СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар

RAILWAYMAN

13 - 26 април 2017 г. Цена 60 ст. София, година XXVI, брой 7 www.facebook.com/RailwaymanBulgaria

Конкуренция

ЖЕЛЕЗНИЦАТА ВСЕ ПО-СЕРИОЗНО ИЗМЕСТВА АВИАЦИЯТА ОТ КАРГО ПАЗАРА

на стр. 2

Гледна точка

ПО СТРЪМНИЯ ПЪТ НА ПРЕХОДА

на стр. 3

ИНТЕРЕСЪТ КЪМ АТРАКЦИОННИТЕ ВЛАКОВЕ НАРАСТВА

Над 1000 места до Кюстендил и Черепишкия манастир отново се оказаха малко

Две седмици преди Лазаровден и Цветница нямаше билети за двете направления на атракционния влак до Кюстендил и до Черепишкия манастир. Интересът беше толкова голям, че буквално за броени дни те се разпродадоха и много от мераклиите да поемат по една от дестинациите останаха разочаровани. Независимо от цената – 31 лв. до Черепишкия манастир и 43 лв. до Кюстендил (отиване и връщане), желаещите да пътуват бяха значително повече от местата. Припомняме, че през миналата година интересът към подобна композиция също беше много голям. Тогава тя, отново теглена от масивният корпус на най-големия парен локомотив в Европа – серия 46.03, наречен Баба Меца, се отправи към Черепиш, но само на Цветница.

Сега обаче имаше хора, които не скриваха желанието си да пътуват и по двете дестинации, независимо от по-високата цена на билетите. Затова в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД обмислят в най-скоро време, отново да изненадат клиентите си с нов атракционен маршрут.

На Централна гара София, препълнената с български и чужди туристи дълга композиция от десет вагона, беше изпратена с песни и танци, изпълнени от детската фолклорна група на филиала в Ботунец на „Центъра за изкуства, култура и образование София". Целият обвит в белезникава пара ретро влакът, в който беше включен и един от вагоните на „Корона експрес", ползван от цар Борис III и семейството му, тръгна към Кюстендил след неколкократното продължително изсвиране на Баба Меца. За децата, които съвсем не бяха малко, това се оказа една от най-запомнящите се атракции. Направлението до Кюстендил бе само част от дебютиращия туристически пакет, за пръв път организиран съвместно от „Холдинг БДЖ" ЕАД и Министерството на туризма.

На софийската гара дойде да изпрати влака и министърът на туризма Стела Балтова. Тя не скри надеждата си, че настоящата инициатива съвсем няма да е единичен случай, а ще постави началото на едно продължително сътрудничество между двете ведомства, от което приходите се очаква да са значителни. Защото по цял свят атракционните жп воаяжи са сред най-скъпите, имат своя постоянна публика и фенове, които са готови да пропътуват хиляди километри само и само да участват в тях. В Европа най-популярни са във Великобритания, Германия, Испания, Белгия. Извън Стария континент атракционните пътувания са на голяма почит в САЩ, Австралия, Япония. И у нас за тях бяха пристигнали много чужденци от различни европейски страни.

Според министър Балтова, този нехарактерен в България за масова употреба продукт, при по-голяма инициативност на двата бранша – туристическият и транспортният, заедно с подходяща реклама и усъвършенстване на услугата, крие значителен потенциал. „Фактът, че за броени дни той привлече над 1000 туристи, говори за перспективността му, както за общините, така и за железничарите, за туроператорите, за обикновените граждани, емоционално обвързани с преоткриването на красивите кътчета на страната ни до където стига влак" - обобщи Стела Балтова. По думите й, покрай празника на розата има възможност да се организират туристически програми до Розовата долина – Карлово и Казанлък. Също така до Пловдив, Благоевград и други дестинации, които привличат с историческите си, етнографски, архитектурни и културни забележителности. При такива пътешествия хората отиват до населеното място, разхождат се, посещават най-интересните обекти, задължително опитват от характерната за региона кулинария, снимат се и купуват сувенири за спомен, а това е плюс и за местната икономика.

За БДЖ този вид пътувания не са прощъпалник. Те се организират от години, но в повечето случаи са били с ексклузивен характер, предназначени например за т.нар. хобисти – хора, които обичат да снимат в движение различни ретрокомпозиции или когато са спрели в определени ситуации. Също така за определен период от време са сключвани договори и с чужди туроператори. Преди четири – пет години в подобен влак, млада двойка заедно с гостите си пътува до Черепиш, за да си каже в нея нетрадиционно „да". Но в историята на дружеството за пътнически превози

На стр. 5

Конкуренция

ЖЕЛЕЗНИЦАТА ВСЕ ПО-СЕРИОЗНО ИЗМЕСТВА АВИАЦИЯТА ОТ КАРГО ПАЗАРА

Международната организация за въздушен транспорт (IATA) отбелязва засилване на конкуренцията от страна на железниците при превозите на товари между Китай и страните от Европа. Темата бе широко дискутирана на ежегодния симпозиум World Cargo, чието последно издание се проведе преди няколко седмици в Абу Даби. Участващите във форума авиокомпании констатират, че железопътните товарни жп състави стават все по-предпочитани за клиентите им по тази дестинация.

С контейнерните влакове транспортирането на товарите от Поднебесната империя до Стария континент и обратно отнема 14-17 денонощия. Това време и стойността на жп превоза са напълно конкурентни с по-скъпите авиационни трансфери, отнемащи 5 - 6 денонощия и с много по-продължителните (до 35 - 40 денонощия) морски рейсове на контейнеровозите.

По данни на консултантската компания Seabury общите темпове на годишния прираст на карго жп превозите между Китай и Европа в периода 2013 г. – 2016 г. са 65 процента. Обемите на товарите също са се увеличили няколко пъти, като пикът им е отбелязан през м. г. - 511 000 тона. Резонно е да се предположи, че ръстът се дължи най-вече на преориентирането на товарните потоци от морския транспорт към железопътния. В доста по-малка степен от карго динамиката е облагодетелствана авиацията. От авиопревозвачите са очаквали да привлекат по около 50 000 тона повече товари на година, но реалностите остават далеч от тази цифра.

По оценка на Seabury товаропотокът по железопътните коридори между Китай и Европа се формира главно от: суровини (33 процента), машинни детайли (16 процента), компоненти и стоки за автомобилната промишленост (15 процента), високотехнологична продукция (12 на сто), потребителски стоки (10 на сто) и модни иновации (6 на сто).

