

**Пазари**

**TWINDEX SWISS EXPRESS:**  
ЗАКЪСНЯЛ ДЕБЮТ И ПРОБЛЕМНО БЪДЕЩЕ **на стр. 3**



**Транспортна политика**

**ДОБРАТА ЛОГИСТИКА ГАРАНТИРА**  
**КОНКУРЕНТНИ ПРЕДИМСТВА** **на стр. 5**



**BDZ CARGO**  
„БДЖ – ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД



**ВАШИЯТ НАДЕЖДЕН ПАРТНЬОР**

[www.bdz.bg](http://www.bdz.bg)

гр. София 1080, ул. „Иван Вазов“ № 3, мекл. -359 2 987 40 30, факс. -359 2 987 79 81, e-mail. bdzcargo@bdz.bg

## С НОВА ВИЗИЯ КЪМ ХОРАТА

*Най-важна е дългосрочната инвестиция в тях, а не възприемането им като ресурс, твърдят в дирекция „Човешки ресурси“ на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД*



При бурното съвременно технологично развитие предишният висок имидж на железничарската професия все повече се превръща в избледнял мит, който младите хора лесно загърбват и не желаят да се връщат към него. Явлението е характерно не само за страната ни, но и за много напреднали западноевропейски държави като Германия. Фактът, че и там се изпитва остра нужда от локомотивни машинисти е показателен. Според „Саарбрюкер Цайтунг“ се търсят между 3500 и 4000 машинисти, информира организацията, която провежда обучението на този вид специалисти. Все по-трудно става да се намират желязци. Както твърдят в бранша, професията бързо губи старата си привлекателност. Едни от причините са ограниченото свободно време, работата по график, необходимостта да се отсъства за

по-дълго време от дома. Затова и в немските бюра за подбор на кадри обикновено предупреждават, че железничарите не е за всеки млад човек. Препоръката се адресира най-вече към нежелаещия да се впише и съобразява с компромисите, които заради специфичния темп на железничарското всекидневие трябва да се правят в личния живот. Така че за все повече подрастващи това не само, че не е романтична и привлекателна професия, а по-скоро ограничаващ свободната воля опасен труд, поднасящ непрекъснато различни рискови ситуации, особено по време на път.

Отчитайки тази съвременна тенденция, мениджърският екип на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД потърси нов подход при подбора на кадрите, поставяйки човека в центъра на корпоративната си стратегия. Или както преди време

заяви в интервю пред в. „Железничар“ Десислава Стоянова, директор „Човешки ресурси“ в дружеството, „става въпрос за съвършено различен поглед и начин на мислене, когато се наемат хора на работа“. Преди всичко усилията са насочени към привличането на млади специалисти, на право от ученическата скамейка, които да започнат работа в компанията, където ще се изграждат като професионалисти, ще се развиват и кариерно израстват. Една от най-пресните инициативи в подкрепа на новия подход е подписаното партньорско споразумение с Професионалната гимназия по механизация на селското стопанство в град Мездра за разкриване на нови паралелки. От есента ученици, завършили VII клас, ще могат да кандидатстват в железничарския град за дуална форма на обучение в специално-

„Холдинг БДЖ“ ЕАД продължава поетапно да погасява задълженията си към различни институции. Напълно са изплатени оставащите дългове към KONČAR-ELLOK – Хърватия в размер на 827,4 хил. лв. Задълженията към хърватското дружество са натрупани през периода 1998 – 2008 г. във връзка с изпълнение по договор за ремонт на локомотиви и доставка на резервни части. Мениджърският екип на „Холдинг БДЖ“ ЕАД продължава да следва своята програма за финансово стабилизиране на дружеството, което е в резултат от изпълнението на извършените реформи за оздравяване и развитие през последните години.

стите „Техник по железопътна техника“, „Локомотиви и вагони“, „Електротехник“, „Електрообзавеждане на железопътна техника“. Тийнейджърите ще имат възможността да се възползват от стипендиантски програми, както и да завършват преквалификационни курсове след дипломирането си за други правоспособности. Пред тях също широко са отворени вратите за продължаване на образованието им във висшите учебни заведения.

Във връзка с това Панаир на образованието е събитието, организирано от община Мездра през този месец, в което активно ще се включат специалисти от дружеството за пътнически превози на БДЖ. В него ще участват представители на РИО Враца, родители и ученици, които проявяват интерес към железопътния транспорт. Предстоящите срещи на 21 март са прекрасна перспектива за младежите подробно, „от първа ръка“ да се информират за спецификите на професията. По думите на Десислава Стоянова така бъдещите кандидати за първия гимназиален клас ще имат по-вярна ориентация и представа какво ще изучават, а и това ще се превърне в естествен старт за разширяване на приема в професионалните гимназии. Градът има потенциална възможност да стане център за обучение на специалисти, необходими за железопътния сектор, на които веднага след завършване на средното им образование ще се предоставя възможност да започват работа. Това е и основен аргумент, изтъква Стоянова, Мездра да бъде предпочетен за такъв среднообразователен център. Едновременно е и реален стимул за младите хора да не напускат масово родните си места поради липса на работа, което през последните 20 – 30 години е причина за постепенното обезлюдяване на Северо-западна България.

Приоритет през март за HR-екипа на дружеството е и участието му в инициативата „Национални дни на кариерата: Добра кариера. Добър живот“. В продължение на 16 години форумът е най-голямото и значително кариерно изложение у нас. Експерти от националния железопътен превозвач се включват в провеждането му в София, Пловдив и Велико Търново. По време на събитието ще бъдат представени свободните позиции и стажантски програми в дружеството пред студенти и млади амбициозни хора, които търсят сериозна кариерна реализация. Приоритет на „На-

На стр. 5

## Трансформация

# RENFE ПРОМЕНЯ НОЩНИТЕ ВЛAKOBE TALGO В ДНЕВНИ



Държавните железници на Испания (RENFE) поръчаха на железопътния производител Talgo да видоизмени 13 от нощните скоростни влакове Talgo Class 730 в дневни. Трансформацията дава възможност в бъдеще да развият максимална скорост до 330 км/ч. Сключеният с производителя контракт е за 107 млн. евро. В него е заложена и допълнителна опция за идентична изработка на още 6 състава от същия тип. Ако тя бъде изпълнена частично или изцяло, цената на сделката може да се увеличи до 151 млн. евро.

Договорът предвижда първоначално да бъдат преобзаведени 156 пътнически вагона. В случай, че от RENFE решат да се възползват и от тази опция, през процедурата ще преминат още до 72 вагона.

