

Дискусионно

ТРАСЕТО СОФИЯ – МЕЗДРА:
ПРЕПОРЪКИ И ВЪЗМОЖНОСТИ

на стр. 3

Решения

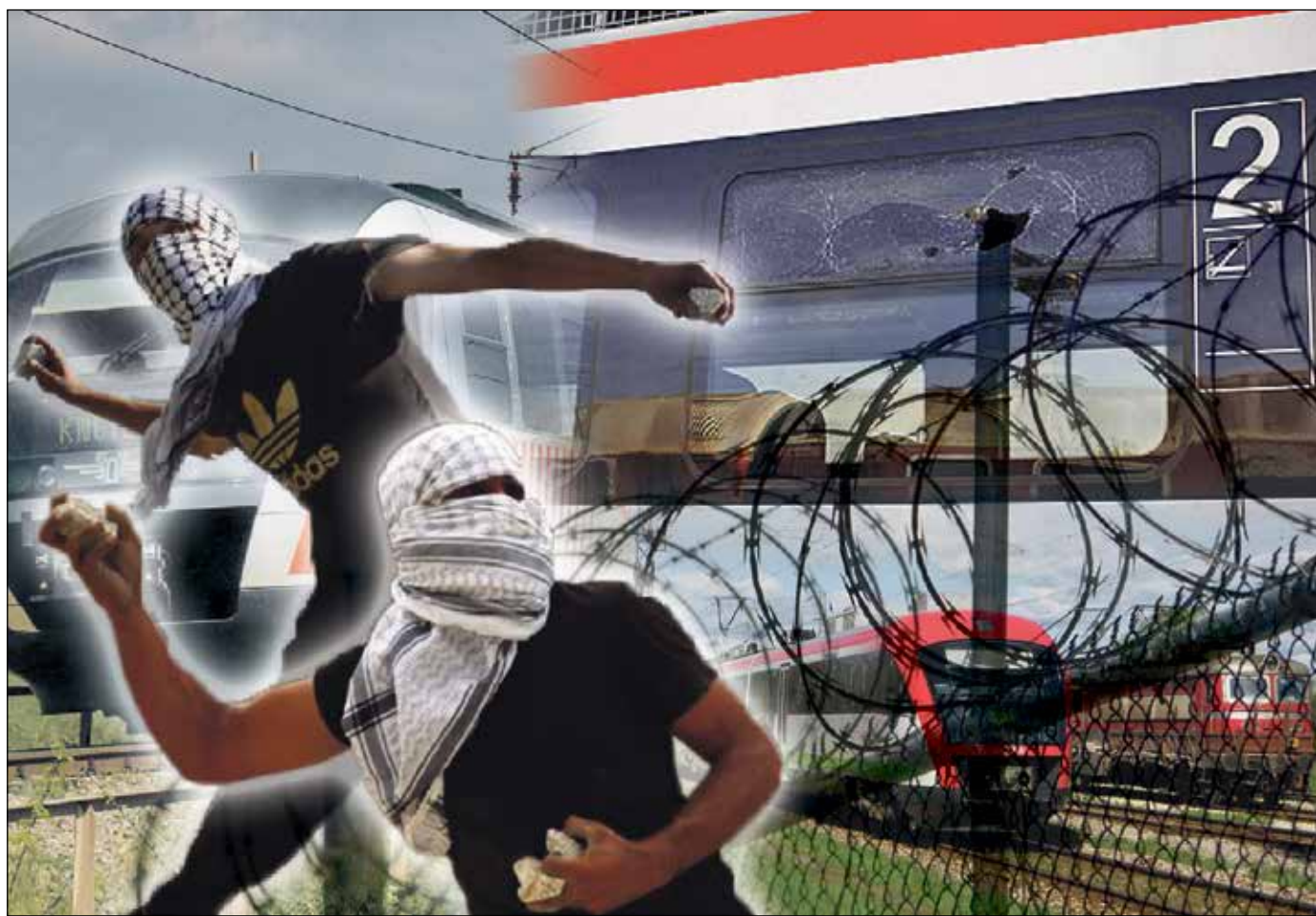
„МОНДИАЛ 2018“: ГОЛЯМОТО
БЕЗПЛАТНО ПЪТУВАНЕ

на стр. 4



КРИТИЧНАТА ИНФРАСТРУКТУРА – ОБЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНИ ПРОМЕНИ

Защо замерянето с камъни да се третира като опасен рецидив?



Понятието национална критична инфраструктура е доста широко определение и обобщава различни елементи на сигурността. То обхваща важни компоненти от железопътната инфраструктура, с големия ѝ брой по-малки и по-големи уязвими обекти, които често стават прицел на кражби и други опасни прояви като хвърлянето на камъни по влаковете композиции, поставянето на опасни предмети върху релсите, незаконното преминаване на жп прелези от моторни превозни средства или други подобни явления.

Но за да се изгради един по-безопасен, по-сигурен и по-устойчив, железопътен транспорт чрез ефективна превенция, която включва възпиране, неутрализиране и намаляване на последствията от външни и вътрешни заплахи срещу национални жп обекти, в момента група експерти от БДЖ, НКЖИ, Министерство на вътрешните работи, неправителствени организации подготвят предложения за законодателни промени в Наказателния кодекс и Закона за железопътните превози. Те визират опасни деяния като кражби,

както и други, които нарушават Закона за защита от бедствия и Стратегията за противодействие на радикализацията и тероризма. Всъщност целта е да се разработи и поддържа една стройна система от предварителни защитни мерки и своевременно ранно предупреждение за заплахи от посегателства, набези, умишлено нападение, природни бедствия или различни извънредни ситуации, обяснява Мирослав Писов, завеждащ отдел „Вътрешна сигурност“ в „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Като экс началник на РЗ „Борба с

организираната престъпност“ в Благоевград, по-късно директор на Центъра за професионално образование по европейски програми, а в момента член на няколко НПО (Националното сдружение за гражданска сигурност, Конфедерацията на обществените организации в областта на сигурността и избраната и Центъра за изследване на асиметричните заплахи в Югоизточна Европа и Черноморския регион), той добре разбира необходимостта от съвременна ранна превенция в областта на критичната инфраструктура у нас, където железницата има главна стратегическа и икономическа роля. Според него е необходима много по-широка обществена активност на различни браншови, професионални организации и сдружения, например като НТС по транспорта, които чрез широка дискусия по проблемите да

На стр. 5

КОРЕКТНОСТ И ОТГОВОРНОСТ ПОД ВЪПРОС...

За по-малко от два часа в петък, 20 юли, станаха два инцидента на прелези в противоположни краища на страната. И в единия, и в другия случай констатацията е една – грубо неспазване на правилата за преминаване през прелез, заложили в Закона за движение по пътищата.

При първия инцидент, станал в 10.58 ч. между гарите Калояново и Граф Игнатиево, по жп линията Пловдив – Карлово, лек автомобил се опитва да премине на прелез при спуснати бариери. Задната му част е ударена от преминаващия пътнически влак, който пътува от Карлово към Пловдив. При инцидента няма пострадали, но са нанесени леки материални щети по локомотива. Шофьорът бяга от мястото на произшествието.