Тежкотоварно движение

РУСИЯ СЪЗДАДЕ ТРИСЕКЦИОНЕН ДИЗЕЛОВ ЛОКОМОТИВ

Специалистите на Брянския машиностроителен завод (част от концерна „Трансмашхолдинг") създадоха прототип на трисекционен товарен локомотив, наречен 3ТЭ25К2М. Той е конструиран на основата на двусекционния си събрат 2ТЭ25КМ и е първият подобен, разработван в Русия.

Локомотивът е предназначен за експлоатация по Байкало-Амурската железопътна магистрала. Предвижда се да осигурява движението на тежки товарни жп композиции (с маса до 7100 т) по маршрута Таксимо — Тинда — Нови Ургал — Комсомолск — Советская Гаван, чиято обща дължина надхвърля 2800 км. Всяка от секциите му дава мощност от 4155 к.с. (3,1 MW). Акцент при проектирането е било повишаването на неговата надеждност. Това е постигнато с внедряване на микропроцесорна система за управление, използване на компоненти с увеличен междусервизен интервал и реномирани електротрансмисии и екипажна част. В машината са намерили приложение също нови системи за безопасност, за видеонаблюдение, за регистрации и контрол на параметрите.

Предвижда се с прототипа да бъдат проведени ходови изпитания, в които с него да бъдат пропътувани 5000 км. След тях на 3ТЭ25К2М предстои тестова експлоатация по Байкало-Амурския жп коридор, където ще тегли композиции с голяма маса.

Скоростни линии

Индонезия ще строи с китайска инвестиция

В най-гъсто населения индонезийски остров - Ява до 2019 г. ще бъде построена 142-километрова скоростна железопътна линия. Предвижда се тя да се изгради със средства на китайски инвеститори и да е със стандартна широчина на междурелсието (1435 мм). Въвеждането ѝ в експлоатация е планирано за средата на 2019 г.

Високоскоростният жп коридор трябва да свърже столицата Джакарта с Бандунг - друг голям индонезийски мегаполис. Контрактът за проектирането му бе подписан на 4 април. В проекта участват консорциум на китайски и местни строителни компании и държавната инженерингова корпорация Wijaya Karya. Очаква се Китайската банка за развитие да отпусне кредит в размер на 4,7 млрд. долара за реализирането му. Преговорите с нея се водят от китайско-индонезийското строително обединение.

В момента индонезийската жп мрежа се състои от теснолинейни линии с широчина 1067 и 1000 мм. Средните скорости на движение на влаковете по тях са скромни - до 50 - 60 км/час. Пътническите превози, особено до предградията на Джакарта, са изключително популярни, поради което влаковете на индонезийските железници не успяват да поемат всички пътници.

Безопасност

Великобритания – 10 години без жп инцидент с летален изход

Железниците във Великобритания се похвалиха с повече от 10 години железопътни превози без произшествия с летален изход. Последният такъв инцидент е от 23 февруари 2007 г. Тогава електросъстав Pendolino излезе от релсите в района на град Грейриг (движейки се по жп магистралата по Западното британско крайбрежие), което доведе до гибелта на един от пътниците.

В отчета на Бюрото за безопасност и стандартизация на железопътния транспорт в Обединеното кралство (RSSB) се подчертава, че днес жп пътуванията са станали много по-безопасни отколкото в началото на века. Рискът от смърт вследствие на влакови катастрофи (в т. ч. предизвикани от преминаването на автомобил при жп прелезите при забранен сигнал) е намалял до 87 процента – от 2,45 до 0,33 случая на 10 млрд. пътникокилометра. Броят на инцидентите с потенциално опасни последици за жп съставите, включително натъкването им на предмети върху релсите и дерайлиране, също са по-малко. Докато през 2007 г. е имало 45 такива произшествия, то през 2016 г. те вече са само 17. За сравнение, в резултат на автомобилните катастрофи по шосетата на Великобритания всеки ден загиват по 5 души.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ПО СТРЪМНИЯ ПЪТ НА ПРЕХОДА

Или начини да се търси оптимален баланс между две каузи

През годините на прехода към пазарна икономика настъпиха сериозни изменения в неговата организационна структура, технологията и икономиката. Обликът му в този период се характеризира със следните параметри: обема на превозите се намали с пет пъти, достигна се висока степен на задлъжнялост към банковите институции и доставчиците (в началото 820 милиона лева, а в края на 2016 г. – 447 милиона лева), загубата се превърна в чест спътник на системата, амортизиран подвижен състав и неефективна организационна структура. Проведените реформи не дадоха очаквания резултат. Напротив – в някои направления се задълбочи финансовата криза. Главната причина за това е че при прилагането на западноевропейският модел не се отчетоха конкретните условия, при които функционира нашият железопътен транспорт – финансовата криза, малък обем на железопътната мрежа и превози, остарял подвижен състав, изоставане в ремонта на железния път и ниска техническа и търговска скорост на движението на влаковете. Всичко това превърна железопътния транспорт в система със затихващи функции. Появи се и процесът на декапитализация на системата.

Преди този период железницата беше основен вид транспорт за превозите на територията на страната. В условията на пазарната икономика обаче отстъпи мястото си на автомобилния транспорт. Но ускореното му развитие, което се наблюдаваше, е в пълно противоречие с екологичните изисквания на ЕС, а и като потребител на горива има определен дял при формирането на отрицателното валутно салдо на страната по време на целия преход, което задържа растежа на брутния вътрешен продукт. Генерира ежедневно аварии и катастрофи с немалко човешки жертви и материални щети. Освен това изграждането на пътната инфраструктура е с високо степен на капиталоемкост. В някои от водещите западноевропейски страни автомобилните превози се регулират по успоредните железопътни направления. И у нас имаше такъв подход. Но дълго време вече двата вида транспорт не са поставени при еднакви икономически условия. Бих посочил само един пример. Таксите, които се заплащат за ползване на инфраструктурата, са близо два пъти по-високи за железопътните превози спрямо автомобилните. Държавата като публичен субект се дистанцира от тези процеси и изпадна в ролята на наблюдател.

Напоследък зачестиха дебатите по набелязване на мерки за излизане на българските държавни железници от кризата. Лансират се различни гледни точки. Едни считат, че проблемите са в сферата на експлоатационната дейност. Действително в там има нерешени въпроси - в културата на обслужване, закъсненията на влаковете, оборота на товарния вагон, неефективната координация между НК „Железопътна инфраструктура“ и превозвача. Но все пак те не са с фундаментална значимост. Решаването им е от компетенция и е задължение на органите на транспортното министерство и двете компании. Но е и наложително да се изведат проблемите за решаване на правителствено ново и в другите публични структури. Защото главно са от икономически и финансов характер. Ключовият проблем обаче е финансовия ресурс. Става въпрос за провеждане на радикални мерки за осигуряване на допълнително финансиране за излизане от кризата. Какви са източниците затова.

