

**ДОСТАВКИ**

Мотриса от ново поколение за метрото на Глазгоу

на стр. 2

**ПЕРСПЕКТИВИ**

Водородно бъдеще под въпрос

на стр. 3

**ТЕНДЕНЦИИ**

Софийската централна гара стана център на стартъп идеи

на стр. 5

# ЖЕЛЕЗНИЧАР

СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА



16 - 22 май 2019 г. Цена 60 ст. София, година XXVIII, брой 17

## РЕНОВИРАНАТА ГАРА КАРНОБАТ ЩЕ ЗАПАЗИ ДУХА НА ЕПОХАТА СИ

Железопътната гара в града на 10 май беше много оживена. Тогава министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Росен Желязков даде старт на реконструкцията, за която инвестицията надхвърля 4 млн. лв. За да бъде направена символичната копка, на предстоящия мащабен ремонт, заедно с министъра бяха дошли зам.-генералният директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ инженер Златин Крумов, зам.-областният управител на Бургаска област Владимир Крумов и водещият партньор от фирмата изпълнител ДЗЗД „Железопътна инфраструктура Карнобат“ инженер Николай Николов.

„Тази железопътна гара е изключително важна, защото е единствената жп връзка между Югоизточна и Североизточна България. Тя е четвъртият по големина железопътен възел в страната и е част от транспортния коридор Пловдив – Бургас“, заяви министър Желязков по време на официалната церемония. Той изтъкна, че от нея ще започне развитието на направление Бургас – Синдел, а амбициите са то да стане част от инфраструктурата, която ще продължи към Русе.

Гарата не е ремонтирана откакто е изградена през 80-те години на миналия век. Предстои да бъдат извършени конструктивни укрепвания, архитектурно обновяване, както и изграждане на асансьори и съоръжения за лица с намалена подвижност. Ще се реновира не само приемното здание, но и подлеза и пероните. „Това реално ще бъде една нова гара, която ще запази духа на времето, когато е строена, за да има устойчивост и приемственост“ – заяви министър Желязков. По думите му, заедно с Карнобат, ще бъдат реконструирани всички шест гарови комплекса по приоритетна ос 3 на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ – Подуяне, Искър, Казичене, Стара Загора и Нова Загора. Общата стойност на обектите е около 30 млн. лв. Строителството на карнобатската гара ще продължи две години, като през този период няма да се преустановява обслужването на пътниците, нито влаковете ще бъдат спирани.

В обединението „Железопътна инфраструктура Карнобат“, което е главният изпълнител на проекта, участват фирмите „Билдник“ ЕООД и „Билдинг Комфорт“ ЕООД. Строителният надзор ще се осъществи от обединение „Консултанти Карнобат“, състоящо се от фирмите „Инфра консулт груп“ ООД и „Рубикон инженеринг“ АД. Договорът с тях е за 157 000 лв. без ДДС. Финансирането е осигурено от оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 г.



## Обновени - Паничище, Приморско и Варна очакват гости

През летния сезон почивните станции на БДЖ ще изненадат с нови екстри



След окончателното приключване на усилените ремонти, които вече са към финала си, почивните станции на БДЖ в Паничище, Приморско и Варна ще имат шанс да повишат с по една звезда категорията си, уверен е Христо Гръков, директор на поделение „Почивна дейност“ в „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Очаква след ремонтите да се увеличи интересът на железничарите да прекарват ваканцията си в собствените си бази тъй като условията в тях ще са равностойни на двузвездните и някои от тризвездните хотели в курортите ни. Той обяснява, че в Паничище шестият етаж изцяло е реновиран, поставен е ламиниран паркет, а стаите в него са обзаведени с нови мебели. Сменени са входните им врати, леглата, санирани са санитарните възли. Идеята е всяка година занаят по този начин да бъде реновиран по един етаж от станцията. Това ще я направи още по-атрактивна, въпреки че и в момента интересът към нея никак не е малък. Модернизирана е и спортната база с нови тенис маси, съоръжения за фитнес, сауна, хидромасажна вана. Със съвременна модерна мултимедия, подходяща за семинари, е оборудвана и една от залите в почивния дом. „Имаме, открита и закрыта детски площадки с различни игри за малчуганите. В момента се изгражда и барбекю за свободно, безплатно ползване от почиващите“ – уточнява Христо Гръков като добавя,

че се приемат и външни организации за почивка с отстъпка до 30 процента от обявената цена.

Леглата в Паничище, категоризирана с 2 звезди, са 130 и базата е открита за посещение цяла година. Толкова места предлага и станцията във Варна, на спирка „Журналист“, където също в момента кипи усилен ремонтна дейност. Заедно с Приморско, чиито два блока разполагат със 120 стаи, те са отворени само сезонно, през летните месеци – от началото на юни до края на септември. На този етап са категоризирани с по 1 звезда. Стаите и на двете също ще изненадат почиващите, както с новото си, модерно обзавеждане, така и с поставените във всяка от тях хладилници, 24 и 32-инчови телевизори и климатици. През тази година финансите за последната екстра са достигнали само за най-горещите, с южно изложение помещения. Но през следващите няколко се планира да се отделят допълнително средства за всички останали - и във Варна, и в Приморско за оборудването им с климатици, добавя Гръков. Той обяснява, че обслужващият персонал е квалифициран, а отзивите до сега за предлаганата в ресторантите храна са положителни. В Паничище постоянно, през цялата година, работят 25 души. Докато в базите във Варна и в Приморско се наемат сезонни работници – в

На стр. 5



## Доставки

### МОТРИСА ОТ НОВО ПОКОЛЕНИЕ ЗА МЕТРОТО НА ГЛАЗГОУ



Швейцарският производител на подвижен състав Stadler предаде първата електрическа мотриса от ново поколение, предназначена за метрополитена в Глазгоу. Доставката е по договор с транспортната администрация на най-големия шотландски град - Strathclyde Partnership for Transport (SPT), сключен през март 2016 г. Чрез него за местното метро се заявяват общо 17 нови автоматизирани състави и система за сигнализация на обща стойност 200 млн. паунда. С тяхното осигуряване се ангажира консорциум, в който влязоха Stadler и италианската компания Ansaldo STS.

Новата генерация мотриси са напълно автоматизирани, но по-тесни и ниски от обичайните метро композиции, така че е предвидено правостоящите пътници във вагоните да стоят само в един ред. Размерите им

са ограничени заради спецификата на метрото на Глазгоу, което е открито още през 1896 г. и е третото най-старо в света. Повъзрастни от него са само подземните железници на Лондон и на Будапеща. Затова и подобно на тях тунелите му са доста тесни – с ширина само 3,40 м.

