СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар

RAILWAYMAN

28 февруари - 6 март 2019 г. Цена 60 ст. София, година XXVIII, брой 7

Тенденции

ДИНАМИЧНО ДЕСЕТИЛЕТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ПАЗАР В ЕС

на стр. 3

Законодателство

КОНКУРЕНЦИЯТА ЧУКА НА ВРАТАТА

на стр. 5

С ТЕСНОЛИНЕЙКАТА НА 3 МАРТ

Националният флаг отново ще се развее на тържеството в Якоруда

И тази година честването на националния празник 3 март за родопската железница ще започне още в 08:46 ч. от гара Септември, когато теснолинейният влак ще потегли по редовното си разписание към Добринище. Освен патриотичното и приповдигнато настроение, с които в такива дни е съпроводено пътуването, композицията ще бъде и по-дълга. Допълнително в нея ще бъдат включени още шест вагона и бюфет вагон, заради все по-големия обществен интерес към събитието, което вече за четвърта поредна година организира Гражданско сдружение „За теснолинейката", подпомогнато от „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. Дружеството традиционно подкрепя инициативи на любителите на железопътния транспорт, които допринасят за опознаването на изконните ценности и корени на българщината и са свързани с отбелязването на паметни исторически дати. Този път мотото, под което ще развее националният флаг, е „На 3-ти март: Заедно в теснолинейката".

След тръгването от Септември основното тържество, свързано с Освобождението на България, се организира в Якоруда. Докато влакчето пътува, от Сдружението са подготвили малки изненади за хората, дошли да се включат в празника. Всеки ще бъде закичен с мартеница, един от най-българските символи за началото на пролетта. С пристигането в гара Якоруда пътниците от композицията ще имат възможност да се включат в шествието до центъра на градчето, където ще могат да се насладят на тържествена програма. Обикновено тя се подготвя от местни фолклорни състави, чието майсторство привлича не само българските, но и чуждите гости със самобитното, но и много професионално изпълнение. Очевидци, които веднъж вече са присъствали предишни години на същото тържество, твърдят че е невъзможно човек да остане равнодушен наблюдател и да не се хване с останалите на извиващото се общо хоро. После, докато „Родопи" продължава по редовното си разписание до Добринище, дошлите в Якоруда за 3 март ще могат да се насладят на атмосферата и красотата, които родопският град предлага. Връщането им до Септември ще стане с обратния курс на теснолинейката.

От дружеството за Пътнически превози напомнят, че линията по маршрута Септември - Добринище е включена в списъка с най-интересните железопътни жп направления в Европа, публикуван в Пътеводителя за европейските железопътни разписания, издаден от германските железници (DB). Средната скорост, развивана от теснолинейната композиция по маршрута е 40 км/ч, докато преминава през множество живописни кътчета с многобройни тунели и мостове. По трасето му се намира гара Аврамово, която е най-високо разположената гара на Балканския полуостров – на 1267 м.

Повече от седмица вече билетите за празничното пътуване са в предварителна продажба в касите и бюрата на всички гари в страната. Цената им от Септември до Якоруда е 4.60 лв., а за запазеното място е 0.50 лв. Могат да се ползват и различните оферти за намаление при пътуване в двете посоки - пътуване на групи или срещу представяне на железопътни карти, които „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД предлага. За деца до 7-годишна възраст качването във влака е безплатно при представяне на документ, удостоверяващ възрастта им. Доплаща се само запазеното място, ако се ползва такова. След изчерпването на 300-те места, предназначени за празника в Якоруда, служителите на билетните каси ще уведомяват клиентите на БДЖ.

Седмицата

Договор за сътрудничество подписаха управителят на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД инж. Христо Иванов и ректорът на ВТУ „Т. Каблешков" проф. д-р инж.-икон. Даниела Тодорова. На подписването между двете институции присъстваха и двамата зам.-ректори на университета проф. дтн инж.-мат. Петър Колев и проф. д-р инж. Николай Георгиев.

Идеята на ръководствата на пътническото дружество на БДЖ на ВТУ е този документ е да обедини усилията им за подобряване на условията за развиване на успешна учебна и научно-изследователска дейност в университета, предимно в областта на подготовката и обучението на кадри и повишаването на квалификацията на специалисти в областта на железопътния транспорт, транспортната техника и технологии, необходими за отраслите на националната икономика.

В това сътрудничество железопътната компания се ангажира да подпомага учебния процес в университета чрез осигуряването на квалифицирани специалисти. Те ще участват като експерти в комисии. Дружеството ще осигурява специализирана научно-техническа информация и документация за нуждите на учебния процес, както и ще предоставяне своята материално-техническа база за провеждането на практически стажове при обучението на студентите.

На 2 февруари т. г. преподавателите от катедра „Транспортна техника" доц. д-р инж. Миряна Евтимова и гл. ас. д-р инж. Васко Николов посетиха Професионалната гимназия по икономика „Рачо Стоянов" в град Дряново. Срещата бе организирана със съдействието на директора на

На стр. 4

Компенсации

DEUTSCHE BAHN ИЗПЛАТИ 53,6 МЛН. ЕВРО ЗА ЗАКЪСНЕНИЯ

През миналата година германските държавни железници (Deutsche Bahn) изплатиха 53,6 млн. евро компенсации на пътниците си за закъснения. Това е с 20 млн. евро повече от обезщетенията, дадени през 2017 г. Тогава средствата са получени от 1,8 млн. пътници общо, а през 2018 г. – от 2,7 млн.

Изплащането на компенсации заради неспазване на графика за движение се регулира от чл. 17 на Регламент 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета за правата и задълженията на хората, използващи железопътен транспорт. В съответствие с документа, без да губи правото си на превоз, пасажерът може да претендира за обезщетение от 25 или 50 на сто от цената на билета, съответно при закъснение на влака от 60 до 119 минути и над 120 минути.

През м.г. влаковете на Deutsche Bahn влошиха точността си. Статистиката сочи, че всеки четвърти състав, обслужващ дългите направления, е пристигал на крайната гара с отклонение от графика. За да се справят с проблема, от ръководството на жп превозвача дори обявиха, че обмислят продажбата на дъщерната компания Arriva (тя извършва регионални пътнически превози извън пределите на Германия - в 14 европейски държави), за да осигурят необходимия финансов ресурс за планираните реформи.

Бизнес

CRRC СТЪПИ НА ПАЗАРА ЗА ЛИЗИНГ

Китайската корпорация China Railway Rolling Stock (CRRC) – най-големият производител на подвижен състав за релсов транспорт в света – създаде лизингова компания. Тя ще се занимава с насърчаване на продажбите на произвежданата от гиганта продукция на чуждестранните пазари.