Първият източник е разкриването и използването на потенциалните резерви в холдинговото дружество.

*** Увеличаване населеността на бързите и пътническите влакове.** При почти едни и същи производствени разходи различната населеност на влаковете води до различни приходи. Преди промяната съставът им беше от порядъка на 16 вагона, а сега много често е не повече от 4-5 вагона. Недопустимо е по икономически съображения да се пускат в движение на композиции с два вагона. Колкото повече влакове се движат, толкова повече се намалява населеността им и съответно приходите при относително и при абсолютно увеличаване на разходите. Примерно – в жп участъка София – Мездра (88 км) в светлата част на денонощието (18 часа) по график се движат 25 бързи и пътнически влака. Това означава, че средно на всеки час заминава по един от гара София. Пазарният подход налага да се промени политиката в областта на пътническите превози. От друга страна е необходимо графикът за движение да бъде гъвкав и да подлежи на актуализация в зависимост от промените в броя на пътниците в реално време. Съобразно техния размер е необходимо да се оптимизира и състава им. Вярно е, че основно задължение на органите на железниците е да осигуряват висока култура на обслужване, но трябва да се защитават и интересите й като икономическа структура. Необходимо е да се търси оптималния баланс между тези две каузи.

*** Промени в организационната структура на холдинга.**

Проведените до сега структурни промени не доведоха до намаляване на разходите. Обособяването на товарната и на пътническата дейност в отделни структури доведе до дублиране на управленските и функционалните дейности в някои експлоатационни звена. Във възловите гари например има 4-ма, вместо 2-ма ревизор вагони и то в условия на рязък спад на превозната работа. Това налага съответните компетентни органи да обсъдят проблема за евентуално обединяване или да потърсят друг начин за преодоляване на подобна аномалия. Икономическият и пазарният подход го изисква. При двете структури взаимоотношенията между тях се бюрократизираха. Примерно – ръководителят по движение няма право да вземе локомотив от товарен влак, за да замени повреден локомотив на пътнически влак. И при единна структура няма никакви проблеми за счетоводството, защото приходите и разходите за товарната и пътническата дейност са строго разграничени.

Целесъобразно е НК „Железопътна инфраструктура“ и „Холдинг БДЖ“ ЕАД да бъдат под егидата на едно управленско тяло. С това ще се подобри координацията, ще се премахнат дублиращите звена, ще се опростят взаимоотношенията и най-важното ще се намалят общо разходите, което е фактор за излизане от кризата.

*** Да се оптимизират разходите и числеността на персонала, съобразно обема на превозният процес.**

*** Да продължи оптимизацията на таксите за ползване на железопътната инфраструктура, с оглед преодоляване на конкуренцията от страна на автомобилния транспорт.**

Втори източник е ползването на средства от паричните фондове на Европейския съюз. Това досега не е направено, поради отрицателния финансов резултат на БДЖ. С предлаганите мерки се създават условия холдинговото дружество да излезе на положителен финансов резултат. За него ще помогне и възприетият нов механизъм за начисляване на амортизационните отчисления за превозните средства. Така ще има основание да се поискат средства за подвижен състав. През този програмен период Испания използва милиарди евро за доставка на подвижен състав.

Трети източник - Средствата от държавния бюджет. Да се окаже финансова помощ от страна на държавата за покриване на задълженията на холдинговото дружество и доставка на нови превозни средства със съвременни експлоатационни и технически параметри за по-високи скорости от порядъка на 160 километра в час. Тук вероятно ще се наложи изменение на някои нормативни актове доколкото БДЖ е със статут на търговско дружество. Държавата е оказвала финансова помощ на БДЖ и по-рано. Така с 262-то Решение на Министерски съвет от 14.08.1991 г. кредитния дълг в размер на 604 228 хиляди лева се преоформи в държавен. И лихвите в размер на 126 000 хиляди лева също бяха поети от държавата. Лихвите са структурен елемент от себестойността на транспортната продукция. В последните години относителният им дял в загубата достигна 80%.

Ако не се осъществят предлаганите мерки има реална опасност в недалечно бъдеще Българските държавни железници да се обявят в процедура на несъстоятелност и ликвидация по реда на Търговския закон. Подобно нещо ще бъде прецедент и най-голямото престъпление в 150-годишната история на железопътния ни транспорт.

Наложително е и да се загърби политическият подход при различните кадрови промени и да се акцентира върху професионалния. И най накрая – да се направи задълбочен и обективен анализ на приложението на Закона за железопътния транспорт и при нужда да се внесат налагащите се изменения и допълнения.

Вълко Вълков

(Авторът е завършил СУ „Климент Охридски“ – специалност „Финанси и банково дело“ и е макроикономист. Бил е ръководител-движение в системата на железниците. Работил е в Министерство на транспорта като началник на отдел, главен секретар и заместник-министър. В началните години на прехода е председател на УС на „БДЖ“.)

Железопътният транспорт като мобилна структура осигурява териториалните връзки на производствения процес, транспортирането на суровини и готова продукция, стоки по износа и вноса и задоволява потребностите на населението от превози. Той е неделима технологична част от общия превозен процес, осъществяван от всички видове транспорт. Катализатор е на състоянието на българската икономика. Сривът в продуктовата й структура по време на прехода доведе и до свиване на обема на железопътните превози. Преди промяната (1989 г.), нашият железопътен транспорт се развиваше с ускорени темпове. Удвоени и електрифицирани бяха основните жп направления. Пропускателната способност на участъците се увеличи над два пъти. Още в условията на плановата икономика секторът започна интеграцията си със западноевропейските железопътни системи, чрез участия в международни организации, съглашения, конвенции, договори, тарифи и подписването на други документи в областта на техническата и търговската експлоатация.

(АНТИ) КОРУПЦИОННИ СТРАСТИ ОКОЛО УКРАИНСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ

През последните седмици украинските железници („Укрзализныця”) бяха разтърсени от скандали с привкус на корупция. Държавната жп компания бе обвинена в нагласени конкурси за нови влакове и модерни… вагонни екотоалетни.

Дизелова композиция на Крюковския завод, ползвана експериментално от украинските железници

Първият скандал се разрази малко след като на 7 март „Укрзализныця” обяви конкурс за 6 нови тривагонни дизелови състави за крайградски и регионални пътнически превози. От монополиста посочиха очаквана обща стойност на композициите 1,06 млрд. украински гривни (39,3 млн. долара) или по 176,6 млн. гривни (6,6 млн. долара) за влак.

