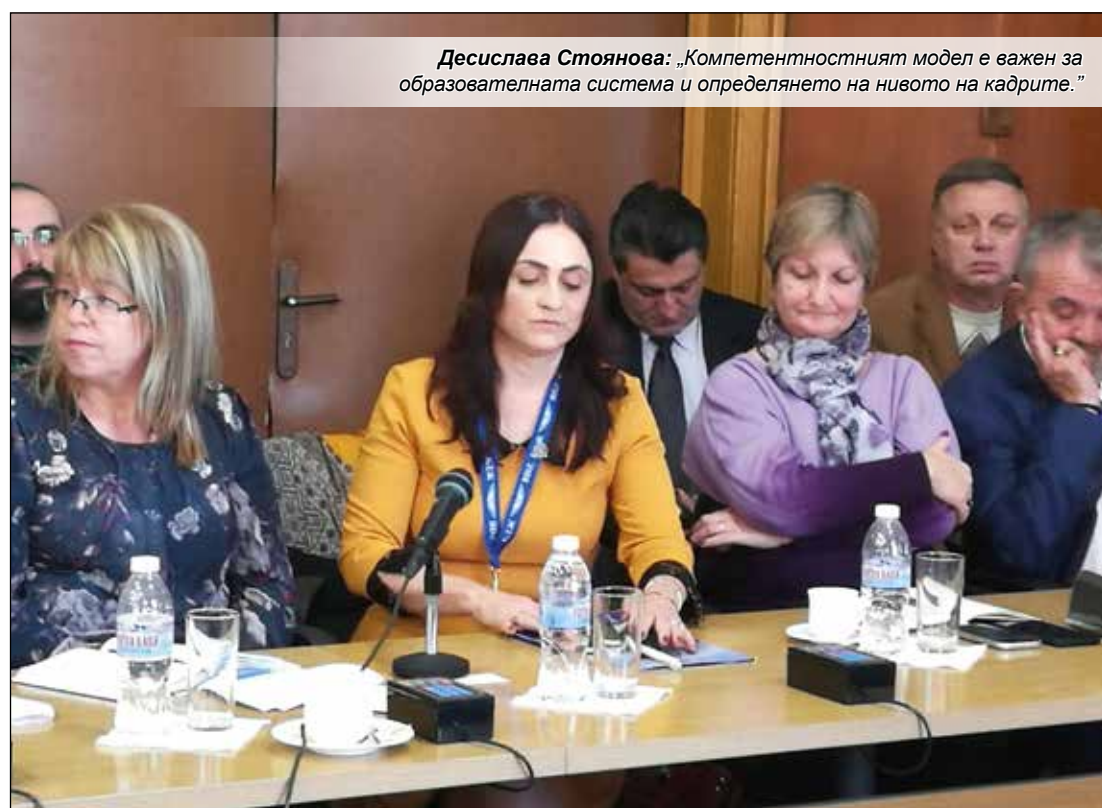
Като положителен пример беше посочена от доц. д-р Миряна Евтимова инициативата, поета в Дряново, където средното професионално училище започва цикъл от срещи с представители на ВТУ за запознаване на младите хора с възможностите, които им дава железничарската професия.

Опитът на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД в това отношение, само че в Мездра, сподели Десислава Стоянова, директор на дирекция „Човешки ресурси“ в дружеството. И според доц. Евтимова, и според Десислава Стоянова компетентностният модел е много важен за цялата образователна система. Той позволява обективна индивидуална оценка за начина на мислене и отношението към работата на младите хора. Отнася се не само за България, но и за останалите европейски държави, защото се наблюдава отдръпване от

железничарската професия, обобщил Стоянова. В този ред на мисли проф. д-р инж. Николай Георгиев, зам.-ректор по учебната част приветства направеното досега в БДЖ и инициативата, поета от Дряново. Но той апелира към фирмите за повече активност и предлагането на различни мерки, с които ще се стимулира интересът и желанието на младежите да учат и работят в железницата.

