

Политики

КАК БРЕКСИТ ЩЕ ПОВЛИЯЕ НА БРИТАНСКИЯ ТРАНСПОРТ? на стр. 3

Шампионат

ШАХМАТЕН ПРАЗНИК В САНКТ ПЕТЕРБУРГ на стр. 5

ВАКАНЦИЯ БЕЗ ГРИЖИ

Е поредната инициатива, в която се включва „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД



Сътрудничеството между Националното сдружение на сираците в България (НССБ) и „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД продължава няколко години. Неправителствената организация е създадена през 2008 г. от бивши възпитаници на домовете за деца, лишени от родителска грижа в цялата страна. Още при създаването ѝ идеята на учредителите е да се акцентират върху дейността за подобряването на условията за живот на сираците, чрез организирането на различни инициативи за промени в социалното ни законодателство. Според Слави Михайлов, председател на Управителния съвет на НССБ, целта е да се въведат нови практики и модели при грижата за децата, настанени в специализираните институции. В продължение на пет – шест години сдружението активно работи за популяризирането на проблеми и събития, засягащи децата и младежите от тази социална група. Една от задачите е да търси нови контакти и взаимодействие с различни държавни институции, неправителствени организации не само в страната, но и зад граница, казва Слави Михайлов. Като един от положителните примери, които може без никакво колебание да посочи в подкрепа на думите си, е съвместната работа с ръководството на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, от чието сътрудничество вече има съвсем конкретни резултати.

Последната инициатива, организирана от НССБ, в която пътническото дружество се включи, е националната кампания „Ваканция без грижи“. Тя се провежда за шеста поредна година, а конкретното събитие, свързано с нея беше на 15 и 16 юли във Варна, за което съдейства и общината, Българския футболен съюз и други обществени

организации. В състезанията в Черноморската ни столица по футбол, баскетбол, волейбол и други спортни дисциплини участваха около 400 деца и младежи между 16 и 29-годишна възраст. За тях бяха дошли деца от Варна, София, Русе, Свищов и други населени места в страната. Така през лятната ваканция, чрез игрите на спортните площадки се създават нови и понякога много трайни приятелства между подрастващи в неравностойно положение и деца, отглеждани в семейна среда, аргументира Михайлов основния замисъл на инициативата. И в тази връзка посочва спонсорството на БДЖ като много полезно и навременно.

От държавния жп превозвач, в продължение на няколко години, са осигурявали безплатни карти за пътуване на ученици от спортното училище „Георги Сава Бенковски“, както и на студенти от Националната спортна академия, ангажирани като съдии за състезанията. Между 20 и 25 август 35 деца от социални заведения в Пордим, заедно с ръководителите си ще пътуват безплатно с влак до Варна, за да почиват в летен лагер в курорта Албена, съобщава Слави Михайлов. Той, както и всички, които заедно с него работят за приобщаване на сираците и останалите малчугани в неравностойно положение са изключително благодарни за съдействието, което им се оказва от страна на холдинга и дружеството за пътнически превози.

Затова и сдружението през есента на 2014 г. ги е удостоило с почетен приз по случай Деня на християнското семейство, който се отбелязва през ноември.

В дейността му е записано, че сред конкретните задачи е и да организира форуми, лагери, конференции, семинари, да изготвя и кандидатства по програми и проекти, финансирани от Европейския съюз. Също и да издава информационни материали, брошури, календари, книги, бюлетин и други печатни материали, за да информира за добри практики по отглеждане на деца без родители. Да организира благотворителни концерти, кампании, изложби, с които да популяризира работата на сдружението и да ѝ даде по-широка обществена гласност. Михайлов обаче не пропуска да каже, че без помощта и разбирането от страна на мениджмънта на компании като „Холдинг БДЖ“ ЕАД, днешните резултати почти нямаше да съществуват.

Припомняме че ръководството на холдинга винаги е подкрепяло инициативите за интеграция на децата, лишени от родителска грижа, зачитането на техните права като пълноценни граждани на нашето общество, както и правото им на качествен и достоен живот. ЖП компанията кореспондира и с други организации, които защитават интересите на най-малките граждани на страната ни и винаги когато е било необходимо им оказвала помощ.



Трудова борса

„ХОЛДИНГ БДЖ“ ЕАД

Търси да назначи

„СТАРШИ ИНСПЕКТОР, КОНТРОЛ“

в отдел „Разкриване на измами и злоупотреби“,

ЗВЕНО ЗА ВЪТРЕШЕН ОДИТ НА „ХОЛДИНГ БДЖ“ ЕАД

Основни задължения:

- Участва в проверки по разкриване на измами и злоупотреби в „Холдинг БДЖ“ ЕАД и дружествата му.
- Участва в извършването на вътрешен контрол върху работата на служителите и работниците, заети в пътническата дейност в Централно управление на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД и структурните му звена и всички категории пътнически влакове на територията на цялата жп мрежа на Република България.
- Участва в извършването на контролни проверки на всички категории пътнически влакове.
- Участва в извършването на проверки във връзка с организацията на работа и управление на пътническата дейност в Централно управление на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД и структурните му звена.
- Извършва проверки по постъпили сигнали и жалби от физически и юридически лица във връзка със съмнения за извършени измами и злоупотреби в „Холдинг БДЖ“ ЕАД и дружествата му.
- Изготвя доклади при констатирани нарушения по обслужването на пътниците и неизпълнение на служебните задължения на заетите в пътническата дейност.
- Участва в разработване на проекти, свързани с развитие на методологията по вътрешен одит на Звено.
- Участва в изготвянето на план за професионално обучение и развитие на вътрешните одитори.
- При идентифициране на индикатори за измама, незабавно докладва на вътрешен одитор от отдел „Разкриване на измами и злоупотреби“ и на ръководител, отдел „Разкриване на измами и злоупотреби“.
- Изпълнява и други възложени задачи, свързани с длъжността, притежаваното образование, квалификационните възможности и личните качества като отговаря за тяхното точно изпълнение.

Изисквания за заемане на длъжността:

- висше образование, образователно-квалификационна степен „бакалавър“;
- правоспособност – „началник влак“;
- трудов стаж – 2 (две) години по специалността в областта на пътническите превози на длъжности „кондуктор“, „началник влак“, „инструктор превозни бригади“, „началник превозна служба“, „инспектор влакова контрола“.
- компютърни умения – работа с MS Office.

Личностни качества:

- Отговорност и мотивация за постигане на резултати: лоялност и коректност; способност да планира работата си и ефективно да изпълнява задачите; умение да работи в екип.