Новата CRRC Financial Leasing е регистрирана в пристанищната свободна зона Дунгуан (в автономната провинция Тиендзин) с капитал от 3 млрд. юана (443 млн. долара). Учредители на компанията са корпорацията CRRC, холдинговата компания CRRC Group и концерна Tianjin Trust.

Основна задача на новата лизингова структура на CRRC е да оказва финансова подкрепа за експорта на железопътна продукция и технологии на страните, включени в инициативата One Belt, One Road за създаване на „Нов път на коприната". В списъка на предназначената за износ продукция на CRRC влизат високоскоростните влакове, мощни локомотиви, товарни вагони и подвижен състав за градски и крайградски жп композиции.

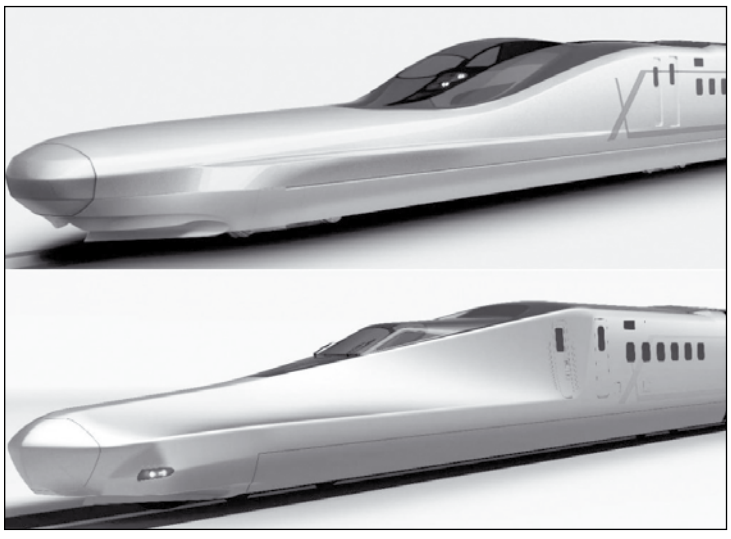
В свободната икономическа пристанищна зона Дунгуан са съсредоточени най-големите лизингови компании в Китай. На тях се пада около 80 процента от сделките за финансов лизинг на въздушните и морски съдове и на инженерното оборудване за тези операции.

Иновация

ЯПОНИЯ ПРЕДСТАВИ ПРОТОТИП НА НОВ ВЛАК-СТРЕЛА

Японската жп компания JR East представи прототип на нова модификация на високоскоростните влакове Shinkansen, наречен ALFA-X. Концептуалният модел може да развива скорост от 360 км/ч.

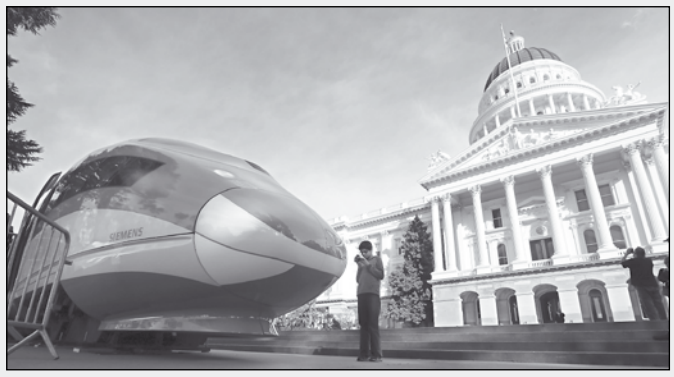
Засега е изработен само главният моторен вагон. Предвижда се до май 2020 г. в предприятието Kawasaki Heavy Industries да бъде произведена и цяла 10-вагонна композиция. Едно от главните нововъведения при прототипа е силно удължената му предница, достигаща 16 метра. За сравнение, при различните поколения японски високоскоростни влакове тя не е по-дълга от 15 метра. Но предстои да бъде произведен модел и с 22-метрова носова част. JR East планира изпитания и с двете версии.



Очаква се тази конструкция да осигури на новия експрес заложената в проекта максимална скорост от 360 км/ч, да ограничи външния шум в пътническите салони и да намали челното съпротивление (особено при влизането в тунели). При тестовете обаче е планирано експериментално композицията да развие до 400 км/ч.

Инициативи

Високоскоростна линия между САЩ и Канада



Властите в американските щати Орегон и Вашингтон планират да изградят високоскоростно жп трасе до Канада. Проектът предвижда то да свързва най-големите им градове - Портланд и Сиатъл с Ванкувър, най-мащабният мегаполис в канадската провинция Британска Колумбия. Идеята е по нея да пътуват пътнически експреси, способни да развиват скорост до 400 км/ч.

Законодателното събрание на щата Вашингтон прие закон за финансирането на транспортните проекти между 2019 - 2021 г. То задели 3,25 млн. долара за създаване на специално транспортно управление, което ще развива високоскоростната жп комуникация. В проекта ще вземат участие транспортните власти на двата американски града и на канадската провинция.

В момента има само един редовен пътнически влак, който преминава едновременно и през трите града. Известен е като Cascades и се управлява от държавния междуградски жп оператор на САЩ Amtrak. Пътува три пъти дневно по направлението Ванкувър - Юджийн през Сиатъл и Портланд, изминавайки разстоянието от 750 км за 12 часа.

През юни 2020 г. департаментът по транспорт на Вашингтон трябва да предостави на губернатора на щата и Законодателното събрание списък със закони, които е нужно да се променят или приемат за реализирането на проекта за високоскоростната железница. Ведомството ще координира дейностите с изпълнителните и законодателните органи на Орегон и Британска Колумбия. Времевите и финансовите рамки на инициативата все още не са точно определени.

Контракт

Siemens ще модернизира метросигнализацията в Меделин

Германският концерн Siemens сключи контракт с оператора на метрополитена в Меделин (вторият по големина град в Колумбия) за модернизация на системата за сигнализация на линия А, която трябва да се извърши до 2021 г. Тя е първото от двете му функциониращи трасета (заедно с линия В), чийто общ годишен превоз на пътници за денонощие средно е около 1 милион души.

Линия А е с дължина 28,5 км, има 21-а метростанциии и е въведена в експлоатация преди повече от 20 години. Свързва северните и южните части на града, като преминава по надземна естакада. Обновяването на нейната сигнализация ще позволи да се намали интервалът на движение на мотрисите и да се повиши надеждността на трасето. В момента в пиковите часове влаковете пътуват през 3 минути.

Договорът предвижда германската компания да модернизира системата за автоматична локомотивна сигнализация LZB, да замени старите светофарни уредби с нови, светодиодни и да обнови средствата за свръзка и електроснабдяване. Siemens се ангажира да внедри още системата за микропроцесорна централизация Westrace Mk II. Монтажът на оборудването ще се извършва нощем, за да не се нарушава експлоатацията на линията.

