

НОВА ФИЛОСОФИЯ В ПОДБОРА НА КАДРИ



Търсят в отдел „Човешки ресурси“ на „Пътнически превози“, която бе представена и на варненските Дни на кариерата

Тази година „Националните дни на кариерата“ стартираха от черноморската ни столица Варна, където на 21 март в галерия „Графити“ пристигнаха много студенти и дипломанти, пробвайки късмета си в сферата на различни сектори. Най-големият форум, който подпомага професионалния избор на младите хора у нас се провежда в седем града, между които София, Пловдив, Бургас, Свищов. В продължение на 14 години той, стъпка по стъпка, успешно детронира мита за задълбочаващата се „пропасть“ между образование и работодатели, както и тезата, че липсват лоялни бизнесмени и добре обучени кадри. Утвърдил авторитета си на най-значителното национално събитие, което предлага широки възможности, според образователния ценз на всеки млад човек да открие най-подходящата професия, той и тази година се превърна в една опознавателна среща между работодатели и техните потенциални служители и стажанти.

Със собствен щанд за втори път във форума участва и „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. Посетиха го около 300 младежи, като подчертано предпочитание към националния жп превозвач имаха възпитаниците на варненските технически и икономически висши учебни заведения. Според Петя Благоева, ръководител сектор „Подбор, обучение и развитие на персонала“ в отдел „Човешки ресурси“ и Пламен Иванов – и.д. ръководител звено „Човешки ресурси“ в Регионален център Горна Оряхо-

вица на дружеството за пътнически превози, предимно интересът за стажуване е бил насочен към бизнес администрацията, счетоводството и контрола. Значително по-подценена е останала експлоатацията. Само едно момче, завършило морското училище във Варна, е попитало за условията и изискванията, при които човек може да стане кондуктор. Подчертан интерес са предизвикали и възможностите, предлагани от компанията за работа с IT-технологиите, които сега навлизат в пътническото обслужване на железницата ни. Това са проектите, които усилено се внедряват, като новата система за издаване на билети, която вече е готова. Също така софтуерите, които ще бъдат използвани в сферата на човешките ресурси, изработката на графици за движение и в други области, непосредствено или косвено, засягащи повишаване нивото на обслужване.

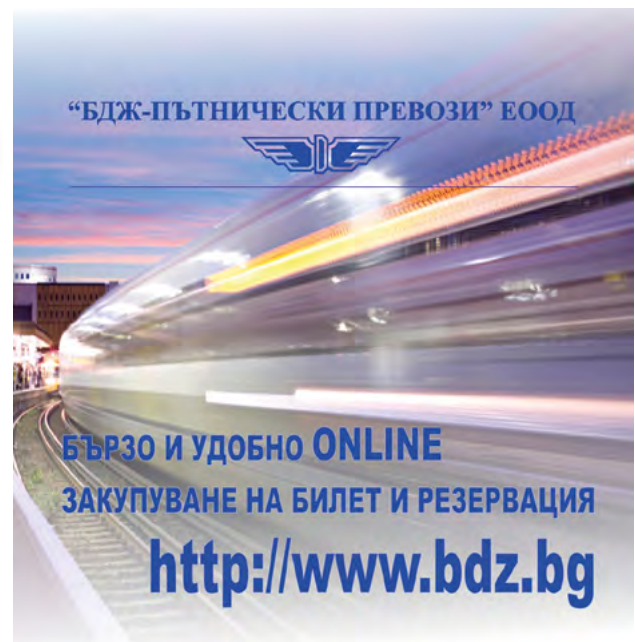
Вниманието на голяма част от посетителите щанда на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД е било привлечено и от новата стажантска програма, която дружеството ще предложи и която предстои да бъде утвърдена от Съвета на директорите на холдинга, отбелязва Петя Благоева. И допълва, че заедно с колегата си Пламен Иванов доста подробно са обяснявали точно какво представлява тя. При провеждането на стажовете в дружеството стажантът работи като всички останали служители, но целта е да бъде наставяван, наблюдаван и обучаван по

времето на придобиване на трудовия си опит. Стажантските програми са разработени така, че да помогнат студентите да се ориентират в професията и всеки един от тях сам да има възможност реално да прецени дали съответната работа отговаря на интересите и способностите му.

Всъщност основна причина отдел „Човешки ресурси“ на дружеството за пътнически превози да повтори участието си в националния форум „Дни на кариерата“ е въвеждането на новата система и промяна в подхода за подбор на служителите, подчертава ръководителят на отдела Галя Мирчева. Тя, както и колегите й, са убедени, че така се открива далеч по-голяма възможност за привличането на млади хора с модерно мислене и високи познания за областите, където желаят да работят. Ще се подобри и обратната връзка между новодошлите служители и ръководството. Потвърждава го и обобщеното впечатление на студентите и дипломантите, посетили и разговаряли с представителите на БДЖ на щанда на дружеството във Варна. По думите им те са получили изчерпателна информация за характера и особеностите на трудовите си задължения, които им предстои да извършват, както и възможностите за кариерно развитие.

Принципно по време на националния форум, организиран от JobTiger, се получават ценни съвети за това какво да се очаква от работодателите и кои са някои от най-важните стъпки,

На стр. 5



ТОЛ СИСТЕМАТА ЩЕ НАМАЛИ ДИСБАЛАНСА В СЕКТОРА

Заяви министър Ивайло Московски на международна конференция за еврофондовете в транспорта

„Още от първия мандат следваме последователна политика за развитието на транспортната инфраструктура, попадаща под управлението на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията“, заяви министър Ивайло Московски по време на Единадесетата годишна конференция, организирана от Града Медиа Груп на тема „Стратегическа инфраструктура и инвестиции, България в свързана Европа 2016“. Той информира аудиторията, че европейските фондове се използват за изграждането на пътна и железопътна инфраструктура, както и за развитие на интермодалните превози и софийското метро. Концесиите са другият механизъм, който се прилага предимно за летища и пристанища. На 15 април влиза в сила новата евродиректива за концесиите. Предстоящо е и влизането в Народно събрание на новия Закон за концесиите. Той значително ще разшири обхвата си на действие и позволява съвсем нови параметри при бъдещи концесии. Настоящият закон разрешава максимален срок на концесия до 35 години, а новите изменения предвиждат тези ограничения да отпаднат. Промените в законодателството ще позволят доста по-гъвкави отношения между концедент и концесионер, така че при взаимноизгодни условия да се постигне ефективно сътрудничество.