Автобиография може да бъде изпращана на електронен адрес ppetkov@bdz.bg, (конфиденциалността е гарантирана и предоставените данни са под специална защита на ЗЗЛД) или се обаждате на тел. 0887660647 – П. Петков и тел. 02/8907183 – отдел „Управление на човешките ресурси“ в „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Определените кандидати ще бъдат поканени на интервю.

Вид заетост: пълно работно време.

Времетраене на трудовия договор: за неопределено време с шестмесечен изпитателен срок в полза на работодателя.

SIEMENS РАЗРАБОТИ ИНОВАЦИОННО СЪТЪКЛО



Специалисти на германския концерн Siemens са разработили нов влаков сътклопакет със специално електромагнитно покритие. То значително подобрява проникването на сигнала на мобилните мрежи в пътническите салони. Изследванията показват, че след монтирането му мобилната телефонна свързаност и достъпът до интернет във влака се подобряват над 33 процента.

По данни на Siemens обикновените стъкла на влаковете са пречка за доброто приемане на сигналите от мобилните мрежи. Тяхното покритие осигурява добра термална защита на пътниците и ги предпазва от слънчевата радиация, но играе ролята и на екран срещу електромагнитните вълни. Затова в зависимост от мрежата на провайдъра в съвременните пътнически състави съумяват ефективно да проникнат само от

41 до 65 процента от мобилните и интернет сигнали.

Новите сътклопакети на Siemens решават до голяма степен този проблем. Върху тях е нанесен прозрачен металически електропроводен слой, който осигурява по-висока пропускливост на радиосигналите в определени честотни диапазони. Това се постига чрез лазерна обработка на специалния слой, чрез която се изгражда структура, пропускаща по-лесно радиовълните от определени честоти. Резултатът е съществено подобро ниво на прием на сигнала от мобилните и интернет мрежи.

Технологията вече успешно е изпитана на експрес Railjet на австрийските железници (ÖBB). В хода на тестовите е установено, че металическото покритие е почти невидимо за невъоръжено око, а в някои случаи дори осигурява по-добра енергийна ефективност,

което от своя страна повишава комфорта на пътниците.

От Siemens твърдят, че новите сътклопакети могат да бъдат използвани в продължение на десетилетия, без необходимост от поддръжка или замяна. Компанията не отрича, че ще са малко по-скъпи от обикновените, но изтъква, че в дългосрочен план ще генерират сериозни икономии за жп операторите. При положение, че мобилната телефонна свързаност и достъп до интернет на борда на съставите са на добро ниво, на превозвачите няма да се налага да купуват и монтират усилватели за радиосигналите във влаковете.

Първи с иновационните стъкла ще бъдат снабдени новото поколение експреси Desiro HC. Очаква се те да влязат в експлоатация в края на 2018 г. и да обслужват жп маршрутите в германския регион Рейн-Рур (Rhein-Ruhr-Express).

В Китай поставиха нов скоростен жп рекорд

В Китай бе поставен нов световен рекорд за най-бързо влаково разминаване. В хода на изпитание два китайски влака-стрели се разминаха успешно със скорост над 420 км/ч, движейки се един срещу друг по паралелни трасета. Разминаване на влакови композиции при толкова високо ускорение се осъществява за първи път.

Постижението е експериментирано на участък от скоростната железопътна магистрала между китайските мегаполиси Джънджоу в централната провинция Хънан и Сюджоу в източната провинция Дзянсу. В него участваха два китайски скоростни експреса от серията CRH. В типичен китайски стил те носеха имената „Златният феникс“ и „Синият делфин“.



Целта на експеримента бе да се демонстрира качеството и възможностите на продуктите на китайската жп промишленост. Според Джоу Ли, ръководител на китайските железници, успехът ясно показва, че Поднебесната империя вече напълно е овладяла технологиите за проектиране и производство на сигурни и перспективни свръх бързи влакове. И в това твърдение има резон.

Фактът, че двата експреса са се разминали безпроблемно със скорост 117 метра в секунда не се изтъква случайно. Движейки се паралелно, с високо ускорение и близо един до друг, помежду им се получава триене, което може да изхвърли и двете композиции от релсите. Затова в повечето случаи при разминаване с друг влак скоростта се намалява значително под максималната.

Постигнатото от китайците свидетелства, че железопътните предприятия на Пекин не само напълно са усвоили ключови технологии, но и имат редица свои иновации в областта на бързия жп транспорт.

EXPOLINK ЩЕ РАЗШИРЯВА МЕТРОТО НА ДУБАЙ



Транспортното министерство на Дубай (ОАЕ) избра консорциума Exprolink за изпълнител на проекта за разширяване на метрото на едноименната столица на емирството. Той се оглавява от френския жп производител Alstom, като в търговското обединение влизат още испанската компания Acciona и турската Gulermak. В конкурса за спечелване на сделката участваха общо 10 международни консорциума.

Предвижда се метрополитенът в Дубай да бъде удължен до международния изложбен комплекс, в който предстои да се проведе

Ехро 2020. В проекта, оценяван на 2,88 млрд. долара, е залегнало изграждане на нова 15-километрова линия, която ще го свърже със сега функциониращото метро. Във връзка с изпълнението му Alstom ще достави 50 нови метро мотриси на емирството. С 15 от тях ще се обслужва новото трасе. Другите ще допълнят жп флота, опериращ по вече наличните трасета на подземната железница.

Exprolink ще започне строителните дейности през четвъртото тримесечие на тази година. Откриването на новата линия е планирано за

20 май 2020 г. – 5 месеца преди началото на Ехро 2020.

В момента метрото на Дубай се състои от две линии – „Червена“ (с дължина 52 км) и „Зелена“ (23 км). То е изградено от консорциум, начело с японския гигант Mitsubishi и влезе в експлоатация през 2009 г. Предвидено е да обслужва не толкова 2,5-милионното население на емирството, колкото 14-те милиона чужденци, които всяка година го посещават. Прогнозите са, че през 2020 г. броят на чуждите гости вече ще надхвърля 20 млн. души.



В момента Китай притежава най-дългата високоскоростна железопътна мрежа в света. Тя вече надхвърля 19 000 км скоростни линии, а още около 10 000 км нови линии са в стадий на строителство. До 2020 г. се очаква трасетата за влакове-стрели да достигнат 30 000 км. Страната е безспорен лидер и по общата дължина на жп мрежата. Обикновените и скоростните китайски релсови пътища бяха 121 000 км до началото на година. Оттогава са „пораснали“ поне с няколко хиляди километра.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

КАК БРЕКСИТ ЩЕ ПОВЛИЯЕ НА БРИТАНСКИЯ ТРАНСПОРТ?!