Поръчаните мотриси се състоят от 4 вагона и имат дължина 39 м. Широчината им е 2,34 м, а височината 2,65 м. Изработени са от алуминиеви профили. Предлагат повече място за правостоящи пътници и улеснен достъп за хора с двигателни проблеми. При заложената норма от 6 души на кв. м. те позволяват превозването на около 204 правостоящи пътници. Всяка композиция има по 116 седящи места и 12 сгъваеми седалки. Вагоните са свързани с проходи помежду си.

Съставите черпят енергия от контактна мрежа, по която

протича 600 V прав ток. Неговите електродвигатели имат максимална мощност 820 kW, а пределната му скорост е в рамките на 58 - 60 км/ч.

Производството на серията е знаково за Stadler. За швейцарската компания това е първият контракт за доставка на метро влакове без машинисти. До лятото на тази година първата мотриса ще премине изпитания и едва тогава ще бъде пусната в редовна експлоатация с още две нейни „посестрими“, чиято доставка също се очаква. В този период Ansaldo STS трябва да завърши също монтажа на иновационните системи за свързка и управление на движението по техния маршрут.

Закупуването на новите мотриси и системи се осъществява по програмата за модернизация на подземната железница на Глазгоу. Тя се състои от 15 метро станции, свързани от кръгово релсово трасе с дължина 10,5 км и не-обичайно междурелсие – 1219 мм. В рамките на проекта за обновяване (на обща стойност 288 млн. паунда) ще се извършат също ремонти на тунелите, модернизация на терминалите, жп линиите и стрелките.

До 2020 г. с роботизирани мотриси ще бъдат заменени всички, сега използвани, тривагонни влакове на подземната железница на шотландския град. ■

## Иновации

### УМНИ ЧАСОВНИЦИ ЗА ХОЛАНДСКИТЕ КОНДУКТОРИ

Националният пътнически жп оператор на Холандия (NS) ще снабди 1900 влакови кондуктори с умни часовници. Вибрирайки, те ще известяват служителите, че трябва да подготвят състава за отпътуване и да започнат да водят обратно отброяване на времето, заложено в разписанието. Мобилните устройства са със специално разработено приложение и се синхронизират с часовника в кабината на машиниста.

Тестовите на устройството и софтуера бяха проведени и

успешно завършени съвместно от NS и ProRail – компанията, поддържаща жп инфраструктурата в страната. Те разчитат, че в бъдеще на кондукторите няма да се налага непрекъснато да следят времето, взирайки се в часовниците си. Така, според авторите на нововъведението, ще е възможно да обръщат по-голямо внимание на пътниците. Освен това от използването на умните часовници се очаква да се повиши точността на отпътуване на влаковете, което е много важно в условията на

претоварения жп трафик в страната на лалетата. Съобщава се, че първият смарт часовник е бил предаден на един от холандските влакови кондуктори на 6 май тази година. ■



## Пазари

### ALSTOM ОТЧИТА РЕКОРДНИ ПОРЪЧКИ ЗА ФИНАНСОВАТА 2018/2019 ГОДИНА

Френският производител на подвижен състав Alstom приключи финансовата 2018/2019-

а година с рекордна сума на поръчките. Тя възлиза на 40,5 млрд. евро.

Обемът на продажбите на компанията е достигнал 8,1 млрд. евро и бележи 10-процентен ръст спрямо предходната финансова година. Показателят ѝ ЕБИТ (печалба преди лихви и данъци) също се е увеличил до 570 млн. евро (с 44 на сто повече от 2017/2018 година). Нетната печалба на компанията пък е „пораснала“ до 681 млн. евро, което е почти двоен резултат в сравнение предходната фискална година, когато тя е била 365 млн. ■



## Конкурси

### RENFE ще купи около 105 регионални влака



Управителният съвет на държавните железници на Испания - RENFE – одобри обявяването на конкурс за закупуване на 105 регионални влака. Предвижда се да бъдат поръчани 43 състава, за извършване на необходимите социални превози, с които се е ангажира компанията и опция за покупка на още 62 композиции.

Заявката ще включва електрически и хибридни (комбинация между електричество и дизел) влакове, композирани от 3 до 5 вагона. Очаква се новият подвижен състав да развива максимална скорост 200 км/ч по електрифицираните линии и до 160 км/ч при използване на дизелова тяга. Доставките трябва да започнат до 42 ме-

сеца след подписването на контракта.

Победителят в конкурса ще е задължен да осъществява техническото обслужване съвместно с RENFE в продължение на не по-малко от 15 години. Предвидена е и възможност за удължаване на този срок.

Минималната сума на контракта се оценява за 750,9 млн. евро. Ако бъдат реализирани всички опции по доставката и техническото обслужване на подвижния състав сумата ще достигне 1,32 млрд. евро.

По данни на RENFE, в момента над 50 на сто от регионалните й влакове са с приключил полезен ресурс, т.е. приближават края на срока на службата си. ■

## Инфраструктура

### Китай кредитира строителството на нови жп линии в Гана



Правителствата на Китай и Гана подписаха две споразумения за предоставяне на кредити за общо 1 млрд. долара на африканската държава. Основната част от средствата са предназначени за строителството на жп линиите Western и Eastern, чиято обща дължина ще достигне 930 км. С тях ще се финансира също и реализацията на други железопътни проекти, в т.ч. изграждането на жп трасе между градовете Тема и Акосомбо.

Гана поръча 30 нови влака, които ще се движат със скорост до 160 км/ч. Те ще са по-бързи от досега използвания подвижен състав, чийто скоростен предел е 120 км/ч. Заявените нови композиции ще са оборудвани с апаратура за автоматична локомотивна сигнализация. В тази връзка е предвидена и модернизация на системата за жп сигнализация.

Първата жп линия в африканската държава е построена още през 1898 г., за да свърже крайбрежния град Кумаси със златните мини в Обуаси. В средата на 20-те години на XX век жп мрежа-

та вече покрива значителна част от територията ѝ, а през 60-те години обемът на превозите съставлява 2 млн. тона товари и 8 млн. пътници годишно. Но след като Гана получава независимост приоритет е отдаден на развитието на автомобилния транспорт, а железницата запада. В момента в експлоатация са останали едва около 13 процента от някогашната добре развита система от жп линии.