Страницата подготви: **Ивайло ПАШОВ**

ДИНАМИЧНО ДЕСЕТИЛЕТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ПАЗАР В ЕС

Ръст при пътническите и спад при товарните превози, извършвани с железниците за десетилетие отчита Шестия доклад за развитието на железопътния пазар в страните от Европейския съюз. Той бе изготвен от Европейската комисия и публикуван в началото на февруари. Целта на документа е да се направи преглед на основните тенденции в железопътните сегменти в контекста на целите на политиката на ЕС в тази област.

Развитието на товарните железници от ЕС е относително нестабилно и засега автотранспортът ги „бие" сериозно
Източник: **https://www.globalrailnews.com**

През разглеждания в доклада период (2007 г. – 2016 г.) европейските железници бележат ръст. Те изпълняват общо 450 млрд. пътниккилометра. За сравнение, сумарният пътникопоток на всички видове сухоземен транспорт в Общността за това време възлиза на 6 трлн. пътниккилометра. Делът на жп транспорта в пътническите превози от 2007 до 2016 г. се увеличава от 7 до 7,6 процента. Основният обем на пътникопотокът на железниците се пада на вътрешните превози и само 6 на сто – на международните.

Движението на жп товарите обаче остава нестабилно. То трудно се възстановява от спада, отчетен през 2009 г. - разгарът на икономическата криза. През визираното десетилетие достига 419 млрд. тонкилометра срещу 2,5 трлн. тонкилометра при сухоземния транспорт. Делът на жп транспорта на пазара за карго превози в страните от Съюза бележи пик през 2011 г. и достига 19 процента. Оттогава непрестанно намалява и се свива до около 17 на сто през 2016 г. Същевременно, автомобилният транспорт печели повече товари и увеличава пазарното си присъствие от 75 до 76 процента. Около половината от железопътните карго операции са трансгранични.

Същевременно е налице постепенно отваряне на железопътните пазари. От 2011 г. до 2016 г. в повечето държави от Евросъюза ролята на частните товарни оператори се увеличава. Активната конкуренция между тях и държавните превозвачи се наблюдава във всички страни с изключение на Гърция, Ирландия, Литва и Люксембург. В сегмента на пътническите превози конкурентната среда има място само в половината страни-членки на ЕС.

Железниците остават един от най-безопасните видове транспорт. През 2016 г. са регистрирани 964 смъртни случая при влакови операции в Европа: по-голямата част от тях са с хора, преминаващи нерегламентирано през железопътните прелези (255) и лица без право на достъп (600). Броят на смъртните случаи на служители и пътници е съответно 32 и 44. През периода 2010 г. – 2015 г. продължава тенденцията за подобряване на безопасността на железниците, въпреки че през 2016 г. броят на леталните случаи и сериозните наранявания леко се увеличава. Специалистите сочат, че по това време пътуването с влак е над 25 пъти по-безопасно отколкото с лек автомобил.

Железниците остават един от най-безопасните видове транспорт

Секторът става постепенно все по-ефективен и иновативен и отговаря по-добре на нуждите на клиентите. Според проучване на Евробарометър 20, публикувано през септември 2018 г., 66 на сто от европейците са доволни от честотата на пътническите влакове, 59 на сто - от точността и надеждността, а 55 на сто - от информацията, предоставяна по време на пътуванията, особено когато има закъснение. Тези данни показват значително по-положително отношение, в сравнение със сходно проучване, проведено през 2013 г. Допитването предоставя също така поглед върху навиците за пътуване. Четирима от всеки петима (80 на сто) европейци ползват услугите на влак, а 67 процента изразяват готовност да го предпочетат за крайградски пътувания.

Въпреки повишената удовлетвореност на европейците от пътническите железопътни услуги, все още има възможности за подобрения. Едва 38 на сто от тях са доволни от начина, по който жп превозвачите разглеждат жалбите, а по отношение на достъпността до железопътните услуги за пътници с намалена подвижност се изисква допълнителна работа. Съществува потенциал за подобрение и спрямо правата на пътниците. Проучването показва също, че 75 процента от жителите на ЕС смятат, че покупката на билети за железниците е лесно, а 62 на сто са доволни от наличността на превозни документи за комбинирани пътувания, при които се използват няколко влака или видове транспорт.

В доклада на ЕК се подчертава, че железниците допринасят много за намаляването на вредните емисии от транспорта. На тях се падат едва 2 на сто от общото потребление на енергия в ЕС в транспортния сектор. Той е също така единственият вид транспорт, при който въглеродните емисии намаляват почти непрекъснато от 1990 г. насам.

Благодарение на законодателството на ЕС пазарът на железопътни товарни превози беше отворен за конкуренция през 2007 г. През 2016 г. във всички държави, с изключение на Гърция, Ирландия, Литва и Люксембург, има нови оператори, които осъществяват дейност и се конкурират с националните традиционни предприятия, а в половината от държавите пазарният дял на конкурентите е над 40 на сто. През периода 2011 г. – 2016 г. във всички държави от ЕС той трайно нараства.

Въпреки, че международният пазар за превоз на пътници е отворен от 2010 г., държавите-членки ще продължат да регулират достъпа до своите национални мрежи до изпълнението на Четвъртия железопътен пакет. Според публикуваните данни само в половината от тях може да се говори за конкуренция или за осъществяване на дейност на пазара на търговски услуги за превоз на пътници. Техният пазарен дял като цяло е по-висок от 10 процента, а в четири държави-членки почти всички търговски услуги се предлагат от новите участници.

Тези тенденции са обусловени от структурните промени, които започнаха в сектора преди повече от 20 години в резултат на законодателството на ЕС и приключват с приемането на Четвъртия железопътен пакет през 2016 г. Прилагането на техническия стълб от пакета през юни тази година, в последствие ще подобри още повече оперативната съвместимост между националните железопътни мрежи. Благодарение на пазарния стълб, през декември ще завърши процесът на отваряне на националните пазари, а принципът на провеждане на конкурсни тръжни процедури ще се наложи като правило за обществените поръчки за услуги в ЕС най-късно до декември 2023 г., като пряко възлагане ще бъде разрешено само в изключителни случаи.

Целият мониторинг е достъпен на интернет страниците на Еврокомисията и правната база данни EUR-LEX. В него се съдържат много фактология, технически и икономически подробности и изводи.

Ивайло ПАШОВ

Конкуренцията между държавните и частните жп превозвачи в държавите-членки на ЕС вече е факт
Източник: **https://www.sncf.com**

Според доклада общата дължина на железопътната мрежа в страните от ЕС към края на 2016 г. достига 221 000 км (с 1,6 процента по-малко отколкото през 2011 г.). Около 54 на сто от тези релсови пътища са електрифицирани, а високоскоростните линии са се увеличили над два пъти от 2003 г. и вече достигат до 8 400 км.