Железопътната комуникация между Острова и Стария континент ще продължи да функционира както досега.

Като резултат от напускането на Общността британските пътници могат да бъдат сюрпризирани с поскъпване на жп, авио и корабните билети.

Резултатът от проведения на 23 юни британски референдум за напускането на Европейския съюз – т.нар. Брексит* – шокира нациите на Стария континент. 51,89 процента от жителите на Острова се произнесоха за излизане от Съюза и властите в Лондон обявиха, че ще се съобразят с волята на народа без условия. Специалистите очакват решението да окаже сериозен негативен ефект върху икономиката на британската монархия. Прогнозите са за около 1 милион работни места по-малко и загуби от около 100 млрд. паунда (5 на сто от brutния вътрешен продукт на Великобритания). Сред сериозно засегнатите ще бъде и транспортния отрасъл.

Как Брексит ще се отрази на британския транспортен сегмент? Вече бившият министър на транспорта на кралството Патрик Маклохлин (отявлен противник на излизането от ЕС) от правителството на експремиера Дейвид Камерън очертава много негативни перспективи. Според него икономиката на страната ще се сблъска със отлив на инвестиции, който ще доведе до финансова нестабилност и ще повлияе на целия транспортен сектор. Това от своя страна ще доведе до поскъпване на билетите за влакове, самолетите и корабите.

Икономистите са на мнение, че в най-трудно положение ще се окаже авиационният отрасъл на Великобритания. А най-засегнати в него ще бъдат британските нископарифни авиопревозвачи. Причината е, че достъпа им до свободния европазар бе ключов фактор за ръста на бюджетните авиокомпани от Албиона през последните десетилетия. Въздушните „лоукоустъри“ и напред ще се стремят да се възползват от достъп до вътрешните авиопазари на ЕС. А това ще е възможно и най-лесно чрез присъединяване на Великобритания към Единното европейско въздушно пространство (ЕСАА). Но за присъединяването към инициативата следва да се изпълнят две изисквания. Едното е Великобритания да приеме авиационните закони на Съюза, другото – държавите от ЕС да одобрят членството й там.

Друг проблем за британската авиация ще стане загубата на ЕС от споразуменията между ЕС и САЩ по инициативата „Открито небе“. Тя позволява на авиокомпаниите от Общността и САЩ да извършват полети до вътрешните летища на тези държави. Възможно е след Брексит да възникнат проблеми и с регистрациите във Великобритания на въздухоплавателните средства, които са собственост на граждани и фирми, регистрирани в страните от Евросъюза...

За разлика от авиацията железопътният и морският транспорт

на Обединеното кралство няма да бъдат съществено повлияни от Брексит. Експертите са на мнение, че британските жп оператори ще съумеят и напред да вземат участие в конкурсите на Стария континент. Поне до периода 2019 - 2022 г., когато би следвало окончателно да бъде финализирана процедурата по излизането на кралството от ЕС. По-далечните перспективи ще зависят от характера на взаимоотношенията между Евросъюза и Лондон.

Железопътната комуникация между Острова и континента също ще продължи да функционира без последствия, както е било досега. „Редовните влакове пътувания през жп тунела под пролива Ламанш са регламентирани от международните договори между двете суверенни държави – Великобритания и Франция. Уверен съм, че и след Брексит договореностите ще останат в сила“ – заявява Жак Гунон - президент на компанията оператор на съоръжението Groupe Eurotunnel.

Британските корабни компании също няма да изпитат особени последствия от Брексит. Те и напред ще продължат да доставят товари от и до европейските портове. Възможно е обаче да възникнат някои усложнения около митническите такси за товари. Разрешаването им ще зависи от това дали Великобритания ще остане член на Единната икономическа зона или не.

По-големи последствия ще има за автомобилния транспорт. Повечето от действащите закони, регулиращи автопревозите и прилагани към товарните оператори на Острова и техните шофьори произлизат от законодателството на ЕС. Затова се смята за малко вероятно излизането на Великобритания от Евросъюза да провокира някакво съществено преразглеждане на британските транспортни закони. Очаква се обаче Брексит сериозно да повлияе върху свободното движение на работници (респективно на водачите на камиони), което ще ограничи достъпа на нова (по-нископлатена)

работна ръка до компании за автомобилни превози на Албиона.

Що се отнася до логистичните измерения на последиците от Брексит – там възможните сценарии са няколко. Икономистите очакват британците да взимат някои от моделите за развитие на търговски взаимоотношения на ЕС с Норвегия, Швейцария или Китай – които осъществяват активна търговия със съюза.

Най-примамливия от тях е моделът на Норвегия, която е членка на Европейската икономическа зона и има споразумение за свободна търговия с еврообединението. Изборът на норвежкия сценарий дава възможност на британските компании да не плащат такси или данъци при транспортирането на товари през границите му. Въпреки това те ще са задължени да представят документи, потвърждаващи произхода на товарите, за да не бъдат обложени с данъчни налози.

Швейцарският пример предполага Обединеното кралство да подпише цяла серия двустранни търговски съглашения с ЕС, аналогични на 120-те договора, които ЕС и Швейцарската конфедерация са сключили. Но този вариант също създава допълнителни усложнения и увеличава стойността на товарите. При внос на стоки в Швейцария, експортирани от Общността, те задължително преминават през митнически процедури и се облагат с ДДС и импортни мита.

Изборът на китайския модел предполага Великобритания да излезе от ЕС след официалния двугодишен период без да съгласува алтернативни търговски споразумения със страните-членки. Това означава, че в търговията напред ще й се наложи да изпълнява правилата на Световната търговска организация и да въведе мита за държавите, с които кралството няма съглашения за свободна търговия.

* Брексит (от английски: Brexit) е чуждица със значение „изход на Британия“ от Европейския съюз (словосъчетание на Britain и exit). – бел. авт.

Ивайло ПАШОВ



Британските корабни оператори няма да бъдат съществено повлияни от Брексит.



По-големи последствия от напускането на ЕС се очертава да има за автомобилните превозвачи от кралството.



Логистичните измерения на последиците от Брексит за Острова ще зависят от избора на модела на търговски взаимоотношения с ЕС.



Най-силно засегнати от излизането на Обединеното кралство от ЕС ще са британските нископарифни авиокомпани.