Последното правителство на Гана обаче пое курс към възстановяване на железопътния транспорт. Сред приоритетните за страната инфраструктурни проекти са включени и изграждането на редица железни пътища. Планира се за период от 8 години да бъдат построени над 2000 км нови жп трасета. Вече е завършена реконструкцията на линиите Акра – Тема и Акра – Нсавам. Властите са изплатили на железничарите и всички дължими заплати (забавяни досега) и са одобрили повишаване на възнагражденията с 35 на сто на всички работещи в сектора. ■





# ВОДОРОДНО БЪДЕЩЕ ПОД ВЪПРОС

Идеята за масов преход към влакове, използващи водород като източник на енергия за задвижване, в близко бъдеще едва ли ще се осъществи. Защото „водородните“ състави, вместо традиционните електрически и дизелови, няма ефективно да ограничат вредните емисии, изхвърляни от жп транспорта, които допринасят за замърсяването на околната среда. Това се посочва в доклада „Бъдещето на водородните влакове във Великобритания“, публикуван от британския Институт на инженерите-механици (IMechE)\*.

В документа се анализират двете основни технологии, чрез които водородът и кислородът се превръщат в електричество. Едната се базира върху използването на паровото преобразуване и невъзобновяемите видове горива (нефтопродуктите). Другата - на електролизата и на електроенергията, изработвана на базата на възобновяеми източници.

От IMechE посочват, че коефициентът на полезно действие на съставите, задвижвани с водород, е около 3 пъти по-малък от този на електросъставите, получаващи енергия от контактната мрежа. Това означава, че за да се осигури необходимата енергия от 1 kW за задвижване на колелата, мощността на източника на захранване на водородния влак трябва да достигне 3 kW. Едновременно при традиционната електрическа композиция за същата цел е достатъчен енергоизточник с мощност 1,2 kW.

Членовете на професионалната асоциация смятат, че използването на влаковете с водородно гориво е оправдано само ако техническите, икономическите и екологичните фактори правят електрификацията нецелесъобразна. Това важи в изключителна степен за линиите, преминаващи през слабо населени райони. Твърди се, че водородните горивни клетки са непригодни за подвижния състав, изискващ голяма енергийна мощност каквато е нужна за високоскоростните експреси и товарните локомотиви. При тях са необходими значителни запаси от гориво, а за съхранението на водорода в локомотивите се изисква много повече място отколкото за дизеловите резервоари.

Авторите на цитирания доклад препоръчват на британското правителство да преразгледа

плановите си за съкращаване на програмите за електрификация. Те припомнят, че в Обединеното кралство в момента е електрифицирана по-малко от 50 на сто от жп мрежата. Ето защо, вместо да се отказват от изграждането на контактна мрежа по повечето жп линии, властите трябва да подкрепят дългосрочна иновационна програма. В нейните рамки се предлага да бъдат осигурени екологично чисти източници на енергия за захранване на важните железни пътища на острова. По-рано от британското министерство на транспорта обявиха, че до 2040 г. планират да прекратят експлоатацията на дизеловите двигатели в подвижния жп състав.

В същото време е необходимо да се стимулира разработването и въвеждането на такъв, който е задвижван с водород, както и да се усвои обслужването му. Такива влакове следва да се движат предимно в региони, където производството на водород е рационализирано и неговото използване е внедрено не само в железниците, но също така в автомобилния транспорт, както и в енергетиката.

През януари 2019 г. френският жп производител Alstom и лизинговата компания Eversholt Rail (със седалище в Лондон) представиха концепция за създаване на влакове с водородно гориво за британския пазар. Намерението им е да подложат на преоборудване съществуващите електрички от Class 321 и да монтират в тях модули с водородни горивни клетки и необходимото съответно оборудване. Тези 4-вагонни състави са сред най-масовите и надеждни влакове във Великобритания. Произведени са между 1989 и 1991 г. в завода на компанията BREL, която по това време е



Адаптираните за движение с водородно гориво британски състави клас 321 ще получат названието Breeze.  
Източник: [alstom.com](http://alstom.com)

част от тогавашните държавни железници. В момента същите композиции се извеждат от експлоатация и се заменят с модерни, доставяни от концерна Bombardier (Канада) и Stadler (Швейцария).

Адаптираните за движение с водородно гориво композиции ще получат названието Breeze („Бриз“). Очаква се да започнат да оперират през 2022 г. За извършване на преоборудването им е определено жп предприятието на Alstom в британския град Уиднес. Също ще бъде увеличена и вместимостта на композициите. Предвижда се те да развият скорост до 140 км/ч. Намерението е през „водородна“ модернизация да преминат до 100 състава от Class 321, които ще се използват за обслужване на крайградските маршрути на редица британски градове. Планирано е правителството на Великобритания финансово да подкрепи проекта с 23 млн. паунда.

Влак с водородно гориво разработва и британската лизингова компания Porterbrook. Тя е лидер на пазара за лизинг на железопътен подвижен състав в Обединеното кралство. Любопитното е, че залага на създаването на товарна композиция от каквато се нуждаят много от клиентите ѝ.

Разработката е провокирана от недостига на подходящ товарен подвижен състав за транспортиране на стоки и пратки с малки габарити. Необходимостта от такива влакове става все по-актуална на фона на претоварените автомобилни пътища, недостига на шофьори за камиони и на увеличаващото се онлайн пазаруване. На този фон железниците все по-често се превръщат в ключова част от логистичната верига в Обединеното кралство. Но по-активното им използване засега се възпрепятства от липсата на подходящ жп флот.

Това е преосмислено в британската жп компания Rail Operations Group. В нея се амбицират да започнат извършването на търговски превози на малки товари с бивши пътнически електрички, модифицирани

в карго състави с комбинирано задвижване. И поръчват на Porterbrook да им осигури два такива. Лизинговото дружество наема специалисти от центъра за железопътни изследвания и обучение към Университета в Бирмингам. Екипът определя като най-адекватни за необходимото преоборудване поостарелите електрически мотриси от Class 319 (произведени в края на 80-те години на XX век), които първоначално са проектирани за захранване от контактна релса и въздушната контактна мрежа. В първия етап от проекта няколко четиривагонни 319-ки са модифицирани. Получават допълнителен дизелов двигател MAN, а салоните им са трансформирани в товарни. Те могат да се експлоатират не само по електрифицираните линии, но и по трасета без контактна мрежа. Наличието на дизела позволява да бъдат използвани и по вътрешните жп мрежи на предприятията и складове. Дадено им е обозначението Class 769 Flex.