По същото време в европейския жп сектор са заети малко над 1 млн. души. Железопътните превозвачи и предприятия осигуряват заетост на около 600 000 от тях, а операторите на инфраструктура - на около 440 000. Работната сила е съставена предимно от мъже, а жените средно са едва 21 на сто. Застаряването на работната сила продължава да буди загриженост, особено за Гърция, Испания и Италия, където над 50 процента от персонала на служителите на железниците е съставен от хора на възраст над 50 години.

В края на периода, обхванат от проучването, в държавите от ЕС има 31 000 пътнически гари, 2 358 товарни терминала, 452 разпределителни гари, 1 667 ремонтни депа, 702 морски и пристанищни съоръжения и 954 горивни депа.

В аванс

МОДЕЛИСТИ ЩЕ ИЗЛАГАТ ТВОРЕНИЯТА СИ

Сдружение "Клуб железопътен моделизъм – България", съвместно с Висшето транспортно училище "Тодор Каблешков", организира Международна модулна среща на жп моделистите. С нея ще отбележи 10 години от създаването на клуба в България. Събитието ще се проведе от 24 до 26 май тази година. Всички, които проявяват интерес към изложените модели ще могат да ги разглеждат в зала „Юбилейна" на ВТУ „Т. Каблешков" от 9 до 18 ч. в продължение на три дни. Входът ще е свободен.

За участие в срещата са поканени български и чуждестранни железопътни моделисти, организирани в клубове, секции, кръжоци, организации или приятелски кръгове, както и всички хобисти, колекционери, макетисти, стендови моделисти, спотъри и симпатизанти, които създават влакови прототипи или са с изявен интерес към тях. Организаторите информират, че вратите на изложението са широко отворени, както за колективни, така и за индивидуални изяви. Уточняват, че могат да се ползват различни мащаби, без значение от епохата и администрацията, към която принадлежат прототипите на превозните средства. За сега заявки за участие са дошли от Германия, Румъния, България, Сърбия, Унгария.

Събитието се провежда за десета поредна година, продължавайки традициите на предишните национални и международни срещи и е част от инициативите за популяризиране на железопътния моделизъм в България. Също то е добра и перспективна база за сдружаване, за обмяна на опит и идеи на железопътните моделисти и приятели на жп делото от страната и чужбина. С него се отбелязва и един кръгъл юбилей - 10 години от основаването на сдружение "Клуб железопътен моделизъм - България".

Предвижда се построяването на три жп трасета с обща дължина около 200 м. и мащаби: H0/H0e – 1:87; TT- 1:120; N- 1:160, които ще бъдат експлоатирани по FREMO правила. По тях по разписание ще се движат модели на различни видове подвижен състав. Идеята е по този начин да се симулира дейността на реалните железници. Планираните гари са копия на български и чужди гарови постройки, както и подвижния състав (локомотиви, вагони и мотриси), които ще обслужват трафика по жп линиите. Между гарите ще са създадени условия за транспортиране и размяна на товари и пътници.

Внезапно, след кратко боледуване почина на 45 години колегата ни

СИБИЛА ВЛАЙКОВА

Изключителен професионалист – репортер, редактор, преводач в списание „Железопътен транспорт", както и в други издания на Агенция Груп Актис България, около 15 години тя свърза развитието си като журналист, който умее аналитично да отразява събитията с транспортна тематика и с редакционния колектив на списанието. Компетентна и точна в интерпретирането на живота в железницата, Сибила в детайли познаваше проблемите му не само от икономическа гледна точка, но и от социална. И никога не си позволяваше невярно или субективно да подхожда към тях или да интерпретира събитията, които отразяваше.

Но Сибила не беше само човек с безспорни професионални качества, а и всеотдаен приятел – с открита душа, невероятно скромна, с много тънко и интелигентно чувство за хумор, с което успяваше да разведри и най-напрегната обстановка.

Както живееше изцяло отдадена на работата си, чувствителна, непознаваща показност и себеизтъкване, готова винаги да помогне – такава тя ще остане за всички, които са я познавали. Казват, че докато спомените са живи, макар и физически да ни е напуснал, емоционално човекът продължава да е сред нас.

Сбогом на колегата и приятеля Сибила Влайкова

От редакционния екип на в. „Железничар"

От стр. 1

гимназията Мария Събева и Валери Димитров, изпълнителен директор на вагонен завод „Интерком" в Дряново. На бъдещите кандидат-студенти бяха представени, както възможностите за качествено обучение в голям брой професионални направления и придобиването на конкретни правоспособности, така и тези за спорт и почивка по време на студентския им живот във ВТУ „Тодор Каблешков". Валери Димитров представи алтернативите за професионална реализация на завършилите специалисти на различни работни позиции във вагонен завод „Интерком".

Преподавателите го посетиха, за да се запознаят с амбициозните проекти на ръководството за развитие на пътническото вагоностроене в България. Там се срещнаха и с инж. Красимир Георгиев, възпитаник на ВТУ „Тодор Каблешков", който е започнал своята професионална кариера в завода непосредствено след дипломирането си във висшето транспортно училище. Разгледана бе и интересната експозиция в музея на завода.

КОНКУРЕНЦИЯТА ЧУКА НА ВРАТАТА

С приетите промени на второ четене на Закона за железопътните превози до няколко години и пътническият жп транспорт у нас, както товарният ще бъде поставен в остра конкурентна среда. Не че досега той беше пощаден от автобусния, който в много случаи „сваляше" пътниците от влака заради гъвкавостта си и често прилаганата практика да се възползва от некоректни, дублиращи разписания. Но след пълната либерализация на жп пазара, която по същество става факт в Европейския съюз от юни тази година, когато в сила влиза Четвъртият железопътен пакет, състезанието ще се принесе и между отделните жп оператори. Очаква се, че процесите ще се развиват аналогично на тези, които се наблюдаваха в товарните превози преди години. Въпреки че от търговска гледна точка пътническата дейност у нас не е толкова атрактивна, защото изпълнява много социални функции. Но има опасност и занапред те да останат единствен приоритет за националния превозвач, споделят опасенията си експерти, дълги години свързани с железничарската професия. Аргументират се, че евентуалните частни конкуренти ще стъпят на националния жп пазар със значително по-модерни превозни средства и ще заемат атрактивните печеливши направления. За сравнение, като един от най-ярките примери, посочват единичните групи вагони, които големите частни товарни превозвачи отказват, оставайки ги за оперираме на „БДЖ – Товарни превози" ЕООД.