Три седмици по-късно - на 22 март – Антимонополната комисия на Украйна (АМКУ) прие да разгледа жалба на един от участниците – Крюковския вагоностроителен завод (КВСЗ). С нея украинското предприятие сезира за нарушаване на правилата за честно провеждане на съревнованието и обвини държавните железници в корупционен сговор с друг основен участник в него – полският производител на подвижен състав PESA.

От КВСЗ изтъкнаха, че изискванията в техническата документация на конкурса са били написани от „Укрзализныця” по такъв начин, че най-пълно да съответстват на характеристиките на продукцията на въпросната полска компания. И поиска регулаторният орган да постанови промяна на тръжната документация, за да бъде постигната равнопоставеност на всички кандидати за спечелване на контракта.

Антимонополната комисия на Украйна реагира на сигнала и разгледа казуса. В резултат членовете й взеха решение да удовлетворят жалбата на Крюковския вагоностроителен завод. Ведомството задължи държавния жп превозвач да промени техническата документация на тендера. Това принуди „Укрзализныця” да измени редица по-рано заложени параметри (например броя на местата в първа и втора класа, типа и количеството на моторните вагони), които осигуряваха съмнително предимство на поляците.

От ръководството на железниците на Украйна естествено отрекоха техническите изисквания към новите дизелови състави да са писани за конкретен производител. Затова и не се съгласиха, че те по някакъв начин са дискриминационни спрямо останалите кандидати. Но нямаше как да не се съобразят с повелите на АМКУ. В обявения срок за подаване на заявки за участие в конкурса - 10 април, предложение внесоха и от PESA, и от КВСЗ. Конкретните оферти на компаниите ще станат ясни на по-късен етап, но и двете произвеждат висококачествена жп продукция, която не е непозната за украинските железници.

Много крайградски линии в Украйна се обслужват именно от едновагонни и двувагонни релсови автобуси PESA. Продуктовото портфолио на полската фирма обаче съдържа много широка гама модели. В т.ч. модерни тривагонни дизелови състави, които вече успешно се експлоатират в Беларус и Литва.

Крайградският жп парк на украинските железници е морално и технически остарял

Крюковският вагоностроителен завод сериозно е наситил „Укрзализныця” с различни видове товарни и пътнически вагони. Предприятието обаче произвежда сравнително отскоро пътнически състави. Затова и монополистът засега оперира само с една негова експериментална дизелова композиция и няколко електрически.

Очаква се резултатите от конкурса да станат известни след 16 май. Украинските железници изискват новите крайградски дизелови композиции да включват по два главни и един междинен вагон. Същите следва да бъдат произведени и доставени на “Укрзализныця” до края на настоящата година. Очаква се те да домуват в моторвагонното депо в Тернопол и да оперират по линиите на Лвовската железница, която изпитва известен дефицит от дизелови влакове.

Като цяло състоянието на жп парка от електрички и дизелови състави, обслужващи крайградските и регионалните трасета в Украйна, е изключително тежко. Преобладаващата част от подвижния състав е морално и технически остаряла. Затова новото попълнение ще вдъхне свежа струя само частично. Но все пак ще е малка крачка в правилната посока. Въпросът е този конкурс, а и следващите, които неминуемо ще дойдат, да се реализират по ясни правила и регламенти, а железниците на Украйна да получават действително по-добрия продукт.

Другият конкурс на “Укрзализныця”, който разбуни духовете бе за модерни… вагонни тоалетни. Той бе обявен на 30 март от дружеството „Център обеспечения производства“ (тяхна сервизна компания) на украинския портал за обществени държавни поръчки Prozorro. Ще кажете какво странно и скандално има в това?! Нищо повече освен, че тендерът предвижда придобиването на 250 вакуумни екотоалетни, украинско производство, на стойност 1,08 млн. гривни всяка (около 40 000 долара)! За сравнение срещу тази сума в Украйна може да се купи апартамент ново строителство в столицата Киев или луксозен автомобил Toyota Camry Premium.

Модерните екологични WC-та са предвидени за безкупейните пътнически вагони, включени в състава на много влакове на държавния превозвач. Любопитно е, че според конкурсната документация от кандидатите за спечелване на контракта се очаква да имат „не по-малко от 3-годишен позитивен опит в експлоатация на тоалетни системи в украинските железници”.

Медиите раздухаха широко

Вакуумните екотоалетни са модерни и могат да се ползват постоянно

случая за видимо нагласения и съмнително скъп конкурс. Това принуди министърът на транспорта и инфраструктурата на страната Владимир Омелян да коментира, че „Укрзализныця“ е определила необосновано висока цена за закупуване на WC-ата. Той поиска компанията да обясни на обществото как я е формирала и защо заложените изисквания в техническата конкурсна документация дават по-добри условия на определен производител на санитарно оборудване.

Силното обществено възмущение принуди от държавната железница отново да се оправдават. В началото на април в нейно прессъобщение бе заявено, че оценъчната стойност на вакуумните тоалетни системи не е определена от компанията, а от производителите на такова оборудване. Затова конкурсната цена е базирана на предварителен мониторинг на пазарните предложения. От държавния превозвач отбелязаха още, че окончателната стойност на вакуумните WC-та ще се определи едва след преговори и аукцион с фирмите, допуснати до финалната фаза на конкурса. В хода на процедурата тяхната стойност е възможно да падне.

От „Укрзализныця” изтъкват, че високите цени на вакуумните тоалетни системи (между 1,07 – 1,29 млн. гривни (40 - 48 000 долара за брой)) се определят от преимуществата им. Екологичните и чисто функционалните - могат да се ползват постоянно, дори по време на престоите по гарите.

Компанията има аргумент и защо е заложила конкурсна цена, която не е по-ниска от пазарните. Така целяла да стимулира конкуренцията и да не повтаря грешки от миналото. Няколкото тендери за нови тоалетни системи, които се обявиха през 2016 г., се провалиха заради липса на интерес. Фирмите от сектора отказаха да участват, тъй като обявената цена от 910 000 гривни (33 700 долара) за еко WC е била занижена.

Украинският държавен превозвач обаче не отговори защо изискванията в тендера облагодетелстват даден кандидат… Поради този причина ще е интересно да се проследи кой ще спечели железопътната WC сделка!

Ивайло ПАШОВ

Много релсови автобуси обслужват крайградските линии в Украйна

Модерните еко WC-та ще се появят първо в плацкартните вагони, където се возят най-много украинци

ИНТЕРЕСЪТ КЪМ АТРАКЦИОННИТЕ ВЛАКОВЕ НАРАСТВА

От стр. 1

до този момент това по-скоро остава бутиков продукт, който не е намерил широка популяризация. В момента от двете ретро композиции - „Корона експрес" и „Витоша експрес", в движение са само три вагона от първата, единият от които пътуваше до Кюстендил и Черепишкия манастир.