Сега предстои да им се монтират водородни горивни клетки. Те са закупени от канадската компания Ballard Power Systems Ballard, която е специализирана в производството на водородни системи. В резултат влаковете ще могат да оперират не само по електрифицирани линии, но и по неелектрифицирани участъци, задвижвани от водородното гориво. Изпитанията с прототипа, наречен HydroFLEX, са планирани през лятото на т.г.

От Rail Operations Group разчитат с HydroFLEX да увеличат скоростта и подобрят надеждността на услугите си по доставки на товари. Очаква се заявената двойка водородни композиции да ѝ бъдат доставени в началото на 2020 г.

През май британската компания Vivarai също анонсира, че и тя работи по създаването на хибридна акумулаторно-водородна мотриси на базата на метро състав Class 230. Занимава се с преоборудването на стари композиции от лондонския метрополитен в крайградски влакове, задвижвани

посредством акумулатори.

Усилени разработки на влакове с водородно гориво извършват в Германия и във Франция. През есента на 2018 г. в немската провинция Долна Саксония започна тестова експлоатация на първия регионален влак с водородни клетки Coradia iLint (продукт на Alstom). Транспортните власти сключиха контракт с френския жп производител за 81,3 млн. евро за доставката на 14 влака Coradia iLint с опция за покупка на още 33 броя. Alstom договори доставка на общо 60 влака от типа с администрациите на още няколко германски провинции. С разработката на водородни технологии за жп транспорта се е заел и германският концерн Siemens. До 2021 г. се очаква компанията да представи регионални и крайградски водородни състави на базата на електричките Mireo.

Френските държавни железници (SNCF) планират да въведат в експлоатация първата си регионална композиция, задвижвана с водород през 2022 г. Неговата концепция беше представена през ноември 2018 г. от Alstom. Ще представлява модификация на последното поколение френска електрическа мотриси Coradia Polyvalent (Régiolis).

Железниците на Холандия, Дания, Норвегия, Полша и Австрия също имат намерение да заложат на водороден жп подвижен състав.

**Ивайло ПАШОВ**

\* Институтът на инженерите-механици (IMechE) е независима професионална асоциация и научно дружество със седалище в Лондон. Представлява машинните инженери и инженерната професия. Има над 120 000 членове в 140 страни, работещи в различни индустрии: железопътна, автомобилна, космическа, производствена, енергийна, биомедицинска и строителна. Лицензирана е да оценява кандидатите за включване в регистъра на дипломираните инженери и техници.



На базата на остаряла лондонска метро мотриси Class 230 до 2020 г. се предвижда да бъде разработен крайградски акумулаторно-водороден влак.  
Източник: [1.bp.blogspot.com](http://1.bp.blogspot.com)





# ПРОФЕСИОНАЛНА ГИМНАЗИЯ ПО ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ „НИКОЛА КОРЧЕВ“

гр. София, бул. Илиянци 2  
тел. 02 831 3855; 02 832 8038, e-mail: pgjpt@abv.bg

## ПРИЕМ ПО ДОКУМЕНТИ СЛЕД 7. КЛАС

Балообразуващи оценки:

- Български език и литература
- Математика
- Информационни технологии

**ЗАВЪРШИЛИТЕ** могат да кандидатстват във всички колежи и университети и ползват преимущество във ВТУ „Т. Каблешков“ и Технически университет.



## УДОБЕН ТРАНСПОРТ:

- ◆ Автобуси: 79, 309
- ◆ Трамваи: 6, 7, 11, 12, 19
- ◆ Метростанции:  
Мария Луиза, Хан Кубрат

[www.pgjpt-sf.info](http://www.pgjpt-sf.info)

## Специалност: „ЛОКОМОТИВИ И ВАГОНИ“

*Дуална форма на обучение*

### РЕАЛИЗАЦИЯ:

БДЖ - ЕАД, Метрополитен, частни превозвачи, фирми по машиностроене и автотранспорт.

### Правоспособности:

- Помощник локомотивен машинист;
- Заварчик.

## Специалност: „ОСИГУРИТЕЛНИ И КОМУНИКАЦИОННИ СИСТЕМИ В ЖП ИНФРАСТРУКТУРА“

### РЕАЛИЗАЦИЯ:

НК „ЖИ“, Метрополитен, Всички офиси на мобилните оператори, сигнално-охранителните системи и кабелните телевизии.

## Специалност: „ЕЛЕКТРООБЗАВЕЖДАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТЕХНИКА“

*Дуална форма на обучение*

### РЕАЛИЗАЦИЯ:

НК „ЖИ“, Метрополитен, Всички офиси на мобилните оператори, сигнално-охранителните системи и кабелните телевизии.

## Специалност: „РЪКОВОДИТЕЛ ДВИЖЕНИЕ“

### РЕАЛИЗАЦИЯ:

НК „ЖИ“, БДЖ – ЕАД, Метрополитен, жп гары, спедиторски и различни частни фирми.



**НОВО:** Правоспособност за управление на МПС

**НОВО:** Дуална форма на обучение

# СТАНЕТЕ ЧАСТ ОТ НАС!





# ОБНОВЕНИ - ПАНИЧИЩЕ, ПРИМОРСКО И ВАРНА ОЧАКВАТ ГОСТИ

От стр. 1

първата 30 души, а във втората, защото е по-голяма – около 42-ма. Цените на напитките за служители са ниски, с незначителна надценка от продавачите в търговската мрежа и нямат нищо общо с ресторантските. В барчетата също е далеч по-евтино отколкото в околните заведения.

Обновяват се и 16-те бунгала в Ахтопол. Те вече са с ново обзавеждане и мебелиране като и всяко е с ремонтирани баня и тоалетна. Това са дървени къщички с едно общо помещение, обзаведено с телевизор, барбекю, където хората могат да си пригответ храна, да гледат телевизия, да играят карти, табла или други забавни игри. Ремонтира се и почивната база „Фичоза“, в местността Галата край Варна. Там бунгалата са пет - с отделен санитарен възел, кухненски кът, хол и спално помещение. С други думи всяка къщичка е изградена като самостоятелен апартамент. И във „Фичоза“ се подменят леглата, поставят се хладилници и се прави изцяло ново

обзавеждане. Общо около 400 – 500 хил. лв. са инвестирани в ремонта на цялата почивна база на БДЖ.