За сега това все още са хипотези, защото законът не е обнародван, а на сайта на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация" едва от началото на седмицата е публикуван за обществено обсъждане правилникът за работата й. Двата документа са в преки взаимоотношения. Един от основните моменти в правилника е, че когато в администрацията постъпи заявка от частен жп превозвач, регулаторът ИАЖА трябва да се обърне за разглеждането й към принципала - Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, както и към „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД, извършващо транспорт по съответната линия. Това ще продължи до 2024 г., когато изтича договорът за обществена услуга, сключен с държавата от пътническото дружество на БДЖ.

Приетите от Народното събрание промени са в унисон с европейската директива и Четвъртия железопътен пакет. Според тях жп превозвачите от държавите членки на ЕС ще имат право на достъп до националната железопътна инфраструктура и до обслужващите съоръжения за извършване на всички видове услуги за превоз на пътници и товари при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия. Целта на транспонирането на европейското законодателство е да се доизгради и усъвършенства функционирането на единното жп пространство в Евросъюза. Така че независимо от националността си превозвачите вече ще могат да оперират между всички гари, разположени на територията му. Българският законодател обаче предвижда кога това право може да бъде ограничено. ИАЖА е институцията, на която се делегират регулаторните функции. Тя може да ограничава правото на достъп за транспортирането на пътници между жп гари, разположени на територията на страната ни, включително по алтернативен маршрут, когато такъв превоз вече се извършва, въз основа на договор за обществени услуги. В текста се посочва, че това става в случай, че налице има опасност да се стигне до нарушаване на икономическото равновесие на контракта.

В закона се посочва, че в правомощията на НК „Железопътна инфраструктура" влиза сътрудничество с основните управители на националните жп инфраструктури на другите държави членки на ЕС, участвайки в обща мрежа с тях. Дейността й се координира от Европейската комисия.

Депутатите гласуваха и създаването на Национален регистър на превозните средства, който отговаря на общите европейски спецификации за националните регистри на превозните средства. Освен това утвърдиха и регистър на разрешенията за въвеждане в експлоатация на стационарни подсистеми, както и регистър на разрешенията за пускане на пазара на превозни средства, които могат да се движат по железопътната инфраструктура на страната ни.

Европейската железопътна агенция пък вече единствено ще издава всички лицензии за превози на пътници и товари, с което се централизира дейността. До юни тази година, когато започва да действа Четвъртият жп пакет, тя все още ще е в приоритетите на аналогичните национални институции.

Мая Димитрова

GEFCO ПРЕДПОЧЕТЕ КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ

Благодарение на своя уникален опит в областта на логистиката и мултимодалните решения на веригата за доставки, през декември миналата година, GEFCO транспортира първите два вагона за новия завод на компанията Groupe PSA в мароканския град Кенитра. До края на 2019 г. още четиридесет и пет вагона допълнително ще пътуват от пристанище Сен-Назар във Франция до порт Танжер в Мароко. Общо 47 вагона ще транспортират нови превозни средства по железопътната линия, свързваща Танжер с Кенитра, където Groupe PSA ще открива нов завод. Очаква се до 2020 г. производственият му капацитет да достигне 200 000 автомобила годишно. Според специалистите в бранша проектът е уникално предизвикателство по отношение на индустриалните изисквания и възможности и показва силното партньорство между Groupe PSA и GEFCO. Свързването на Кенитра и Танжер с помощта на железопътния транспорт ще помогне на Groupe PSA да постигне високите цели, които има новият завод. Затова екипът експерти на GEFCO по целия свят си сътрудничи, за да осигури успеха на тази сложна операция. Тя започва от началния маршрут на вагоните на пристанище Сен-Назар, преминава през ремонтирането и персонализирането им, през натоварването им на кораб и доставянето им до пристанището в Танжер. Преди композициите за комбиниран транспорт да тръгнат към Европа с новата продукция вагоните ще бъдат управлявани от мароканската национална железопътна служба (ONCF), транспортираща превозни средства от завода на Groupe PSA в Кенитра до Танжер, „Много се радваме, че Groupe PSA се довери на GEFCO за този амбициозен проект. Уверени сме, че имаме необходимия опит и възможности, за да постигнем успех - заяви Ан Ламбусон, изпълнителен вицепрезидент. - Уникалният опит на GEFCO във веригата за доставки ни дава възможност да се справим с това изключително предизвикателство. Затова с нетърпение очакваме да допринесем за растежа на нашите клиенти."

По думите му, чрез този проект GEFCO подкрепя амбициозната стратегия за развитие на Groupe PSA, както в Мароко така и в цяла Африка. Производителят на автомобили има намерения да превърне Кенитра във водещ индустриален център и вече е стартирал разработването на специализирана мрежа. Също така, проектът ще даде възможност на логистичната компания GEFCO да засили още повече позицията си в Мароко. През януари 2018 г. тя обяви, че придобива GLT – специалист по транспорта в Европа и в Мароко и водещ оператор на гейта между Алхесирас и Танжер. Днес GEFCO-Мароко е лидер сред веригите за доставки в страната, а очакванията са скоро да удвои работните си места.

В Европа GEFCO е сред най-добрите логистични компании и е в топ 10 на глобалните партньори, които предлагат рационални мултимодални схеми. Автор е на гъвкави решения, които успешно се справят и с най-трудните предизвикателства във веригата от доставки във всички индустрии. GEFCO има представителства в 47 държави, притежава силна глобална мрежа от партньори и обслужва 300 дестинации в цял свят.

Мартеницата – вестител на надеждата

В народните представи пролетта идва с пристигането на Баба Марта. Знакът на месец март е мартеницата – символ на пробуждането и плодородието.

Закичването с мартенската връв е един от най-старите ритуали в българския етносен обичай. Корените на мартеницата датират още от магическите ритуали на прабългарите за пробуждане на пролетните природни сили. Мартеницата е своеобразен амулет срещу злите сили. Счита се, че тя пази човека от уроки и болести.

Традиционната мартеница е била плетена от два основни цвята – червен и бял. Според народните поверия червеният цвят е способен да предпазва от болести. А белият цвят е символ на дълголетието.

Първите мартеници, предназначени за окичване на хората и на добитъка, са били изработвани само от червен конец и са играели ролята на амулети. По-късно към червения конец започва да се усуква и бял. Бабата, която правела мартеницата я "наричала" за здраве, късмет и защита от зли сили. Именно това "наричане" (баене) било същността на мартеницата и то я превръщало в мощен магически талисман, кодиран за определената цел. Към червения и белия конец са се прибавяли сребърна паричка, синьо мънисто и скилидка чесън против болести и уроки.

Мартениците се свалят тогава, когато се види пролетна птица, лястовица, щъркел или цъфнало плодно дръвче. Някои я завързват сред цветовете на дървото, за да са здрави; а други – хвърлят мартеницата си в реката, за да им върви по вода и всичко лошо да изтече.

