

Конфликти

**ЛАТВИЙСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА
ДРАМА: ЕПИЗОД ПОРЕДЕН!**

на стр. 3

Веселин Василев

**ОТВОРИЛИ СМЕ ПАЗАРА, ... И ДА
ЗАЩИТИМ НАЦИОНАЛНИЯ ИНТЕРЕС**

на стр. 5



ДРУЖЕСТВОТО ЗА ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ ЗАГЪРБВА НЕРЕДОВНИЯ ГРАФИК

От началото на годината отменените влакове са намалели с 50 на сто



Благодарение на подобренията на превозния процес, от началото на годината са намалели отменените пътнически влакове с около 50 на сто. През януари и февруари, в сравнение с ноември и декември на миналата година, анализите показват, че направените експлоатационни промени в дружеството за пътнически превози на БДЖ вече започват да дават добри резултати. Според експертите, наблюдаващи процеса, това се вижда при сравнение на основните оперативни показатели за последните четири месеца, където среднодневното изпълнение на графика за движение на влаковете е подобро с близо 5 на сто. И ако през ноември 2018 г. той се е изпълнявал 87.9 процента, през февруари 2019 г. до 92.3 процента от жп композициите са се движили навреме по национал-

ната железопътна мрежа.

Благодарение на усъвършенстваната организация на оперативната дейност в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД близо наполовина е намалена и общата стойност на допустимите минути закъснения, отчетени по месеци за посочения период. Тази положителна тенденция се дължи на факта, че средно на ден тяговият подвижен състав, необходим за изпълнението на графика за движение, вече значително по-безотказно започва да влиза в експлоатация. Данните показват, че докато през ноември миналата година не са достигали около 19 локомотива, то през месец февруари 2019 г. броят им е намален и средно на ден не са достигали приблизително 12 тягови единици.

Не така обаче стои проблемът с недостатъчния брой вагони. Наблюдава

се увеличаване на липсващите изправни вагони, които е трябвало да бъдат композирани в съставите на влаковете, движещи се в страната. Затова и в дружеството един от производствените моменти, върху които непрекъснато се обръща най-много внимание, е изпълнението на ремонтната програма. Това ще помогне клиентите да получат по-добра услуга. Веднага след идването на новото ръководство на дружеството беше обявено, че амбицията е до края на настоящата година всеки месец да бъдат включвани в експлоатация по 15 ремонтирани и обновени пътнически вагони.

За приоритетите в дружеството и очакванията от новата организация разговаряме с инж. Христо Иванов, управител на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД.

На стр. 4

ПЪРВА МЕЖДУПРАВИТЕЛСТВЕНА БЪЛГАРО-МАКЕДОНСКА КОМИСИЯ ЗА ИКОНОМИЧЕСКО СЪТРУДНИЧЕСТВО

Министърът на транспорта, информационни технологии и съобщенията Росен Желязков ще председателства първото заседание на Междуправителствената българо-македонска комисия за икономическо сътрудничество, което ще се проведе на 6 и 7 март в Скопие. Съпредседател от страна на Република Северна Македония е министърът на икономиката Крешник Бектеши.

В рамките на посещението си в Северна Македония министър Росен Желязков ще проведе работни срещи с министъра на информационното общество и администрацията Дамян Манчевски и министъра на транспорта и съобщенията Горан Сугарески, с когото ще се срещне още през първия ден.

В дневния ред на заседанието на Междуправителствената българо-македонска комисия за икономическо сътрудничество са включени теми, свързани с изграждането на транспортна и енергийна инфраструктура, въпроси от двустранното икономическо сътрудничество в области като информационни технологии, транспорт, търговия, инвестиции, селско стопанство и др. След приключване на разговорите е предвидено да се подпише протокол от първото заседание на Междуправителствената българо-македонска комисия за икономическо сътрудничество. Също така трябва да се подпише и Меморандум за разбирателство между Изпълнителна агенция за насърчаване на малките и средните предприятия на България и Агенцията за насърчаване на предприемачеството на Северна Македония.

Министър Росен Желязков ще има работна среща с министъра на информационното общество и администрацията Дамян Манчевски. В двустранните заседания ще участват изпълнителният директор на Холдинг „БДЖ – ЕАД“ инж. Никола Василев и генералният директор на НК „Железопътна инфраструктура“ инж. Красимир Папукчийски.

Визия

CER С 5 НОВИ ПРИОРИТЕТА В ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА НА ЕС



Общността на европейските железници и инфраструктурни компании (CER) съгласува 5 нови приоритета в политиката на релсовия транспорт за периода 2019 – 2024 г. Те включват: развитие на цифровите и иновационните технологии; засилване на инициативите за по-точно ориентиране към клиентите; премахване на дизеловата тяга в Европа до 2050 г.; търсене на потенциални източници на инвестиции в допълнение на програмите за финансиране от фондовете на Евросъюза и националните

бюджети; по-нататъшно развитие на евро-азиатския коридор и редовните жп комуникации между Европа и Азия.

Новите приоритети бяха приети на състоялата се в края на февруари в Брюксел генерална асамблея на организацията. Предвижда се те да бъдат развивани във взаимодействие с бъдещите еврокомисари и членове на Европейския парламент.