За да се преодоляват оперативно общите проблеми се създава експертен виртуален съвет, администриран от ВТУ, в който ще участват освен представители на университета и жп превозвачите и специалисти от транспортните факултети на софийския Технически университет и УНСС. Съветът ще изготвя становища и анализи по различни казуси във връзка с стандартизирането на поднормативната база за съвместимост на жп превозите. Също така се организира обща платформа за кадрите, която ще се поддържа съвместно от експертите по човешки ресурси във фирмите и Кариерния център на транспортния университет. Идеята е да се осигурят стажантски места за студентите, да се следи професионалната им реализация и развитието им по-късно като специалисти, работещи в различните жп фирми.

Мая Димитрова



Десислава Стоянова: „Компетентностният модел е важен за образователната система и определянето на нивото на кадрите.“



Ряпата

Месото е бяло, лекорозово или жълтеникаво, плътно, крехко, сочно, при някои сортове леко лютиво.

Ряпата не е от най-често консумираните зеленчуци, но е изключително богата на полезни вещества. Тя е най-богата на ензими и витамини, от които най-голямо е количеството на витамините С, А, В1, В2, В4. Съдържа в големи количества калий, калций, желязо, мед и цинк.

Поради богатството си на калий, ряпата има изразен пикочогонен ефект. Това я прави много полезна за страдащите от високо кръвно налягане, а също и за тези със сърдечна, бъбречна и чернодробна недостатъчност. Всякакви отоци по тялото, които са предизвикани от проблеми в отделителната система, намаляват, когато този зеленчук присъства в менюто.

Ряпата изхвърля лошия холестерол, а високото съдържание на фибри помага за по-добра перисталтика. Тя активира отделянето на стомашни сокове. Най-сериозен е ефектът при жлъчни проблеми, особено предизвиканите от

болести на черния дроб. Има и хора, за които ряпата не е добре дошла. Това са болните от гастрит, колит, язва на стомаха или дванадесетопръстника. За ради лютия вкус на зеленчука проблемът при тях се изостря.

Особено широко е било приложението на ряпата при простудни инфекции на горните дихателни пътища. Богатото съдържание на етерични масла превръща ряпата в съюзник в борбата с проблеми на храносмилателната система. Ряпата съдържа лизоцим - вещество с изключително силно противомикробно действие. Интересно е да се отбележи, че в ряпата е открит и антибиотик, унищожаваш гъбичките, предизвикващи най-различни заболявания най-вече по кожата и лигавиците.

Ряпата помага и при проблеми с нервите. Витамин В1 помага по-лесно да се справяме със стреса и депресиите. Много полезна е точно сега, тъй като бори депресията в студените месеци. Английски учени са доказали, че заедно с броколите ряпата е най-ефективният зеленчук срещу старческото оглупяване.

Ряпа да ядеш! Това е популярна антиреклама за евтино, вкусно и полезно растение, което много често подминаваме с безразличие.

Ряпата е едногодишно или двугодишно зеленчуково растение с кореноплод от семейство кръстоцветни. Тя произхожда от Средна Азия. Започнала е да се отглежда като зеленчукова култура преди 3 000 години в Китай, Япония, Египет, Гърция и Рим. Не е известно кога ряпата е пренесена в България, но у нас тя култивира от векове.

Външната обвивка на този зеленчук е оцветена в бяло, черно, кафяво, червено, виолетово или жълтозеленикаво.

5 здравни причини да си вземете котка

Котките са полезни за вашето здраве. Тяхното мъркане ви помага, когато сте стресирани, но знаете ли че честотата на този звук има лечебно действие и върху костите, мускулите и ставите.

Вижте 5 причини да имате котка:

1. Котките намаляват риска от сърдечносъдово заболяване

Според редица проучвания котките помагат за намаляване на стреса. В дългосрочен план това е много полезно за сърдечносъдовата система. Има проучвания, които показват, че котката у дома намалява риска от инфаркт с до 30%.