Отбелязваме тази подробност, защото на кюстендилската гара един от пътниците Иван Крушовански, на 37 години, който беше дошъл от София заедно със съпругата си Василена и седемгодишния си син Митко, сподели, че пътуването може да стане още по-интересно, ако в композицията бъдат включени и други от царските вагони. Препоръча го като приятел на железницата и човек, останал възхитен от цялата организация. На семейството беше направило силно впечатление не само цялата атмосфера около изпращането на гара София, но и емоционалното посрещане на гарата в Радомир от момичетата, облечени, според обичаите на Лазаровден, които поднесоха по цвете на машинистите Ангел Алексиев и двамата му помощници - Тодор Захов и Цветан Калудов. По разписание влакът направи кратка почивка, докато на 86-годишната Баба Меца й се извършваше задължителното техническо обслужване. В това време находчиви търговци предлагаха на перона една от кулинарните емблеми на града – бозата.

По-късно и в Кюстендил пътниците отново бяха приятно изненадани от атрактивното посрещане – група усмихнати девойки, в народни носии, по традиция за здраве и късмет на Лазаровден подаряваха венци от върбови клонки. Пероните също бяха препълнени с любопитни местни граждани, дошли да разгледат и снимат забележителната ретро композиция по време на двучасовия

Ретро композицията, от време на време цялата обгърната в бял дим, се състезаваше с автомобилите, премиаващи по успоредното шосе.

й престой. Екскурзоводи от общината упътваха туристите към най-известните забележителности в града, независимо, че за тях имаше подробна информация на предварително раздадените във влака флаери. Добрата организация и сега не остана незабелязана.

„Идеята е чудесна. Но ако подобни пътувания се предлагат по-често ще бъде още по-хубаво. Следващия път бих довела поне още няколко приятели. Сигурна съм, че много ще им хареса" – каза 25-годишна столичанка. Друг неин връстник добави: „Изживяването е страхотно, особено за хора като мен, които обичат пътешествията и да се ровят в миналото. Кога друг път човек ще се докосне до такава забележителна реликва, каквато е вагонът на цар Борис и Мария Луиза. И да получи от компетентни хора, като служителят на БДЖ и уредничката от музея на Вапцаров в Банско, любопитни подробности за истории, свързани с царската фамилия и Никола Вапцаров." На младежът беше направил силно впечатление Юли Пейчев, дългогодишен експерт и до неотдавна ръководител на служба „Ремиз" в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, който голяма част от над 30-годишния си професионален път в железниците е изкарал сред безценните реликви, запазили спомена за отминалите времена. Пак по негова информация стана ясно, че след 9 септември 1944 г. Симеон Втори и майка му са емигрирали с този вагон и с другите, събрани в царската композиция, известна днес като „Корона експрес". С нея, от Съветския съюз е пристигнал в България и Георги Димитров. До 1975 г. тя е използвана като правителствен влак от Тодор Живков. Но за жп експертът по-важното, което през цялото време подчертаваше е, че естетиката и луксът на обзавеждането, който съвременниците ни могат да видят днес са автентични, освен възлите и детайлите, свързани с безопасността на движение на вагоните.

Горе долу същата е съдбата и на 50-тонният локомотив с огромни размери и изключителна тяга, произведен през 1931 г. в Полша по проект на български инженери. Баба Меца е с около 90-тонна спирачна сила, обясняваше по време на престоите локомотивният машинист Ангел Алексиев, който заедно с още няколко колеги е инициатор за възстановяването му. Повече от година са работили денонощно, преодолявайки всички затруднения с намирането на дефицитните резервни части, за да може през 2015 г. той отново да тръгне на път. Били ентусиазирани да „вдигнат на крака" един от ценните представители на отдавна пенсионирания подвижен състав на БДЖ. Денят, в който преди малко повече от две години това става факт, в Локомотивно депо „София" настава истински празник, припомня си Ангел Алексиев. Както обикновено той не пропуска да посочи и значително по-големия енергиен и трудов ресурс, нужен за поддръжката на старите композиции, в сравнение с останалата ремонтна дейност. Същото обяснява и за обслужването по време на път. По думите му, през двата дни - до Кюстендил и до Черепишкия манастир, са хвърлени в огнената пещ около 9 тона въглища, за да може локомотивът, макар и не с твърде висока скорост, да се движи безпроблемно. За туристите тя беше добре дошла, защото спокойно разглеждаха природните красоти, покрай които влакът преминаваше. Допълнително парната композиция бе натежала и от 30-кубиковата цистерна пълна с вода, винаги задължително включвана в състава й.

От високо, върху раменете на татко, се вижда много по-добре...

След емоционалното лазаруване няколко минути отдих...

Децата най-много се радваха, когато Баба Меца с остро изсвирване поздравяваше хората по гарите.

И този път на гара Кюстендил обичаят беше спазен. По традиция усмихнати девойчета в народни носии на Лазаров ден раздаваха на гостите върбови клонки за здраве и късмет.

Както Баба Меца, така и останалите ретро вагони периодично преминават през определени планови ремонти, в съответствие с изискванията за безопасност на националния жп превозвач. Благодарение на системните грижи те са оцелели сред много от връстниците си, през годините отишли за скрап.

„Тази ниша все още е твърде слабо разработена" - заяви на една от първите си пресконференции като служебен министър Христо Алексиев. Тогава той подчерта, че е необходимо да се разработи отделна програма, чието изпълнение ще донесе не само значителни приходи, но и ще повдигне имиджа на националния жп превозвач. На практика позицията му беше безусловно доказана от двете празнични пътувания. Към второто, до Черепишкия манастир, министър Алексиев също се присъедини, но неофициално като обикновен гражданин заедно със семейството си. В него се включи и колегата му зам.-министър Георги Тодоров.

Страниците подготви
Мая Димитрова

ТОМИНА НЕДЕЛЯ – НЕДЕЛЯТА СЛЕД ПАСХА

През първата неделя след Великден честваме паметта на един от дванадесетте Христови ученици – св. апостол Тома.

След възкресението Си Спасителят се явил на учениците, но ап. Тома не бил сред тях.

Апостолите му казали: „Видяхме Господа“, но той не искал да им повярва докато сам не Го види с очите си и докато не попипа Неговите рани („Ако не видя на ръцете Му раните от гвоздеите и не сложа ръка на ребрата Му, няма да повярвам“).