По думите на Христо Гръков всяка година, от 2016-а насам, почиващите се увеличават с около 10 процента годишно, като на Паничище се забелязва по-голям ръст от външни на системата посетители. Досега предимно са били посрещани служители на БДЖ и НК „Железопътна инфраструктура“. Но идеята е дейността да се разшири и да се сключат споразумения с всички дружества от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Предложението е това да бъде включено в колективните трудови договори и на другите фирми, които са под шапката на транспортното ведомство. За сега през летния сезон заетостта на морските бази е около 90 процента, а на Паничище над 50 процента за цялата година. „В дългосрочна перспектива искаме точно нея да развиваме по-интензивно, защото е близо до столицата – само на 100 км, а има и



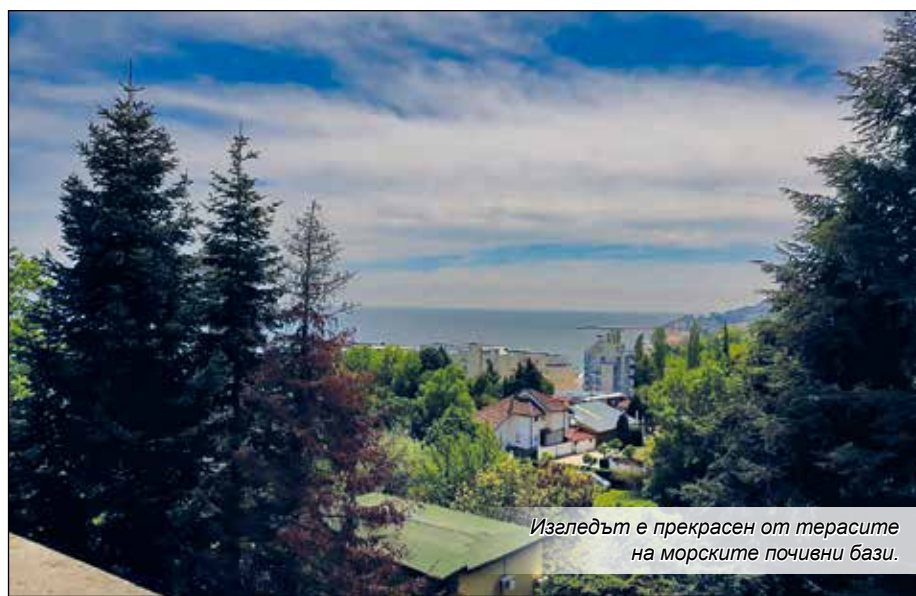
Модерната фитнес зала в Паничище.

магистрала, която още повече скъсява и улеснява пътуването. Атрактивна е и заради организираните туристически маршрути до Седемте рилски езера. Това са все предпоставки, които провокират по-голям интерес. Към тях може да се прибави и възможността да се организират семинари и обучения на служителите в дружествата от системата на министерството. Дори и обмисляме да поканим автотранспортни фирми и Метрополитена, макар че е общинско предприятие“ – казва Гръков.

Той обяснява, че до миналата година по КТД служителите са ползвали карта за почивка за 250 лв., по цени за външни ведомства. С нея една седмица безплатно е можел да почива всеки железничар, а членовете на семейството му са получавали 50 процента отстъпка от цената за служител. Тази година е решено от колективните трудови договори, сключени през март, да бъдат извадени картите за почивка, а вместо тях на всички служители, след

ползване на половината от отпуската, да се дават по фиш 150 лв. социална сума. Според Гръков това е направено, за да се постигне баланс, тъй като само част от хората успяват да почиват по този начин. И по новото КТД седемдневната ваканция пак е безплатна, защото я заплаща дружеството, но вече е по 22 лв. за служител на ден, коментира той. „За членовете на семейството също се прави 50 процента отстъпка, така че за тях пребиваването в почивните бази на БДЖ отново е по 22 лв. на ден. За такава пари в активния сезон не може никъде да се отиде на море или планина“ - заявява директорът на дирекция „Почивно дело“. Става ясно, че за втория член от семейството, с включена храна три пъти дневно, през целия период, също се заплащат само 150 лв. За децата от 6 до 12 години са предвидени 30 процента отстъпка от тази цена, а за по-малките почивката е напълно безплатна.

Мая Димитрова



Изгледът е прекрасен от терасите на морските почивни бази.

## СОФИЙСКАТА ЦЕНТРАЛНА ГАРА СТАНА ЦЕНТЪР НА СТАРТЪП ИДЕИ

Словенски млади предприемачи участваха във финалното състезание на програмата за създаване на стартъп клубове „Тийноватор“ в българските училища

Влак с 80 млади стартъпи от словенската програма Ustvarjalnik/USchool и 20 предприемачи и представители на бизнеса в Словения пристигнаха в края на миналата седмица на Централна гара София за финалното състезание на участниците в програмата за насърчаване на предприемачеството и стартъп културата в българските училища - „Тийноватор“.

По време на двудневното пътуване до София, младежите формираха екипи, с които участваха в уъркшоупи. Подготвиха и презентациите си за събитието в столицата ни.

Стартъп състезанието бе открито на 10 май и се проведе в спортната зала на софийската централна гара. Младежите от двете страни работеха с ментори и представиха стартъп идеите си пред жури от инвеститори. Словенските участници се състезаваха за награди в няколко категории, а българските ученици – за победител в националното състезание. Инициативата е подкрепена от Българските държавни железници, Национална компания „Железопътна инфраструктура“, Словенските железници и Словенския телеком А1.

В надпреварата се включиха около 60 български ученици от стартъп клубовете на „Тийноватор“ в столичните училища СМГ „Паисий Хилендарски“, 105 СУ „Атанас Далчев“, 32 СУИУЧЕ

„Св. Климент Охридски“ и 19 СУ „Елин Пелин“. През цялата учебна 2018 - 2019 година те са разработвали идеите си заедно с ментори предприемачи, създавайки проект за стартъп бизнес. Наградата за победителя от националното състезание у нас е участие през юни на членовете на спечелилия клуб в специална акселераторска програма в Словения и включване в международното финално състезание, което ще се проведе на 9 септември в президентския дворец в Любляна. Стартъп клубовете „Тийноватор“ се организират по авторската методика на словенската страна - „Ustvarjalnik/USchool“. Чрез нея от 2011 г. до днес е изградена мрежа от над 200 училищни клуба, с повече от 5 000 ученици от цял свят.