2. Мъркането като мехлем за костите, мускулите

и сухожилията

Котешкото мъркане е сред най-добрите звуци за успокояване. Освен че показва, че котката ви се чувства прекрасно, мъркането има лечебен ефект върху вашите кости и мускули.

Вибрациите от мъркането на котката са с честота 20-140 Hz. А според някои изследвания звуци с честота 18-35 влияят положително и за здравето на ставите, особено при възстановяване след контузия. Ето една научно доказана причина да правите котката си щастлива, за да може нейното доволно мъркане да ви лекува.

3. Котката и по-добрият сън

Котката у дома ви помага

да спите по-добре. Мнозина собственици на котки сигурно ще поклатят невярващо глава, ако тяхната писана ги буди нощем. Ако обаче имате добре възпитано животно, което има стриктни навици през денонощието, ще се радвате на спокоен сън.

4. Котката като терапия срещу стреса

Научно доказано е, че ако имате котка у дома, тялото ви отделя химикали с успокояващо действие. Те редуцират нивата на хормоните на стреса и ви помагат да се отпуснете. Освен това котките са животни, които не искат много внимание (особено в сравнение с кучетата например) и около тях не се създава излишен стрес, свързан с полагането на грижи в определен час.

5. Котката намалява риска от алергии при децата

Безброй са проучванията, които доказват, че наличието на домашен любимец намалява шанса от развитие на алергии у децата. Особено полезно е около бебетата и децата до 2 години да има редовно котка или куче. Това ще намали риска от развитие на алергия не само към съответното животно, но и други алергии като тези към домашен прах, цъфтящи растения и т.н.

Тук обаче трябва да подчертаем, че е особено важно да обезпаразитявате редовно котката, с която живеете - както за външни, така и за вътрешни паразити. Редовната ваксинация също е задължителна.



Огретен от ряпа

Необходими продукти:
1 кг бели или червени репи
2 скилидки чесън (пресовани)
300 г кашкавал (настърган)
3 с. л. магданоз (ситно нарязан)
2 с. л. масло
200 мл сметана
100 г орехи (едро нарязани)
черен пипер
сол

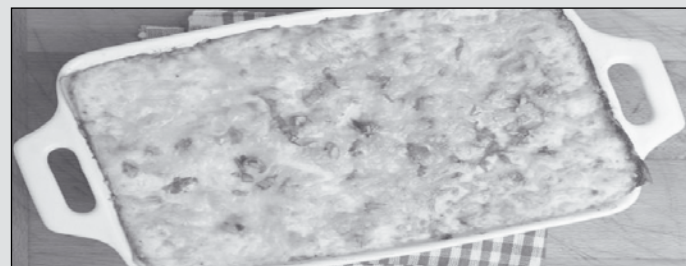
Начин на приготвяне:

Ряпата се нарязва на много тънки кръгчета. Слага се в гевгир и се залива с вряща вода. Подсушава се. Дългата бяла ряпа няма нужда да се попарва предварително.

Разбърква се с чесъна и се посолява на вкус. Разделя се на 3 части. Кашкавалът се разбърква с магданоза.

Дъното на тавичка се намазва с маслото. Върху него се разпределя едната част от ряпата и се поръсва с една трета от кашкавала. Залива се с една трета от сметаната. Така се правят по 3 слоя от всички продукти. В последната част от настъргания кашкавал се прибавят орехите и се поръсва върху огретена.

Запича се във фурна, загрята на 170° С, 60 мин. или докато се зачерви добре и ряпата омекне.



Печени картофи с ряпа

Необходими продукти:
1 кг картофи
2 средни по големина глави бяла ряпа
2 яйца
1 к.ч. олио
сол

Начин на приготвяне:

Обелваме картофите и ряпата и ги настъргваме на едро ренде. Поставяме ги в дълбока купа и ги объркваме с разбитите яйца, олиото и сол на вкус. Изсипваме сместа в намаслена тавичка. Печем в умерена фурна 45 минути.