Второто нарушение става няколко часа по-късно, в 12.30 ч. между Суворово и Девня. При преминаване през прелеза в района, при редовно е задействана звукова и светлинна сигнализация, с което се уведомява за приближаването на влак, лек автомобил прави опит да пресече, пренебрегвайки подаваните сигнали. Ударен е от пътническия влак, който пътува по направление Добрич – Варна. Няма пострадали, но арогантното прекриване на закона от страна на шофьора прекъсва за час и половина движението на всички жп композиции и пътните превозни средства в района на прелеза. Нарушава се жп разписанието, което води да косвени загуби и за БДЖ.

Във връзка с тези инциденти, летният сезон и повишената интензивност на движението по пътищата, ръководството на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ за пореден път призова водачите на моторни превозни средства да бъдат коректни и да спазват правилата за движение по пътищата. Всяко нарушаване на Закона за движение по пътищата и преминаване при спуснати бариери или подадена звукова и светлинна сигнализация, показващи приближаването на влак, е риск за живота не само на шофьорите и техните спътници, но и за хората, които пътуват в него. Защото при подобни инциденти той винаги може да дерайлира. Не са единични през годините и случаите, когато професионални шофьори с камионите си са демонстрирали по-

На стр. 5

Дебют

ИНДИЯ ПРОИЗВЕДЕ ВИСОКОСКОРОСТЕН ВЛАК



През този септември държавните железници на Индия (IR) планират да въведат в експлоатация първият скоростен електросъстав, създаден в страната. Той е произведен в жп завода Integral Coach Factory (ICF) в Ченай (Югозападна Индия), който е собственост на IR. От него предстои да излязат още 5 такива композиции, две от които ще се състоят от спални вагони. Появата на серията е в рамките на инициативата на властите Make in India („Произведено в Индия“).

Новият влак е с работно название Train 18 и е проектиран и произведен за рекордно кратък срок – само 16 месеца.

В състава му влизат 16 комфортни вагона: 14 втора класа с по 78 пътнически места и два първа класа, всяка с 56 места. Те са изцяло климатизирани и оборудвани с автоматични врати и подемници за инвалидни и детски колички. Разполагат със светодиодно осветление, вакуумни тоалетни (в т. ч. за пасажери с двигателни увреждания), Wi-Fi мрежа, аудио-визуална система за информиране на пътниците (свързана с GPS) и херметични междувагонни проходи. Пътническите кресла в салоните на първокласните вагони могат да се завъртат на 360 градуса и пасажерите по желание ще пътуват по посо-

ката на движението или обратно на нея.

Корпусите на вагоните са изработени от неръждаема стомана. Оборудвани са с талиги от ново поколение с дискови спирачки. Предвижда се влаковете Train 18 да се експлоатират със скорост 160 км/ч. При изпитанията обаче, прототипът е демонстрирал успешно движение и със 180 км/ч.

Новите електрически състави трябва да заменят сега използваните експреси Shatabdi на IR. С възможността да развиват скорости до 150 км/ч те са най-бързите, които към настоящия момент пътуват по жп мрежата на Индия. Изпъкват сред останалия жп флот на компанията и с повишения комфорт във вагоните си.

През 2020 г. вагоностроителният завод ICF планира да произведе и първия електросъстав от друго, ново поколение – Train 20. Неговите вагони ще бъдат изработени от алуминий. С такива влакове има идея да се заменят нощните експреси Rajdhan.

По данни на ICF цената на новите електрически композиции е два пъти по-ниска от тази на аналозите на чуждите производители.

Сделка

SNCF LOGISTICS ЩЕ КУПИ ИСПАНСКИ ЖП ОПЕРАТОР

Водещият логистичен и товарен жп оператор на Франция – SNCF Logistics обяви, че е съгласувал условията за закупуване на 100 процента от акциите на частния испански жп оператор COMSA Rail Transport. Уговорената стойност на сделката не се съобщава, но за да стане факт трябва да получи одобрение на регулиращите органи в Испания.

COMSA Rail Transport е първата частна железопътна компания в страната от Иберийския полуостров. Тя предоставя цялостни логистични услуги, осъществява товарни и пътнически превози, наемане и отдаване под наем на локомотивна и инженерна жп техника. За последните 5 години компанията е увеличила оборота си със 70 на сто, достигайки приход от 32 млн. евро. Обемът на операциите ѝ е скочил от 8 400 влакови рейса през 2013 г. до

19 200 през 2017 г.

Ако сделката се финализира, компанията COMSA Rail Transport ще бъде преименувана на Captrain Espana, но дейността ѝ ще остане същата. Тя ще продължи да осъществява, както местни, така и трансгранични превози до Португалия в партньорство с частния португалски оператор TAKARGO.

През 2013 г. SNCF Logistics (дъщерно дружество на френските железници SNCF) придоби 25 на сто от акциите на испанския оператор, а сега иска и останалите 75 процента. Изпълнителният директор на френската компания Ален Пикард коментира, че решението за покупката е в унисон със следваната стратегия за развитие на товарните превози на европейския пазар.

През април тази година SNCF подаде заявка за учас-

тие в конкурса за покупка на 49 процента от акциите и на товарния жп превозвач на Словения SŽ-Tovorni promet. Съперник на французите е чешкият енергиен холдинг EPH.

Словенското правителство взе решение да приватизира държавния карго оператор през пролетта на 2016 г. и проведе преговори с няколко потенциални инвеститори. Първоначално беше отправена оферта към австрийския жп концерн QBB, но оттам я отхвърлиха. По-късно свои предложения внесоха железниците на Полша (PKP), Русия („РЖД“) и от германската транспортно-логистична компания HHLA. Но испанците ги отклониха. Сега, за владеещата над 90 процента от словенския пазар за товарни жп превози компания, се съревновават само SNCF и EPH.



Премиера

Bombardier представи многосистемния електролокомотив TRAXX MS3



Канадският производител на железопътна техника Bombardier представи новия си многосистемен електролокомотив TRAXX MS3, произведен в завода му в германския град Касел. На премиерата присъстваха представители на повече от 100 европейски товарни оператора. Те успяха да се запознаят с три модификации на машината.

Четириосовият TRAXX MS3 е предназначен за теглене на товарни състави основно по международните жп коридори. Притежава подобрени експлоатационни показатели и понижено енергопотребление спрямо предходните локомотивни серии TRAXX на Bombardier. Способен е да оперира по електрифицирани линии, захранвани от контактна мрежа за прав и променлив ток. Освен това е оборудван и с допълнителен дизелов двигател, който му позволява да осъществи т. нар. функция на последната миля (Last Mile). Благодарение на него, локомотивът може да преминава с композицията през къси неелектрифицирани участъци, каквато например обикновено е жп мрежата в района на пристанищата и товарните терминали.