Днес при изработката на мартениците се проявява народното чувство за красота и оригиналност. Направени от вълнени, памучни или копринени конци мартениците са във вид на парички, топчета, пискюли, пулчета и гроздчета. А традиционните куклички Пижо и Пенда са уникални и неповторимо български – символ на пожелание за здраве и поздравление по повод настъпването на пролетта.

Мартенска украса за дома

За настроение и в унисон с радостта от настъпващата пролет е добре да украсим дома си. Ето и няколко идеи как да направим това.

Поставете в една голяма ваза няколко клончета от храсти. Потопете ги в топла вода и сложете 1 ч. л. захар, за да се раззеленяват клонките по-дълго. Добавете във вазата и няколко пролетни цветя – фрезии, нарциси. Украсете клонките с мартенички.

За създаване на настроение у децата, можете да украсите и някои от прозорците в дома с мартенички, като ги залепите с безцветен скоч.

Мартенички можете да закичите и по пердетата – това също дава приятно настроение.

За да бъде пълно празничното ви настроение – закичете една по-голяма мартеница на входната врата на дома

Как цветовете влияят на здравето

Във всички времена хората са смятали, че цветовете оказват определено влияние на тяхното здраве. Друидите, шаманите и жреците на инките са ги прилагали при лечението на някои заболявания. Китайската традиционна медицина, аюрведа, шумерската и юдейската медицина са използвали влиянието на цветовете във всекидневието. Днес цветотерапията е един от популярните видове алтернативна медицина, който се основава на използването на конкретен цвят. Според психолозите цветовете все пак наистина оказват влияние на нашето настроение, а по този начин и върху здравето ни.

Според този подход, червеният цвят повишава активността и затова е особено полезен за флегматичните хора. Виолетовият точно обратното – засилва интровертността и затова не се препоръчва на затворените хора.

Страдащите от депресивни състояния пък се нуждаят от розовия цвят, защото той ги прави по-активни и жизнерадостни.

Синият цвят успокоява – той е благоприятен за тези, които страдат от силна възбуда, докато зеленият успокоява нервните и разтревожените и изпълва тялото ни с хармония.

Според психолозите, оранжевият цвят ни изпълва е енергия и увеличава апетита, а освен това той способства за усвояването на калция и е полезен за възстановяването на здравето. Жълтият цвят стимулира нервната и храносмилателната система и способства за развитието на логическото мислене.

Цветовете са в състояние да придадат невероятни сили или да потопят в отчаяние особено чувствителните хора. Те несъмнено оказват влияние на човека през целия му живот.

В Япония например отдават голямо значение на подбора на цветовете на дрехите, храната и жилището за поддържане на доброто здравословно състояние.

Все повече методики подчертават необходимостта от специален подход при избора на цветове за оформянето на интериора на жилището. Така например се смята, че всекидневната и кухнята стават по-динамични, ако са в оранжеви тонове, а спалнята със син оттенък позволява на човека да се наспи по-добре.

Кивито

Кивито е малък плод, с почти кремообразна консистенция и с освежаващ аромат. То идва от Китай, където е било известно под името Янг Тао. Доста по-късно, около 1960 г., то е наричано китайски гъши плод, а днешното си име носи поради приликата в цвета си с новозеландската птица киви.

Този плод е богат източник на фитонутриенти, витамини и минерали. Фитонутриентите, съдържащи се в кивито защитават ДНК. Кивито има способността да предпазва ДНК в ядрата на човешките клетки от свързаните с кислорода вреди. При проучване е установено, че колкото повече киви се приема, толкова по-малка е вероятността хората да имат дихателни проблеми, включващи хрипове, накъсано дишане или нощно кашляне.

Кивито е изключителен източник на витамин С, който неутрализира свободните радикали, причиняващи вреди на клетките и водещи до проблеми като инфекциите или рака. Освен съдържащият се в него витамин С обаче, този плод е добър източник и на витамин Е, който пък е важен мастно-разтворим антиоксидант.

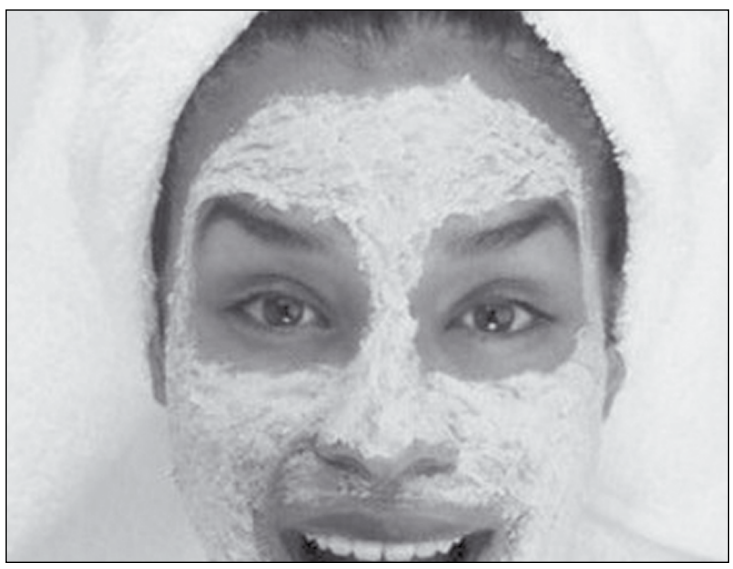
С приема на киви можете да се насладите на добро функциониране на сърдечносъдовата ви система. Приемайки даже и по няколко резена киви на ден може значително да се намали риска от съсирване на кръвта и да се редуцира количеството мазнини в нея. Този плод съдържа и големи количества калий, магнезий, мед и фосфор.

Поговорката „Една ябълка на ден държи доктора настрана" спокойно може да се приложи и за кивито. Професор Робин Фрейзър от университета в Отаго, Нова Зеландия, е установил, че кивито е природно лекарство за хората с проблеми с черния дроб, както и че е много важно за здравето на белите кръвни клетки.

Заради общото си въздействие върху здравето, специалистите все по-често препоръчват кивито при грипни състояния, астма и наднормено тегло (тъй като глюкозата в него се усвоява много бавно от клетките и така плода засища нуждата от похапването на нещо сладко).

Обогатено с повече витамин С в сравнение с подобен по големина портокал, ярко зеленото месеста част на кивито с разпръснатите в нея семчици добавя невероятен тропически полъх към всяка плодова салата.

Маски за лице с киви



Почистваща маска

Намачкайте едно киви и нанесете полученото пюре върху лицето. Ако усещате леко щипене по кожата, това означава, че органичните киселини са започнали да оказват своето действие върху нея. Измийте маската след 15 мин. След това, минете лицето с тоник и нанесете не мазен хидратиращ крем.