Talgo Class 730 са първите експреси, проектирани от компанията Talgo за високоскоростните линии на Испания. Те се експлоатират от RENFE като нощни влакове по дълги-



те жп маршрути. Но с разрастването на високоскоростната мрежа испанските железници значително намалиха броя на направленията, обслужвани от нощните композиции. В момента на територията на страната са останали само три.

В базовата си версия експресите от този тип са предвидени да се движат със скорост до 220 км/ч. Техните колесни двойки са подвижни и много лесно могат да бъдат заменени. Това се налага, когато съставите се превърлят от високоскоростните линии (с широчина 1435 мм) към на конвенционалната иберийска жп мрежа с по-голяма широчина от 1668 мм. Подмяната се осъществява на специални пунктове, през които Talgo Class 730 преминават без да им се налага да спират. Конструкцията им позволява смяната на колоосите да се осъществява автоматизирано, в ход.

## Контракт

# ВАНКУВЪРСКОТО МЕТРО С НОВИ ВАГОНИ НА HYUNDAI ROTEM

Южнокорейската компания за подвижен състав Hyundai Rotem спечели контракт за доставка на 24 моторни и прикачни вагона за напълно автоматизираната линия Canada на лекото метро SkyTrain във Ванкувър. Той бе сключен с TransLink - регионалната транспортна администрация на канадския мегаполис - за сумата 62,1 млрд. вона (73 млн. канадски или 58 млн. щатски долара).

Вагоните ще бъдат произведени в завода на Rotem в корейската провинция Кангвон от 2019 г. до 2020 г. С тях ще се създаде допълнителен подвижен състав за роботизираната 18,5-километ-

рова линия Canada. Новите моторни ще помогнат нейната превозна способност да се увеличи с 30 процента. От това има нужда, тъй като през последните години пътниците се увеличават. Статистиката сочи, че през 2017 г. броят им е скочил с 6 на сто.

Сключеният договор е само част от програмата за покупка на нов подвижен състав за всичките три линии от автоматизираното леко метро SkyTrain. Компанията Bombardier Transportation вече започна доставката на първата партия от 28 вагона за другите трасетата на транспортната система, носещи имената Ехро и

Millennium. Тяхната експлоатация се очаква да стартира в началото на следващата година. Още 28 вагона за тези метро коридори ще бъдат предадени в края на 2019 г. Планираните инвестиции за общо 80 нови вагона възлизат на 230 млн. щатски (298 канадски) долара.

Мотрисите се заплащат от Фонда за инфраструктура на обществения транспорт, който се формира със средства на федералното правителство (50 процента), на провинцията Британска Колумбия (33 процента) и на транспортната администрация TransLink (17 на сто).



## Заем

# Азиатската банка за развитие отпуска \$360 млн. на железниците в Бангладеш



Азиатската банка за развитие (ADB) одобри кредит в размер на 360 млн. долара за железниците на Бангладеш (BR). Средствата ще бъдат инвестирани в модернизацията на техния локомотивен и вагонен парк.

С тях ще се придобият 40 нови локомотива (за линии с широчина 1676 мм), 125 багажни и 1000 товарни вагона. Доставката им трябва да приключи до юни 2022 г. Общата стойност на проекта е 453,4 млн. долара, като 93,4 млн. се осигуряват от правителството на Бангладеш. С част от парите е планирано и закупуването на спомагателни силови установки (APU) за намаляване на потреблението на дизелово гориво при празния ход на локомотивната техника.

Железниците на Бангладеш получават заема и от Азиатския фонд за подкрепа на проекти с екологично

чиста енергия. Той им предостави безвъзмездно 500 000 долара като техническа помощ. Парите ще отидат за разработката на обучителни програми за машинистите, които ще участват във внедряване на APU. Както и за подготовка на препоръки за повишаване на цялостната енергийната ефективност в отрасъла.

От ADB отбелязват, че модернизацията на жп флота и ремонтните жп мощности на BR ще помогне за постигането на целта на правителството, която е увеличаване на дела на железниците в превозването на хора (до 10 процента) и товари (до 15 процента) през 2020 г.

От 2006 г. досега Азиатската банка за развитие е отпуснала на властите на Бангладеш кредити за развитие на жп транспорта на обща сума 2,81 млрд. долара.

## Развитие

# Чешкият оператор Leo Express с нови маршрути

Частният чешки жп оператор Leo Express продължава да разширява дейността си, облягайки се на регламентите на ЕС за свободен достъп до железопътната инфраструктура и за либерализацията на жп пазарите в ЕС (4-ти железопътен пакет). Съвсем скоро превозвачът ще започне да оперира по няколко нови международни маршрута.

От 1 април т. г. влаковете му поемат на път между Прага и полския град Краков. Първоначално ще се движат три пъти седмично, а от 1 август - всекидневно. През декември Leo Express планира да пусне 6 двойки влакове и по направленията Прага - Берлин и Прага - Виена (3 влака ще минават през Бърно, останалите през Оломоуц). Друга дестинация, по която негови състави (3 двойки) ще дебютират същият месец е Прага - Братислава (през Бърно и

Оломоуц). А през уикендите се предвижда две композиции да обслужват маршрута Прага - Вроцлав (Полша).

Освен с внедряването на нови трансгранични маршрути от Leo Express имат намерение да повишат нивото и на сега предлаганите транспортни услуги. От компанията заявяват, че ще се увеличава интензивността на движение и по вътрешните и международни направления, по които в момента оперират.

Засега Leo Express разполага с малък собствен жп флот, включващ 5 електросъстава Stadler Flirt (серия 480). През настоящата година той ще бъде допълнен с 3 електрички, заявени на китайския жп производител CRRC Zhuzhou. Контрактът с компанията от Поднебесната империя съдържа опция за доставка на още 30 идентични електрически влака.



# TWINDEXX SWISS EXPRESS: ЗАКЪСНЯЛ ДЕБЮТ И ПРОБЛЕМНО БЪДЕЩЕ

Сред няколкогодишно закъснение двуетажният влак *Twindexx Swiss Express (FV-Dosto)* осъществи първия си редовен рейс. От швейцарските държавни железници (SBB) анонсираха, че въвеждат в експлоатация общо 6 състава от новия модел. Съдбата на останалите 56, които са заявили на канадския жп производител *Bombardier Transportation*, обаче ще зависи от решението на съда. Срещу тяхното използване има жалба от организация, защитаваща правата на хората с физически увреждания. От нея твърдят, че вагоните на новите състави не отговарят на нормативните изисквания за осигуряване на свободен достъп до жп транспорта на инвалидите.

Първият *Twindexx Swiss Express* дебютира на 26 февруари по маршрута Цюрих – Берн – Цюрих и мнозина швейцарци не пропуснаха възможността да го тестват лично. Веднага след това от ПР отдела на компанията информираха, че трансферът е преминал гладко, без технически проблеми и закъснения. Но когато ще влязат в строя и останалите композиции все още не е ясно.