Брексит ще повлияе в различна степен върху отделните видове транспорт на Великобритания.

ИАЖА НАВЪРШИ 15 ГОДИНИ

(Продължава от бр. 16)

В съответствие с Устройствения си правилник, чрез Главна дирекция „Железопътна инспекция“ Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) изпълнява и функциите си на национален орган по безопасността в железопътния транспорт (НОБ).

През 1969 г. с Постановление на Министерския съвет № 49 е създадена „Държавна железопътна инспекция“ (ДЖИ) с основна задача контрол по безопасността на влаковото движение. Тогава тя е подчинена директно на министъра на транспорта, а в последствие на ресорен заместник-министър, отговарящ а железопътния транспорт. От 2001 г., когато се създава ИАЖА, функциите на ДЖИ се поемат от Главна дирекция „Железопътна инспекция“.

Функциите на национален орган по безопасност са определени с Директива 2004/49/ЕО на Евро-

пейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета, която разглежда лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползването ѝ и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) В българското законодателство изискванията към НОБ са въведени през 2006 г. с транспониране на Директивата за безопасността на железопътния транспорт в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) и в Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт (Наредба № 59). Определени са отговорностите по отношение на безопасността

на управителя на железопътната инфраструктура НК „Железопътна инфраструктура“ и на железопътните предприятия.

Управителят на инфраструктурата и железопътните предприятия (ЖП) отговарят за безопасната експлоатация на железопътната система и контрола на рисковете, свързани с нея, съобразно обхвата на дейностите си като поддържат функциониращи системи за управление на безопасността. НОБ издава удостоверение за безопасност на управителя на инфраструктурата и сертификат за безопасност на ЖП при наличие на изградена СУБ. Националният орган по безопасност упражнява надзор върху СУБ след издаване на удостоверение за безопасност и сертификат за безопасност в съответствие с изискванията на европейското и на българското законодателство.

През изминалите след 2006 г. бяха направени редица изменения и допълнения в ЗЖТ и подзаконовите нормативни актове свързани с ролята и задълженията на агенцията, съответно и на Главна дирекция „Железопътна инспекция“, по отношение на безопасността.

С промени в законодателството от 2011 г. е въведено друго важно изискване и то е, че за всяко превозно средство преди въвеждането му в експлоатация трябва да се определи лице, което е отговорно за неговото поддържане, а на агенцията респективно на главната дирекция е вменено да извършва проверки по изпълнението на изискванията за издаване или отнемане сертификата на човекът, отговорен за поддръжката на превозните средства, както и да упражнява постоянен контрол. При констатирано нарушение е необходимо да се издават задължителни предписания.

По отношение на жп превозните средства на дирекцията са възложени няколко ключови отговорности. Главната дирекция разглежда заявленията и приложениите към тях документи за издаване на разрешение за пускане в експлоатация на превозни средства и след установяване на съответствие с нормативните изисквания предлага на изпълнителния директор да издаде разрешения за въвеждането им в експлоатация. Също така се води регистър на превозните средства и се упражнява контрол върху регистрирането им, точността и осъвременяването на отразената в регистъра информация. Важно е да се отбележи, че возилата които не са вписани в регистър, нямат право да се движат по железопътната инфраструктура.

Основните дейности на дирекцията са свързани и с проверки по изпълнението на изискванията за издаване, подновяване, изменение или отменяне на сертификата за безопасност на железопътен превозвач и на удостоверение за безопасност на управителя на железопътната инфраструктура. Необходимо е и да се извършва техническо разследване на причините за железопътни произшествия и инциденти. В резултат на разследванията се издават задължителни предписания във връзка с установените причини за произшествия и инциденти в железопътния транспорт. Управителите на жп инфраструктурата изграждат свои системи за управление на безопасността, за да гарантират, че железопътната система може

да постигне минималните общи критерии за безопасност. Също, че съответства на националните правила за безопасност и на изискванията за безопасност, формулирани в Техническите спецификации за оперативна съвместимост, както и че се прилагат съответните части на общите методи за безопасност.

Друга основна задача която изпълнява дирекцията е свързана с контрола и проверките за работата на персонала, отговорен за безопасността, на управителя на инфраструктурата и на превозвачите, както и на строителните и ремонтните предприятия и на вътрешния железопътен транспорт на министерства, ведомства, дружества и предприятия. Инспекторите от дирекцията провеждат изпити на кандидатите за придобиване или признаване на правоспособност за дейности, свързани с безопасността на превозите в железопътния транспорт. Подготвят за издаване от изпълнителния директор на няколко вида свидетелства: за правоспособност на лицата, издържали изпита; свидетелства за признаване правоспособност на лицата, придобили право да упражняват регулирана професия в железопътния транспорт; свидетелствата на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Европейския съюз.

В резултат на транспониране на Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. за оперативна съвместимост на железопътната система в рамките на Общността, към задълженията на Националния орган по безопасност са вменени още задължения: да разглежда заявления за издаване на разрешение за извършване на дейности по оценяване и проверка на съответствието на подсистема или на част от подсистема с националните правила за безопасност или с техническите правила; да подготвя становището на изпълнителния директор за степента на изпълнение на изискванията от заявителя, а след издаване на такова разрешение да извършва проверки. Дирекцията има основна роля, свързана и с въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми след обновяване, модернизиране или изграждане на нова. Тя разглежда техническото задание за проектиране на структурна подсистема или на част от нея, както и доклада за безопасност. Подготвя писмено становище до изпълнителния директор а издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация.

В изпълнение на функциите на НОБ чрез Главна дирекция „Железопътна инспекция“ агенцията участва в работата на международни организации, съвещания и работни групи в областта на железопътния транспорт, включително в работни групи в Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ЕЖА).

Поределите публикации за юбилея подготви екип специалисти от ИАЖА



**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



ШАХМАТЕН ПРАЗНИК В САНКТ ПЕТЕРБУРГ

Стана Европейското железничарско първенство – 2016 на USIC

За домакин на Европейското първенство по шахмат – 2016, проведено от Международната железничарска спортна асоциация USIC тази година беше избран Санкт Петербург. Сред 14-те отбора, дошли от цял свят да се състезават в града на река Нева, бе и представителният отбор на Холдинг „Българските държавни железници“ ЕАД.