Осем дни по-късно апостолите се били отново събрали, а заедно с тях бил и Тома. Господ отново им се явил и казал на ап. Тома:

– „Дай си пръста тук и виж ръцете Ми, дай ръката си и я сложи на ребрата Ми. И не бъди невярващ, а вярващ. Понеже Ме видя, повярва ли? Блажени са тези, които без да видят, са повярвали.“

Със страх и трепет св. Тома видял раните на Спасителя и попипал Неговите животворни ребра, а след това рекъл:

– Господ мой и Бог мой!

Така св. Тома със своето неверие още повече утвърди сред християните вярата в Него. Със своята постъпка той даде на всички да разберат и да се уверят, че Господ е възкръснал не привидно, нито пък с друго тяло, но със същото, с което пострада заради нашето спасение и с което впоследствие се яви на Своите ученици. Оттогава остава израза „Тома неверни“, а денят е наречен Томина неделя.

На Томина неделя жените повторно боядисват яйца и ги раздават за душите на покойните си близки, като вярват, че така ще ги предпазят от превъплъщаване.

В неделята имен ден празнуват всички, носещи имената: Тома, Томислав, Томислава.

Понеделникът след Томина неделя се нарича Софинден. Той се почита срещу суша. На жените е забранено да перат. Но ако това се налага, дрехите не трябва да бъдат изсушени докрай. Не се ядат яйца за предпазване от цирей. Всички трябва да си измият лицето и ръцете с вода, в която е било потопено червено яйце. Това се прави, за да се предпазят от пъпки и рани. Не се впряга добитък, не се ходи на нива, за да не окуцее добитъкът.

Това е първата седмица след Великден и поставя завършека на Великденския празничен цикъл. Тази седмица от стари времена е наситена с много момински празници, сред които най-голям е честването на Светлата или Празната сряда. Седмицата се нарича празна заради забраната да се работи каквото и да е.

НИКОГА НЕ ПРИЕМАЙТЕ НА ГЛАДЕН СТОМАХ СЛЕДНИТЕ 7 ХРАНИ:

Стомахът ни има нужда от по-лек режим на хранене, който да не нарушава нормалните функции на организма ни. Много храни и напитки са вредни, когато се приемат на гладно. Трябва да промените навиците си, за да избегнете някои възможни проблеми със здравето.

1. Студени напитки

След 7-8 часовия нощен сън, организмът се нуждае от течности, тъй като за това време от тялото се е изпарила доста влага.

Да се пие сутрин може и дори трябва, тъй като чаша вода ще „събуди” стомаха преди приема на закуската. Но не бива съдържанието на чашата да е прекалено студено, тъй като това може да предизвика раздразнение.

А при хора с някакви хронични заболявания на стомашно-чревния тракт – дори и обостряне на страданието. Освен това студените напитки свиват кръвоносните съдове на стомаха и влошават локалното кръвообръщение, което може да влоши процесите на преработване на храната. Дори и в много горещи дни, пийте вода със стайна температура. Също така не бива да се пие на един дъх, а на малки глътки през кратки интервали.

2. Топли тестени закуски

Те съдържат дрожди, които способстват образуването на газове в стомаха, което води до неприятни усещания за подуване и тежест.

3. Кафе

За мнозина, денят просто не може да започне без чаша кафе и …само това, без нищо друго. Почитателите на закуската “чаша кафе на гладно” трябва да знаят, че кофеинът дразни стомашната лигавица, вследствие на което се повишава секрецията на стомашен сок. И тогава, ако нищо друго не стигне до стомаха освен кафето, то стомашната киселина започва да разяжда лигавицата и като нищо някой ден, без да усетите, ще се сдобиете с гастрит.

4. Сладко

Приемете за желязно правило да не употребявате сладки храни на гладно. Това ще ви предпази от сериозни нарушения в метаболизма, включително и от захарен диабет. Когато ударна доза захар попадне в стомаха, действа като сигнал „Тревога” на задстомашната жлеза. Тя минава в усилен режим на работа и произвежда завишени количества инсулин, за да нормализира нивото на кръвната захар. В резултат на този процес не след дълго човек започва да чувства слабост и апатия. Продължителната употреба на сладости на гладно нарушава работата на задстомашната жлеза, което повлиява негативно на основната й функция да произвежда необходимите количества инсулин.

5. Кисело мляко, айран

Приети на гладен стомах, те не са вредни, а безполезни. Основната им ценност е полезната микрофлора, млечнокиселите бактерии. Когато закусвате само кисело мляко или чаша айран, полезните бактерии попадат в агресивна киселинна среда и загиват без да изпълнят предназначението си.

6. Цитрусови плодове

Любителите на фрешовете от портокал или грейпфрут на гладно спешно трябва да променят хранителния си режим, защото това е най-краткият път към гастрита, категорични са специалистите. Особено внимателни в това отношение трябва да бъдат хората с повишена киселинност на стомаха или с хроничен гастрит.

7. Круши, фурми

В тях се съдържа голямо количество груба целулоза, която може да травмира лигавицата на стомаха и червата, а също и да забави функционирането им.

Лапад - непретенциозен, но много полезен

Лападът е може би най-разпространеният по нашите земи зеленолистен зеленчук. Расте из цялата страна, изключително непретенциозен и устойчив вид. Другото голямо предимство на лапада е фактът, че той е сред първите свежи растения, които се появяват напролет в градината, наред със спанака, копривата, киселеца и това го прави една от най-ценните храни за българина.

Лападът (Rumex patientia, още „английски спанак“) е тревисто растение, пръв братовчед на киселеца, но без неговия киселеещ характерен вкус. За разлика от спанака, той не променя вкусовите си качества след готвене, напротив, те остават напълно неутрални. Затова е подходящ пресен във всички видове салата, но и сготвен във всички рецепти със зеленолистни – супи, баници, постни ястия с ориз и към яхнии с месо.

Лападът притежава всички достойнства на зеленолистните зеленчуци. Той е богат на желязо – отличен за борба с анемията и пролетната умора. Богат е и на фолиева киселина, чиито липси също усещаме през пролетта. Той е източник на растителни фибри, флавоноиди, целулоза, дъбилни вещества, в същото време няма никакви мазнини и е с много малко калории. Лападът има много витамини, особено А и С, както и аминокиселини.

Оксаловата киселина в лапада, го прави неподходящ единствено за тези, които имат или са генетично предразположени към камъни в бъбреците и жлъчката, тъй като тя се утаява в тези органи.

Лападът е най-полезен токущо набран – както са и впрочем всички зеленолистни. Пресният лапад се познава по крехките връхчета на листата и по свежестта на откъсната дръжка.