Рецепти с ряпа



При циреи и трудно заздравяващи и замърсени рани

Сок от ряпа или настърган корен може да се употребява външно при циреи, както и при трудно заздравяващи и замърсени рани заради силното му антимикробно действие.

При ревматизъм, подагра, невралгии, плексит

Смесват се три части сок от ряпа, две части мед, една част

ракия и една супена лъжица сол. Прави се лапа, която се налага на болното място.

При болки в ставите

Можете да си правите компреси от ряпа при болки в ставите. Настъргжете ряпата на ренде и с получената кашац наложете болната става. Отгоре превържете с двуслойна марля и завържете с бинт. Компресът се държи 15-20 минути.

7 черти, характерни за непродуктивните служители

Когато става въпрос за бизнес средата, „непродуктивността“ може да бъде погледната от няколко ъгъла.

На първо място, някои служители са толкова разговорчиви и активни в офиса, че не ви оставят време да осъзнаете, че никога не са били продуктивни. Второ, може да забележите, че качеството на работата на даден служител намалява и, че той е станал непродуктивен. И на последно място, служителят винаги е бил непродуктивен и всички в офиса са наясно с това.

При всички тези ситуации, характеристиките, присъщи за мързеливите служители са едни и същи. Как са стигнали до тази позиция и защо все още я заемат е тема за друг разговор, важното в случая е да се научите да разпознавате тези черти. Откриването на непродуктивните служители е първата стъпка към промяната.

Това са част от чертите, за които трябва да внимавате:

1. Оплакване

Няма значение, защо, на кого и за какво се оплаквате. Честото оплакване показва, че човек не е готов да положи нужните усилия, за да промени нещата, от които не е доволен. Оплакването е чиста и проста загуба на време. Както казва Джон Брандън „продуктивните хора не мислят постоянно за проблема. Те просто си вършат

работата.“

2. Търсене на извинения

Подобно на оплакването, търсенето на оправдание не може да бъде определено като добър начин за оползотворяване на вашето време. Едно е да оставите дадена задача на заден план, при изникването на друга от по-висок приоритет, съвсем различно е да не се справите с нея и да търсите причината за личния си неуспех някъде другаде. Обърнете специално внимание на служителите, които имат извинение за всичко.

3. Отлагане на работата

Тази черта обикновено върви ръка за ръка с търсенето на оправдания. В някои случаи, служителят отлага даден проект заради определено извинение, което е измислил, а в други се преструва, че няма търпение да се заеме с него и, че задачата не е „голяма работа“. В малки дози, но когато стане навик, вече имате проблем.

4. Търсене на шефско одобрение

Причините за това могат да бъдат няколко. Единият вариант е служителят да се надява, че шефът сам ще свърши работата или, че ще я делегира на някои друг (отново заради извинения и оправдания от страна на служителя).

Другата възможност е служителят да не си вярва, че може сам да взема решение

и да поеме отговорност за последствията. Единствената жертва, и в двата случая, е продуктивността.

Високата производителност до голяма степен зависи от възможността да атакувате директно проблемите и да работите здраво, за да намерите тяхното решение. Останалото е желание и мотивация за самата работа. Срещите с шефа, след всяко ново предизвикателство, пречат на продуктивността и забавят професионалното ви развитие.

5. Грижа само за признаци и похвала

Това е класическа черта, характерна за хората, на които не им пука за тяхната работа. Тези служители са продуктивни само в случаите, когато това ще им донесе видими дивиденди и признание.

За да сте производителен, трябва да сте наистина креативен и иновативен във вашата работа. Да правите само това, което ви се казва, не е добър начин за използване на вашето време. Освен че е признак за мързеливост, това е черта, която показва липса на мотивация, което ни води и до следващата точка.