От началото на учебната 2018 - 2019 година „Тийноватор“ се прилага пилотно у нас в столичните училища СМГ „Паисий Хилендарски“, 105 СУ „Атанас Далчев“, 32 СУИУЧЕ „Св. Климент Охридски“ и 19 СУ „Елин Пелин“. Проектът е фокусиран върху стимулиране на креативното мислене на учениците и върху развиване на предприемаческите им умения. Ментори предприемачи от стартиращи и проспериращи български компании, с опит в различни сфери, помагат на ученици в 10-и и 11-и клас да открият и формулират по най-рационален начин интересите си, като ги

превърнат в печеливш стартъп проект. Методиката на обучение на „Тийноватор“ е разработена на базата на успешни практики от Станфордския университет. Програмата се прилага в девет държави на три континента, а България от тази учебна година също стана част от нея. Тя е избрана от The Unreasonable Institute в САЩ като една от най-обещаващите учебни програми в света. Организато-

ри на първото по рода си събитие са Фондация „Прознание“ и Българският център по предприемачество (ВЕС), заедно със словенската организация Ustvarjalnik / USchool.

БДЖ традиционно подкрепя такива инициативи, които стимулират креативното мислене на младите хора и развиването на предприемаческия им потенциал и умения. ■







## СВ. СВ. КОНСТАНТИН И ЕЛЕНА



Всяка година на 21-и май православната църква почита светите равноапостоли Константин и Елена. В светския си живот св. Константин (274 г.-337 г.) в битието си на император на Рим и Византия, обявява свободата на християнската вяра. Това се случва през 313 г. след Христа. Той свиква Първия вселенски събор през 325 г. против ереста на Арий. След смъртта си

през 337 г. в Никомидия, той е бил поставен в златен ковчег в църквата „Св. Апостоли“ в Цариград. Майка му, царица Елена, е живяла благочестиво и според християнските закони. Според преданието Елена посещава Палестина и открива Христовия кръст.

Народната традиция на българите в този ден е свързана с древния култ към огъня. Денят на светците Константин и Елена се отбелязва с нестинарски ритуали, запазени и досега в някои райони на страната, поради факта че нестинарството е един от найстарите народни обичаи по южните български земи.

Една седмица преди деня на нестинарския обичай започва подготовката за празника. Нестинарките заедно с тъпанджиите обхождат параклисите, построени около лековити извори, и ги почюстват.

На самия Константиновден сутринта тръгва ритуално шествие към параклиса, където

се съхранява чудотворната икона на светиите, и с нея шествието посещава близкия лечебен извор, където се отслужва литургия.

Изпълнителките на нестинарския танц, които са само възрастни жени, стъпват боси върху искрящи въглени с иконата на Св. Св. Константин и Елена в ръце. Вярва се, че иконата на светеца, която държат, ги предпазва от огъня.

Излизайки от жаркия диск, едната нестинарка предава иконата на следваща нестинарка, която навлиза в кръга, за да продължи обредния танц. Зрелищната игра по въглени се предшества от дълги веселби, докато запалената рано през деня клода догори надвечер в жаравата.

След нестинарските игри всички се събират на общата трапеза с приготвения курбан.

На този ден празнуват всички, които носят имената **Константин, Костадин, Костадина, Динко, Елена, Еленко.** ■

## 5 ПРИЗНАКА ЗА ЛИПСА НА ВИТАМИНИ, КОИТО СЕ ИЗПИСВАТ НА ЛИЦЕТО НИ

Проблемът с липсата на витамини е особено важен през пролетта. Без тях се чувстваме мумии, апатични и ставаме лесна мишена за различни вируси.

За да разберем дали тялото ни изпитва определена липса на витамини, достатъчно е само да се погледнем в огледалото. На лицето ни се изписва всичко.

Ето и за какви признаци да следим.

месо, риба, зеленчуци, плодове, гъби, бобови растения и да забравим за диетите.

**Подпухнали очи.** Ако зачестят оплакванията ви от подуване на очите и крайниците, може би ви липсва йод, чийто източник е йодирана сол, морски дарове (омари, скариди, морски водорасли), млечните продукти и хляба.

**Бледите устни** могат да



**Твърде бледа кожа.** След зимата малко хора могат да се похвалят със свеж и здрав тен. Но ако кожата е много бледа, означава че ни липсва витамин В12. Без него се чувстваме депресирани и уморени. За да се компенсира липсата му, трябва да увеличим приема на месо и морски дарове.

**Суха, чуплива коса, покрити с пърхот,** може да сигнализира за липса на биотин, витамин известен като В7. Това става най-често след употребата на антибиотици. За да се повиши нивото му, е необходимо да ядем повече

са симптом на недостиг на желязо. Това се потвърждава и от чести простуди и ниско кръвно налягане. Необходимо е да се яде повече червено месо и да откажем за известно време от продуктите с високо съдържание на калций.

**Кървене от венците** може да е индикация за липса на витамин С. Това може да доведе до отслабване на имунитета, болки в мускулите и костите, проблеми със зъбите. Витамин С се съдържа в цитрусовите плодове, червения пипер, шипките. ■

## ЧЕРЕШИТЕ

Черешите са на почит от древни времена не само заради красивите си цветове, но и заради полезните си плодове. Теофраст, ученик на Аристотел, пише за тях в "История на растенията" през 3 век пр. н.е. и разказва, че родината им е някъде между Черно и Каспийско море, а за първи път са култивирани от гърците. Освен с прекрасен вкус, черешите са изключително полезни за нашето здраве.

**Унищожители на свободни радикали**

Когато говорим за суперхрани, споменаваме боровинките и други горски плодове, но черешите имат пълното право да присъстват в този списък. С индекс от 5000 по скалата за измерване на съдържанието на антиоксиданти ORAC, те са на почти равна позиция с ягодите, малините и ябълките. Това означава, че можем да разчитаме на тях да забавят процесите на клетъчно стареене и да ни предпазят от сърдечносъдови заболявания.

**Регулатори на отделителната система**

Още в древността черешите се били предписвани като средство за премахване на газовете и ускоряване на отделянето. Заради техния диуретичен ефект, се препоръчват при различни заболявания на пикочно-половата система. В народната медицина много сокове, сиропи и рецепти съдържат и дръжките на черешите, които също имат лечебни свойства.

**Противовъзпалително средство**

Интересно изследване от Университета Мичиган съобщава, че приемът на череша може да се сравни по ефект с взимането на аспирин или друго нестероидно противовъзпалително лекарство. Ефектът им срещу подагра и артрит е добре известен и плодът, сокът или екстракт от него се предписват често от лекари, практикуващи алтернативна медицина.

**Възстановяване след спорт**

Няколко изследвания намират връзка между ускореното мускулно възстановяване и консумацията на череша. Състезатели в маратон, в чиято диета е включен сок от череша 5 дни преди и 2 дни след състезанието, се възстановяват много по-бързо от участниците, приели плацебо. Ако страдате често от мускулна треска, опитайте!