Страната ни е член на USIC от 1956 г. В организацията членуват 32 европейски държави и четири извън Стария континент, сред които е и Индия. На турнира в българския отбор участваха Светозар Цеков, Симонета Иванова, Петьо Маринов, Лаура Маринова, Светослав Борисов и капитанът инж. Любомир Борисов. Като резерва беше включен Огнян Ръждавички. Водач на нашата делегация беше председателят на USIC в България Кирил Ангелов. Според капитана на отбора още със стъпването на руска земя силно впечатление е направила много добрата организация и ред, с които домакините са посрещали гостите си. „Изключителните мерки за сигурност и проверките на багажа на гарите в Москва, но и в Санкт Петербург не само, че не създаваха усещане за дискомфорт, но вдъхваха едно спокойствие, което при днешната напрегната международна обстановка е твърде необходимо“, споделя Любомир Борисов. И подчертава, че около 700-километровото разстояние между руската столица и Петербург е изминато за три и половина часа с високоскоростния влак. Обслужването в него, което не може да се сравни дори с предлаганото в най-люксов самолет, ще остави почти толкова траен спомен, колкото и самият турнир, проведен от 4 до 9 юли в представителния петербургски хотел "Новый Петергоф".

След настаняването през пър-

вия ден е проведена техническата среща, разказва Борисов за последователността, по която е протекло международното шахматно състезание. По време на грандиозното официално откриване руските организатори на международния шахматен турнир са поздравили всички участници, пожелавайки им късмет в предстоящите състезания. По нетрадиционен начин, същия ден, е изтеглен и жребият за цялото първенство. Участниците са получили номерата си „скрити“ в типичните за руския фолклор дървени матрьошки. Веднага след това е проведен и първият кръг от турнира. Но следващите два дни са били далеч по-напрегнати, защото срещите са били в два кръга – сутрин и следобед по осем часа дневно.

„Българският отбор попадна в изключително тежка група. Съперници бяха професионалните шахматисти от Индия със средно ело 2460“, коментира Любомир Борисов и обяснява, че това е система за относително оценяване в шаха на силата на играчите, създадена от професор Арпад Ело за по-справедливо класиране. Подробно се спира и на начина, по който са били позиционирани нашите състезатели. Светозар Цеков е играл на първа дъска, отбелязвайки 2.5 точки от 5 максимални, на втора дъска - Симонета Иванова (с 4 от 5), на трета дъска - Петьо Маринов (с 3.5 от 5), на четвърта дъска - Лаура Маринова (с 0.5 от 5), на пета дъска - Любомир Борисов (с 2.5 от 5) и на



ДОСТИЖНИЧНЫЙ КОМПЛЕКС
НОВЫЙ ПЕТЕРГОФ



Симонета Иванова и Любомир Борисов, най-добре представили се отбор по време на шампионата.

шеста дъска - Светослав Борисов (с 1.5 от 5). Капитанът на нашия отбор не пропуска да отбележи, че принципа, по който е провеждан турнира на USIC е много сложен. Защото всеки отбор, състоящ се от 6 състезатели, се разделя на други три мини отбора с по двама участници в първите 3 кръга, а в четвърти и пети отново се делят, но вече на два мини отбора от по трима души. По думите на инж. Борисов тази система, непривична за професионалния шахмат, е въведена в международната железничарска спортна асоциация още през 1952 година като идеята е да се спазва принципът на игра, фигуративно казано, „всеки срещу всеки“.

Всъщност целта на USIC още от самото начало, когато създава тези турнири, е не толкова да се провокира състезателен хъс и амбиция за победа на всяка цена, а повече да се получи приятелска атмосфера, желание за партньорство между представителите на различните железници и възможност за трайни и неформални колегиални контакти. Достатъчно показателен в това отношение е фактът, че преди всяка партия организаторите са дали възможност

и създали условия участниците да разменят помежду си традиционните за тези случаи подаръци. Това е била и една от предпоставките петте дни във величествения Петербург да преминат в още по-дружеска атмосфера.

Шампион на Европейското първенство по шахмат – 2016 е станал отборът на Индия. На второ място са се класирали руснаците, а трета позиция е зела Германия. Със силната си игра са направили впечатление и шахматистите от Франция и Австрия. „На нашия отбор не достигнаха 2 точки, за да влезе в призовата шестика и в крайна сметка остана девети“, констатира не без съжаление Борисов. Въпреки горчивината от няколко пропуснати точки от спечелени позиции, българите са се проявили като един сплотен и отличен колектив по време на всички партии, е неговата оценка. А това е нещо изключително важно и е залегнало в цялата философия на USIC, както и на международната шахматна федерация ФИДЕ, които винаги се придържат към максимата „Gens una sumus“ – „Ние сме едно семейство“.

Шампионатът в Санкт Петербург е първият, осъществен съвместно с ФИДЕ. Медалите е връчил лично президентът на ФИДЕ Кирсан Илюмджинов. На финала сред нашите шахматисти

най-добре са се представили отбор Б - Симонета Иванова и Любомир Борисов, взели 6,5 точки от 10 възможни. Другите два български отбора са получили по 4 точки също от 10 възможни. Още една подробност от правилата на играта обяснява инж. Борисов: „За победа се получава една точка, за равна среща 0,5 точки и за загуба 0 точки.“

Въпреки дъждовното време в Санкт Петербург, настроението на състезателите през цялото време е било прекрасно, а първенството се превърнало в истински шахматен празник. Домакините са полагали максимални усилия да осигурят пълен комфорт на участниците. В същото време българската делегация се е радвала на изключително внимание и сърдечен прием от страна на руските си колеги, което е направило впечатление. Незабравим спомен е оставил и последният ден, когато за гостите е организирана много наситена и динамична туристическа програма, включваща посещение на исторически, културни и архитектурни забележителности в Петербург, които никак не са малко. След сухопътната обиколка, на финала, всички са били изненадани и с круиз по Нева, от където градът изглежда още по-величествен и привлекателен отколкото от брега.

Страницата подготви
Мая Димитрова



Част от българския отбор по време на откриването.

РЕЗУЛТАТИТЕ ПО ДЪСКИ ЗА БЪЛГАРСКИЯ ОТБОР

Първа дъска - 3 броя ремита (равни срещи), една победа и една загуба. Общо 5 изиграни срещи.
Втора дъска - 3 броя победи и две ремита (две равни срещи). Общо 5 изиграни срещи.
Трета дъска - 2 броя победи и три ремита (три равни срещи). Общо 5 изиграни срещи.
Четвърта дъска - 4 загуби и една равна среща. Общо 5 изиграни срещи.
Пета дъска - 3 броя ремита (равни срещи), една победа и една загуба. Общо 5 изиграни срещи.
Шеста дъска - 3 броя равни срещи (ремита) и 2 броя загуби. Общо 5 изиграни срещи.