6. Липса на мотивация и интерес

Лесно е да разпознаете хората, на които им липсва мотивация. Обикновено, те страдат от всички гореспо-



менати проблеми: търсят си извинения, отлагат задачи, оплакват се, притесняват шефа и т.н. Комбинацията между тези фактори и апатичната нагласа към работата, допринася за ниската продуктивност.

Има ли причина да работите здраво, ако не се интересувате от компанията и от успехите, за които може да допринесе? В края на краищата, за да бъдеш продуктивен трябва да положиш доста усилия и труд, а това не се нрави на мързеливите служители.

7. Липсва напредък в личностното развитие и персоналният бранд

Това обикновено се случва, когато хората започнат да изпитват пълно безразличие към своята работа. Може би те вършат работата си без да

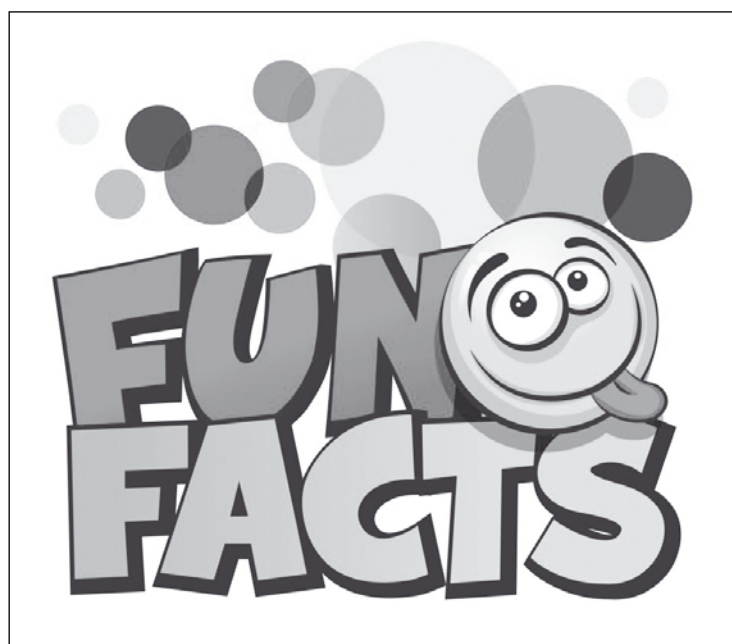
търсят оправдания и извинения, може би решават проблемите си сами и не отлагат задачите.

Ако обаче човек не забелязва видим напредък в развитието на кариерата си и в разпознаваемостта на личния му бранд, работата плавно се превръща в скучна рутина.

Както виждате, голяма част от тези характеристики зависят една от друга. При непродуктивните служители се наблюдава ефекта на доминото, при който всяка паднала плочка намалява значително производителността.

Най-доброто нещо, което може да направите е да внимавате за проявата на тези характеристики и да се борите с тях възможно най-отрано, преди падналите парчета домино да станат прекалено много.

Забавни необичайни факти



1. Ако удрият главата си в стената в продължение на един час, ще изгорите 150 калории.

Алтернатива: Ако разходите кучето си за 45 минути, ще изгорите също 150 калории. По-лесно и по-безболезнено.

2. В Швейцария е забранено да притежаваш само едно морско свинче. Причината е, че морските свинчета са социални животни и се смята за форма на насилие, ако го държите самичко.

3. Птеронофобия е ирационален страх от пера и гъделичкаше от пера.

4. Змиите могат да помогнат при земетресение. Причината е, че предсещат земетресението в разстояние от 121 км и до 5 дни, преди да са се случили.

5. Към днешна дата са премахнати напълно две болести – едрата шарка и чумата. Последният случай на едра шарка е регистриран през октомври

1977 г., а на чума – през 2001 г.