Заради свойството на листните да трупат нитрати е добре лападът да бъде добре почистен, но и накиснат за 30 минути във вода. Лападът е чувствителен на обработка топлинна, затова е най-добре в зелената салата да се добавя, да се прави на смути.

25 ОТ НАЙ-СТРАННИТЕ СУЕВЕРИЯ ОТ ЦЯЛ СВЯТ

Хората по света вярват в невероятно странни неща. Ето и доказателството:

Аржентина

Ако изговорите на глас името на бившия аржентински президент Карлос Менем, това може да ви навлече проклятие. За да го избегнете, трябва да докоснете лявата си гърда (или тестисите при мъжете).

Бразилия

Подобно на България, в Бразилия вярват, че ако оставите чантата си на земята, това означава, че няма да имате пари.

Китай

Цифрата 4 и нейните производни числа – например 14, 24, носят нещастие.

Суеверието води началото си от факта, че китайското произношение на четворката е почти идентично с това на думата „смърт“.

Съчетано със западните суеверия за 13 и 23, това прави ориентирането из етажите на небостъргачите в Китай объркващо преживяване.

Дания

Счупените съдове се събират и запазват през цялата година, за да бъдат хвърлени в къщите на приятелите и семейството в навечерието на Нова година.

С колкото по-голяма купчина от счупен порцелан разполагате, толкова по-голям късмет ще имат онези, в чиято къща сте го стоварили.

Египет

В страната се счита за ужасно лош късмет да се отварят и затварят ножици, без да режете с тях. А още по-лошо – да ги оставите отворени.

Египтяните смятат още, че ножици под възглавницата може да ви излекуват от кошмари.

Франция

На късмет е, ако настъпите кучешко изпражнение с левия си крак. Ако обаче го направите с десния, това ще ви донесе неприятности.

Гърция

Гърците имат своя-собствена версия на думата „карък“.

Когато двама души кажат едно и също нещо по едно и също време, те трябва да произнесат „Piase Kokkino“ (докосни червено, в превод от гръцки) и да докоснат вещ с червен цвят, за да избегнат лошия късмет.

Най-лесно е това на Великден, когато цялата страна е осеяна с червени яйца.

Хаити

Животът е коварен за майките. Например, ако ходите само с една обувка, метете пода през нощта, лазите на колене или хапвате само върховете на дини или грейпфрути, това може да доведе до преждевременната смърт на майка ви.

Индия

В страната не бива да режете ноктите си във вторник и събота (или през нощта), нито може да се подстригвате или миете косата си в четвъртък и събота.

Япония

Децата са предупредени да крият пъповете си по време на гръмотевични бури, особено преди сън. Смята се, че ако не го направят, Raijin (богът на гръмотевиците) ще открадне и ще изяде пъпа им по време на бурята.

Южна Корея

Смята се, че работещ вентилатор в затворена стая, особено по време на сън, ще те убие. Fan Death е толкова разпространено убеждение в Корея, че много електрически вентилатори в страната имат автоматични таймери за изключване.

Литва

В страната свиренето с уста на закрито е забранено, тъй като се вярва, че това ще призове малките дяволи, които ще ви тероризират.

Малайзия

Ако седнете на възглавница, дупето ви ще се окичи с цирей, мехури и рани.

Нигерия

Ако един мъж се удари с метла, той ще стане импотентен и/или гениталиите му ще изчезнат. Някои вярват, че на това суеверие може да се противодейства, като ударите мъжа по гърба с метлата не по-малко от седем пъти.

Оман

Най-добрата практика за пречистване на нов автомобил от зли сили е да пуснете корана да звучи по радиото в продължение на седмица или две. Това ще защити колата и собственика й от уроки.

Филипините

Дъждът от ясно небе (без облаци) се смята за сватба между демони коне.

В България се казва „дъжд вали, слънце грее, мечка се жени“.

Катар

Паяците имат властта да контролират и гасят пожари, така че не трябва да бъдат убивани.

Руанда

От най-ранна възраст момичетата се учат да не ядат ярешко. В противен случай ще им порастат бради.

Швеция

Често в страната можете да видите пешеходци, които рязко се отклоняват от пътя си и поемат по необичайни, обиколни маршрути. Това е така, защото шахтите в цялата страна са отбелязани с две букви - K (от шведската дума за прясна вода и любов) или A (от шведската дума за канализация и нещастна любов). Местните жители вярват, че тяхната романтична съдба се определя от буквите на шахтите, според които те планират маршрута си. Ако все пак стъпят на грешната шахта, три потупвания по гърба могат да обърнат лошия късмет.

Турция

Ужасно лоша идея е да дъвчете дъвка през нощта в Турция. Местните вярват, че след като се стъмни, тя се превръща в плътта на мъртвите.

САЩ

Във Вермонт много селски къщи от 19 век са построени с наклонени прозорци. Това се дължи на убеждението, че вещиците не могат да влязат през подобни прозорци с метлите си.

Виетнам

Много храни в страната се избягват от студентите и учениците, които искат да имат успех на изпити. Бананите, например, не се ядат преди важни изпити, защото са хлъзгави, а виетнамската дума „приплъзване“ звучи точно като „провал.“

Уелс

Ако носите венец от лешникови пръчки и листа, това може да ви гарантира изпълнението на едно желание.

Йемен

Бременна жена може да определи пола на неродено си бебе, като хвърли мъртва змия нагоре във въздуха. Ако змията падне на гърба си, бебето ще бъде момиче. В противен случай ще бъде момче.

Зимбабве

Вярата в черната магия в страната се шири необуздано. Например, един съпруг може да хвърли заклинание върху съпругата си, за да я предпази от изневяра. Ако все пак извънбрачната връзка се осъществи, двойката няма да бъде способна да се раздели.

Тази магия е известна като durawalling и се смята за толкова разпространена, че самото й име има силен възпиращ ефект срещу изневярата.

НАРОДНИ ПОВЕРИЯ ЗА СОЛТА И ЗАХАРТА

Според народните поверия захарта и солта могат да помогнат при предсказването на бъдещи събития. С тяхна помощ можем да изчистим дома си от негативни влияния.

Ако случайно разсипете сол, това означава, че ви чакат неприятности и по-точно големи скандали с някой близък. Това е най-старото народно поверие за солта, тъй като в миналото сол са притежавали само най-богатите хора и когато разсипели подправката в дома им настъпвал смут.

Разсипаната захар предсказва много радости и щастливи събития в бъдеще. Ако я разсипе неомъжено момиче, означава, че съвсем скоро ще срещне своя съпруг.

Захарта е свързана със сладкото и приятното за сетивата, затова тя предвещава само хубави неща.

От пресоленото ядене се разбирало и че едно момиче е влюбено, тъй като най-често заради любов се получавали такива грешки. Това е така и до днес.