Подхранваща маска

Намачкайте половин банан и едно средно голямо киви и ги смесете добре. За подобряване на омекотяващия ефект, добавете 2 с. л. кисело мляко. Нанесете получената смес върху предварително почистеното лице. Оставете да действа 15-20 мин. и след това измийте с хладка вода.

11 интересни факта от известни книги

Според Bright Side всяка книга има своята скрита тайна или неразказана история. Ако не вярвате, вижте тези любопитни и малко познати факти и ще се убедите сами.

1. Ако мислите, че четенето на криминална литература не ви дава никакви практически знания, грешите. В действителност, подробното описание на отравянето с талий, дадено от Агата Кристи в книгата "Бледия кон", спасява човешки живот. През 1977 г., момиче, прието в болница в Лондон страда от неизвестна болест, която озадачила лекарите. Медицинската сестра, която по случайност била почитател на детективски истории, осъзнала, че симптомите на пациентката са типични за отравяне с талий, благодарение на което лекарите спасили живота на момичето.

2. Смята се че името на известния дистопичен роман на Рей Бредбъри "451 градуса по Фаренхайт" произлиза от факта, че хартията се запалва и изгаря при тази температура. Истината е, че хартия гори при 451 градуса, но не по Фаренхайт, а по скалата на Целзий. Както авторът на книгата обяснява по-късно, объркването било неволна грешка – специалистът по пожарна сигурност, който консултирал Бредбъри при избора на име за книгата просто объркал скалите.

3. Изразът „Две плюс две е равно на пет" се среща в глава седма на романа на Джордж Оруел "1984". Смята се, че е произляза от идеята за постигане на петгодишен икономически тласък само за четири години, теория популяризирана в Съветския съюз.

4. През 1965 г. американската художничка Барбара Ремингтън трябвало да направи корицата на "Хобитът" и "Властелинът на пръстените". Илюстраторката със сигурност не е имала шанс да прочетете книгата преди да подготви своята рисунка. В резултат на това, на корицата на книгата може да се види една жаба, гущер, две емута и някакъв вид дърво с розови луковици на върха. Добре дошли в Средната земя!

5. Лев Толстой имал скептично отношение към световно известния му шедьовър "Война и мир". През януари 1871 г. той изпратил писмо до своя приятел Афанасий Фет, в което пише: „колко съм щастлив, че никога повече няма да напиша такъв многословен боклук като "Война и Мир".

6. Дж.К. Роулинг завършва "Хари Потър и философският камък" още през 1995 г. Литературният й агент представил ръкописа на дванадесет издателства. Всяко едно от тях го отхвърлило. Една година по-късно издателската къща Блумсбъри се съгласила да я публикува. Въпреки това нейният директор посъветвал Роулинг да си намери друга работа, тъй като е малко вероятно да печели пари от писането на книги за деца.

7. Виктор Юго бил на почивка, когато "Клетниците" трябвало да бъде издадена. Любопитен за реакцията на публиката, той изпратил телеграма, съдържаща един въпросителен знак до своя издател. Издателят отговорил многословно - с удивителен знак, за да предаде успеха на книгата. Това вероятно е най-кратката кореспонденция в историята.

8. В измислената морска песен от "Островът на съкровищата" на Робърт Луис Стивънсън се пее "Петнадесет души върху гърдите на мъртвеца. Йо-хо-хо, и бутилка ром". Мнозина предполагат, че "Йо-хо-хо" е смеха на пиратите. Оказва се, че тази моряците пеели тази песен, докато теглели въжета или извършвали друга напрегната работа в екип.

9. Йън Флеминг, авторът на поредицата за Джеймс Бонд започва да пише първата си книга, Casino Royale, в Ямайка. Запален наблюдател на птици, Флеминг попаднал на книгата на американския орнитолог Джеймс Бонд. Името му се сторило кратко и мъжествено. Любопитно, е че във филма за Джеймс Бонд, Die Another Day, в една от сцените героят на Бонд разглежда книгата на Джеймс Бонд, озаглавена "Птици от Западна Индия". По-късно той се запознава с едно момиче и се представя като орнитолог.

10. Марк Твен твърди, че ръкописът му на "Приключенията на Том Сойер" е първият, който някога е писан на пишеща машина. Изследователите и биографи на Твен, обаче, посочват, че първата книга, написана на пишеща машина е "Живот по Мисисипи".

11. Аладин, един от главните герои на "Приказки от хиляда и една нощ", всъщност е китаец, който живее на улицата.

12 принципа на кралското възпитание, полезни за всички родители

От учебниците по история, книгите и филмите сме си създали представата, че кралските деца спят на копринени възглавници, ядат от златни чинии и прекарват цял ден в забавления. Това обаче има малко общо с истината. Ето как са възпитавани най-известните принц и принцеса – Джордж и Шарлот, децата на херцога и херцогинята Кеймбридж.

12. Титлата не ти дава право да мързелуваш

В семейството на херцозите на Кеймбридж има само една детегледачка, която им помага с гледането на децата. Всички задължения, свързани с хранене, къпане и разходки, са работа на родителите. Освен това Уилям не прекарва живота си в безделие, а полага служба като пилот на хеликоптер за спешна медицинска помощ, което е красноречив пример за малките.

11. Уважавай труда на другите хора

Правнуците на кралица Елизабет знаят от най-ранна възраст, че работата на всеки човек трябва да бъде оценявана, без значение дали на майката, която готви вечеря или на камериерката, която почиства къщата. Джордж и Шарлот се научени сами да прибират разпръстнатите си дрехи, да не пренебрегват храната на масата и хората около себе си.

10. Семейството е приоритет номер едно

Дори и сега, 4-годишният Джордж се грижи за малката си сестра, а по думите на херцогинята децата вече са най-добри приятели. Още в ранна възраст те учат историята на семейството си и често посещават гроба на баба си, принцеса Даяна. Кейт и Уилям също се опитват да прекарат възможно най-много време с децата си. Джордж, например, обича да бъбри за всичко с баща си, а Шарлът обича да готви заедно с майка си. На вечеря децата сядат заедно с възрастните, въпреки съществуващите традиции.

9. Всеки има право свободно да изразява своите мисли и чувства

Независимо от традиционната аристократична „сдържаност", Кейт и Уилям активно развиват емоционалната интелигентност на своите деца.

„Като гледам как общуват децата в училище, разбирам, че живеем в абсолютно различно време. На наше място идват поколения, които не се страхуват да заявяват нещата, които наистина ги тревожат", казва принц Уилям.

8. Образованието е на първо място

Четенето на книги е любима дейност на принц Джордж и принцеса Шарлот. Кейт често ги води да разглеждат изложби и музеи. Любимият им музей е Природонаучният. „Децата много обичат да идват тук. И вярвайте ми, не е само заради динозаврите", казва херцогинята.