Договорът за серията (59 състава на обща стойност 1,9 млрд швейцарски франка или 1,62 млрд. евро) беше сключен още през 2010 г. Той бе спечелен от *Bombardier Transportation* в конкурс, в който конкуренти на канадския концерн бяха корпорациите *Siemens* и *Stadler*. Според първоначалния план въвеждането в експлоатация на новите експреси трябваше да започне в края на 2013 г. Ала куп проблеми осуетиха това намерение и отложиха появата им по швейцарската жп мрежа с години.

Първата сериозна трудност възникна, тъй като канадците бяха надценили производствения си капацитет. Изпълнението на всички техническите изисквания,

предявени от SBB към съставите, сериозно забави производството. Канадската компания обяви, че няма да има възможност да спази заложените в договора график. И като компенсация се споразумя с швейцарските железници да им достави безвъзмездно още 3 експреса *Twindexx Swiss Express* в допълнение на вече поръчаните 59.

С това неприятностите около реализацията на сделката не свършиха. Възникнаха трудности с транспортирането на двуетажните вагони до конфедерацията заради големите им размери. В края на 2016 г. пък се появиха проблеми с адаптирането на програмното осигуряване (софтуера) на SBB към компютърните системи на новите влакове. И за капац на всичко от швейцарската асоциация „*Inclusion Handicap*“, която защитава правата на хората с увреждания, алармираха, че поръчаните влакове не отговарят в пълна степен на специфични нужди на инвалидите. Затова от организацията подадоха жалба в съда срещу SBB и поискаха те да изискат от канадския производител да внесе конструктивни



Новите влакове ще позволят на SBB да превозват повече пътници

изменения, които ще направят експресите по-достъпни и комфортни за тази категория пасажери.

В съдебния иск се твърди, че достъпът на пътници в инвалидни колички в *Twindexx Swiss Express* не е осигурен на нужното ниво и качването им е силно затруднено. Според „*Inclusion Handicap*“ интериорът на вагоните също не е съобразен с актуалните изисквания за свободното придвижване на инвалидите. 15-те забележки, посочени в документа, са направени след оглед на един от новите двуетажни влакове, допуснат от властите. Едната от тях е, че бутоните за отваряне на вагонните врати са поставени твърде високо за ползвателите на инвалидни колички. Друга отбелязана, че инвалидните рамки са твърде стръмни и неизползваеми без чужда помощ. За осветлението пък се констатира, че хвърля силно отражение върху редица обозначителни знаци и така затруднява ориентацията на хората със зрителни проблеми.

Ако съдът удовлетвори жалбата на асоциацията, канадският жп производител ще бъде принуден да направи изискваните от SBB корекции в конструкцията и интериора. Това ще доведе до допълнително удължаване на настоящия срок (2020 г.) за предаване на останалите състави.

Транспортното министерство на Швейцария издаде разрешение за експлоатация на *Twindexx Swiss Express* по федералната жп мрежа през ноември миналата година. Преди това два състава от типа преминаха успешно серия тестове по жп линиите на SBB.

Теоретично швейцарските железници нямат право да оперират с новите експреси докато съдът не излезе със становище по делото, заведено по жалбата на „*Inclusion Handicap*“. Но въпреки това, в средата на февруари Федералният административен съд на Швейцария постанови, че 6 състава от типа все пак могат да бъдат въведени в експлоатация. От асоциацията на хората с увреждания се съгласиха с решението, но подчертаха, че продължават да настояват влаковете да бъдат приведени в съответствие с нормите, гарантиращи на инва-



*Twindexx Swiss Express* са най-дългите швейцарски пътнически влакове до момента

лидите възможности за достъп до обществен транспорт на равно с останалите граждани.

Развоят по казуса предстои. Съдебното решение се очаква до края на 2018-а. А дотогава SBB ще имат възможност да трупат опит в експлоатацията на модерната техника.

Покупката на *Twindexx Swiss Express* е най-скъпата сделка в историята на швейцарските железници. Срещу платените 1,9 млрд. швейцарски франка на SBB ще получат 62 композиции в две модификации (едната с вагон-ресторант и семейни вагони). Те ще имат в състава си по 16 единици подвижен състав, а дължината им ще достига 402 м, което ги превръща и в най-дългите досега швейцарски пътнически влакове.

Новите експреси са предназначени за обслужване на дълги междуградски маршрути. Като начало се предвижда с тях да се оперира главно по жп линиите Женева - Санкт Гален и Берн – Цюрих. Любопитно е, че разполагат с 10 процента повече места от сега използваните в Швейцария двуетажни влакове. Всеки състав може да превозва до 1300 пътници.

Освен това са оборудвани с по-модерна система за компенсиране на наклона. Благодарение на нея са способни да влязат с до 15 процента по-високи скорости в участъците с остри завои, без да създават дискомфорт на пътниците. Максималната им скорост на движение е 230 км/ч.

Ивайло ПАШОВ



*FV-Dosto* дебютира по маршрута Цюрих – Берн – Цюрих в края на февруари



Част от интериора



От асоциацията „*Inclusion Handicap*“ твърдят, че в съставите не са осигурени всички предвидени от закона улеснения за инвалиди

## ЗА УДОБСТВО НА ПЪТНИЦИТЕ

„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД започна постепенно монтиране на нови информационни табла в някои гари в страната. Вече са поставени новите LED монитори в чакалнята на гара Варна, а до една седмица предстои да бъдат инсталирани такива табла и в гара Пловдив.

Националният железопътен превозвач предприема мерки за подмяна на морално остарелите информационни табла на местата, където тяхната

поддръжка е изключително нерентабилна. В тази връзка са предприети действия за модернизирани на информационните табла с нови монитори (LED технология). До момента са доставени 25 LED монитора, които ще заменят използваните досега стари табла.

Следващите гари, в които предстои да бъдат монтирани нови информационни табла са гарите на Дупница, Враца, Филіпово, Карнобат и Ямбол.