Министър Московски съобщи още, че до две седмици се очаква да бъде обсъдено в Министерски съвет предложението за концесия на летището в София, а в дневния ред на заседанието тази сряда

На стр. 5



**Модернизация
ПОЛСКИТЕ ПРАКТИКИ В
ЛОКОМОТИВНАТА МОДЕРНИЗАЦИЯ** на стр. 3

ИЗРАЕЛ ИНВЕСТИРА 7,24 МЛРД.ДОЛАРА В ЖП ТРАНСПОРТА



Правителството на Израел обяви, че до 2020 г. ще инвестира 28,3 млрд. шекела (7,24 млрд. долара) в развитието на железопътния транспорт. От тях 12 млрд. шекела (около 3 млрд. долара) ще отидат за електрификацията на железниците. Други 3,4 млрд. шекела (около 1,8 млрд. долара) – за строежа на нови и модернизацията на съществуващи депа за обслужване на електрическия подвижен състав. А значителна част от останалото – за нова система за управление на жп движението (ETCS ниво 2).

В проекта са предвидени още средства за изграждане на линия между градовете Модии и Ришон ле Цион. Тя трябва да преминава по средата на двете платна на вече изградената помежду им автомагистрала. Трасето ще свърже

Модии и със скоростната жп линия А1, която достига Йерусалим. Това ще стимулира изграждането на нови товарни отклонения и терминали в района на гара Модии.

Около 700 млн. шекела (175 млн. долара) ще бъдат инвестирани в разработката на редица перспективни проекти. В т.ч. в увеличаване броя на жп платната (до 4) по основната линия Тел Авив – Хайфа. В построяване на жп отсечка от израелската столица до Ришон ле Цион – четвъртия по население град в страната, разположен само на 12 км от нея. В разширяване на жп терминала на летище Бен Гурион и в изграждане на обходен железен път край Тел Авив, който ще помогне за увеличаване на пропускателната способност на столичната жп мрежа.

По програмата ще бъдат отпуснати и 153 млн. шекела (38 млн. долара) за създаване на две нови пътнически жп станции по линията Рамла – Бер Шева и на още една гара по маршрута Нетания – Сапир. Други 245 млн. шекела (62 млн. долара) е планирано да се изразходват за изграждане на гара за връзка между тези линии и за повишаване качеството на обслужване на пътниците в жп съставите.

Електрификацията и оборудването на жп мрежата на Израел с нова система за управление на жп движението ще даде възможност да се увеличат пътните влакове, пътуващи по нея. Броят им може да нарастне от 450 до 860 композиции на денонощие, а обемът на превозените пътници да достигне до 70 млн. души годишно.

EUROTUNNEL ОТБЕЛЯЗВА РЪСТ НА ДОХОДИТЕ



Компанията-оператор на жп тунела под Ламанша отчете ръст на доходите и печалбата си през миналата година. Консолидираните доходи на Eurotunnel за 2015 г. съставляват 1,22 млрд. евро – т.е. с 54 млн. евро повече отколкото през 2014 г. Оператив-

ната печалба на дружеството се е увеличила с 3 млн. и е достигнала 542 млн. евро, а чистият приход е скочил до 100 млн., отбелязвайки прираст от 26 млн. евро спрямо предходната година.

От управата на Eurotunnel са си поставили за цел да повишат

печалбите на дружеството до 560 млн. през 2016 г. и 605 млн. евро през 2017 г. За да постигнат това от компанията много разчитат на автомобилните превози. И ако транспортирането на леки и товарни автомобили с маршрутните влакове, преминаващи през тунела продължава да се увеличава – задачата ще бъде лесно изпълнена. Обнадеждаваща е и перспективата за ръст на товарните жп превози. Особено на фона на предстоящото откриване на новия високоскоростен жп маршрут между Лондон и Амстердам, който жп оператора Eurostar обяви, че пуска.

Търговските резултати на Eurotunnel в огромната си степен се дължат на стабилния ръст на пътните превози на Eurostar. Карго трансферите на въпросния железопътен превозвач през тунела обаче сериозно са намалели заради редица инциденти, свързани с проникването на имигранти на гарата в Кале. В резултат от тях неговите товарни влакове са извършили само 2 421 рейсове през тунела (със 17 на сто по-малко) и са превозили с 14 на сто по-малко товари (1 421 000 тона).

В Хърватска влезе в строя първият дизелов влак от нова серия

Държавният пътнически оператор на Хърватска (HŽ PP) пусна в редовна експлоатация първия дизелов влак от новата серия 7023, произведен от хърватския жп производител Kopčar KEV. Съставът ще оперира по линията Загреб – Вараждин – Коториба.

Състоящата се от три съчленени вагона композиция има дължина 58,5 м и 160 седалки (вкл. 9 съваеми). Предвидени са места за две инвалидни колички и за два велосипеда. В салоните могат да пътуват прави още 163 пътника (4 души на 1 кв. м). Вагоните са оборудвани с видео наблюдение, електронни информационни табели, климатици и с безжичен достъп до интернет.

Двата моторни вагона на дизеловата мотриса са оборудвани със силови установки с мощност 390 кВт на германската компания MAN. Те притежават система за селективна каталитична редукция (базирана на използването на реагента AdBlue), която води до драстично намаляване на изхвърляните в атмосферата вредни вещества. Тяговите двигатели са произведени в компанията Kopčar KEV, а генераторите – от немския концерн Jenoptik. Максималната скорост на крайградската композиция е 120 км/ч.

Цената на един дизелов състав от този тип е 4,29 млн. евро. През януари 2014 г. HŽ PP поръча на Kopčar KEV серия от 10 дизелови мотриси 7023 в рамките на контракт за 213 млн. евро, предвиждащ доставката на общо 44 дизелови влака и електрички. Ала заради финансови проблеми между страните сроковете за изпълнение на поръчката остават неясни.



Bombardier представи НОВА МОТРИСА за метрото на Куала Лумпур

Кандският жп производител Bombardier представи първата електрическа мотриса INNOVIA Metro 300, произведена за метрото на малайзийската столица Куала Лумпур. Четиривагонният състав е автоматизиран и може да се движи без машинист.

Bombardier ще достави общо 14 мотриси от типа на малайзийския жп оператор Rapid Rail, който обслужва метрополитена на столицата на Малайзия. Те са поръчани във връзка с удължаването на метро линията Kelana Jaya и ще се движат по цялото трасе. Серията ще бъде произведена в завода на канадски жп производител в Кингстън (Канада).