За да се намалят експлоатационните и сервизни разходи, при разработката на новото поколение електролокомотив са използвани най-перспективните решения в областта на цифрови-

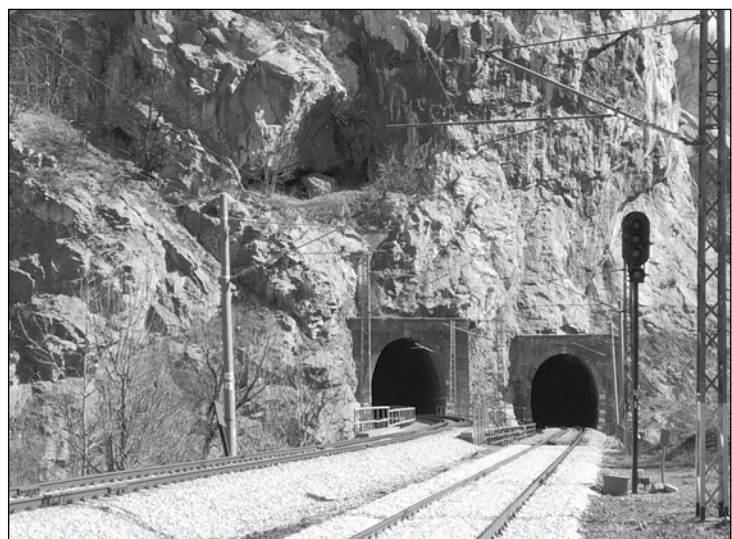
те технологии, като Big Data. Те позволяват да се подобри енергийната му ефективност и да се намалят техническите разходи. На основата на данни за фактическото състояние на агрегатите му и на инфраструктурата, получавани в реално време чрез монтираната апаратура, техническият персонал на жп операторите има възможността да взема превантивни мерки. Така може да се гарантира високата надеждност и експлоатационна готовност на локомотивната техника.

В края на май т.г. Bombardier организира подобна презентация и в завода си в Вадо Лигуре - Италия. Там канадският производител представи електролокомотива DC3, който също е създаден въз основа на платформата TRAXX. За разлика от MS3 обаче той е предназначен за работа по жп трасета, електрифицирани с прав ток. Италианските товарни превозвачи Mercitalia Rail, Captrain Italia и GTS са първите клиенти, закупили локомотивите TRAXX DC3. Италианското жп предприятие на Bombardier получи поръчки за 50 единици от новата серия. Досега в него са произведени над 190 локомотиви от по-старите серии TRAXX DC.

През последните 18 години Bombardier е доставила на различните оператори по света над 2 200 локомотива TRAXX.



Трасето София – Мездра: препоръки и възможности



Строителството на жп линия свързваща столицата със Северна България започва след Освобождението от турско робство. Минималните радиуси на кривите по трасето й са приети заради планинския терен, през който минава и са съобразени с нормите, валидни

и прилагани от железопътните администрации на съседните държави.

Необходимостта и възможностите за повишаване на скоростите за движение на влаковете по линията се характеризират с няколко етапа. Те са определени от въвеждането

най-напред на дизелова, а по-късно и на електрическа тяга. Също така и от периода, когато се удвоява линията между София и Варна. Дълго време се извършват проучвания и се подготвени проекти за реконструкция на съществуващата линия и за изграждането на нови трасета, които преминават край Ботевград или край Петрохан. От тези разработки става ясно, че не е възможно да се реконструира съществуващото, а да се проектира ново. Но поради планинския терен по него ще трябва да се изградят много тунели, мостове и други изкуствени съоръжения.

Реализацията на проект за ново железопътно пресичане на Стара планина ще изисква значителни строително-монтажни работи, ще е с висока строителна стойност и трудно може икономически да се обоснове. Ново железопътно пресичане на Стара планина, преминаващо през България може да се осъществи само ако то се включи като елемент от железопътна магистрала, свързваща пристанище Солун с портовете на Гдиня, Гданск, Бремерхафен, позиционирана на територията на няколко държави в Източна и Централна Европа.

За възможностите на бъдещи проекти за реконструкция и модернизация на нашата жп мрежа, в специализираната транспортна преса, са направени различни публикации с подробна информация и анализи. Също на много от форумите, организирани от

НТС по транспорт те са ставали обект на основната дискусия.

Проектните разработки не само за цитираните обекти, но и по други жп направления са полезни, но имат и недостатък - изискват значително финансиране, а в някои случаи отклоняват и вниманието на специалистите, ангажирани с решаването на националните транспортни.

брения в него. Необходим е дневен бърз влак между София и Видин. По наше виждане той трябва да вози и малка група вагони, които да се прикачват към румънския състав между Букурещ и Будапеща. Целесъобразно е и да се въведе през деня, на всеки два часа, тактов график за движение на бързите влакове в направление Горна Оряховица.



Ръководството на жп секция Враца оценява правилно значението на жп линията София – Мездра, а през последните години не приема предложенията за прекъсване на влаковото движение и трансбордиране на пътниците с автобуси. Ремонтни работи се извършват по няколко участъка от линията, която принципно е в добро състояние, което дава възможност да се спазва разписанието на влаковете. Наред с това обаче трябва да се извършат и някои подо-

Убедени сме, че ръководството на жп секция Враца, подкрепено от НКЖИ, не само че ще се справи с трудностите при поддържане на жп линията София – Мездра, но и ще разгледа препоръчаните подобрения в разписанието за движение.

проф. Милчо Лепоев –
УАСГ
проф. Йордан Тасев –
НТСТ
инж. Милена Асенова –
БДЖ ПП



Теснолинейката „Родопи“ – все по-атрактивна

Теснолинейното влакче, което свързва град Септември с Добринище, набира все по-голяма популярност не само у нас, но и зад граница. Наскоро екипът на туристическа фирма „Евротурс“ от Велико Търново благодари на инж. Петьо Кънчев, началник на превозната служба в Септември за съдействието, което той е оказал, за да бъде приятно пътуването между Септември и Банско. „Това беше истинска неповторима емоция за туристите ни“ – пише екскурзоводката Милена Пеева и споделя още прекрасни впечатления, публикувани в бр. 12 на в. „Железничар“.

Припомняме, че тогава във влака все още имаше само бюфет-вагон, който по настояване на сдружението „За теснолинейката“ беше включен в състава му няколко месеца по-рано. От две седмици обаче същите млади хора, които с много всеотдайност помогнаха за възстановяването и популяризирането на жп релацията, за пръв път създадоха железопътен аудиотур по целия маршрут на „Родопи“. Идеята на Кристиян Ваклинов и Анатоли Костов да направят такъв непопулярен в железницата ни продукт е да привлечат вниманието на повече чуждестранни и наши туристи към нестандартния атракционен воаяж. Турът включва 23 точки, за

които те могат да чуят много подробности от историята и съвременния живот на селищата, както и за местностите, през които линията минава. На български, руски и английски в онлайн приложението се разказват интересни истории за трите планини Родопи, Рила и Пирин, за етнокултурните области Тракия, Родопи и Македония, както и за Пазарджик и Благоевград, за общините Септември, Ракитово, Велинград, Якоруда, Белица, Разлог и Банско. В аудиотура пътуващите научават любопитни факти за изграждането на линията, за забележителните места, за най-високата у нас гара – Аврамово. Всичко това в българския вариант се пресъздава от Светла

Матеева, първи и дългогодишен озвучител на еталонния влак „Родопи“ по линията, който бе възстановен през лятото на 2017 година.