### ОБРАТНА ВРЪЗКА



*Здравейте!*

*Казвам се Светлана Дюлгерова и съм учител. На 06.03.2018 г. пътувах с група ученици на възраст между девет и десет години от София за Добринище. Бях притеснена как ще*

*свалим багажа и по какъв начин ще извършим прекачването на теснолинейката. Обадох се на гара Септември, откъдето ми отговори Пенка Деянова. В деня на пътуването, при слизането на гара Септември, тя ни чакаше и заедно със Запрян Стойчев, Иван Димов и Костадин Денев ни помогнаха да свалим багажа си, да се придвижим безпроблемно и да се качим на теснолинейката.*

*По време на пътуването Костадин Денев беше при нас във вагона и на гара Добринище отново ни помогна да свалим куфарите си.*

**БЛАГОДАРЯ НАЙ-ИСКРЕНО!!! ПОЖЕЛАВАМ В БЪЛГАРСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ ДА ИМА ПОВЕЧЕ ТАКИВА ХОРА!**

**Светлана Дюлгерова**

*Здравейте.*

*Аз съм Ивелина Ненова. Пътувах с влак, който тръгваше от Бургас за София. Стана инцидент. Не можех да отворя вратата на една от тоалетните и се наложи да позвъня на жп гара Бургас от където получих бързо съдействие. Свързаха се с началника на влака и с мощта на този човек и кондукторката успяха да ме отключат и така излязох от тоалетната. Искам да поздравя вашите служители и да благодаря за бързо съдействие и отзивчивостта им.*

**Ивелина Ненова**

## Е НОВА ВИЗИЯ КЪМ ХОРАТА

От стр. 1

ционални дни на кариерата“ е и популяризирането на летните стажове за студенти като форма на обучение и подготовка за бъдещите им професионални задължения, прилагайки придобитите знания в реална бизнес среда. Същевременно фирмите, наели стажанти, са улеснени в подбора на персонал, тъй като имат възможност да обучат и подготвят част от бъдещите си служители още от студентската скамейка. Участници във форума са водещи български и международни компании - банки, консултантски фирми и предприятия, структури на държавната администрация, които имат добре развити стажантски програми, както и други партньори на организаторите.

HR специалистите на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД ще участват през март и в организираната в София конференция „Успешният подбор: бизнес възможности и предизвикателства“. Инициаторът ѝ е консорциум от брандове в областта на подбора и управлението на кадри „Казус Футура“ ЕООД (Casus Futura), „Криейтив Диволъпмънт Сълюшън“ (Creative Development Solutions) и „Кий Съксес Индикейтърс“ (Key Success Indicators). Той си партнира с Българската асоциация за управление на хора, чиито членове са дружеството за пътнически превози на БДЖ, както и Българската асоциация по информационни технологии. Форумът е подкрепен и от Агенцията по заетостта към Министерството на труда и социалната политика. Очаква се на конференцията да дойдат над 200 души - изпълнителни директори и мениджъри, HR специалисти от различни сектори на икономиката, представители на консултантски компании, фирми за услуги в областта на подбора, специалисти от държавната



Щандът на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД по време на Националните дни на кариерата в София правеше впечатление с интересните си информационни материали.

администрация, експерти по комуникации, представители на неправителствения сектор. Срещата се организира с идеята да се подготвят и подпомогнат бизнес лидерите и техните HR специалисти за предизвикателствата при намирането на подходящи служители. По време на конференцията ще се дискутират разнообразни теми като: тенденции на пазара на труда, програми за насърчаване на заетостта, добри практики и нестандартни решения за подбор, как се променят стратегиите за подбор, как да достигнем до кандидатите и как влияят поколенческите различия, рекрутирането на бъдещето, създаване на работодателска марка и защо това е модерно.

Чрез участие в такива форуми, установяване на парт-

ньорски контакти и взаимоотношения екипът, който работи в областта на човешките ресурси в пътническото дружество, успешно материализира във всекидневие най-новите си проекти за интегриране на образованието в бизнеса. Така на практика сполучливо се подкрепя перспективното обучение на младите хора, предпоставка за изграждането на здрава основа за успешно развитие на БДЖ като настоящ и бъдещ потенциален работодател. По този начин вниманието на HR специалистите предимно се насочва към усъвършенстване на инструментите за съвременно професионално развитие - с нова визия и стратегически поглед, ориентиран към хората като дългосрочна инвестиция, а не като ресурс.



Ина Кръстанова, старши експерт в дирекция „Човешки ресурси“ – „Подбор“ и Георги Георгиев, ръководител на отдела, подробно обясняваха възможностите, които предлагат стажантските програми и даваха ценни съвети на младежите как да се подготвят по-успешно за интервю.

# ДОБРАТА ЛОГИСТИКА ГАРАНТИРА КОНКУРЕНТНИ ПРЕДИМСТВА

Един от приоритетите ни е изграждането на интермодалните терминали в близост до индустриалните зони, обяви заместник-министър Велик Занчев по време на откриването на първата конференция „Транспорт и логистика“, организирана от Индустриален клъстер „Средногорие“ в Интер Експо Център в София. Тя премина под патронажа на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията с партньорството на „Център за управление и професионално обучение ЕАД“, „Frotcom България“ и „Viasat Technology“, институционални партньори „Българска Стопанска Камара“, „Българска Търговско - Промислена Палата“, „Асоциация на Индустриалния Капитал в България“, „Българска Асоциация на Металургичната Индустрия“, „Национално Сдружение на Българските Спедитори“ и „Джи Ес 1“.

Събитието провокира обширна дискусия, свързана с актуалните теми за изграждането на една устойчива транспортна система, отговаряща на икономическите, социалните и екологичните потребности на страната ни като член на ЕС. Обсъдиха се и принципите за формиране на съвременната логистика, осигуряваща благоприятни условия и конкурентни предимства, както за българските фирми, така и за привличането на международен транзитен поток от стоки през територията на България. Важна предпоставка за устойчивия икономически растеж на всяка държава е добре развитата транспортна и логистична инфраструктура, позволяваща ефективното разпространение на стоките и безпроблемното пътуване на хората, което води до свързаност, достъпност и подобряване на качеството на живот. Около тази теза се обединиха всички участници в конференцията, подчертавайки многократно в презентациите си колко актуален е въпросът не само за днешната, но и за бъдещата ни транспортна политика. „Комуникацията между бизнеса и държавата е един от най-важните фактори за развитието на икономиката. Централно място в поли-

тиките, които води Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, винаги са заемали индустрията, инвестициите, човешкият фактор и тяхното ноу-хау. А ключът към развитието им е транспортната свързаност“ – подчерта зам.-министър Занчев. В момента в няколко силни икономически региони усилено се работи за изграждането на интермодални терминали. Защото присъствието им там без добре развита индустрия ги обезсмисля. Те са и един от основните приоритети на българското председателство и европейската транспортна политика. Внедряването пък на интелигентни транспортни системи, към което се стреми настоящия ръководен екип на транспортното ведомство, гарантира доброто управление на държавните дружества и максимално подобрява услугата. Заместник-министърът даде за пример успешното управление на бизнес процесите, чрез внедрената система за управление и планиране на ресурсите в НК „Железопътна инфраструктура“, в ДП „Пристанищна инфраструктура“ и в „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД. По отношение на железопътната инфраструктура и нейната модер-



низация с европейски средства, той отбеляза, че паралелно с обновяването на линиите, се изграждат системи за сигнализация и телекомуникация и се внедрява Европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS). „Така осигуряваме не само безопасността на железопътния транспорт, но и качеството на предлаганата услуга“, добави още Велик Занчев.