По договор доставката на влаковете трябва да започне в средата на годината. До пускането им в редовна експлоатация всички състави от серията ще преминат тестове, в хода на които се предвижда да изминат по 2 000 км. Това се прави за отстраняването на евентуални неизправности преди да започнат да се транспортират пътници.

Поддръжката и обслужването на малайзийските INNOVIA Metro 300 ще бъде поето от местната компания Hartasuma. Тя е специализирана в техническото обслужване на подвижен жп състав. В нейния завод в предградие на Куала Лумпур ще се извърши и монтажа на вътрешното бордово оборудване на мотрисите от серията.

С въвеждането в експлоатация на новите метро влакове се очаква популярността на обществения транспорт в столицата на Малайзия да се увеличи.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ПОЛСКИТЕ ПРАКТИКИ В ЛОКОМОТИВНАТА МОДЕРНИЗАЦИЯ

Само за няколко години частният производител на железопътни превозни средства Newag се превърна в монополист на пазара за „реанимация“ на старите локомотиви в Полша. На какво се дължи този успех и какви са перспективите пред дружеството разказваме в следващите редове.

До съвсем скоро наличието на стотици товарни локомотиви (преобладаващо дизелови) на възраст между 30 - 40 и дори 50 години бе съществен проблем за полския жп пазар. Само монополистът в сектора – държавният карго превозвач PKP Cargo, имаше в железопътния си флот около 1 100 локомотива с дизелови двигатели. Повечето бяха изключително стари и модернизацията бе единственото спасение за тях. Ала това изискваше значителни инвестиции – от порядъка на почти една трета от цената на един нов локомотив. Същевременно товарният жп лидер бе напълно немотивиран да се лиши от част от тяговия си подвижен състав чрез продажба, тъй като потенциалните купувачи бяха частните му конкуренти. А от PKP Cargo не желаеха да подпомагат тяхното развитие. Затова от компанията предпочетоха да закупят от чужбина малко „по-млади“ локомотиви втора ръка, които да преминат техническа адаптация за условията на полската жп мрежа. Именно тук се намеси Newag.

Частното жп предприятие започна да развива своята дейност в близко сътрудничество с жп подразделението на американската корпорация General Electric (GE). Благодарение на това то получи достъп до необходимото ноу-хау, за да реши локомотивния проблем на държавния карго монополист. Съвместно със задокеанския си партньор дружеството успешно модернизира неговите съветско-чешки тежки дизелови локомотиви за товаро-пътнически превози M62 (известни в Полша и с означението ST44). Същите са едни от най-широко използваните в държавите от бившия Съветски съюз.

„Старите бойци“ преминаха през значителни доработки. Бяха заменени техните двигатели и корпус, а машинистите получиха нова, съвременна кабина. От базовите машини бяха запазени само елементи на ходовата част, като опората и талигата. В резултат на множеството обновления от Newag на практика сътвориха нов локомотив и съвсем заслужено той получи друго означение – 311D.

Компанията проведе модернизация и на основните маневрени дизелови локомотиви в Полша – SM42. Те са проектирани още през 1963 г. и произведени преди половин век. Използват се часо̀во както от полските железопътни превозвачи, така и от промишлените предприятия в страната. Newag обнови първия от тях през 2007 г. до стан-



Полски маневрени дизелови локомотиви SM42 преди и след осъвременяването, извършено от Newag

дартата 6Dg. Това означава, че е заменена силовата установка, монтирано е микропроцесорно управление и ергономична кабина за машиниста.

Паралелно осъвременяване на част от полските SM42 е осъществено и от жп производителя Pesa в партньорство с чешкото дружество CZ Loko. Тяхното взаимодействие води до създаването на двудвигателния локомотив тип 6DK. В зависимост от необходимостта, той може да работи, използвайки един или два мотора едновременно.

През следващите няколко години Newag се усъвършенства и в модернизацията на локомотивната техника, обслужваща пътническите превози на държавния превозвач PKP Intercity. Специалистите на компанията намалиха средно с 30 на сто консумацията на гориво на пътническите локомотиви. Успяват да свият и вредните им емисии, така, че те вече отговарят на европейските еконормативи IIIA. В резултат на извършените доработки бе достигнато също повишаване на надеждността на локомотивите, подобряване на условията на труд в тях и се улесни достъпа до механизмите.

През 2010 г. Newag започна модернизация и на тежките маневрени локомотиви SM48 – произведени в миналото в съветските жп заводи в Брянск и Луганск. В държавите от ОНД те са известни под обозначението ТЕМ2. Чрез широкомащабни нововъведения



Обновени тежки маневрени локомотиви SM48 на полските железници

на базовата машина инженерите на частното жп предприятие разработиха два подобрени локомотива. Единият е обозначен като 15D и е предвиден за обслужване на жп линии с европейската ширина 1 435 мм, другият – 16D е за железни пътища с „руското“ междурелсие 1 520 мм. И двата типа веднага намериха приложение в компаниите PKP Cargo и в PKP LHS (полски инфраструктурен и карго жп превозвач).

След успехите у дома от Newag вече са решили да пренесат опита и добрите си практики в сегмента и на външните пазари – първоначално в Украйна. В тази връзка неотдавна от дружеството сключиха предварителни споразумения за модернизация на остарелите дизелови локомотиви M62 на две компании, развиващи дейност на територията на бившата съветска република. Това са жп операторът „Skinest



Челният опит на Newag в локомотивното обновяване може да намери приложение в страните от Средна и Източна Европа и от ОНД



Работното място на машинистите в обновените локомотиви е много по-модерно



След модернизацията тежките дизелови локомотиви за товаро-пътнически превози M62 получиха обозначение 311D



Newag 6Dg – модернизиран SM42, използван от товарния жп оператор PKP Cargo

Ukraina (клон на естонския концерн Skinest Rail) и ремонтното жп предприятие Daugavpils, което е латвийска собственост. Ако спогодбите бъдат реализирани в перспектива ще бъде вдъхнат нов живот на повече от 200 единици дизелова локомотивна техника от този тип.

Провеждането на един мащабен проект за съживяване на морално и физически остарялата локомотивна техника може да се превърне в шанс за съществено и бързо увеличаване на потенциала не само на украинските железници. От Newag се надяват да развият аналогична дейност и в други страни от Средна и Източна Европа. В повечето от тези държави се наблюдава същата картина като в Полша от преди 8 - 9 години. А именно – наличие на стотици стари локомотиви, нуждаещи се от замяна или модернизация.