НЕКТАРИНИТЕ



Нектарините са много близки роднини на прасковата, а в миналото са ги наричали „персийска слива“. По своята същност те са сорт праскови с гладки люспи, чиято родина е Китай. Станали са известни в Европа едва в епохата на късното Възраждане, когато мореплавателите са започнали да ги пренасят в различни страни. В Америка и източните държави нектарините са известни от около 2000 години.

Името им идва от гръцката дума „нектар“. Те са едни от най-вкусните, ароматни и сочни летни плодове. Изключително полезни и богати на витамини, нектарините имат заслужено място в лятното ни меню.

Тези плодове не съдържат холестерол и натрий и имат много ниско съдържание на мазнини. Съдържат повече фосфор и калий от прасковите, богати са на витамин С и А, бета-каротин, фолиева киселина и растителни влакна.

Нектарините се консумират предимно пресни, защото имат

много свеж и приятен вкус. Те нямат характерните за прасковите мъхчета, които често предизвикват дразнения. Използват се за приготвяне на вкусни десерти и плодови салати, украси на торти, сладкиши, компоти и конфитюри. Добавят се към полезни зърнени закуски. Придават екзотичен привкус на свинско и пилешко месо. За целта, когато печете пилешко или свинско на скара, добавете и една нектарина, срязана на две. За да не потъмнеят след срязването, нектарините могат да се поръсят с малко лимонов сок.

Едно от най-добрите качества на нектарините е успокояването на нервната система и понижаването на стреса. То се дължи на високите количества калий в този плод. Те са ниско калорични, което ги прави подходящ плод за спазването на диетични режими.

Специалисти препоръчват нектарините при сърдечно-съдови проблеми. Редовната кон-

сумация на ароматните плодове подобрява венозната циркулация и тонуса на стените на съдовете. Нектарините предпазват лигавиците, кожата, очите и сърцето от действието на изключително вредните свободни радикали. Регулират дейността на стомашно-чревния тракт и имат леко слабително действие. Те цялостно укрепват имунната система, затова през летните месеци максимално се възползвайте от тях.

Вкусните плодове действат като своеобразен филтър на бъбреците, очиствайки ги от ненужните вещества и токсини. Благодарение на съдържащите се плодови киселини, нектарините успешно стимулират апетита. Някои опитни кулинари споделят, че мазната храна се смила много по-добре, ако преди сядането на масата се изяде една нектарина. Веществата, които се съдържат в нея, ще подобрят работата на стомашните жлези.

Как да понесем по-лесно летните жеги

През лятото се отделят повече витамини, полови хормони, а също и хормони на удоволствието. Някои области на малкия мозък реагират на визуални дразнения — гола кожа, предизвикателно облекло, други регистрират наличието на феромони — ароматни вещества, отделяни от човешкото тяло. Чувствителността ни е повишена, готови сме за любов.

Но понякога топлината ни причинява доста неприятности. Ето няколко съвета как да се справим с жегата и да не се чувстваме неудобно в прегръдките на любимия.

Имаме чувството, че всеки момент ще се разтечем — причина е бавната адаптация на тялото към горещините. Надбъбречните жлези се уголемяват. Нужно е да пием повече течности, за да компенсираме загубата на вода и минерали. Помагат и леките масажи за стимулация на кръвообръщението. Добре ще ни повлияят хладните компреси на ръцете и краката, морските бани. Можем да пием чай. Топлите напитки са за предпочитане, защото изравняват телесната и външната температура. Добре е да се избягва алкохола и газирани изстудени напитки.

Когато е горещо се потим повече. Причина за това е, че симпатикусът отделя пот, защото водата върху кожата регулира телесната температура. Потейки се, ние се охлаждаме. В горещините трябва да се пие минерална вода за балансиране на загубените минерали. Не бива да се носят изкуствени тъкани.

От горещините на някои хора им се вие свят. Това се дължи на факта, че атмосферното налягане се повишава, когато е горещо и ако промените са резки, кръвообръщението се нарушава. Кръвното налягане пада и някои от по-фините съдове не се оросяват достатъчно с кръв. Ниското кръвно пречи на правилното кръвоснабдяване на мозъка, който има нужда от кислород и енергия.

През горещите дни спим зле. Причина за лошия сън е, че през деня преминаваме през много фази на умората причинени от горещините. През нощта сетивата ни се изострят и не можем да заспим. Друга причина за лошия сън в горещините е ниското съдържание на кислород в стаята и лошото проветряване. Преди да легнем е добре да се поразходим. Алкохолът и тлъстите храни трябва да избягват. Проветрявайте помещението и използвайте леки завивки.

В горещините е необходимо да се пие много вода!!! От човешката кожа се отделя около половин литър вода дневно. При големи горещини това количество се увеличава до двайсет пъти. Нормалното потребление на вода е около два и половина литра на ден, а през лятото то се увеличава на три и половина до четири литра. Изпивайте поне едно шише минерална вода, яжте салата и плодове.



СВ. ПАНТЕЛЕЙМОН

а после станал придворен лекар на император Максимиан, който заповядал да го съсекат, защото отказал да се поклони на езическите богове.

В съответствие с характеристиката на светеца като лечител през IX в. в манастирите, носещи неговото име в Охрид и Преслав, били създадени медицински школи и лечебници. Част от мощите му се пазят в светогорския руски манастир „Св. Пантелеймон“.

Този църковен празник се нарича още Пантелей пътник. Добавката към името се основава на народното тълкуване на името „Пантелеймон“. То е гръцко име и за първите славяни-християни не е било понятно. Българинът го е свързвал с „път“, откъдето идва и изразът „Пантелей-пътник“. Едно от най-разпространените вярвания, свързани с този ден, е че на Св. Пантелей лястовиците и щър-

келите отлитат за топлиите страсти или „се събират да пътуват“. Близко до това е вярването, че този ден е щастлив за пътуване: онзи който има да пътува далече, добре е да тръгне на Св. Пантелей, та да му е леко пътуването.

На много места Св. Пантелей се празнува строго за предпазване от буря, от наводнение, като разправят случки от своя живот и от живота на бащи, дядовци и баби, според които добитък, хора, къщи и др. имоти са били отнасяни или наводнявани, след като пострадали не са зачели Св. Пантелей. Друга особеност на този ден е, че той се празнува от врачките. На този ден те нищо не врачуват и болни не приемат при себе си, че Св. Пантелей ще ги накаже.