Не подмина и другата водеща тема на българското председателство – свързаността на Западните Балкани и завършването на коридори 4, 8 и 10. С европейско финансиране до 2027 г. ще бъде финализирано цялото жп трасе от сръбската граница през София, Пловдив към Бургас и към турската граница, от което по-голямата част вече отговаря на европейските стандарти. „Очакваме в най-скоро време да бъдат взети конкретни решения за изграждането на оставащите отсечки и по другите коридорни направления, тъй като те са важни за осъществяване на транспортните връзки между Европа и Азия“ – информира аудиторията зам.-министър Велик Занчев.

По време на първия панел на конференцията директорът на дирекция „Национална транспортна политика“ в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията Димитър Савов представи презентация на тема „Съвременната транспортна политика на България“. В нея той направи съпоставка на приоритетите в европейската и националната транспортна политика, както и набеляза инструментите за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), която обхваща девет коридора. Първият приоритет е коридорният подход към най-важните направления. Той изисква синхронизиране на действията между различните държави, разположени по протежението им и постигането на оперативна съвместимост. Също така предвижда по-ефективно използване на инфраструктурата, както и привличане на инвестиции и оптимизиране на сроковете за изпълнение. Димитър Савов

съобщи, че общото европейско финансиране заедно с националното възлиза на 1,91 млрд. евро. Цялата сума на сертифицираните допустими разходи е 2,07 млрд. евро. Изпълнени са 120 проекта, в които влизат 25 инвестиционни и 11 големи инфраструктурни проекти. Благодарение на това са рехабилитирани 345 км железопътни линии. Изградени са 310 км нови пътища. Положени са 20,7 км метро линии и са построени 20 метро станции. Сред важните моменти в транспортната политика на страната ни остава отдаването на концесия на различни големи обекти като терминалите Видин-център, Русе-запад, Русе-изток 1, Русе-изток 2, летището в Балчик и др. Акцентира се и върху стимулиране на екологосъобразните видове транспорт, обновяване на подвижния състав, намаляване на вредните транспортни емисии и шумовото замърсяване, ускореното въвеждане на интелигентни транспортни системи.

В същия първи панел, управителят на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД Любомир Илиев, запозна участниците със стратегията за дългосрочния хоризонт в развитието на жп карго транспорта. Дружеството има над 40 процента пазарен дял. През 2017 г. са превозени 6 230 000 т. товари. Оперира в повече от 80 гари и е единственият жп превозвач на фериботния комплекс във Варна. Притежава най-големия и разнообразен вагонен и локомотивен парк в страната. Обработката на превозните и всички останали документи на влаковете се извършва електронно.

Любомир Илиев информира, че дружеството, което ръководи предлага разнообразна гама от комбинирани превози на товари във вагони, на камиони и полуремаркета, на контейнери, на друг палубен товар и автомобили. В разширената листа на услугите, които извършва, влиза и транспортирането на товари с блок-влакове, единични пратки, карго по специално договорени транспортни схеми, превозването на тежки, извънгабаритни и специални пратки. Обслужва черноморските пристанища във Варна и Бургас, речните дунав-

ски портове Русе, Лом, Свищов, Видин, както и жп фериботните направления Варна – Кавказ, Варна – Черноморск – Потий/ Батуми. Ежедневно контролира композициите си със съвременна система за следене в реално време на влаковете.

Въпреки либерализацията на жп сектора, в който у нас има 14 лицензирани превозвачи, (между тях 6 са по-активни), обемът на железопътните превози, с незначителни изменения, остава почти идентичен за периода 2010 г. – 2016 г., коментира Илиев. И допълни, че през миналата година в дружеството се наблюдава ръст от 11 процента на обемите, в сравнение с 2016 г. В момента е налице и тенденция за увеличаването им в международния трафик. По думите му у нас се очаква положителното развитие да продължи, особено след пускането в експлоатация на изграждащия се в момента интермодален терминал в Илиянци. Още по-голямо ще бъде съживяването след реализирането на другия проект за комбинирани превози - терминалът във Волуяк на българските фирми „ТрансЕкспрес“ ЕООД и „ТрансЛог Карго“ ЕООД, които са спечелили финансиране от Механизма за свързана Европа.

Спирайки се върху настоящите особености в европейския карго жп транспорт Любомир Илиев обърна внимание, че развитието на товарните железопътни коридори и подобряването на хармонизацията при трансграничните процедури ще доведе до положителни пазарни резултати. Такъв ефект се очаква и от ускорената дигитализация в сектора. Вследствие на промените в него в Гърция скоро ще стартира редовна мултимодална услуга Пирей/ Солун – София. Оптимистични са и перспективите на международните товарни превози в Югоизточна Европа. Откриването например на нови линии като Тбилиси – Карас, скъсяването на връзките с Близкия Изток и Китай са сред факторите, които ще намерят положителен отзвук и у нас.

Страниците подготви:  
Мая Димитрова





На 25-и март се празнува един от най-хубавите православни празници Благовещение. Преданието разказва как небето се отворило и при Дева Мария слязъл Божият ангел-вестител Гавраил и ѝ съобщил, че ще роди Божи син.

Благовещение се празнува девет месеца преди Рождество,

казват, че дойде ли Благовец, хората се хващат за зелено. Приготвя се супа от прясна коприва и в средата на траpezата се нареждат зеленчуци.

Гадае се по деня, каквото пра-виш и както премине той, такава ще е цялата година. Хубаво е да носиш пара в джоба си. Вярва се, че ако те закука кукувица, за

## БЛАГОВЕЩЕНИЕ

от където се поставя началото на нашето спасение. Празникът е известен още като „половин Великден“. Камбаните на църквата извествят за зачатие, а хората възкликват „Радвай се благодатна, Господ е с тебел!“.

Старите хора казват, че пролетта идва на Благовец, когато долитат лястовиците и закукат кукувиците. Облича се нова дреха и на празничната трапе-за се слага риба, обредна питка, мед и лучник. Бабите

да имаш берекет, трябва да се хванеш за паричка. Който види летящ щъркел, ще е благословен през цялата година.