Ивайло ПАШОВ

Трудова борса



„БДЖ - ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД

**Търси да назначи
специалисти на следните свободни длъжности
в Стара Загора и Пловдив:**

ТЕХНИК-МЕХАНИК, РЕВИЗОР ВАГОНИ

Отговорности:

- Извършва технически преглед на пристигащите, композираните, преминаващите и заминаващи влакове.
- Прави подготовка и извършва проби на автоматични влакови спирачки (АВС), като издава документ за това.
- Открива липсите и повредите по вагоните, като ги оформя със съответните технически етикети и издава необходимите първични отчетни документи.
- Участва в безотцепъчния ремонт на повредените вагони и контролира качеството на ремонта.
- Определя реда и начина за придвижване на неизправните вагони, извадени от състава на влака.
- Осъществява контрол за почистването и екипирането на пътническите вагони, изправното им осветление, отопление, вентилация и др.
- Прикачва връзките между локомотива и първия вагон на заминаващите влакове.
- Осъществява контрол за състоянието на връзките между вагоните на влаковете състави.

Нашите изисквания:

- Средно образование.
- Правоспособност за техники-механик ревизор вагони.
- Минимум 3 /три/ години общ трудов стаж.

Необходими документи за кандидатстване:

- Автобиография (CV) с актуална снимка.

Месторабота:

гр. СТАРА ЗАГОРА

Ако намирате тази професионална възможност за съответстваща на вашия опит и амбиции, моля изпратете професионалната си автобиография на адрес:

гр. София, ул. Иван Вазов № 3,
за "БДЖ – Пътнически превози" ЕООД -
отдел „Човешки ресурси“ или на електронен адрес jobs@bdz.bg.
Само одобрените по документи кандидати
ще бъдат поканени на интервю.

РЪКОВОДИТЕЛ НА ПЪТНИЧЕСКИ ЦЕНТЪР - ПЛОВДИВ

Основни задължения:

- Ръководи, планира, организира и контролира цялостната дейност в пътническия център: превозната и маневрена дейност, издаването на билети и качествено почистване на подвижния железопътен състав, като предлага промени, насочени към тяхното оптимизиране.
- Създава организация за спазване на графика за движение на влаковете, с цел постигане на оптимални резултати – увеличаване на приходите, намаляване на разходите и подобряване културата на обслужване на пътниците.
- Осъществява постоянен контрол на работното време за недопускане на извънреден труд и неосигурено работно време.
- Отговаря и осъществява контрол върху разпределението на обслужването на влаковете с превозни бригади между превозните служби, както и изготвянето на разчети за нормативната необходимост от работната сила.
- Осигурява здравословни и безопасни условия на труд и контролира спазването на нормативните изисквания по безопасността на труда и противопожарната охрана при осъществяването на експлоатационната дейност.
- Следи за спазване на технологичната, трудовата и финансовата дисциплина.

Изисквания за заемане на длъжността:

- Висше образование – образователно-квалификационна степен „Магистър“
- Минимум 8 (осем) години професионален опит, гарантиращ притежаването на специфични знания, умения и компетенции за успешно изпълняване на задълженията и отговорностите на длъжността.
- Висока мотивация за успех и постигане на резултати.
- Способност да планира работата си, ориентираност към спазване на срокове, висока степен на отговорност и прецизност.
- Умения за взимане на решения и поемане на отговорност за изпълнението им, умения за упражняване на контрол.
- Умение за самостоятелна работа и в екип
- Доброто владение на английски език ще се счита за преимущество.

Необходими документи за кандидатстване:

- Автобиография (CV) с актуална снимка
- Мотивационно писмо.

Месторабота:

гр. ПЛОВДИВ

Ако намирате тази професионална възможност за съответстваща на вашия опит и амбиции, моля изпратете професионалната си автобиография на адрес:

гр. София, ул. Иван Вазов № 3,
за "БДЖ – Пътнически превози" ЕООД -
отдел „Човешки ресурси“ или на електронен адрес jobs@bdz.bg.
Само одобрените по документи кандидати
ще бъдат поканени на интервю.

ДОПЪЛНИТЕЛНО 208 МЛН. ЛВ. ЗА ЖП ПРОЕКТИ

Министерски съвет одобри допълнителни средства от бюджета на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за тази година, в размер до 208 млн. лева, за десет важни железопътни проекта, съобщиха от пресслужбата на кабинета. Те са

за сметка на държавния бюджет. Парите ще бъдат използвани за приключване на строителството на тези проекти, което трябва да бъде в рамките на допустимите срокове по оперативната програма „Транспорт“ 2007 - 2013 г. Това са трите основни жп направления, които се изпълня-

ват по оперативната програма: Септември - Пловдив, Пловдив - Бургас и Първомай - Свиленград. Финансирането се извършва като временна безлихвена финансова помощ, която бенефициентът НК „Железопътна инфраструктура“ ще възстановява по ОП „Транспорт“ 2007-2013 година.

ПРЕЗ ЛЯТОТО С МЕТРО И ДО „ХЛАДИЛНИКА“

В средата на лятото столичното метро ще стига до квартал „Хладилника“, съобщи на международната конференция „Стратегическа инфраструктура и инвестиции, България в свързана Европа 2016“ изпълнителният директор на Метрополитена проф. д-р инж. Стоян Братоев. Над 90 процента от строителството в този нов участък вече е приключило, остават довършителни архитектурни работи

в метростанцията, която е на кръстовището на бул. „Черни връх“ и ул. „Сребърна“. Тя ще се нарича „Витоша“. По прогнозни данни от 31 юли през нея ще преминават около 20 хил. души дневно. Тогава ще бъде възстановено движението и на трамваите по бул. „Черни връх“, както и автомобилните ленти, които в момента са затворени. Стоян Братоев припомни, че разширението на втората ме-

тролиния започна през август 2014 г. Дължината на трасето е малко повече от километър и по него има една метростанция. С пускането на тази отсечка софиянци и гостите на столицата ще стигат с подземната железница и до квартал „Хладилника“. В началото на юли трябва да бъдат направени експлоатационните изпитания преди линията да бъде открита за граждани.