В друг аудиотур, чийто автори пак са същите ентусиазирани млади хора, са включени още 18 забележителности. Сред тях са Регионалният исторически музей, къщата-музей „Ильо Войвода“, църквите „Св. Георги“ и „Св. Мина“, Римската крепостна стена на хълма „Хисарлъка“. Аудиопрезентиране е направено и за Чифте баня, Дервиш баня, парка „Хисарлъка“. С аудиогид е снабдена и къщата-музей „Владимир Димитров – Майстора“ в кюстендилското село Шишковци.

По думите на Кристиян Ваклинов, все повече чуждестранни туристи проявяват интерес към теснолинейката и ако не пътуват в нея наемат автомобили, за да се движат успоредно с трасето на влака и се насладят на невероятно красивата природа.

Теснолинейката тръгва всяка сутрин в 8.25 часа от гарата в Септември и пристига в



крайната си точка Добринище към 13.30 часа. Дължината на трасето е 125 км, а 12 са жп гарите по пътя на влакчето. То преминава през 35 тунела и 4 моста. Основните спирки по направление са гарите Варвара, Аврамово, Цветино, Якоруда, Разлог и Банско. Пътуването продължава около 5 часа, които въобще не се усещат. Вагоните са уютни, почистени, а цената на билета е само 6.50 лв. в едната посока. Почти всеки ден има организирани групи, които поемат по живописния маршрут, както и много индивидуални двойки.

Престоят на влака на всяка от гарите е не повече от минута. Тогава пасажерите използват възможността да направят снимки на старите гари и природата около тях. Колорит създават и хората от малките родопски села, които използват влака като редовен транспорт, за да пренасят товари или продукция, която продават на местните пазари.

Интересуващите се могат да отворят аудиотура, като изтеглят безплатното приложение izi.TRAVEL и сканират QR кода на плаката, поставен във влаковете.



„МОНДИАЛ 2018“: ГОЛЯМОТО БЕЗПЛАТНО ПЪТУВАНЕ

Руските държавни железници („РЖД“) бяха един от трите основни спонсори на FIFA за 21-ото Световно първенство по футбол (14 юни - 15 юли 2018 г.), заедно с компаниите Алфа-Банк и Ростелеком. В този своя роля те поеха по-голямата част от превозите по земя между 11-те града на огромната държава, където се играха мачовете от шампионата. И което е по-любопитното - осигуриха стотици специални безплатни влакове за футболните фенове, които им позволиха да пътуват между руските мегаполиси, домакинстващи срещите.

Осигуряването на безплатния транспорт за запалянковците бе организирано от транспортното министерство на Русия по нареждане на руския премиер Дмитрий Медведев. Финансирането на проекта се извърши от федералния бюджет.

По време на провеждането на световния шампионат руските железници осигуриха общо 734 допълнителни безплатни влака с около 445 000 места на борда им. С тях се обслужваха 31 жп маршрута между 11-те града-домакини на турнирите. Сред тези композиции бяха включени най-модерните състави на руските железници, като експресите „Сапсан“ и „Стриж“ и множество междуградски и регионални електро- и дизелови мотриси на възраст до или малко над 5 години.

Композициите бяха от последни поколения купейни и безкупейни вагони, оборудвани с всичко необходимо за извършване на комфортен жп трансфер: климатици, удобни седалки и уютни спални купета, ел. розетки и приспособления за улесняване на достъпа и пътуването на пасажерите с двигателни проблеми. В тях бяха включени и вагон-ресторанти, където освен богато меню се предлагаше бира, вино и дори твърд алкохол. За да се улесни комуникацията с чуждестранните туристи над 2 300 кондуктори и началник-влакове и около 4 000 служители по гарите преминаха специално обучение (вкл. езиково).

Обслужването на гостите на Световното беше съсредоточено на 31 железопътни гари и на 5 междинни спирки за допълнителните безплатни влакове. Всички те бяха адаптирани за обслужването на хора с физически увреждания и снабдени с безплатен Wi-Fi достъп до

Интернет. На техните територии бяха приложени променени схеми за пропускане на пътниците и предвидени допълнителни мерки за временна навигация в периода на шампионата.

„Мондиал 2018“ се състоя в 11 града в европейската част на Русия, разположени на относително голямо разстояние един от друг. В посока север-юг най-голяма беше дистанцията между Санкт Петербург и Сочи, а в направление изток-запад между Екатеринбург и областта Калининград. Безплатните композиции на „РЖД“ започнаха да се движат на 12 юни и приключиха операциите си на 16 юли. Основният транспортен хъб стана руската столица Москва. Именно от нея футболните фенове можеха да хванат повечето влакове за различните дестинации.

За да се възползват от възможността да пътуват без пари до град, домакинстващ определена футболна среща, запалянковците трябваше да имат закупен билет за нея и специален фен-паспорт – Fan ID. Разполагайки с тях те просто трябваше да влязат в сайта tickets.transport2018.com или да се обаждат на специален горещ телефон, да регистрират своите данни и тези на посочените документи и да си запазят място за всеки влак, който решат по направление. Впоследствие, на посочения от тях имейл получаваша талон за пътуването с подробна информация за него.

Основният ресурс за предоставяне на й за безплатния транспорт стана сайтът tickets.transport2018.com. Чрез него бяха поръчани около 90 на сто от всички билети за т.нар. Free Ride трансфери. Много полезна се оказа и услугата „Лист ожидания“ („Списък на чакащите“) за пасажерите, които не са успели



Руските железници превозваха запалянковците с най-модерния си подвижен състав.

да запазят билет за подходящия безплатен влак. На около 18 000 от записалите се там фенове бяха осигурени алтернативни по-ранни безплатни влакове.

Освен чрез по-ранната интернет или телефонна резервация, безплатните билети можеха да се оформят и получават и непосредствено преди отпътуването по избраното направление. За тази цел на руските жп гари по Free Ride маршрутите имаше специални каси. Чрез тях на над 17 000 запалянковци бяха осигурени алтернативни възможности за жп трансфери от гарите, непосредствено преди тръгването на влаковете. В помощ на гостите на Мондиала бе разработено също мобилното приложение „Транспортен гид болельщика“ („Транспортен гид на запалянкото“). За времето на шампионата то е свалено от повече от 50 000 потребители.

В периода на кампанията от „РЖД“ отчитат, че са направени над 400 000 резервации на безплатни жп билети. От тях са реализирани малко над 319 000. Разликата между заявените и осъществените пътувания се дължи на презастраховката на някои от пътниците. Запалянко от Италия е най-крещящият пример за това. Мъжът е резервирал цели 56 (!) Free Ride трансфери с железниците. След като 5 пъти не е използвал направените резервации му е изпратено предупреждение, че всички останали ще бъдат анулирани. Това провокирало италианеца да позвъни на „горещата линия“ и да обясни, че всъщност възнамерява да се възползва само от 2 билета – до Саранск и обратно. В резултат са запазени само те, а останалите са преразпределени.

По данни на транспортните власти на Русия по време на Световното първенство по футбол с железниците са били превозени над 1,8 млн. фенове и гости на шампионата. В т.ч. влизат възползвалите се от безплатните и закупилите редовни билети.



Безплатните пътувания бяха достъпни срещу футболен билет или фен-паспорт.