На този ден не е хубаво да се спи до късно, за да не те закука кукувица в леглото и да се разбо-лееш. Жените премитат къщата и палят сметта, като по този начин изгарят всичко лошо. На този ден се отделя особено внимание на змиите. В народните обичаи и вярвания змията е обичано същество – тя е умно и мъдро животно, но същевременно и избягвано, защото вещае смърт. Предпазва от болести и изцерава болните. На Благовец се вярва, че на който змия му пролази дре-хата, ще добие големи богатства, както и ако е болен ще оздравее.

25-и март е благ ден, в който човек не чувства болка и раните заздравяват. На малките деца пробиват ушите и се бележат животните. Жените копаят гра-дината, а мъжете пускат пчелите от кошерите.

На Благовещение имен ден празнуват хората с имена: Благо-вест, Благовеста, Благой, Блага, Благо, Евелина, Евангелина, Гавраил, Габриела и др.

## ВИЕНЕ НА СВЯТ, ЗРИТЕЛНИ СМУЩЕНИЯ... СИМПТОМИ, КОИТО НЕ СА ЗА ПОДЦЕНЯВАНЕ



Имате чувството, че крака-та ви потъват в пода, наоколо всичко се върти, зрението ви се замъглява, изпитвате гадене... Трябва ли това да ви тревожи? Тези симптоми не са за подце-няване, въпреки че в повечето случаи говорят за невинни не-разположения.

Мозъкът и по-точно неговата част, наречена малък мозък, отговаря за положението на тялото и ръководи движения-та. За тази цел той си служи с информацията, които му из-пращат вътрешното ухо, очите и мускулите.

Вътрешното ухо е центърът на равновесието. В него се съдържа канал и два ото-литни органа, покрити с фини реснички, на чиито върхове са разположени калциево-карбо-натни кристали (отолити). При ускорение на тялото те огъват ресничките, това дразнение сти-мулира вестибуларните нерви и те изпращат информация ди-

ректно на мозъка, а той от своя страна адаптира движенията ни спрямо пространството.

Очите предават към мозъка образи на околната среда, а мускулите и рецепторите, раз-положени по долната част на ходилата, дават допълнителни индикации за позицията и дви-женията на тялото.

В повечето случаи виенето на свят се дължи на дисфункция на информационните сигнали, тоест могат да бъдат резултат от локомоторен проблем, зри-телно смущение или проблем на вътрешното ухо.

Вестибуларната система е разположена в близост със слуховия апарат. Поради това всяко едно слухово смущение, отитът или запушването на ухо-то с ушна кал може да доведе до виене на свят.

В други случаи загубата на равновесие се дължи на непра-вилно „поведение“ на отолитите, които подават фалшиви инфор-

мации към мозъка.

При възпаление на вести-буларните нерви в резултат на вирусно заболяване също може да се стигне до загуба на равновесие и гадене. Това неразположение трае не повече от 15 дни.

Мениеровият синдром е за-боляване, което засяга хора на възраст между 40 и 60 години. Той се характеризира със силно виене на свят, съпроводено от шум в ушите. Неговите сим-птоми са временна загуба на слуха, главоболие, усещане за запушено ухо.

По принцип виенето на свят не е признак за влошено здра-вословно състояние, но има случаи, в които причините са много сериозни – мозъчен ин-султ, тумор в мозъка, епилепсия, множествена склероза.

При възрастните хора муску-лите и вестибуларният апарат се износват с годините. Освен това зрението намалява или се влошава при високо кръвно налягане например. Виенето на свят в третата възраст трябва да бъде наблюдавано от лекар, защото може да е резултат от неправилна дозировка на лекар-ства, сърдечносъдови проблеми или влошено кръвообращение. При загуба на равновесие са възможни падания и травми.

Окоето се състои от роговица, ирис, зеница, ретина, стъкло-видно тяло и оптичен нерв. Всички тези части изпълняват специфичните функции да пред-пазват окоето, да обработват образа и да информират мозъка.

Когато зрението е нарушено, причината може да е в банално неразположение без послед-ствия за здравето на очите, но

## Нар – СИМВОЛ НА ПЛОДОВИТОСТ



Другото наименование на нара е гранат. Според някои то произхожда от приликата на плода с артилерийската граната. Всъщност обаче това име идва от латинското назва-ние „granatum“, което означава „зърнест“. У нас нарът е извест-ен още под името „калинка“.

Нарът е познат на човечест-вото още от най-дълбока древ-ност. За него се споменава и в Стария завет. В гробницата Тел ал Амарна (Египет) е намерена рисунка на този плод. В Древен Египет той е бил почитан като символ на плодovitостта и е използван като лек.

Растението нар е по-скоро храст. Много рядко се среща като дърво, високо до 5 метра. Листата му са събрани в сно-пчета. Цветовете му са едри, скрити в пазвите на листата. Плодът прилича на ябълка,

а кожестата му обвивка крие много семена с мека обвивка.

От плодовете на нара се приготвят сокове, които са мно-го полезни поради високото им съдържание на монозахариди, лимонена киселина и витамин С. След изстискване на плода от него се получава много ароматен и освежаващ сок, който се цени изключително в топлите страни, тъй като утолява жаждата.

Плодът на нара е ценен диетичен продукт. В народната медицина се употребява при трескави състояния, мала-рия, scorbut, ангина, кашлица, анемия, бронхиална астма, при лечение на туберкулоза, пневмония, бъбречни кризи, дерматити, изгаряния, отрав-яния. Сокът на киселите и сладко-киселите нарове се препоръчва при диабет.



може и да е признак на по-се-риозно заболяване.

Ако образът пред очите ви се замъглява и ви е трудно да видите на фокус близък или далечен предмет, вие страдате от зрителни смущения. Те могат да се дължат на: умора в края на деня; прекалено дълго за-държане пред светещия екран на компютъра или телевизора;

късогледство или далекоглед-ство, за които още нищо не знаете; глаукома – заболяване, което атакува директно зрението и се характеризира със сим-птоми като гадене, повръщане, болка в очите; катаракта или перде на окоето – появява се при възрастни хора над 65 години; хипертония; диабет и сърдеч-носъдови заболявания.

# 9 КРАЛСКИ БИЖУТА, ЧИИТО ТАЙНИ СА ПО-ИНТЕРЕСНИ ОТ ДВОРЦОВИТЕ ИНТРИГИ



Животът в замъците и резиденциите, обитавани от кралски особи, винаги е обвит в дворцови интриги и тайни. Често бижутата, носени от личности със синя кръв, крият своите интересни истории.

Един диамант в кралската корона например, може да е бил обект на дългогодишни спорове между две страни.

## Сапфирената брошка на кралица Виктория

Кралицата Виктория (1839-1876) е изключително привързана към сапфирите. Няколко дни преди сватбата ѝ с принц Алберт, той ѝ подарил красива сапфирена брошка, която ѝ харесала толкова много, че се закичила с нея на тържеството.