**За по-дълбок сън**

Черешите съдържат мелатонин – същият хормон, който тялото произвежда след здрач, и който се грижи за добрият ни сън, памет и имунитет. Ако ви е трудно да заспите, работите на смена или скоро сте летели през няколко часови зони, хапнете шепя череша преди лягане.

**Помощник в диетите**

Поради високото съдържание на вода и фибри, черешите засищат бързо и помагат да се чувствате леки и витални. В 100 г череша се съдържат 63 калории, 13 г захари и 2 г фибри. Черешите са и добър източник на витамин С. ■



## Кейк с череша



**Необходими продукти:**

100 г масло  
1 ч. ч. захар  
500 г череша (без костилки)  
60 мл прясно мляко  
3 яйца  
300 г брашно  
1 пакетче бакпулвер  
1 лимон

**За отгоре:**

30 г разтопено масло  
2 с. л. кафява захар  
30 г захар  
50 г брашно  
канела

**Начин на приготвяне:**

Разбийте маслото и захарта до гладък и пухкав крем.

Добавете при непрекъснато разбиване яйцата едно по едно. Долейте постепенно млякото, сока и кората на лимона и пресятото брашно с бакпулвера. Накрая разбъркайте с дървена лъжица до хомогенност.

Сипете сместа в малка подмазнена и леко набрашнена форма. Загладете леко и сложете отгоре почистените череша.

Смесете 30 г масло, кафявата захар, брашното и малко канела. С тези трохи поръсете кейка. Сложете го да се пече в предварително загрята на 180 градуса фурна за около 30-40 мин.





## КАК ДА РАЗЛИЧИМ ФАЛШИВИТЕ ОТ ИСКРЕНИТЕ ХОРА?



Понякога лицемерите се прикриват много добре и е възможно за дълго време да се оплетем в мрежите им. Само че фалшът винаги си проличава в даден момент. Въпросът е да не тънете в заблуда прекалено дълго.

Ето някои отличителни белези на фалшивите хора в сравнение с искрените:

**1. Фалшивите хора уважават само онези, които са се издигнали в обществото,** и се отличават с добро финансово състояние и власт.

Искрените хора уважават

всички.

**2. Фалшивите хора си поставят за цел да извлекат лична изгода** от всеки човек и от всяка ситуация.

Искрените не се опитват да манипулират другите.

**3. Фалшивите хора обичат да са в центъра на вниманието.**

Искрените рядко привличат вниманието към себе си.

**4. Фалшивите хора винаги се хвалят,** фукат с постиженията си и навират успехите си под носа на останалите – независимо дали се интересуват, или не.

съществено подценяват и омаловажават чуждите успехи.

Искрените хора са скромни.

**5. Фалшивите хора обичат да клюкарстват** и да говорят зад гърба на другите. Постоянно обсъждат околните и ги критикуват или им лепят етикети.

Искрените хора не се страхуват да изразят открито мнението си.

**6. Фалшивите хора са щедри на думи.** Постоянно дават обещания, които не могат да изпълнят. Не ценят стойността на думите, защото говорят неща, които често не мислят. Искрените хора държат на думата си, пестеливи са в изказа си, защото изпълняват онова, което изричат.

**7. Фалшивите хора постоянно критикуват другите,** за да се самоизтъкнат. Обичат да се сравняват и завиждат на чуждите постижения.

Искрените хора винаги поощряват и насърчават другите или ги хвалят за постигнатото.

**8. Фалшивите хора са любезни и добри с другите,** когато искат нещо от тях или имат изгода.

Искрените хора са добронамерени към всички.

А вие имате ли такива хора в живота си? И най-вече – искате ли да ги задържите? ■

## 10 СТРАННИ СУЕВЕРИЯ ОТ ЦЯЛ СВЯТ

Суеверни ли сте? От какво се страхувате и гледате да го избегнете за всеки случай? Черни котки? Петък, 13-и?

**1. Жълди в джоба за вечна младост**

Забравете подмладяващата козметика! Някога англичанките пълнели джобовете си с жълди, защото вярвали, че чрез тях ще поемат дълголетието и вечната младост на дъбовото дърво.

**2. Планирате ли потомство, не яжте маруля**

Това поверие също е било масово разпространено в Англия, особено през 19-и век. Дамите, които възнамерявали да имат деца в близко бъдеще, спирали да ядат маруля, защото смятали, че този вид салата е стерилна и намалява

човек да се отбие при козела.

**6. Ако полата се намачка – на хубаво е!**

Гънки от намачкване или разпран подгъв на полата изобщо не са повод да се разстройвате, ако се опитат да ви дискредитират на обществено място. В едни по-стари времена се е смятало, че ако на полата се появи гънка, наподобяваща джоб, значи ви чака нова премяна.

**7. Неловкото мълчание – знак за прелитащ ангел**

Това странно обяснение на внезапно настъпило мълчание в разгара на оживена беседа, дължим на писателя Томас Дилън и романа му „Портрет на художника като млад пес“, където се появява фразата „тих ангел прелетя.“



шансовете за успешно зачеване на потомство.

**3. Дъвка не се дъвче след залез слънце**

Дъвката, разбира се, освежава и ободрява, особено ако предстои пълна със забави и веселие нощ. В Турция обаче съществува поверие, че „този, който дъвче дъвка вечер, дъвче плът от мъртвец“.

**4. Никога не подарявайте ръкавици...**

...а ако все пак го правите, то непременно поискайте нещо в замяна. Иначе и вас, и този, когото дарявате ви чакат големи неприятности. Това е само едно от суеверията, свързани с ръкавиците и нароили се масово през Средновековието и епохата на галантните рицари, които носели ръкавица от дамата на сърцето си в шлемовете си. Тогава се е смятало също така за лошо предзнаменование да изтървеш ръкавица и да се наведеш да я вземеш сам.

**5. Отивате на важна среща? Първо, отбийте се при козела за късмет**

Хилядолетия наред козелът е бил асоцииран с чревоугодничество, похот и въобще, с всякакви дяволски приумици. Но също така се е смятало, че е способен да „попие“ нещастията и неприятностите на всички, които попаднат на пътя му. Оттам тръгва и поверието, че преди важна среща, първо трябва

**8. Яжте грозде за късмет в новогодишната нощ**

На Нова година, в полунощ, не всички в Испания вдигат здравица с шампанско. Мнозина вярват, че 12 зърна грозде, изядени в първите минути на Новата година, ще донесат щастлив живот за всеки от следващите 12 месеца.