Освен чрез формата Free Ride по маршрутите между 11-те града, домакинстващи мачовете, са пътували и редовните пътнически композиции. Общо с тях за периода на турнира са транспортирани 5,2 млн. души. В тази бройка обаче влизат, както обикновените пътници, така и запалянковците от близо и далеч, журналисти. Също така на футболните фенове беше дадена възможност да пътуват безвъзмездно и с обществен транспорт на градовете-домакини на шампионата. През месеца на неговото провеждане не бяха разкрити безплатни автобусни линии между центровете им и летищата, гарите, стадионите и фен-зоните. В дните на мачовете безвъзмезден ставаше и целият останал градски транспорт (тролеи, трамваи, метро), като единственото условие бе да покаже футболен билет и Fan ID. Безплатните влакове и автобуси за запалянковци бяха отбелязани със специално лого „Free Ride (бесплатный проезд)“. Това бе достатъчно ярко и запомнящо се, за да не може да бъде объркано от гостите.

За изпълнение на свободните жп пътувания „РЖД“ използва 75 допълнителни съвременни композиции (с общо 1175 вагона). Именно с тях бяха осъществени посочените по-горе 734 влакове рейса по маршрутите

между 11-те града. След края на шампионата този подвижен състав вече е насочен за експлоатация по южните направления на руските железници.

„Получихме много позитивни отзиви и от запалянковците, и от чуждестранните си колеги – коментира генералният директор – председател на управителния съвет на „РЖД“ Олег Белозъров. – Затова смятам, че се справихме и помогнахме Мондиала да протече на най-високо ниво.“ Той отбелязва, че при реализацията на кампанията за безплатни жп превози руските железници са придобили безценен опит, който предстои да бъде прилаган и при други аналогични събития. Най-близкият от тях е предстоящата Световна зимна универсиада в Красноярск, планирана през март 2019 г.

След Световното в Русия за местните хора остава и едно завидно наследство, което ще им служи още дълго време. Освен новите пътнически влакове, придобити за шампионата, това са ремонтираните гари, подобрената жп инфраструктура, внедрените нови технологии за обслужване на пасажерите, информационните и охранителните системи по терминалите. Да не забравяме и повишената квалификация на персонала на „РЖД“.

Ивайло ПАШОВ



Влаковете и автобусите за запалянковци бяха отбелязани със специално лого „Free Ride (бесплатный проезд)“.

КРИТИЧНАТА ИНФРАСТРУКТУРА – ОБЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНИ ПРОМЕНИ

От стр. 1

разясняват колко опасни са явленията, като хвърлянето на камъни по подвижния състав и нерегламентираното, криминално пресичане на прелези със спуснати бариери и забранителна светлинна и звукова сигнализация.

„Планът за оздравяване и развитие на Групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД между 2015 и 2022 г. има стратегическо значение за развитието на редица важни индустриални и икономически сектори на националното стопанство, свързани със осигуряване на устойчива транспортна услуга – заявява Писов като един от членовете на групата, която изготвя законодателните промени. – Българските железници са определяща част на транспортна свързаност на Балканите и ЕС с останалия свят. Само един от световните проекти „Един път – Един пояс“ показва задължителната роля на БДЖ за възвръщането на националната икономика. Настоящият План за оздравяване и развитие има за цел да очертае дългосрочната рамка за провеждането на последователна държавна политика в сектора, конкретните й инструменти, както и възможните сценарии за развитие при определени изходни допуски-

ния. Решенията на правителството и Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията поставят дейността на БДЖ на стабилна финансова основа, която осигурява модернизация, повишаване на производителността на труда, ефективност и качество на предлаганите транспортни услуги. Това е от изключително значение за изграждане на устойчивост в обществото и икономиката на страната.

Новото отношение на държавата към развитието и утвърждаването на българските железници, като основен държавен приоритет, определя и изисква промяна в обществени отношения с гражданите. Наказателната отговорност при изпълнение на дейността и опазването на собствеността на БДЖ е необходимата превенция за справедлив обществен договор между двете страни.

Става ясно, че предмет на законодателните изменения са деянията, като външни и вътрешни заплахи за дейността и обектите от критичната инфраструктура в БДЖ. Затова, според експертите е изключително важно те да се обсъдят и да се прояви нетърпимост чрез всички законови средства, за да



се разбере веднъж завинаги, че стъпвайки с автомобила си върху жп линията, когато бариерата е спусната ти ставаш нарушител, от когото ще се търси наказателна отговорност, която в Закона за движение по пътищата не е предвидена. Аналогично е и положението

с хвърлянето на камъни по движещите се влакове, което при сегашната нормативна база се квалифицира повече като детска игра. Статистиката обаче показва, че явлението все повече набира скорост и се превръща в опасен рецидив, особено като в отделни райони на столицата, между гарите Казанлък и Карлово, в Монтана и някои други райони на страната. Освен финансовите щети за железницата това застрашава живота на пътниците и локомотивния персонал, ако камъкът удари стъклото на кабината.

Един от най-пресните примери е от 10 юни тази година. Тогава около 21:50 ч. бързият влак от Благоевград за София е атакуван с множество камъни от неизвестни хора в района между гарите Горна баня и Захарна фабрика. В резултат на вандалската проява е пострадал млад мъж, който е пътувал във влака. Хвърлените камъни са счупили стъкло на странична врата на втория вагон от състава на влаковата композиция, вследствие на което пътникът е получил наранявания в областта на главата. Превозната бригада е реагирала незабавно, като е подала сигнал до Спешна медицинска помощ и пострадалият мъж е откаран в болница. Освен застрашения човешки живот и големите материални щети, на практика, подобно събитие саботира усилията на ръководството на националния железопътен превозвач за предлагане на по-добро и по-качествено обслужване. Най-важното измерение на такива посегателства обаче, е застрашаването на сигурността на движението. Хипотетично, ако камък уцели локомотивния машинист той може да изгуби контрол над управлението на композицията, в която пътуват не един или двама души.

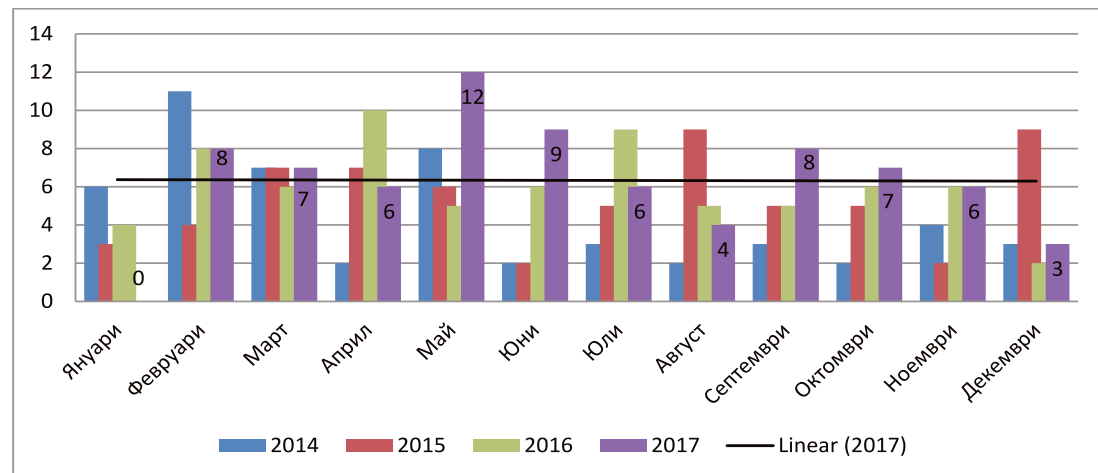
Показателен е и още един случай от началото на октомври миналата година. Около