7. Трябва да обичаш спорта

Херцогът и херцогинята са известни любители на спорта. Кейт обича хокей на трева, а Уилям обича да играе футбол, баскетбол и поло. Принц Джордж и принцеса Шарлот все още не показват особен интерес към спорта, но родителите им са сигурни, че децата ще последват стъпките им.

6. Трябва да се държиш добре в обществото, независимо от възрастта

Децата са наясно, че ако се държат лошо и капризничат, няма да присъстват на публични събития. Съществуват строги правила за поведение, дори за кралските деца. Ако малкият принц или принцеса капризничи или се инати, остава у дома при официални случаи.

5. Можеш да лудуваш у дома

„Още не са си чупили костите, но непрекъснато се опитват да го направят. Джордж винаги тича из къщи, бута разни неща и скача. Кажете ми, че след известно време ще стане по-лесно", казва принц Уилям.

4. Физическите наказания са напълно изключени

Без значение колко зле се държат децата, херцогът и херцогинята на Кеймбридж никога не прибягват до физически наказания. Родителите имат собствени методи, за да окажат влияние. Ако Джордж започне да прави сцени, майка му е открила, че само трябва да го разсее с нещо – например да запее на висок глас. Или, имитирайки го, лягат на пода и започват да крещят. Това обикновено работи и децата се успокояват.

3. Таблетите и компютрите са играчки за възрастни

Джордж и Шарлот прекарват много време навън, като карат колело, тичат и скачат в локвите. Използването на електронни устройства е силно ограничено. Кейт и Уилям смятат, че тези играчки са по-подходящи за по-късна възраст, докато топката, скачането на въже и другите игри на открито са най-добрите помощници в развитието на фантазията и въображението.

2. „Да" на детските

Телевизията не е забранена, но само по определено време. Кралските деца вече имат любимите си карикатури. Шарлот често иска да гледа „Прасенцето Пепа", а Джордж обожава „Пожарникаря Сам".

1. Разумната консумация като начин на живот

Кейт и Уилям са за разумна консумация. Тя се изразява в отказа за купуване на нови модни артикули. Много често се случва принц Джордж или принцеса Шарлот да носят детски дрешки от родителите си или дори от детството на чичо им Хари. Когато трябва да се купи нещо ново, херцогинята предпочита „демократичните" пред луксозните марки и модели.

Железничар
София 1080, ул. „Иван Вазов" 3
„Холдинг БДЖ" ЕАД
www.bdz.bg
Главен редактор Мая ДИМИТРОВА
Предпечат и дизайн Фидел Ангелов
Материали се приемат на електронен носител
E-mail: maya02@abv.bg
Печат: Алианс Принт ЕООД ISSN 0861-0851

ПЪТЕШЕСТВИЕ С ВЛАКА НА ТЕКИЛАТА

В Мексико пуснаха тематичен туристически влак за луксозен „високоградусов" воаяж до столицата на прочутата напитка от агаве

Туристическият състав Jose Cuervo Express
Източник: **https://lonelyplanetwpnews.imgix.net/**

Известният мексикански производител на текила Jose Cuervo вече предлага тематично пътешествие до родното място на огнената напитка, превърнала се във визитна картичка на Мексико. Воаяжът се извършва с луксозен старинен влак, с името Jose Cuervo Express и дава възможност за запознанство с историята и технологията на производство на популярното питие. Впусналите се в приключението могат и то на воля да се наслаждават на огромен брой марки от алкохола.

Jose Cuervo Express поема на път всяка събота в 11 ч. от мексиканския град Гуаделахара. Маршрутът му преминава през пустинни местности, в които расте кактусът синьо агаве, от който се приготвя най-висококачествената текила. От прозорците на вагоните, пред погледа на туристите, се разкриват огромни насаждения, археологически разкопки, опалови мини и дори заспал вулкан. Композицията отвежда своите гости до намиращото се на 60 км малкото градче Сантяго де Текила в щата Халиско. То изглежда като рая - разположено на брега на океана, заобиколено от красиви плантации с агаве, с класическа местна архитектура и десетки атракции за туристите. Именно това е прословутата столица на текилата, където се произвежда 80 на сто от най-популярната мексиканска напитка.

Влакът е със 7 ретро вагона с три нива на комфорт, в които могат да бъдат настанени до 375 пътници. Туристите имат възможност да избират между три варианта за настаняване и обслужване: Experiencia Express, Experiencia Premium и Experiencia Premium Plus.

Нивото Experiencia Express е за най-непретенциозните и предвижда настаняване в комфортни пътнически вагони. В цената на билета (85 долара) са включени: пътуването, мексикански закуски - сандвичи и коктейли, произведени на базата на текила от марките Tradicional и Jose Cuervo Espercial в композицията, както и томбола с награди.

Изборът на Experiencia Premium (100 - 110 долара) гарантира места в по-шикозни вагони (Vagones Comedor) с по-широки седалки и по-удобни маси, обособени като сепарета за по 4 пътника или поставени във вагон-салон (Vagón Lounge). В стойността на билетите е включена допълнително дегустация на по-широка гама коктейли от текила (в т.ч. „Маргарита") и посещение на винарската изба Cava Privada de Reserva de la Familia в град Текила.

Пакетът Experiencia Premium Plus е най-луксозният и най-разнообразен. Заложилите на него заплащат 130 долара, срещу които получават място в ексклузивните бар-вагони на композицията - Club Bar или Vagón Bar. Първият се отличава с дизайнерски изработените тавани, удобни широки фотьойли и сепарета за четирима в баровия салон. Другият Vagón Bar прави впечатление с бляскавия си интериор и кожената мебелировка. На предпочелите ги се полага още континентална закуска на базата на сезонни плодове и зърнени храни и възможност за безлимитни поръчки от баровете за напитки с текила от премиум марките Tequila Maestro Tequilero Centenario 1800, както и на ром, водка и уиски. По време на пътуването за тази категория пътници е предвидена и дегустация на скъпата марка Jose Cuervo Especial в присъствието на експерт по традиционния мексикански концентрат.

За пътниците във Vagones Comedor и Vagón Lounge се грижат испаноговорящи стюарди, а за настанените в Club Bar и Vagón Bar – владеещи английски език. Те разказват на туристите историята на напитката и любопитни факти за нея.

(Следва)

Ивайло ПАШОВ

Впусналите се в пътешествието могат да опитат много марки текила и коктейли на базата на мексиканската напитка
Източник: **http://courtneykane.com/**

Всяко пътешествие на тематичния експрес е съпътствано от фолклорни програми
Източник: **https://http://revista.pricetravel.com.mx/**

Един от баровете във вагоните на композицията
Източник: **fulltravelmexico.com**

Интериорът на влакът на текилата
Източник: **https://rutadeltequila.org.mx**

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