АВТОМОБИЛНИ
ЗАСТРАХОВКИ

ПАКЕТ АВТОГРИЖА

Пътувайте безгрижни
с ПАКЕТ
„АВТОГРИЖА“

Дженерали Застраховане: по-лесни, по-бързи и по-умни продукти и услуги за теб!
Застрахователен пакет АВТОГРИЖА: КАСКО, Гражданска отговорност,
Автомобилен асистанс, Злополука на лицата в МПС.
Обади се и попитай: 0800 12 712 !
generali.bg



НОВА ФИЛОСОФИЯ В ПОДБОРА НА КАДРИТЕ

От стр. 1

които трябва да се следват за успешното провеждане на интервю за работа. Дава се и полезна информация как да бъде правилно подготвено CV-то за кандидатстване или как най-добре да се представи човек по време на интервюто. Консултират квалифицирани специалисти по кариерно развитие и подбор на персонала. Те обръщат внимание на всички детайли, гарантиращи одобрението на кандидата за работа. Това например включва такива на пръв поглед дребни подробности като подходящото облекло за интервю, първото впечатление по време на разговора, създаването на чувството за увереност в познанията и избора на младия човек.

Много важно е краткото, стегнато, но и изчерпателно лично представяне, твърдят специалистите от JobTiger. Акцентират и върху предварителната изчерпателна информация, която кандидатът трябва да набере за съответната фирма, където би искал да работи. По този начин се гарантира, както по-бързата му адаптация като специалист, така и професионалния му бъдещ комфорт на позицията, която ще заема. По думите на Галя Мирчева аналогична концепция защитава, както новата философия, така и промяната в подхода при подбора на кадрите, които желаят да работят в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД.

Мая Димитрова



ТОЛ СИСТЕМАТА ЩЕ НАМАЛИ ДИСБАЛАНСА В СЕКТОРА

От стр. 1

влиза за обсъждане концесията на летището в Пловдив. Идеята е с парите от софийския аеропорт да бъдат покрити задълженията на „Холдинг БДЖ“ ЕАД към кредиторите, за да се закупят нови пътнически вагони. Министърът допълни още, че скоро ще бъдат стартирани и процедурите за пристанищата Видин – юг, Русе – изток и Русе – запад.

Проектирането на интермодалния терминал във Варна е във финална фаза и в момента се извършват проучвания за изграждането му. Терминалът в Пловдив ще е готов до средата на годината, каза транспортният министър и добави, че по отношение на железопътната инфраструктура приоритетно

се работи по направлението от сръбска граница до Бургас, както и от сръбска до турска граници.

Внедряването на тол система за тежкотоварните превозни средства значително ще намали дисбаланса в целия транспортен сектор, който съществува в момента е позицията на Ивайло Московски. На конференцията, която се проведе на 29 март т.г. той подчерта, че се надява, когато системата заработи на по-равномерно разпределение на товарите между пристанищата, железниците и тежкотоварния автомобилен трафик, което ще разтовари шосейните пътища и ще допринесе за подобряването на екологичната обстановка в страната.

Мая Димитрова



ОБРАТНА ВРЪЗКА

Уважаеми г-н Управител,

Искам да благодаря за адекватната намеса и поета отговорност от обслужващия жп персонал на влак № 8612, с началник на влака Цветомира Стоянова и кондуктори Петър Рабаров и Светлана Барашка. Композицията пътуваше на 4 март тази година от Бургас за София. В нея бяхме група жени от град Долна Баня. Прибихахме се от едномесечно лечение в Несебър. Поради ремонт в гара Бургас ни настаниха в автобус, който трябваше да ни транспортира до композицията на влака в гара Черноград. Тогава се случи неприятен инцидент с една от жените в групата. Без видими причини й потече кръв от носа и продължително време не спираше. При създамата се паника, при която не знаехме какво да направим, непозната жена се притече на помощ. Тя правилно прецени ситуацията и извика „Бърза помощ“ като същевременно съобщи да задържи автобуса докато медицинският екип извършваше прегледа и оказваше помощ на нашата спътничка, след което я откараха в болница.

Впоследствие разбрахме, че жената, която ни помогна е началникът на влака, с който пътувахме, както и това, че автобусът бе задържан по нейно нареждане. Това можеше да доведе до закъснението на композицията, а навярно и до неприятности не само за нея, но и за целия екип.

Тази постъпка на Вашата служителка, както и на екипа ѝ ни върнаха вяратата в човечността и доброто. Да поемеш лична и професионална отговорност са качества, които човек носи в себе си, но те се и възпитават, въпреки възможността да те накажат за закъснението, предизвикано от твое решение. Наистина влакът закъсня 30 минути, но цялото пътуване до края премина благополучно, за което благодарим на обслужващия екип.

С уважение и благодарност:
Надка Терзийска – с. Горна Малина, Софийско
Теменушка Терзийска, Елена Аврамова,
Невена Пенова, Надежда Пенова,
Радка Джамбазова, Магдалена Иванова,
Иванка Топалова, Спасунка Георгиева

Често пътувам по линията София – Драгоман, по която минават и международни влакове. Виждам колко е мръсно около гарите, както и между тях и около релсите.

На 16 и 18 февруари тази година пътувах по същата линия и искам да изкажа благодарност и приятното си впечатление. Влакът беше чист, топъл и уютен, а персоналът много приветлив. За съжаление не винаги е така, защото лятото понякога пускат климатиците и става студено.

С уважение:
Елисавета Минчева, София

Казвам се Мария Илиева и съм от град Добрич. Искам да изкажа благодарността си чрез ръководството на пътническите превози в БДЖ, че има такива всеотдайни и благородни служители като вашите Невена и Павлина. Те са касиерки, но за съжаление не им запомних фамилните имена.

На 9 март, рано сутринта в 5 часа си купувахме билети от тях и в един момент неочаквано на съпруга ми му прилоша. Момичетата веднага се притекоха на помощ. Павлинка донесе вода. Искаха да помогнат с каквото могат до идването на линейката. От все сърце им благодаря за човещината, която притежават. И на вас г-н управител благодаря, че имате такива прекрасни кадри като тях. За съжаление не мога да кажа същото за човека, който отговаряше за първия вагон с колети във влака София – Варна. Той се държеше грубо и неприлично.

Налагаше се съпругът ми да пътува легнал, а нямаше спален вагон. Предложих да платя каквото струва, само той да е в хоризонтално положение. Вашият служител, с побеляла коса, беше категоричен и не позволи. Принудих се да сложа съпруга си полулегнал само на двете седалки. Аз знам, че има неща, които не могат да се изпълнят, но ставаше въпрос за единичен случай, за човек в лошо здравословно състояние, а не за прищявка. И най-вече за проявяване на човещина.