На този ден имен ден празнуват: Панталей, Пантелей, Панти, Добра, Добрин, Добрина.

На 27-и юли православната църква почита Св. Пантелеймон. Той е великомъченик от град Никомидия, пострадал през 296 година, по време на царуването на Максимиан Херкул. Според житието му той бил отначало езичник и носел името Пантолеон (от гръцки — „Пъв във всичко“). Когато се покръстил приел името Пантелеймон (от гръцки — „Всемилолюбив“).

Пантелеймон е бил ученик на знаменития тогава лекар Ефросин,

МИТОВЕ ЗА СЛЪНЦЕТО



В днешно време наличието на тен е символ на просперитет, сиреч имаш възможност за курорти, тузар си. Но не така е било през годините.

В началото на миналия век хората с тен са били само от простолюдието - селскостопанските работници, прислугата, селяните. Бялата, нежна кожа е била привилегия само на аристокрацията. Масовата истерия днес по приятния загар, дори през зимата чрез солариум, доведе до многократно увеличаване на злокачествените заболявания на кожата.

Този факт накара дерматолозите да апелират към разумно използване на слънчевите лъчи и да не се поддаваме на легендите за слънцето. Кое не означава да се лишаваме от полезните и приятни слънчеви лъчи. Защото слънцето, както и другите неща в живота в големи дози е отрова, а в малки лекарство.

Кои са най-честите твърдения за слънцето, някои от които напълно погрешни?

Тенът е здравословен. Само ако не се прекалява. Иначе приятният загар е защитна реакция на кожата, за да се предпази от вредните лъчи на слънцето. Кожата потъмнява и задебелява, образувайки по-плътен слой, и така пази проникването на ултравиолетовите лъчи в по-дълбоките слоеве на организма.

Преди тена, се минава през фаза на зачервяване, което е изключително вредно, особено за нежната детска кожа. Убийствено за здравето е стоенето на плажа с часове, особено по обяд между 11 и 15 часа.

Слънцето е еднакво навсякъде. Не е вярно. На плажа UV лъчите повишават активността си с 25% поради отразяването от пясъка, а във водата с 50%! През лятото активността на слънцето е 4 пъти по-голяма, отколкото през другите сезони.

Най-опасно е слънцето през зимата в планината със снежна покривка, там неговата активност се увеличава с 80% и изгарянията са най-тежки.

Слънцето помага при кожни заболявания. Не при всички. Голяма заблуда е, че акнето се повлиява добре от слънцето. Първоначално кожата изглежда добре, тенът скрива дребните дефекти от заболяването. Но след време положението се влошава. От задебеляването на кожата от слънцето се запущват мастните жлези и акнето става по-зле.

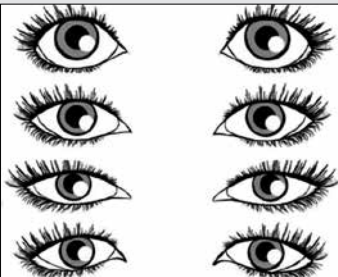
Без слънцезащитни кремове не може! Така е, но без да се прекалява. От една страна нека не забравяме, че имаме нужда от защита, атмосферата вече не е същата както преди, а кожата и телата ни са изложени на прекалено много рискове от некачествена, изкуствена храна, стрес и замърсен въздух.

От друга страна вече се появиха становища, че кремове с UV защита не са съвсем безобидни, поради съдържащите се в тях мазнини, а и пречат на ултравиолетовите лъчи да стигнат до кожата и да образуват витамин Д.

Какво казват за теб формата на очите ти

Големи кръгли очи
Хората с такива очи имат чиста душа, детски представи за света и са малко наивни. Те могат да бъдат лъгани много заради това, че се доверяват на всички. В същността си са много мили и внимателни хора, обичат да помагат на другите и са сигурни партньори. Можеш да им се довериш!

С формата на бадем
Очите с такава форма из-дават лека несигурност и предпазливост. Хората с такива очи трудно се доверяват и трудно започват връзки. Тяхното до-верие е като скъпоценност и трябва много да се пази. Това са хора, които рано или късно постигат целите си.



По-малки и издължени
Характера на хора с такива очи е малко труден. Те са по-студени, не обичат да се разкриват пред другите и са строги към околните и себе си. Те не се забавляват много, несигурни са в себе си, но са много дейни. В същността си са големи карьеристи.

С линия надолу
Искрени и добродушни хора, които обичат вътрешния си свят и са по-скоро интроверти. Те са готови винаги да помогнат с каквото могат и да са опора в трудни моменти. Много влюбчиви и обичат силно човека до тях.

Азиатски тип
Хората с подобни на азиатските черти на очите са много уверени в себе си. Имат шеметен живот, много задачи и никога не скучаят. Обичат приключенията и се впускат в тях, без да се замислят за последиците. Трудно създават дълги връзки, защото са импулсивни и имат нужда от разнообразие.

Кои са най-интелигентните

ЗОДИИ?



Близнаци
Близнаците имат идеалистично-аналитична интелигентност. Живеят в света на общуването, което им помага да генерират нови идеи. Интелигентността им започва да се проявява още в ранна детска възраст. От малки те са изключително любопитни за света, който ги заобикаля и не спират да го изследват и изучават. Могат да бъдат не само отлични лидери, учени, но и големи таланти, тъй като звездите им са определили да могат да се развиват еднакво добре в науката и изкуството. За да поддържат своето ниво на интелигентност, те внимателно избират хората, с които общуват. Нуждаят се от интелигентни събеседници и партньори, готови за конструктивни преговори.

Скорпион
Родените под този знак са най-проницателните и интуитивните. Те имат уникално шесто чувство. Винаги се стремят да усетят нещата в дълбочина и е много трудно да бъдат манипулирани. Спатат към групата на водните знаци. В китайската астрология водата е свързана с търсенето, разузнаването. Именно тази им дарба ги прави добри в сферата, в която се развиват. Голяма част от успеваемостта им се дължи и на тяхната упорита работа. Няма материя, която може да се окаже трудна за разгадаване за тях.

Стрелец
Стрелците също са изключително любопитни. Големи авантюристи са, което е техен плюс и им помага да научават повече за света около тях. Проницателни са, знаят как да оценят всяка ситуация, в която попадат, както и хората, с които общуват. Хобито им е да инвестират време и средства в самоусъвършенстването си. Техният интелект е интуитивен. Виждат добрите възможности често в рисковите ситуации.

ТЕСТ: ЛЕСНО ЛИ ХАРЧИТЕ?