**9. Сряда – най-добрият ден за посещение при лекар**

Не е ясно откъде тръгва това поверие, предопределящо успеха на дадено начинание в зависимост от дните на седмицата. Но според него, най-добрият ден да се ходи на лекар е сряда. За отпътуване най-подходящ се смята понеделник, а ако на някого му се наложи чак толкова да потегли на път в събота, има опасност да се върне много по-бързо от планираното.

**10. „Заклуч“, когато ми наваме покрай гробище или катафалка**

Това международно суеверие се дължи на японците. Традиция при тях е, когато минават покрай погребална процесия или гробище, да крият палците си между показалеца и средния пръст, за да пазят от беди родителите си. Свързано е с факта, че в Япония думата „палец“ се превежда буквално като „родителски пръст“ и се смята, че ако го скриеш навреме, ще предпазиш родителите си от преждевременна смърт. ■

## ЛЮБОПИТНИ ФАКТИ ЗА ПАРИТЕ



**1. Думата „милионер“** за първи път е използвана през 1826 г. от Бенджамин Дизраели в неговия роман „Вивиан Грей“.

**2. Приходите, които чудовището от езерото Лох Нес – Неси, докарва годишно на Шотландия,** възлизат на 50 млн. долара, най-вече от резервации в хотели, разходки с лодки и сувенири.

**3. Банкнотите не се отпечатват на хартия,** а на специален материал, смес от памук и лен.

**4. Според статистиката хората със средно и ниско обществено положение харчат по Коледа почти същите суми, както хората от високата социална класа.**

**5. По света съществуват**

повече от 7 млн. милионери.

**6. 80% от милионерите по света карат коли втора употреба.**

**7. Съединените щати и Европа имат годишен разход от над 17 млн. за храна за домашни любимци.**

**8. Един милион долара в монети (100 милиона монети) тежи 246 тона.**

**9. По света съществуват около 1 млн. и 600 хиляди банкомата, а най-много пари се теглят в петък.**

**10. Изразът „да ти излезе през носа“ идва от Ирландия,** където в далечното минало режели носовете на хората, които не си плащат сметките и

данъците.

**11. Всяка година в света се отпечатват повече пари за играта „Монополи“,** отколкото истински банкноти.

**12. Според направени проучвания около 94% от парите имат по себе си болестотворни микроби.** Неприятен факт е също, че грипните вируси могат да оцелеят върху банкнота в продължение на цели две седмици. Парите наистина са мръсни, а?

**13. Ако човек притежава 1 млрд. на монети от 1 лев и харчи по една от тях всяка секунда,** ще му трябват 317 години, за да ги похарчи всичките. ■



# ОПАСНА СТРАСТ!

Влюбена белгийска двойка беше разкритикувана за снимка на „най-дивата“ си и рискова целувка

**М**иналата седмица влюбени белгийски пътешественици решиха да се похвалят пред света с една от най-смелите си и диви целувки. В общия им профил, в платформата за споделяне на фотоси и кратки видеа в Instagram, младата двойка качи снимка, на която бяха вплетели устни и тела, опасно подали се извън вагона на влак в Шри Ланка и надвиснали над дълбока пропаст. Кадърът разбуди духовете в социалната мрежа и повечето потребители бурно порицаха безотговорната им и животозастрашаваща жагда за оригиналност.

Публикацията получи широк отзвук, защото двойката Жан и Камил е станала много популярна в Instagram с други, правещи силно впечатление снимки от приказно красиви места. Те често пътешестват по света и редовно качват фотоси от воаяжите си. Затова не е чудно, че общият им профил в платформата (BackcrackDiaries Instagram) има над 201 000 последователи.

Уви, въпросната фотография, която блогърите от Брюксел определиха като най-доброто описание на своя съюз, бе посрещнат на нож от болшинството им виртуални приятели. Те окачествиха проявата като необмислена и неоправдано опасна.

„Не осъзнавате ли колко е тъпо да рискуваш живота си заради лайкове в Instagram?“, „Наистина ли сте готови да умрете за снимка?“ – гласят част от коментарите. Други отбелязват, че с подобен акт се дава лош пример. „Това е чиста глупост, надявам се, че никой няма да загине, опитвайки се да направи същото, но ако това се случи, всичко ще е заради вас!“... „И после се чудите защо хората умират, опитвайки се да възпроизведат подобни снимки...“ – пишат други потребители от Instagram.

Не липсват обаче и възхищения от снимката. За първите 3 дни публикацията събира над 40 000 харесвания, а днес те надхвърлят 52 000. Някои потребители се възхищават от



Снимката с „най-смелата“ и „най-дива“ целувка на белгийската двойка пътешественици  
Източник: nzherald.co.nz



В Instagram профилът на Жан и Камил има и други снимки, на които те позират рисково  
Източник: Instagram



Влюбените от Брюксел инвестират в пътувания по цял свят и качват снимки от приказни места от различни точки на планетата  
Източник: Instagram

смелостта на влюбените. „Приятели, вие сте си изгубили ума, но сте много мили“ – трогва се техен последовател. Стотици други също споделят, че са възхитени от такава демонстрация на страст.

Спорният кадър е направен от брата на Камил, който е придружавал двойката в пътешествието. Провисването им от вагона е заснето докато пътуващият за град Ела влак преминава по емблематичен за маршрута висок жп мост, изграден над дълбока пропаст сред планината.

До момента Жан и Камил не са отговаряли на критиците си и запазват мълчание. Дали ще си вземат поука от случилото ще покаже бъдещето. В споделения им профил има и други фотоси, на които те позират в екстремни ситуации. Явно „животът на ръба“ е в кръвта им. Дано само да не им поднесе неприятна изненада...

Самите те изглежда също са повлияни от сходен опасен пример. Преди два месеца и португалска двойка също „се похвали“ с аналогичен кадър в своя профил в Instagram. Още тогава „героите“ на него – Мигел и Раquel – бяха наречени безотговорни от феновете в

платформата. Дватама се защитиха като изтъкнаха, че когато е направен фотосът, влакът „се движил много бавно“ и казаха, че „уважават мнението на останалите, но поведението им не е било рисковано“...

По всичко личи, че само порицанието няма да е дос-

татъчно. Превенция и контрол върху появата на такъв тип провокативно и увличащо съдържание следва да се упражняват от самите социални медии. В противен случай фаталните последствия няма да закъснеят.

**Ивайло ПАШОВ**



Маршрутът на влаковете, пътуващи между градовете Канди и Ела в Шри Ланка е сред най-живописните в света  
Източник: travelandleisure.com



И португалците Мигел и Раquel бяха порицани за идентична снимка на същото място преди два месеца  
Източник: thenypost.files.wordpress.com

## 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