21:40 ч. дизелов влак „Дезиро“ е замерян с камъни в участъка между Копиловци и Кюстендил. Мотрисата е обслужвала пътнически влак № 60219 от София за Кюстендил. Счупени са й пет странични стъкла, а това е мотриса, която в момента е сред най-новия подвижен състав на дружеството за пътнически превози. Известна истина е, че вагони и локомотиви не достигат за качествено обслужване на гражданите. Все пак е добре, че тогава е нямало пострадали, но нанесените щети на мотрисата са били за 12 000 лв. Цената на едно ново странично стъкло е около 3 000 лв., информират специалистите по поддържането и добавят, че подобни посегателства допълнително усложняват финансовото състояние на дружеството.

От началото на 2017 г. това е бил 75-ият случай, при който влакове на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД са замеряни с камъни. През тази година, до началото на юни, статистиката е регистрирала 19 инцидента с аналогичен характер. За цялата 2017 г. 76 пъти влаковете на БДЖ са били обстрелвани с камъни, а през този период е пострадал и един пътник. Тенденцията е изключително тревожна, твърдят експертите по безопасността, но се надяват броят на подобни прояви да намалява. Все пак Кирил Костадинов, ръководител отдел „Безопасност“ в дружеството за пътнически превози, не пропуска да отбележи, че при средна скорост на влаковата композиция 65 км/ч, дори и малък камък може да пробие стъклото и да рани човек. По думите му, равнометката за миналата година не е оптимистична. Наблюдава се разрастване на явлениято, като спрямо 2016 г. са регистрирани четири случая повече. Тогава са пострадали двама локомотивни машинисти и един пътник.

(Следва)

Мая Димитрова



Диаграма на хвърляните по влакове камъни между 2014 и 2017 г.

КОРЕКТНОСТ И ОТГОВОРНОС ПОД ВЪПРОС...

От стр. 1

добно джагитско поведение. Рискове от този род не само разстройват графика за движение на влаковете, но отнемат и от личното време на пътниците, ползващи железопътен транспорт. Предизвикват значителни икономически загуби за НКЖИ и на останалите железопътните оператори. Но неизмеримо по-важно от материалните щети са човешкият живот и здраве, напомнят от компанията.

През последните 4 години са инвестирани 16 млн. лева за подобряване на техническото състояние на прелезите и оборудването им с автоматични прелезни устройства. До края на 2020 г. отново се предвиждат значителни средства за монтирането на още 22 прелеза на такива нови автоматични устройства. От общо

757 жп прелеза по националната транспортна мрежа, 519 са напълно автоматизирани и обезопасени. На 306 от тях са поставени шосейни светофари с бавно мигаща бяла светлина, която се вижда отдалече. Така

че единствено от културата и поведението на шофьорите и от драстично по-строгите санкции, които трябва да се налагат, зависи подобни инциденти от последната седмица да бъдат забравени.



СВ. ВМЧК ПАНТЕЛЕЙМОН ДИНЯТА



На 27-и юли българската православна църква почита свети вмчк Пантелеймон.

Св. Пантелеймон е живял в Никомидия през III век. Бил е син на сенатора Евстрогий. Името му Пантолеон означава „лъв във всичко“, но по-късно било заменено с Пантелеймон – „всемиловит“. Въпреки, че

бил син на знатен езичник, неговата майка искала да го възпита в православната вяра. Но след нейната ранна смърт, баща му го дал да учи медицина при знаменития лекар Ефросин. След като приел християнско кръщение, получил дара на лечителството и чудотворството и станал известен в целия регион.

Лоши хора информирали император Максимилиан, че лечителят лекува с името Христово. Заради това императорът го осъдил на жестоки мъчения и смърт. Св. Пантелеймон бил убит през 305 г. Вместо кръв от тялото му потекло мляко.

Частици от мощите на светеца се съхраняват в еднотименния руски манастир на Света гора, Атон.

В своя живот св. Пантелеймон лекувал телата на хората, а в смъртта си е спасил много души, откривайки им истинския Бог. След неговата кончина той останал лечител и помага пак

на болните. Великомъченик Пантелеймон е един от най-почитаните православни светци. Неговата икона е известна като чудотворна. Към нея се обръщат не само православни, но и католици, мюсюлмани, всички, които вярват в неговата лечителна сила. Иконата защитава от беди и болести.

Покровителството на великомъченика се разпростира не само на болните, но и върху лекари, военни и моряци. Хората, чиято професия е да спасяват и защитават животи, ще получават подкрепа от иконата, която ще ги вдъхновява за успешната им работа.

Народът ни нарича светеца Воден Пантелей, защото има поверие, че той предпазва от наводнения. Заради дейността си приживе се вярва, че св. Пантелеймон е закрилник на лекарите и акушерките. Известен е и като Пантелей Пътник – след неговия празник лястовици и щъркели започват да се готвят за отлитане на юг.



Динята има богата история. Сочният плод е донесен от Южна Африка (Етиопия, Сомалия) преди близо 5 000 години. През тези 5 хилядолетия динята е пътувала и е добре позната в цял свят. Някои историци твърдят, че динята първоначално е била диворастящо растение в пустинята Намиб и полупустинята Калахари. Там все още се срещат нейни диворастящи роднини – горчиви, дребни, диви форми. Използвали я като заместител на водата. Постепенно търговците се досещат, че плодът би могъл да се култивира и започват да продават семките в градовете, през които минавали маршрутите на керваните. Култивирането на плода започва в Африка, а през 17 в. динята вече е позната във Великобритания, Испания, Китай и други държави. Сочният плод достига до Северна Америка благодарение на европейските колонизатори и африканските роби. Точно кога и как динята е пренесена по българските земи, не е известно.

Съществуват над 1 200 разновидности на динята, но само около 60 вида са подходящи за консумация. Плодовете им се различават по форма (кръгли,

продълговати), по размери (теглото им може да бъде от 2 до 20 kg), окраската на кората (тъмнозелени, бяло-зелени, на ивици и др.) и цвят на месото (червена, розова, бяла или жълта).

Динята е резервоар за жителна течност през жегата. Освен 92 % вода, тя съдържа много соли и минерали. Най-ценни от тях са – калий, калций, магнезий, желязо и мед. Тя съдържа още фруктоза, витамините С, В1, В2, В6, Н, никотинова и фолиева киселина, каротин, пектин и целулоза. По съдържание на желязо дините отстъпват само на спанака и затова се препоръчват при анемия, а благодарение на малкото си калории се използват в диети при затлъстяване.

Поради високото съдържание на течности и химическия състав, дините се използват в диетичното хранене при заболявания на бъбреците, черния дроб и жлъчката, при лечение на подагра и при някои заболявания на сърцето. Динята възстановява киселинния баланс, стимулира храносмилането, усилва перисталтиката на червата и ускорява прочистването на организма от лошия холестерол.