Има хора, които обичат да пият пари, а има и такива, които пестят от всичко.

1. Останали са ви малко пари до края на месеца, но много искате да си купите хубава дреха. Как ще постъпите?

А) Отказвате се да я купите;
Б) Избирате нещо по-евтино;
В) Взимате пари на заем, без да се замисляте как ще ги върнете.

2. Какво ще направите ако спечелите 100 000?

А) Ще ги внесете в банка;
Б) Една част ще похарчите, а другата ще спестите;
В) Ще помогнете на близките си.

3. Ваш колега е повишен и ще получава по-голяма заплата. Как се държите?

А) Чувствате се засегнати;
Б) Амбицирате се в работата, за да повишат и вас;
В) Парите и кариерата не ви интересуват.

4. На какво обръщате внимание, постъпвайки на работа?

А) Дали заплата е достатъч-

но висока и дали ще има допълнителни доходи?
Б) Възможността да удовлетворите професионалните си амбиции;
В) Радват се, че сте успели да получите работата.

5. Как разпределяте семейния бюджет?

А) Винаги успявате да спестите по нещо;
Б) Така го пресмятате, че парите да ви стигнат за месеца;



те да ви стигнат за месеца;
В) Още в средата оставате без пукната пара.

6. Какво ще правите с парите, които ви остават?

А) Заделяте ги за "черни" дни;
Б) Купувате нещо за дома;
В) Такова нещо не ви се случва.

За всеки отговор "А" получавате 1 точка, за "Б" – 2 точки, а за "В" – 3 точки.

Над 15 точки
Лесно харчите пари. Радват се на мига и само това е от значение за вас. Помнете, че това безгрижие може да се окаже пагубно.

От 7 до 15 точки
Умеете така да разпределяте парите, че винаги купувате нещо, но и спестявате. Вие сте отговорни и никога не взимате прибързани решения.

По-малко от 7 точки
Понякога прекалявате с пестеливостта си. Не умеете да се възползвате от облагите на живота и да се радвате на удоволствията, които ви предлага.

ПЪТЕШЕСТВИЕ С BELMOND ANDEAN EXPLORER

Нов луксозен влак-хотел ще предлага удивителни жп круизи из Перу



(Продължава от брой 16)

Луксозният влак-хотел Belmond Andean Explorer ще приема на борда си до 68 пътници, които ще се радват на луксозна обстановка и отношение. За тяхното настаняване са на разположение 20 стилни и просторни двуместни кабини, (обзаведени с по две единични легла), 12 комфортни купета с двуетажни легла и два шикозни апартамента (формирани чрез съединяването на двойни кабини), състоящи се от спалня и дневна, предназначени за съпругески двойки и семейства. Освен спалните вагони, на разположение на гостите са още два вагон-ресторанта, вагон-бар и вагон с панорамен-салон и открита част.

Интериорът на вагоните е проектиран от дизайнерката Инге Мур от водещото студио за разработка на дизайнерски решения за хотелската индустрия The Gallery HBA (Hirsch Bedner Associates). В него са пресъздадени елементи на перуанската култура и традиции. В палитрата на подобрите цветове и текстури, в материалите, от които са изработени мебелите, се отразяват традиционни мотиви от

орнаментните вълнени тъкани на Перу, пастелните нюанси на ценната вълна от алпака (чифтокопитно животно, произлязло от дивите ламы - викуня отглеждано в Перу заради вълната и месото) и синьо-сивите каменни грамади на планинските масиви на Андите.

Във вагон-ресторантите пък пасажерите ще бъдат обгърнати от шикозната и елегантна атмосфера, характерна за шикозните британски вагони Pullman. Те са произведени през 20-те години на XX век за тогавашните луксозни жп композиции, с които аристокрацията се е впускала във воаяжи из Стария континент и Азия. Четири такива са специално реновирани и включени в състава на Belmond Andean Explorer. В тях ще се сервира сезонно многостепенно меню, създадено от шеф-готвачите на хотел Belmond Hotel Monasterio в Куско (част от хотелската верига Belmond). Гурме блюдата ще включват специалитети от перуанската кухня, приготвени от пресни сезонни продукти.

В бара и панорамния вагон-салон на гостите ще се сервират освежителни напитки, сладки и

солени изкушения. Там те ще могат да се наслаждават на ободряващия ефект и вкуса им, удобно разположени на меките кресла и канапета и да съзерцават пленителните високопланински пейзажи на Перу. Предвидена е и богата развлекателна програма, включваща музикални изпълнения и танци, типични за региона на Андите. Както и вечерни шоу програми под акомпанимента на пиано.

Belmond Andean Explorer ще стане вторият луксозен влак-хотел на компанията Belmond в Перу. Сега жп пътешествия из страната на инките извършва само шикозния й състав Belmond Hiram Bingham. Но той предлага само еднокласни пътувания между Куско и Мачу Пикчу, съчетани с кратки екскурзии по маршрута. С новия спален жп круизър туристите ще могат да се насладят на по-вълнуващи и дълги приключения.

Луксозният железопътен флот на Belmond включва още съставите Eastern & Oriental Express (пътува из Индокитай), Venice Simplon-Orient-Express (Европа), Belmond Royal Scotsman (Шотландия) Belmond British Pullman и Belmond Northern Belle (Англия). През август т. г. към тях ще се прибави и композицията Belmond Grand Hibernian, която ще се движи в Ирландия.

Първият луксозен спален влак в цяла Южна Америка е планирано да се отправи на първото си пътуване на 27 май догодина. Ако искате да сте част от групата пионери, които ще се впуснат в несравнимото преживяване, не губете време, а си заявете билет за него или за някой от следващите рейсове. Цените на по най-дългия туристически жп маршрут („Spirit of the Andes“) започват от 462 долара на човек за денонощие. В нея са включени стойността на пътуването, планираните екскурзии и всички ястия и напитки, които ще поръчате във влака. Досега с омайващата естествена красота на перуански Андис, с местната култура и с историята на зараждането на цветущата някога цивилизация на инките си заслужават парите!

Ивайло ПАШОВ

Менюто ще включва специалитети от перуанската кухня.



В шикозните апартаменти ще има спални, а в кабините – комфортни легла.



Belmond Andean Explorer ще приема на борда си до 68 пътници.



Композицията ще разполага с два вагон-ресторанта.



За гостите ще е предвидена развлекателна програма с музикални изпълнения и танци, типични за региона на Андите.



Панорамен салон част, от който ще е открит, ще стане любимото място за отдих и забавления на пасажерите.



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