Според стара английска традиция, в деня на сватбата, булката трябва да се съобрази с четири неща – да носи нещо

старо, нещо ново, нещо синьо и нещо взето назаем.

Така дарът на принц Алберт допълнил тоалетът на кралица Виктория. Освен това в британското кралско семейство се счита, че синьото символизира вяност и преданост към любимия човек.

Сега брошката принадлежи на кралица Елизабет II, която я носи на тържествени поводи. Друг любопитен факт около брошката – местна бижутерска къща вгражда във всяка брачна халка малък сапфир в знак на уважение към традицията „нещо синьо“.

## Колието на Мария Антоанета

Тази изтънчена огърлица с диаманти е може би един от най-скандалните предмети на XVIII век. То се свързва с афера, която е считана за мистериозна

измама във Франция, довела до кражбата на изключително скъпа диамантена огърлица, изработена от кралските бижутери.

Аферата дава начало на огромен скандал, тъй като разкритията по време на разследването замесват в измамата и френската кралица Мария-Антоанета, което срива репутацията ѝ сред френското общество.

За противниците на френската монархия аферата се оказва поредно доказателство за разточителството на френския кралски двор, и по-специално на кралицата, във времена, в които Франция е обзета остра финансова криза. Аферата с диамантената огърлица допринася за острото разочарование на французите от монархията, което по-късно ескалира до т.н. Френска революция.

## Тиарата на Елизабет II

Британската кралица Елизабет трябвало да носи на сватбата си красива диамантена тиара. Точно преди церемонията обаче фризьорът ѝ я счупил. Наложило се кралските бижутери да се намесят светкавично и да я поправят.

## Яйцата на Фаберже

Традицията за боядисване на яйца за Великден се спазва в Русия от далечни времена. Тя е последвана и от императорското семейство. Цар Александър III „разчупва“ традицията, като поднася на съпругата си интересна изненада – бяло яйце бижу.

Това се превръща в традиция, спазвана с години, а яйцата ставали все по-пищни. Авторът е прочутият ювелир Фаберже. След Октомврийската революция голяма част от тях са продадени, а само 9 от тях са останали в Русия.

## Короната на Британската империя

Короната на Британската империя е създадена през 1937 г. за крал Джордж VI. Тя е украсена



с много скъпоценни камъни и тежи почти килограм. Изключително впечатляващ е диамантът „Кохинор“, който се намира в центъра на короната и никога не се е продавал – предава се от един владетел на друг. Попаднал е при кралица Виктория след колонизацията на Индия през 1849 г. След като страната става независима, правителството на Индия поискало диамантът да бъде върнат, но британският кралски двор дал категорично да се разбере, че това е невъзможно.

## Сватбената тиара на Кейт Мидълтън

Сватбената тиара на Кейт Мидълтън също има своята история – закупена е от Джордж VI и е наследена от Елизабет II. Тя е обсипана с точно 888 диаманта, замислено е да създава оптична илюзия за сияен ореол около главата на носещите я дами.

## Златните гривни на датските принцеси

В Дания има интересна кралска традиция – всяка принцеса в семейството получава златна гривна на петия си рожден ден. Обичаят датира от името на кралица Ингрид, която получава бижу от майка си. След години тя също подарява подобна гривна на дъщеря си, с което поставя тази традиция.

## Изумрудената диадема на кралица Рания

Кралицата на Йордания Ра-

ния е една от най-красивите кралски особи. Тя е една от първите съпруги на държавни глави в ислямския свят, която излиза с открито лице пред обществото, с което направи истинска културна революция.

Известно е, че не е било предвидено да носи корона. През 2000 г. обаче, кралицата се появява с тиара от изумруди и черно злато, приличаща на венец с листа от бръшлян.

## Пръстенът на принцеса Даяна

Този сапфирен пръстен се появи на пръста на Даяна след годеща ѝ с принц Чарлз. Тогава той е оценен на 28 000 лири. След смъртта ѝ бижутото е наследено от принц Уилям, който го подари на своята избраница – Кейт Мидълтън.



## 3 неща, които никога да не правите с бърбън



Бърбънът може да бъде спорен въпрос за пиячите. Има всякакви видове „правила“, когато става дума за това да се насладите на чаша хубав бърбън, но малко от тези правила са действително полезни. Вместо да се опитвате да разберете самия, понякога смущаващ свят на Бърбъна, това са простите правила, които трябва да знаете.

### 1. Не давайте повече от 70 лв. на бутилка

Добре, има изключения от това правило. Например, всеки любител на уиски ще бъде развълнуван да вземе ръцете си на бутилка Parry Van Winkle. Но, общо взето, няма нужда да разбиваме банката, когато купуваме прекалено скъп бърбън. Дори е възможно да намерите наистина

страхотна бутилка за под 50 лв.

### 2. Не е нужно да го пиете чист

Много любители на бърбън, най-страстните такива, биха ви накарали да мислите, че сладкият, леко пушен еликсир е добър само за пиене в чисто състояние. Как смеете дори да добавите лед! И макар че това наистина е безупречен начин да се насладите на бърбън, то не е единственият. Не се страхувайте да добавите лед или малко вода, за да отворите пълния потенциал на вашето любимо уиски. Миксерите също се насърчават. Има стотици рецепти за коктейли с бърбън, който ще ви накарат да се влюбите в напитката още повече. Искате ли да преминете на следващото ниво? Добавете бърбън в десертите си. Представете си, любимата си торта с аромат на бърбън.

Или домашно приготвен сладолед с капка бърбън, за допълнителен аромат.

### 3. Не учете другите как да пият бърбън

Може би най-важното правило за всичко е, че няма правилна техника, която ви казва как да пиете бърбън. Може да бъде изкушаващо да обясните на някого как този бърбън, отлежаващ в продължение на 10 години и кръстен на сълзите на ангелите, не трябва да бъде опетнен от ябълков сок или Кола - или с нещо друго. Но реалността е, че хората могат и ще пият бърбън, както преценят. Повечето дестилатори и експерти дори твърдят, че напитката е идеалната основа за много коктейли. Затова, нека всеки се наслади на любимата си чаша бърбън както му харесва и Наздраве!

# ЕКСПРЕС НА КРАСОТАТА И СТИЛА

*Eastern & Oriental Express запознава пътниците с азиатското изкуство и последните модни тенденции*

Компанията за луксозен туризъм и елитни железопътни и речни круизи Belmond даде среща на азиатското авангардно изобразително изкуство и модни тенденции на борда на своя премиум ретро влакхотел Eastern & Oriental Express. По повод 25-ата годишнина от началото на неговите туристически програми туроператорът сюрпризира пътниците с акцията „Арт и мода в движение 2018“ („Art & Fashion in Motion 2018“). Чрез нея те получават възможност да се докоснат до съвременната азиатска култура.