Още веднъж благодаря на Полина и Невена!

С уважение:
Мария Иванова
гр. Добрич, ул. „Дунав“ 16, Д, 18



ПРИЧИНИ ДА НЕ ОБЯДВАТЕ НА БЮРОТО СИ

Работата на компютър има повече вреди за здравето, отколкото ползи. Заседнал начин на живот, изкривена поза на тялото, напрежение в очите и липса на свободно време. Работещите на компютър могат да признаят, че често им се случва да обядват на бюрото пред монитора, защото нямат време.

Изследванията доказват, че времето за почивка на обяд е жизнено необходимо както на тялото, така и на духа.

Кои са основните причини, поради които трябва да се обядва извън работната обстановка?

По-малко вероятно е да преядете
Докато седим на бюрото често похапваме солети, вафлички, ядки, бонбони и всякакви подобни дреболии, които на пръв поглед ни се струват безобидни заради малкото си количество, но с тях можем да преядем. Преяждането идва от прекомерния прием на излишни калории. Друга причина за преяждане по този начин е заради факта, че на мозъка са му необходими поне 20 минути, за да получи сигнал, че вече сме сити. Когато излезем навън и изядем нормална порция храна е много по-вероятно да се заситим качествено, отколкото като ядем неосъзнато пред компютъра, вършейки друго нещо.

Набавяте си необходимата енергия

За да е ефективен мозъкът, той има нужда от почивка. Когато в обедната почивка излезете извън офиса, за да хапнете, той си почива, разтоварвайки се от напрежението в офиса. А пълноценната порция храна, която ще консумирате, доставя на организма същинската енергия.

Можете да използвате обедната почивка за създаване на приятелства

Независимо дали сте екстроверт или интроверт, социалните



взаимодействия са необходимост. Психолозите препоръчват обедът да преминава в компанията на колеги, защото това не само носи професионални дивиденди, но и помага на мозъка да се зареди с нова енергия, необходима за работа след почивката.

Ще се чувствате по-добре в кожата си

Буквално и в преносен смисъл, хармоничното усещане на тялото и духа са факт, когато човек взема своята почивка и обядва извън работното място. Ако се храните нервно пред компютъра ще усещате не само тежест и подуване в коремната област, но и ще страдате от липса на енергия и мотивация.

Така ще се движите повече през деня

8-часовият работен ден на бюро е пагубен за здравето. Според някои изследвания дори след

това да прекарате 1 час във фитнеса, това няма да компенсира липсата на движение през деня. Затова гледайте да се раздвижвате по средата на работния ден. Обядвайте извън офиса и ставайте за кратка разходка на всеки час.

Обедът навън ще ви предпази от множество микроби

Храненето пред компютъра задължително означава хранене с мръсни ръце. Независимо дали си миете ръцете преди да докоснете клавиатурата, това не ви предпазва от микроби. Дори само вие да пипате работното си място, това също не гарантира чистота. Клавиатурата, мишката и работният плот на бюрото бъркат от бактерии, които вие пренасяте директно в устата си като похапвате, докато работите. Ето защо е добре да станете, да измиете ръцете си и да излезете да обядвате извън офиса.

Сос от киселец

Необходими продукти:

1 кг киселец
2 с.л. масло
2 с.л. брашно
1 ч.ч. прясно мляко
1 - 2 жълтъка
индийско орехче
сол

Начин на приготвяне:

Изчистеният от дръжките киселец се измива, нарязва се, вари

се само 2 мин. в солена вода и се прецежда. Запържват се маслото и брашното и се разреждат с млякото. Добавя се киселецът и се вари няколко минути. Готовият сос се дръпва от огъня и ако е нужно се слагат още 2-3 лъжици мляко, както и лъжичка краве масло и жълтъците. Сосът се сервира с пържени яйца, агнешки котлети, пържени филии, пържена риба и др.



Шопска супа от киселец

Необходими продукти:

600 г киселец
1 глава лук
50 мл олио
150 г кисело мляко
10 г брашно
сол



Начин на приготвяне:

Ситно нарязаният лук се задушаваша в мазнината и малко вода, като към него се прибавя и нарязаният киселец. Когато омек-

нат, се разбъркват с препечено то брашно и се заливат с топла вода. Посолена, супата се сварява, а готова, се застроява с разбитото кисело мляко.

Ризото с киселец

Необходими продукти:

150 г нарязан киселец
380 г ориз
1,5 л топъл зеленчуков бульон
5 с.л. зехтин
1 глава лук
1 стрък целина
50 г пармезан или кашкавал
80 г масло
сол и подправки на вкус

Начин на приготвяне:

Сгорещете зехтина в подходящ съд и изпържете нарязаните на ситно лук и целина в продължение на около 5-6 мин., докато омекнат. Добавете ори-

за и оставете да се приготвя до прозрачност на зърната, като разбърквате. Налейте 2 черпака от бульона и отново разбъркайте, оризът трябва да поеме течността. След това сложете и останалия бульон, той също трябва да се поеме от ориза. 20 мин. по-късно, когато това стане, свалете съда от котлона и прибавете киселеца, маслото и настъргания пармезан/кашкавал към останалите продукти. Разбъркайте енергично с помощта на дървена лъжица, докато се получи кремообразна консистенция. Подправете на вкус.



КИСЕЛЕЦ

Киселецът е многогодишно растение с месест вретеновиден корен. Той е от род Rumex, а латинското му наименование е Rumex acetosa. Киселецът е от семейство Лапатови и расте в изобилие по поляните в по-голямата част от Европа. Растението е пренесено в Европа от Азия. Отглежда се във всички страни на Европа и Северна Америка и има селектирани много сортове. Киселецът е един от най-ранните пролетни зеленчуци.

Листата му са продълговати, като по-ниските са дълги 7-15 см, донякъде стреловидни в основата, с много дълги дръжки. Горните листа са без дръжки и често са тъмночервени.

Киселецът е доста богат на витамини (C, B1, B2, PP, каротин), белтъчни вещества, минерални соли на калий, желязо, магнезий и фосфор, ябълчена, лимонена и янтарна киселини. Растението съдържа оксалова киселина, която допринася за характерния му вкус. В 100 г киселец има едва 21 ккал.