КАКВА ЛЯТНА ПОЧИВКА ДА ИЗБЕРЕМ



Лятото без съмнение е времето на отпуските, но планирайки своята почивка, трябва да отчетем доста фактори: къде да заминем, за колко време, струва ли си взимаме със себе си и малко дете.

Всеки изпитва необходимост от почивка – да замине, да забрави за проблемите, но пък от друга страна това е добре да се направи с най-голяма полза и най-малък риск за здравето. Специалистите са категорични: най-полезна е почивката в родната климатична зона.

Умереният климат

Летният отдих в умерения климат лекува всичко, което може да се излекува със слънце, въздух и вода. Здравословното физическо натоварване, достатъчното пребиваване на чист въздух и обичайните климатични условия са най-необходимите оздравителни фактори. Ако сте над 40-те и страдате от хронични заболявания, можете да се спрете на комфортните курорти в умерен климат, без резки смени на температурата и атмосферното налягане.

Мек субтропичен климат

Това е не само средиземноморското крайбрежие и егейските острови, но и например южният бряг на Крим, западна Калифорния, югозападна Аф-

рика и югозападна Австралия, където през цялата година можете да ходите с летни дрехи.

Мекият климат, близостта с морето, силното слънце, морските храни, леките и вкусни плодове и зеленчуци осигуряват приятната и полезна почивка. Но трябва да бъдете внимателни и да не се излагате веднага под парещите слънчеви лъчи. Не забравяйте за златните правила на аклиматизирането, според които слънчевите бани и къпането е добре да започнат до 3-5 дни след пристигане и то рано сутрин или на залез слънце.

Планински климат

Местата с планински климат привличат най-вече хората, запалени по туризъм или алпинизъм. Но ветровете, голямата амплитуда на нощните и дневни температури, горещият въздух и значителните физически натоварвания могат вместо желани

отдих да предизвикат умора и неочаквани реакции на тялото.

Ако сте избрали лечебно-оздравителния въздух, направете консултация с лекуващия си лекар. Правейки процедурите, строго спазвайте лекарските предписания.

Ако искате да се възползвате от масажа, лечението с кал или лечебните бани, не се увличайте по процедурите и не правете едновременно в един ден няколко от тях. Така ще избегнете последиците от неправилното лечение.

Калните бани са противопоказни при заболявания на кръвта, всички видове новообразувания, нарушение на функциите на яйчиците, бременност, болести на сърцето, бъбреците, варикозно разширение на вените, хипертония.

Сероводородните (сулфидни) бани могат да предизвикат изостряне на такива заболявания като дискинезия на жлъчните пътища, хроничен хепатит, гинекологични заболявания и заболявания на щитовидната жлеза. Тези бани са полезни при невроза, болки в сърцето, невродермит или за лечението на лишей.

Без правилния подход към профилактичното лечение дори най-безобидните на пръв поглед манипулации могат да способстват за появата на сериозни проблеми.



Динен коктейл

Необходими продукти:

350 г от месестата част на динята
150 г захар
50 г бяло сухо вино
лимонов сок
600 г вода

Начин на приготвяне:

Захарта и лимоновият сок се разтварят в гореща преварена вода и се кипва. Разтворът се охлажда, в него се слага нарязаната на малки кубчета месеста част от динята и се оставя да кисне в продължение на 30-40 мин. Накрая се добавя виното.



Как лошите лидери убиват мотивацията на екипа



В кариерата на всеки шеф идва момент, в който трябва да реши какъв тип лидер иска да бъде.

Може да бъдете велик лидер, който използва позицията си, за да мотивира и вдъхнови другите и да създаде организация, която да кара служителите да работят с удоволствие и да се гордеят от своя принос. Или може да бъдете лидер, който използва своята власт, за да направи точно обратното.

Лидерският подход, който ще решите да следвате, ще окаже пряко влияние върху вашата фирмена култура. От вас зависи да дефинирате, изградите и поддържате една завидна фирмена култура,

която да привлече най-добрите таланти към вашата компания.

Добрите лидери имат високи стандарти за начина на поведение и представяне на работното място, които важат не само за техните служители, но и за самите тях. Те определят принципите и ценностите на организацията и се придържат яростно към тях. Лошите лидери, от друга страна, не разбират какъв е истинският смисъл на властта и не я използват по правилния начин.

Как можете да избегнете създаването на токсична работна култура, която убива мотивацията на вашия екип?

За начало избягвайте тези 4 неща, които често са правени от лошите лидери.

1. Поощряват токсичните служители

Нека си представим една ситуация, в която най-вероятно сте попадали. Обикновено тя включва член на екипа, който не е освободен от работа, въпреки лошото си представяне, създаване на конфликт с клиенти или неразбирателство с колеги. Вместо да бъде уволнен, проблемният служител остава на работа и продължава да печели същите пари, които вземат неговите значително по-добри колеги.

Лидерите носят отговорността за определяне на стандарт на поведение, работата и отчетност. Единственото нещо, което е по-лошо от толерирането на неприемливо поведение, е неговото възнаграждение.

2. Опитват да контролират всичко

Ако искате да имате организация, в която всеки член на екипа има нужната свобода и автономност, за да разгърне пълния си потенциал, не може да си позволите да контролирате всяко действие и да се превърнете в ужасен микромениджър.

Личният опит показва, че жаждата за контрол идва от дълбоко чувство на несигурност, силно развито его и нереална самооценка. В повечето случаи шефът, който е маниак на тема контрол, не осъзнава,

че истинската сила на лидера идва от неговата способност да овластява другите. Вместо да споделят властта си с другите, те я пазят за себе си, защото тя е единственото нещо, което може да задоволи тяхното его и да прикрие техните комплекси.

Когато пречите на хората да поемат отговорност за тяхната работа и роля в компанията, вие убивате тяхната креативност и ограничавате способността им да се представят в най-добрата си светлина. По този начин ги ограбвате от естественото им желание да допринасят за развитието на нещо по-голямо от самите тях и ги карате да се чувстват незначителни и некомпетентни, а това е последното нещо, което искате от служителите.

3. Не дават личен пример

Твърде много лидери не се възползват от възможността да дадат личен пример как хората да се държат и представят на работното място.

Вашата отговорност като лидер е да зададете тон, който да бъде следван. Вие трябва да бъдете промяната, която искате да видите. От вас зависи дали служителите ще се придържат към стандартите за поведение, култура и представяне на работното място, които сте задали.

От вас зависи да се отнасяте добре с останалите и да изграждате страхотни екипи, с

които да се гордеете.

4. Избират си фаворити

Демонстрирането на по-специално отношение към определени хора, или така нареченото фаворизиране, е сигурен начин да създадете конфликти и недоволство. Това може да се осъществи под формата на повишаване на хора, които не заслужават и създаване на близки до шефа лагери и групички, които се радват на специфични привилегии.

Друг пример са случаите, в които не отдавате заслуженото на точните хора и преписвате техните постижения на някой друг служител.

Това изпраща ясното послание, че вашата компания е несправедлива. По този начин показвате, че колкото и усърдно и качествено да работи някой, той никога няма да получи повишение или бонус със същото темпо, с което го получават членовете на екипа, които са близки до вас.