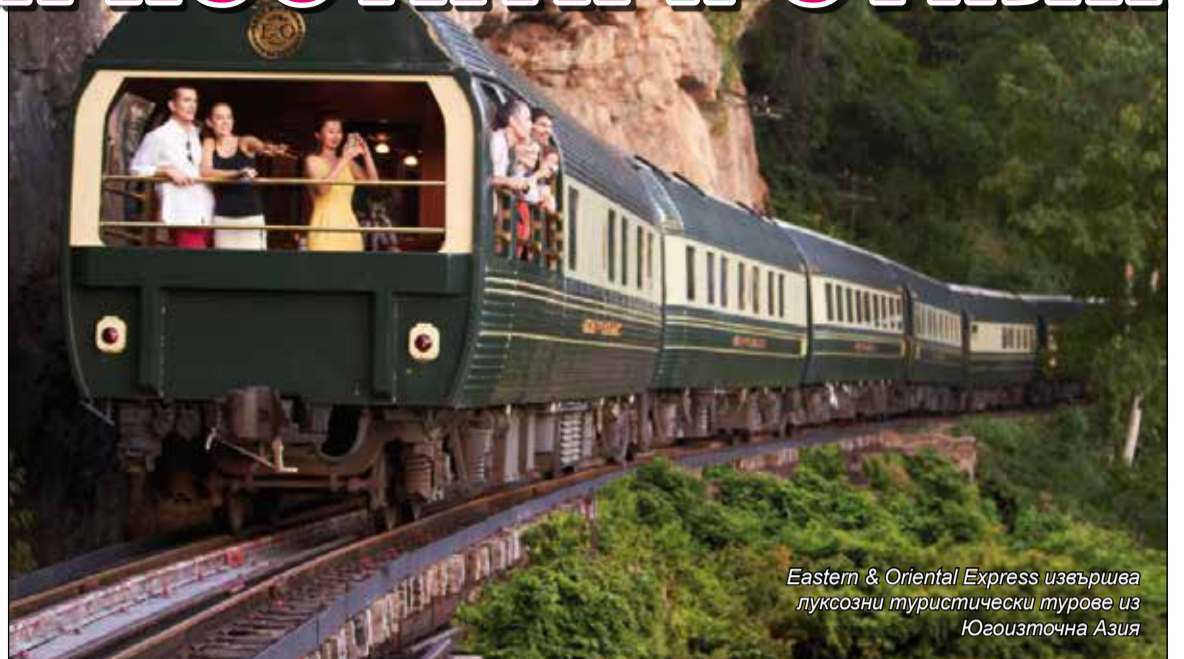
Красотата и стилът получи художествено превъплъщение чрез леката ръка на съвременния тайландски художник Сомнук Клангнок (известен като Парн) и неговия сънародник – топ моделиерът Татауорн Сугунасил. Майсторът на четката украси един от реставрираните старинни вагони на състава с причудливи, вълнуващи въображението рисунки. А модният гурю създаде колекция нови униформи за екипажа, които отразяват световните и местни тенденции и правят осезаем блясъка на първокласното пътуване.

В резултат на творческата намеса, олицетворяващия златния век на романтичните жп пътешествия Eastern & Oriental Express, вече обединява очарованието на Стария свят с пионерството на новите културни тенденции. Така той потапя

своите пътници в атмосферата на „съвременната носталгия“, докато ги отвежда на различни пътешествия из Югоизточна Азия.

Идеята на Парн за художественото оформление на вагона е вдъхновена от воаяж с луксозната композиция. Чрез рисунките си той пресъздава своите лични емоции от пътуването - вълшебни усещания за попадане в ефирен фентъзи свят на принцове и принцеси, които в цветна красота радостно пътешестват. Закодираното в тях послание е, че пътешествието с Eastern & Oriental Express учи човек на изкуството да живее добре. „Пътуването беше магическо преживяване. От началото до края бях глезен с любезно обслужване, невероятна храна и напитки. А спиращите дъха пейзажи и интригуващите култури, до които се докоснах, ме очароваха и докараха до екстаз“ – споделя художникът.

Тайландският моден топ дизайнер Татауорн Сугунасил (творбите му редовно са по кориците на списанията) пренася въодушевлението си от Златния век на модата в новите униформи на влаковия екипаж. Проектира ги индивидуално за различни длъжности. Началникът на композицията получава едноредов тъмносив костюм, бар-мениджъра - изумруден от коприна, келнерите във вагон-ресторантите - класически бели ризи и черни панталони с



Eastern & Oriental Express извършва луксозни туристически турове из Югоизточна Азия

остри съвременни линии, пианистът в бар-вагона - превъзходни одежди от червено кадифе... Силуетите им оформят минималистична интерпретация на класическия ориенталски стил с малайско деколте, изпъкнали копчета и фини накити. Модистът обяснява, че идеята за „източната и ориенталската експресия в униформите е вдъхновена от лукса и изтънчеността, до които се докосвах на борда и от опияняващите гледки по маршрута.“ Той се е постарал облеклата на всички членове на командата да „говорят“ за безкрайния разкош на елитарните жп пътешествия.

Eastern & Oriental Express пътува из Сингапур, Малайзия, Централен и Южен Тайланд и Лаос по едни от най-живописните и екзотични туристически маршрути в света. Съставът включва 17 климатизирани ретро вагони Pullman, чийто елегантен, шикозен интериор предизвиква носталгия по блясъка на миналото златно време на парните железници. Пътниците (до 82-ма) се настаняват в три типа луксозни купе-апартаменти (Presidential, State и Pullman) със скъпи дървесни облицовки с инкрустации, собствени WC-та и бани с вани. На тяхно разположение са още два вагон-ресторанта, вагон-бар и панорамен вагон в колониален стил. А екипът от международни шеф-готвачи, музиканти и отлично обучен кабинен екипаж е готов да удовлетвори и най-големите капризи на гостите, за да им подари незабравимо изживяване.

Ивайло ПАШОВ



Високото качество на униформите на екипажа импонира на елитарността на състава и лукса в него



Пътниците на луксозния ретро влак са глезени с кул деликатеси, атрактивни шоу програми, масажи и много други услуги...



...А правеците силно впечатление панорамни гледки им гарантират още възбуждащи изживявания и прекрасни спомени за цял живот



Тайландският художник украси един от реставрираните старинни вагони с вълнуващи въображението фентъзи рисунки



Чрез „Art & Fashion in Motion 2018“ Belmond даде среща на модерното азиатско изобразително изкуство и модни тенденции

## 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