Солта се приема като символ на мъдростта и чистотата, заради което тя често е използвана в различни магически ритуали за изчистване от негативната енергия.

За да създадете атмосфера на спокойствие и разбирателство в дома си, трябва да поръсите във всеки негов ъгъл сол, след което да го полеете със светена вода.

Оставете солта за 3 часа и ако след това време е потъмняла, означава, че в дома ви има негативна енергия. След проведения ритуал почистете солта и веднага ще усетите хармония около себе си.

Със сол могат да се привлекат пари и богатство. Трябва само да оставите сол в дървена кутия на масата през нощта. Оставете 3 дни тази сол, след което трябва да я пуснете под течаща вода, а не да я сготвите и изядете. Можете да сменяте солта в кутията на всеки 3 дни.

В народните поверия се казва още, че сол не се дава назаем, понеже по този начин давате късмета си на други хора и привличате към себе си нищетата и нещастието.

По същата причина и не трябва да подавате солницата на друг дори да сте седнали на маса.

Солта трябва да се съхранява в дървени съдове, за да се пазят нейните магически сили.

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

ДОКОСВАНЕ ДО ЯПОНИЯ С „ЧЕТИРИ СЕЗОНА"

Нов луксозен влак с футуристичен дизайн ще вози туристи из най-красивите кътчета на Източна Япония

В началото на май японската железопътна компания JR East ще пусне в експлоатация нов супер луксозен туристически влак, наречен Shiki-Shima („Четири сезона"). Ултрамодерният круизен състав в цвят шампан и интериор в стил арт деко е истинско 7-звездно бижу.

Проектант е известният автомобилен, железопътен и индустриален дизайнер Кен Окуяма. Той е проектирал някои от най-известните модели на Ferrari (като Enzo Ferrari и Ferrari P4/5), Maserati (Quattroporte) и Porsche. Разработвал е и визията на високоскоростните влакове E6 и E7 от семейството на Shinkansen. Но резултатът от работата му по Shiki-Shima обаче е повече впечатляващ.

В Страната на Изгряващото слънце има и други подобни шикозни влакове. Ала най-модерният японски хотел на релси вдига значително летвата в железопътния премиум сегмент. Обстановката в него е ултраелитарна и в това се убедиха всички, които присъстваха на официално му презентиране, което JR East направи в началото на април на токийската жп гара Уено.

Влакът, чиято стойност възлезе на 5 млрд. йени (около 50 млн. долара) може да приема на борда си максимум до 34 пътници. Те ще бъде обслужвани царски по време на жп круизите до някои от най-красивите и емблематични кътчета на Източна Япония.

Стилната, футуристично изглеждаща композиция включва 10 вагона, повечето от които двуетажни. Сред тях има два вагон-ресторанта, бар-салон, вагон-лоби, 5 спални вагона с луксозни и един с делукс апартаменти. Всички те разполагат с големи прозорци, с наблюдателни площадки и открити платформи, но първият и последният от композицията ще са изцяло панорамни - със стъклени стени и покриви.

Атмосферата в ресторантите ще напомня на VIP пътниците за заведенията в един от най-луксозните квартали на Токио – Гинза. В него екип от световно известни шеф-готвачи ще има грижата да предлага на пасажерите гурме ястия от японската кухня, приготвени от сезонни продукти. Сред деликатесите от Източна Япония, намерили място в менюто например, е хайверът от сьомга и различни суши селекции.

В бар-салона гостите на влака ще могат да се наслаждават на класни питиета, както и на музикални изпълнения на роял, удобно настанени на комфортни въртящи се столове. Освен това пространството в него е предвидено и за чаени церемонии.

Едни от най-атрактивните общи помещения безспорно са двата панорамни вагона в началото и в края на композицията. От тях пасажерите имат възможност да се наслаждават на красотата на японската природата, а нощем да съзерцават звездното небе, докато релаксират.

В двуетажните спални вагони интериорът и обзавеждането са съчетание от модернистичен и традиционен японски стил, дърво, текстил и артистични детайли. Всеки от 17-те луксозни апартамента разполага със спалня с две легла, душ-кабина и собствен санитарен възел, място за съхранение на багаж. Делукс апартаментите са три, всеки - с уникален дизайн с растителни мотиви. Представляват своеобразни мезонети, на чиито първи етаж има кът за спане (с двойна спалня), самостоятелен санитарен възел и баня с вана от японски кипарис на площадката между двете нива и гостна с традиционно японско татами и камина на горното ниво. И при двата типа апартаменти на вторите етажи са обособени обзорни площадки.

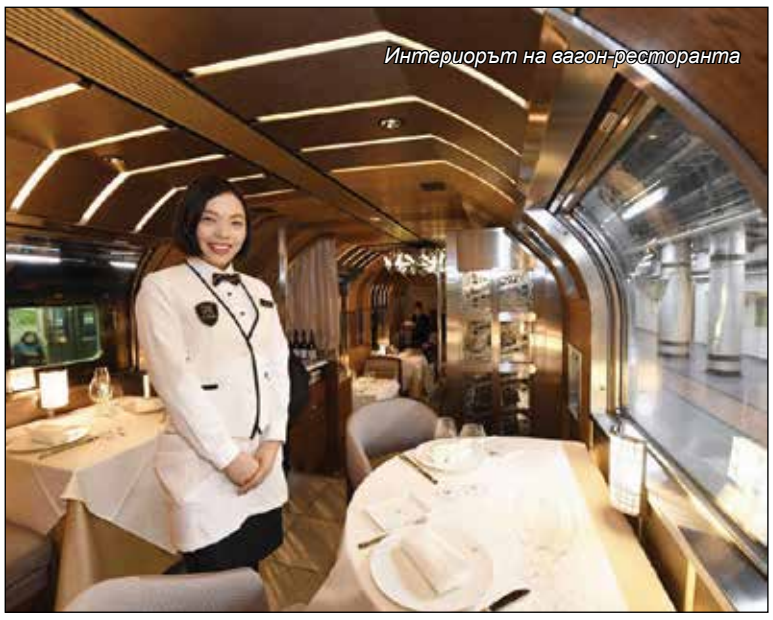
(Следва)

Ивайло ПАШОВ

Спалнята в делукс апартамента

Последният вагон е панорамен

Обзорният вагон в началото на влака е съчетан с кабината на машинистите


Интериорът на вагон-ресторанта

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

АБОНАМЕНТ 2017

И през тази 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:
„Поделение за почивна дейност" - ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BPBI79241064295803
BIC: BPBIBGSF
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***

Годишен абонамент
24 лв.