Киселецът е зеленолистен зеленчук, който не търпи особено дълга термична обработка – достатъчни са му няколко минути задушаване с малко зехтин или масло. За да извлечете максимално от аромата му, навийте листата на добре стегнато руло, а след това ги нарежете на тънко с остър нож.

Листата на киселеца имат приятен кисело-горчив вкус. Ако ги нарежете по-ситно, може да добавите киселеца в салатите, супите и билковите сосове. Листата често се пюрират в супи и сосове и са основна съставка в супа от киселец.

Киселецът се приготвя като спанак. Може да се добави към спанак, накълцан – да подправи зелена салатата, да се сложи към картофена супа и т.н. Доста

популярна е супата от киселец, която е класика в много европейски кухни. Освен като подправка за супи и манджи той се използва и за приготвянето на специален сос за подправяне на месо и риба, който и днес се предлага в добрите ресторанти и минава за изискана кухня. Сосът от киселец със сметана е традиционно допълнение към твърдо сварени яйца и речна риба.

Киселецът, заедно със своите роднини спанак, лапада, лопш, може да предостави доста здравословни ползи на тялото ни. Той има хомеопатично, противовъзпалително действие и подобрява апетита. От листата на киселеца се приготвя чай, който помага при проблеми с черния дроб и бъбреците.

НАЙ-СТРАННИТЕ ОБИЧАИ ПО СВЕТА

Всяка култура има различни обичаи и разбирания, затова често нещата, които се смятат за съвсем нормални в една, изглеждат странни и дори стряскащи в друга, особено в съвременните западни общества.

Може би най-странныят ритуал, свързан с раждането, се спазва от мюсюлманите в индийския щат Мафаращра. Съществува традиция новороденото там да се хвърля от 15-метровата стена на храм върху бял чаршаф, който се държи от хора отдолу. Според упражняващите от половин хилядолетие обичай, това е задължително, за да расте детето здраво и щастливо, а късметът да бъде с него през целия му живот.

От древни времена огънят е символ на пречистване. Ходенето по жарава освен в България при нестинарските танци, чиято цел е пречистване, се открива и в будизма. В будистки храмове в Япония, ходенето по нагорещени въглени се практикува от монасите и свещениците. Подобна вековна традиция има още в Северна Африка, Хаити, Карибите, Югоизточна Азия.

В Ямайка пък определено са измислили един от най-шантавите начини да отпразнуват рожден ден. Там рожденикът се превръща в истинска жертва на брашноно насилие. Гостите, без да предупредят, замерят



или удрят щастливца с пакети брашно, а за да му е по-трудно да се измие, понякога първо го поливат с вода и после го обсипват с брашно. Вярва се, че тази традиция носи здраве и късмет през цялата година.

В Япония пък съществува доста стряскащ ритуал за зачеване. По време на фестивал на плодородието, който се провежда всяка година в средата на март, мъжете да си съперничат, за да получат правото да разнасят из градчето огромен дървен полов член, тежащ 25 килограма. Той се смята за символ на плодородието.

Каталунците имат една доста забавна коледна традиция. Сред декорацията, изобразяваща сцени от раждането на Христос, те крият малки статуйки на хора, ходещи по нужда, които роднините и приятелите им трябва да намерят. Традицията съществува от XVII в. и днес е често срещана практика фигурките да са с ликове на знаменитости.

При смърт в манастира Ганден в Тибет пък има обичай тялото на починалия да се разчленява и де се поставят частите на върха на планината.

Идеята „ще те обичам, докато смъртта ни раздели“ е силно застъпена в много традиции по света. Племето Дани, което обитава Папуа и Нова Гвинея, изразява вечната любов в рязане на пръсти. След смъртта на един от съпрузите, другият си отрязва пръстите на ръката, за да изрази скръбта си. Пръстите представляват тялото и душите, които ще бъдат заедно завинаги. Починалият се погребва заедно с отрязаната част от ръката на любимия.

В САЩ пък има друг странен начин да бъдете завинаги заедно с част от половинката си. Срещу солидно заплащане и с подходяща химична и термична обработка, могат да превърнат праха ѝ след кремация в красив диамантен пръстен.

ДЪЛГАТА ДРЯМКА ПРЕЗ ДЕНЯ Е ОПАСНА ЗА ВАШЕТО ЗДРАВЕ

Продължителният сън денем и прекомерната умора са свързани с риск от появата на метаболитен синдром и свързаните с него нарушения на чувствителността към инсулина. Изводът е на американски лекари, направили най-мощното проучване в света с данните от 21 изследвания.

Дрямката през деня с продължителност над 40 минути рязко повишава опасността от болести, свързани с обмяната на веществата, повишено кръвно налягане, висок холестерол, увеличаване на обема на мазнините по талията и на нивата на кръвната захар.

Прекомерната умора през деня също е знак за проблеми в обмяната на веществата.

Такива са резултатите от метаанализа на 21 изследвания, в които са участвали 30 237 азиатци и европейци.

При хората, които подремват по-малко от 40 минути, рискът да



развият метаболитен синдром е малък. При хората, които спят по 1,5 часа, този риск скача с 50%.

За разлика от други изследвания, сегашното не открива пряка връзка между продължителността на съня и затлъстяването. Тя съществува обаче

непряко във връзката между метаболитните нарушения и затлъстяването.

Наскоро лекарите изчислиха, че дневният сън по-дълъг от 1 час, увеличава с 82% риска от сърдечно-съдови заболявания и с 46% риска от развитие от диабет.

ТЕСТ: СТАВАТЕ ЛИ ЗА ШЕФ

Спомнете си популярната максима: „Ако видите успешен човек, бъдете сигурни, че в даден момент е взел смело решение“ и направете този тест, който ще ви помогне да се ориентирате дали притежавате нужните качества да станете шеф.

1. Допада ли ви да общувате с хора?

а) Да;

б) Не.

2. Когато обсъждате въпрос или проблем с колегите си, успявате ли често да ги убедите във вашата гледна точка?

а) Да;

б) Не.

3. Нужно ли ви е постоянно одобрение от околните, за да се справяте без проблем с работата си?

а) Да;

б) Не.

4. Последователни ли сте в действията си?

а) Да;

б) Не.

5. Планирането за вас е приятно и увлекателно задължение?

а) Да;

б) Не.

6. Трудно ли ви е да се справяте с емоционални срывове?

а) Не;

б) Да.

7. Проявявате ли настойчивост и твърдост по принципни въпроси?

а) Да;

б) Не.

8. Приемате ли враждебно идеи, които не са ваши?