6. 7% от американците (възрастни, не деца), вярват, че шоколадовото мляко идва от кафяви крави. Не звучи като някаква масова заблуда, но имайте предвид, че 7% от американците са всъщност над 16 милиона души. Сега вече звучи по-сериозно, нали?

7. Черофобия е страх от щастие. Страдащите от това състояние мислят, че ако станат твърде безгрижни или щастливи, с тях със сигурност ще се случи нещо лошо.

8. Ако вдигнете опашката на кенгуруту, то няма да може да скача. Опашката им служи за баланс при придвижването.

9. Бананите имат кора, защото растат срещу слънцето. Те преминават през процес, познат като „отрицателен геотропизъм“, при който нарастването е вертикално нагоре, тоест противоположно на гравитацията.

10. Създателят на фризбита е бил кремиран и пхнат във фризби. Уолтър Фредерик Морисън създава фризбита през 1948 г. Когато умира през 2010 г. на 90-годишна възраст, неговите близки го кремират и превръщат праха му във фризби.

Стресът в работата се отразява на фигурата на жените, на мъжете не им пречи

Жените напълняват от стресираща работа с годините, защото се демотивират, не им се спортува и често се успокояват с храна, според учени от университета в Гьотеборг. Подобен ефект обаче не се наблюдава при мъжете.

Стресът освобождава и хормона кортизол, който благоприятства натрупването на мазнини около кръста. Жените са по-засегнати от стреса от мъжете, защото те често съчетават служебните задължения

с по-голямо натоварване в домакинството.

Учените са анализирали данните за 3800 души, обхванати от продължително национално здравно изследване. Така те установили, че за 10, а след това за 20 години повече жените натрупват килограми от стрес, отколкото мъже.

Жените, които трудно се справят със задълженията си, са качили около 20 процента повече от тези с лесна работа.



N700S – УСТОЙЧИВ НА ЗЕМЕТРЕСЕНИЯ „РЕВОЛЮЦИОНЕР“

Ултрамодерен и изключително надежен влак-стрела с „автомобилен“ нос ще вози гостите на олимпиадата в Токио през 2020 г.

Японската железопътна компания Central Japan Railway Co. (JR Central) ще изненада приятно гостите на летните олимпийски и параолимпийски игри, които ще се проведат догодина в Токио. За тяхното превозване, непосредствено преди началото на състезанията, тя ще пусне по линията Токио – Осака нов ултрамодерен високоскоростен експрес, наречен N700S (Supreme; Върховен). Той се отличава с куп иновации, но най-забележителните сред тях са т.нар. земетръсоустойчивост и революционния дизайн на предницата му.

При честите земетресения в Страната на изгряващото слънце електрозахранването в контактната мрежа по жп линиите винаги е прекъсвано, за да се гарантира безопасността на пътниците. Естествено, това води до спиране на електросъставите. Новият N700S обаче, може да продължи да се движи дори и в този случай. Той е първият японски високоскоростен влак, снабден със система за собствено захранване на базата на специално разработени литиево-йонни акумулаторни батерии. Тази технология му позволява да продължи пътуването си в случай на повреда (или изключване) на традиционното електрозахранване в резултат на някакво стихийно бедствие или технически проблем.

„Носът“ на експреса е революционно модифициран спрямо тези на предходните

японски влакове-стрели. Дизайнът му напомня предницата на автомобил с ярко изразени калници и фарове. Чрез редица конструктивни усъвършенствания е постигнато подобряване на аеродинамиката и значително намаляване на въздушното съпротивление и на шума при влизане в тунелите.

Съставът е с 11 тона по-лек от прекия си предшественик N700A, който е в експлоатация от 2013 г. Намаляването на масата му се дължи на широкото използване на композитни материали в конструкцията, както и на нови силициево-карбидни полупроводници. Тегло е спестено и от оборудването му с естествена система за въздушно охлаждане. В резултат на това новият влак консумира и по-малко енергия.