В края на краищата, вие решавате какъв тип лидер искате да бъдете. Ако не харесвате това, което виждате, когато погледнете вашият екип и бизнес, трябва да осъзнаете, че вие сте създали тази атмосфера и култура на работа, било то умишлено или не, и че от вас зависи да направите промяната, която искате да видите у останалите.

5 НЕОБИЧАЙНИ НЕЩА, ЗАБРАНЕНИ В НЯКОИ ДЪРЖАВИ

Всяко дете ще ви каже, че да забраните нещо е сигурен начин да го направите интересно. Въпреки това някои правителства по света в определен момент са видели в забраните лесен изход от проблемите си.

1. Гърция: компютърните игри

През 2002 г. Гърция решава да забрани всички електронни игри. От конзолите до пасианса: всичко попада под забраната. Законът е бил замислен срещу интернет хазарта, но формулиран твърде неясно. Властите се оказват неспособни да разграничат безобидните видео игри от нелегалните хазартни машини. След бурни протести местен юрист доказва, че законът е неконституционен. И макар още

да съществува, никога не е бил прилаган.

2. Китай: пътуването във времето

Разбира се, не самото пътуване, а изобразяването му на екрана. В началото на 2011 г. китайската медийна администрация заявява, че пътуването във времето не е забранен сюжет в киното и телевизията, но... Телевизионните поредици, включващи пътуване във времето очевидно са станали толкова популярни в Китай, че правителството решава да ги ограничи с аргумента, че те „създават митове, имат чудовищни и странни сюжети, използват абстрактни тактики и дори поощряват феодализъм, суеверие, фатализъм и вяра в прераждането“...

3. Русия: стилът „емо“

През 2008 г. в рамките на документ, наречен „Държавна стратегия в сферата на духовното и етическо образование“ Русия възнамерява да ограничи опасните тенденции сред младежите, каквато е емо културата. Документът описва емотата като младежи с металически колани, лакирани нокти, пиърсинг по лицето, боядисани в черно коси и скриващи очите бретони; изповядваща „негативна идеология“, която окуражава депресията, социалното отчуждение и самоубийството. Резултатът: бурни протести на емо младежи в Русия и по цял свят.

4. Китай: прераждането

Не можете да търсите прераждане, ако нямате разрешение от китайската държава. Живите превъплъщения на Буда са важен елемент в тибетския будизъм. Всяко прераждане на тибетски Буда трябва да бъде удостоверено след подаването на специална молба за одобрение до китайските власти. Законът е опит за намаляване на влиянието на Далай Лама и ограничаване на будистката общност.

5. Куба: мобилните телефони



По време на управление на Фидел Кастро малцина граждани притежават мобилни телефони - не защото са скъпи, а защото са забранени. Само работещите в чуждестранни компании и високоставените членове на партията могат да имат такива. Кастро защитава забраната с аргумента, че

ограничението е част от „необходимите жертви“ в „битката на идеите“ със САЩ.

През 2008 г., когато Раул Кастро поема управлението на страната, забраната е отменена и въпреки високите цени много хора се втурват към магазините, за купят първия си мобилен телефон.



НОВИТЕ АР ДЕКО ЛИЦА НА VENICE SIMPLON – ORIENT EXPRESS

Легендарният исторически състав предлага супер луксозно настаняване в три новосъздадени купе-апартаменти

(Продължение от бр. 14)

Grand Suite Istanbul разкошът и романтиката на Вратата към Ориента намират възплъщение в изящните дърворезби по стенната ламперия и пърстите гранитни панели, подчертани с бисерна мозайка. Кехлибареният кристал, релефната старинна кожена тапицерия на мебелите, портокалово-жълтеникавите нюанси в тъканите и плочките за баня и красивите, златисти детайли, правят препратка към уникалното културно наследство на мегаполиса. Цялостното интериорно излъчване е повлияно от богатата шарка на великолепия дворец „Топкапъ“, от традиционния османски дизайн и прочутия истанбулски пазар Капалъ чарши.

При разработката на интериора на трите купе-апартамента дизайнерите от Wimberly Interiors са почерпили вдъхновение от архивни снимки от едноименните градове и от атмосферата на вагоните на някогашния Orient Express. По-голямата част от мебелите

са оригинални и прецизно реставрирани, така че да пренесат гостите в славните дни на Златната ера на трансграничните жп пътувания през 20-те и 30-те години от миналия век.

Баните във всеки Grand Suite правят впечатление с великолепните мозайки, изработени от мрамор, прекрасни ониксови плочки, стените от мрамор и венециански гранит и мивките от италианско стъкло. Душовете са медни – от най-луксозния материал преди век. За ламперията по стените на спалния кът и дневната са използвани множество екзотични парчета дърво, подредени в сложни шарки и лакирани до блясък. Мраморен трикрилен бар, сешоар на Dyson (такъв уред за първи път е монтиран в първия Orient Express), ръчно бродирани тапицерии и пищни тъкани допълват уникалната атмосфера на апартаментите.

И трите са толкова функционални, колкото и красиви. С умело прикрити пространства за вещи, като разкриващото се под повдигащата се спалня на-

пример. Разтегателният диван в дневната зона лесно може да се превърне в детско легло. Подовите и стените в банята са отопляеми, с множество огледала и достатъчно, но дискретно, ненаатрапащо се осветление.

За гостите, пътуващи в Grand Suite Paris, Venice или Istanbul се предлагат персонални трансфери до и от луксозния влак в Лондон, Венеция и Париж. Полага им се също личен стюард, който да обслужва само тях по време на жп воаяжа, собствен сейф, избор на вагон-ресторант и маси в него, където да се хранят.

В стойността на билета им (от 5 500 паунда или 6 158 евро за пътник) са включени още хайвер и неограничено количество шампанско в апартамента. Също така и възможност за сервиране на закуската в леглото, опция за хранене по алтернативно „A la Carte“ меню. Сред екстрите е и шикозен халат за баня с емблемата на влака, който могат да вземат като скъп спомен от пътешествието.

Ретро-съставът Venice Simplon Orient Express пътува по маршрута Париж – Истанбул само веднъж годишно. През 2018 г. воаяжът до града, където Изтокът се среща със Запада, а Европа с Азия, е планиран за края на август и началото на септември. През останалото време (от март до ноември) гостите на историческия парен експрес имат възможност да се наслаждават на живописните пейзажи и забележителностите между Лондон, Париж и Венеция.

Класическите пътешествия

с нощувки по маршрута от британската столица до двата града на виното и любовта преминават през прекрасните пейзажи на Франция и Швейцария. Изпълняват се и жп турове по съкратени маршрути от

Лондон или Венеция до Париж. Всяка година Venice Simplon Orient Express се отправя и до други интригуващи европейски градове като Будапеща, Прага, Виена и Стокхолм.

Ивайло ПАШОВ



Ориенталското великолепие на Grand Suite Istanbul



За гостите на апартаментите са предвидени лични стюарди



Луксозният Venice Simplon-Orient-Express пътува често между Лондон, Париж и Венеция, но само веднъж годишно до Истанбул



Душът в баните е меден, а мивката е ръчно изработена от италианско стъкло Murano

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