а) Не;

б) Да.

9. Губите ли присъствие на духа, ако решението на даден проблем не е очевидно, а времето за намирането му строго ограничено?

а) Не;

б) Да.

10. Отворени сте за нови знания, винаги се стремите да се самоусъвършенствате?

а) Да;

б) Не.

11. Винаги ли следвате принципа: „Не отлагай днешната работа за утре!“

а) Да;

б) Не.

12. Стремите ли се да се борите със страховете си?

а) Да;

б) Не.

13. Явявате ли се генератор на идеи?

а) Да;

б) Не.

14. Смятате ли, че удоволствието от добре свършената работа е само по себе си награда?

а) Да;

б) Не.

15. Проблем ли е за вас да разпределяте задължения на други хора?

а) Да;

б) Не.

16. Правило ли е за вас да изпълнявате дадените обещания?

а) Да;

б) Не.

17. Смятате ли, че умеете да създавате атмосфера на доверие?

а) Да;

б) Не.

18. Ако ви предстои сложна и отговорна работа, не си търсите оправдания, а просто се захващате с нея?

а) Да;

б) Не.

19. Да зарежете нещо, с което вече сте се захванали за вас е изключителна рядкост?

а) Да;

б) Не.

20. Готови ли сте винаги да поемате разумни рискове?

а) Да;

б) Не.



РЕЗУЛТАТИ

За всеки отговор „А“ не се начисляват точки. За всеки отговор „Б“ начислете по 2 точки. Съберете ги и се запознайте с изводите.

0–10 точки – Вие сте активен човек, който вярва, че искреното желание, подкрепено от старание, със сигурност дава резултати. Освен това сте комуникативни, отговорни и рядко се поддавате на външно влияние. С две думи, притежавате нужните качества да бъдете ръководител.

12–24 точки – Вашият успех в качеството ви на ръководител не е толкова категоричен. Бързо вземате решения, отстоявате мнението си с риск да си създадете недоброжелатели. Да се носи отговорност за други хора обаче не е лесно. Отговорете си честно: готови ли сте да поемете такъв товар? Ако отговорът е „да“ без колебание, значи имате шанс да опитате да се реализирате на това поприще.

26–40 точки – Да се ръководи без ярко изразени лидерски качества е неблагодарна работа. Много по-лесно ще ви бъде да осъществите планове си в делово партньорство. *Conem venienis expelectat ant.*

„ЛЕТЯЩИЯТ ШОТЛАНДЕЦ“ СЕ ЗАВЪРНА

Един от най-известните парни локомотиви в света отново е в строя след 10-годишна реставрация

В миналото локомотивът е пътувал и в САЩ и в Австралия

„Летящият шотландец“ LNER Class A3 4472 (Flying Scotsman) – един от най-известните парни локомотиви в света, отново е в движение и вече няколко седмици пътува из Великобритания. Той се завърна в експлоатация след реставрация, която продължи цяло десетилетие и струваше близо 4,2 млн. британски паунда (около 5,97 млн. долара).

Прочутият локомотив е на 93 години. Построен е в жп завода в Донкастър (Южен Йоркшир) и го напуска на 27 февруари 1923 г. Славата го спохожда за първи път през 1928 г., когато с тежлената от него влакова композиция, извършва за 8 часа първото непрекъснато пътуване между Лондон и Единбург (най-дългият постоянен

жп маршрут в световната история, съществуващ от 1862 г.). Но още по-ярки му звезден миг е през 1934 г. – тогава развива скорост от 160 км/ч и успява да счупи всички по-ранни локомотивни рекорди за бързина.

Официално „Летящият шотландец“ приключва службата си през 1963 г., когато ерата на парните локомотиви е почти приключила. Първоначално е оставен за съхранение в хангар край Манчестър, но впоследствие е продаден на бизнесмен, който му организира обиколка из САЩ. Там локомотивът е оборудван с камбана, преден фар и предпазна решетка. Извършва жп турове в САЩ и Австралия. В периода 1988 - 1989 г., вече с нов собственик,

парният рекордьор прави турне и в Австралия. Там поставя нов рекорд – за най-дълго непрекъснато пътуване на парен локомотив, изминавайки 422 мили.

По-късно е върнат обратно в Обединеното кралство и през 2004 г. бива закупен от британския Национален жп музей в Йорк. Именно музейната институция се наема да финансира неговата реставрация. Тя започва през 2006 г. и се проточва десетилетие заради сложността и високата си цена.

През януари т. г. реновираният ветеран извърши успешно серия кратки изпитателни преходи на жп участък в Източен Ланкашър. На 23 и 24 януари той осъществи ново, по-дълго пробно пътуване от Манчестър до Карлайл, като премина по живописния виадукт „Рибълхед“ и през най-високата точка от британската жп система – Ейс Гил. Около месец по-късно – в края на февруари „Летящият шотландец“ тържествено отпътува от лондонската гара „Кингс крос“ до музея на жп транспорта в Йорк, Северна Англия, където ще пребивава, когато не е на... турне.

От началото на март легендарният локомотив отново започна да пътува по основните жп пътища на Албиона по програма за опазване на културното и историческо наследство. В нейните рамки той ще извършва железопътни воаяжи в състава на ретро композиции по различни маршрути. Сред тях са дестинациите Лон-

дон – Единбург, с която е свързана славата му, Лондон – Йорк, живописното 117-километрово трасе Сетъл – Карлайл и други. Билети за жп пътешествията могат да бъдат закупени от сайтовете eastlancsrailway.org.uk, railwaytouring.net и steamdreams.co.uk.

Ивайло ПАШОВ

Славният локомотив вече пътува по основните жп пътища на Албиона в рамките на програма за опазване на културното и историческо наследство



Завръщането в експлоатация на „Летящият шотландец“ започна с пътуване от лондонската гара Кингс Крос

АБОНАМЕНТ 2016

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

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

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

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

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

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

Железничар

Банкова сметка
на вестника в лева
Титуляр:
„Подделение за почтена дейност“ -
ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BPI79241064295803
BIC: BPIBGBSF
Банка: Юробанк България АД

Изпратете този талон
на факс (02) 987 71 51
или на адрес:
София 1000, ул. Иван Вазов №3

За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент
24 лв.

Цени за реклама

За контакти:
Мая Димитрова
0889 41 30 03
mayu02@abv.bg
bdz@bdz.bg

При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договоряне
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 договоряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договоряне
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 договоряне