Друго нововъведение при N700S е обновената регенеративна спирачна система. Тя съкращава енергийните загуби и времето за спиране. Освен това във вагоните са монтирани повече камери за наблюдение от всеки японски скоростен състав. Внедрена е и нова комуникационна система, която дава възможност на пътниците да разговарят не само с екипажа на композицията, но и да осъществят връзка с централния диспечерски пункт в случай на извънредна ситуация.

Максималната скорост на експреса е същата, като на неговите предшественици – 300 км/ч. Но в композицията му са включени по-малко вагони отколкото при тях – 12 вместо



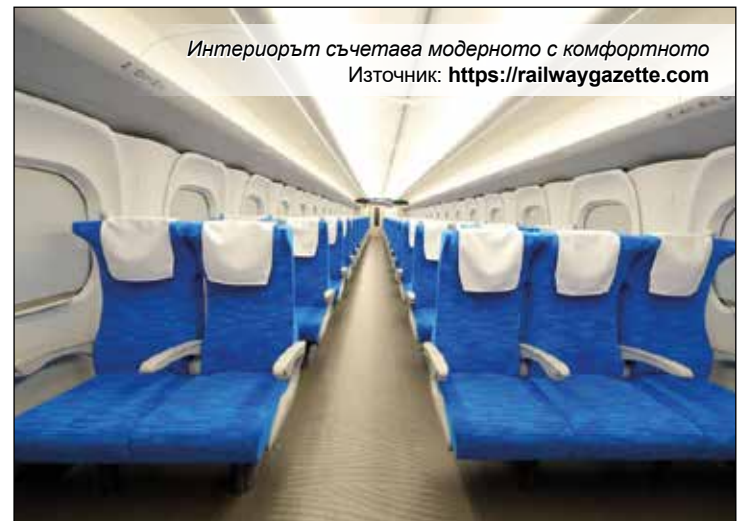
16 вагона. Те обаче са много по-комфортни и с модулени интериор, допускащи различни варианти за композиране на пътническите салони.

Всички седалки са изключително комфортни и могат да се накланят, за да осигурят удобство на пътника. До една са оборудвани с електрически розетки за захранване на електронни устройства. В първа класа креслата са по-раздалечени и е осигурено с 15 на сто повече пространство за краката. Друга екстра във вагоните са багажните отделения, които светват, когато влакът се приближава до гара. По този начин на пасажерите дискретно се напомня да вземат вещите си.

N700S бе официално представен в края на януари тази година, а първото директно запознанство на медиите със състава беше през март 2018 г. Тогава започнаха неговите ходови изпитания по японската жп мрежа. И при няколко от тестовете бяха качени и журналисти на борда.



На комфорта на N700S първи ще се радват гостите на летните Олимпийски игри догодина, домакинствани от Япония
Източник: <https://cnn.com>



Интериорът съчетава модерното с комфортното
Източник: <https://railwaygazette.com>



Новият експрес ще обслужва линията Tokaido Shinkansen между Токио и Осака от лятото на 2020 г.
Източник: <https://wcnnews.lk/>



N700S (вляво) и предшественикът му N700A
Източник: <https://cnn.com>

JR Central планира да въведе в експлоатация до 2023 г. общо 40 влака от новия модел. Стойността на целия проект се оценява на 2,2 млрд. долара. N700S е наследник на първия японски Shinkansen, който също е пуснат в експлоатация за Олимпийските игри в Токио, но през 1964 г. Сега предстои това да се повтори.

Високоскоростните японски влакове са смятани за едни

от най-надеждните и точни в света. През 2014 г. закъсненията в национален мащаб са били по-малко от минута, а най-доброто постижение е от 1997 г. – само 18 секунди. Миналата година един експрес пристигна от Токио в Цукуба с 20 секунди по-рано от разписанието, заради което компанията-оператор поднесе извинение на пътниците.

Ивайло ПАШОВ

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