Но форума CER също така прие и излезе с куп препоръки по отношение на европейските транспортни политики, на-

сочени към превръщането на железниците в основно звено от транспортната система и икономиката на Стария континент. В тях се акцентира върху създаването на стабилна нормативна база, която да отстрани регулаторния дисбаланс в отрасъла и между различните видове транспорт.

От общността подчертават необходимостта от политическа подкрепа на мерките, помагачи за по-пълното разкриване на потенциала на релсовия транспорт. Особено по отношение на цифровизацията, научните изследвания и иновациите. Както и нуждата от финансиране за технологичното усъвършенстване на инфраструктурата и подвижния състав. Членовете на CER изтъкват, че тази подкрепа е нужна заради допълнителните екологични разходи, които се налага да правят транспортните оператори. Също така и с оглед на максималното използване на преимуществата на трансконтиненталните товарни коридори, на унификацията на данъчните правила и разпоредби в интермодалните превози.

Контракти

ИСПАНСКИ ПЪТНИЧЕСКИ ВЛАКОВЕ ЗА НОВ ЮЖЕН УЕЛС

Транспортната агенция на австралийския щат Нов Южен Уелс (TfNSW) е сключила контракт с консорциума Momentum Trains за проектиране, производство, финансиране и обслужване на новия подвижен състав, призван да замени остарелите пътнически влакове на територията на щата. В търговското обединение си партнират испанския жп производител CAF, компанията Pacific Partnership и инвестиционния фонд DIF Infrastructure V.

Дейностите по контракта на стойност 2,8 млрд. австралийски (1,9 млрд. американски) долара включват строителството на жп депо в град Дабо (региона Орана). Там е планирано да се извършва сглобяването и приемането за експлоатация на новите състави. При строителството му ще бъдат създадени 200 работни места, още 60 предстои да се разкрият при стартиране на дейностите по сглобяването на влаковете. След завършването на депо в него ще има 50 постоянни работни места.

Доставките на композициите е планирано да започнат през 2022 г., а пускането им в експлоатация - през 2023 г. Техническото обслужване на подвижния състав през първите 15 години се поема от консорциума Momentum Trains.

От TfNSW информират, че договорът предвижда придобиване на 117 нови моторни и



прикачни вагони, от които ще бъдат формирани 10 междуградски и 19 регионални композиции. Те ще бъдат оборудвани с въртящи се пътнически седалки, електрически розетки за захранване на електронни прибори и секции за багаж, подобни на тези в пътническите самолети.

Делът от контракта на испанския жп производител CAF надхвърля 500 млн. евро. Той се ангажира да достави подвижния състав и два жп тренажора, както и да участва в строителството и оборудването на железопътното депо в Дабо.

Новите испански влакове ще заменят сега използваните в щата Нови Южен Уелс междуградски и регионални композиции XPT, Xplorer и Endeavour. Електричките XPT са произведени от австралийската компания Comeng (Commonwealth Engineering) и швейцарската фирма ABB и се експлоатират от 1982 г. по жп линиите между Сидни и Мелбърн, Брисбейн и Дабо. Дизеловите състави Endeavour и Xplorer са продукт на ABB и обслужват регионалните маршрути от 90-те години на миналия век.

Иновации

CRRC демонстрира нова модулна електричка



Компания CRRC Tangshan (дъщерна на жп концерна CRRC) показва прототип на нов модулел междуградски електросъстав с означението CRH3X. В зависимост от интензивността на пътничеството, в него бързо и лесно могат да бъдат включени от два до 16 едно- или двуетажни вагона.

Модулната конструкция е наложила разработката на нови системи за задвижване и управление на влака и на иновационни прикачни устройства, различаващи се от използваните в съвременните експреси с фиксиран брой (за 8 или 16 вагона) с разпределена тяга. При разработката на новия

влак от CRRC Tangshan са подали заявки за регистрация на близо 80 патента.

На долния етаж на вагон-ресторанта на новата композиция са разположени товарни отделения за хладилни контейнери. В състава му могат също да бъдат включени двуетажни комбинирани товарно-пътнически вагони с аналогично разположени секции за превоз на товари с малки размери.

Корпорацията CRRC планира да създаде цяло семейство скоростни модулни електросъстави от този тип. Има идея да бъдат произвеждани три вида експреси, способни да се движат със скорости до 160, 250 и 350 км/ч.

Инфраструктура

Осмата линия на метрото в Сингапур - най-дългата на острова

Компанията за наземен транспорт на Сингапур (LTA) информира, че предстои изграждане на нова, осма линия на метрополитена в островния град-държава. Тя ще бъде най-дългата от системата на сингапурското метро, като се предвижда дължината му да е 50 км.

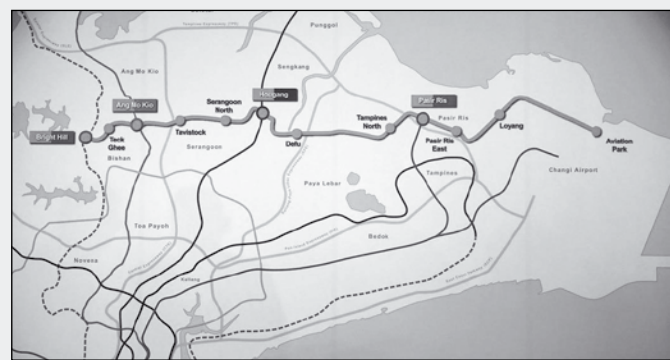
Трасето ще бъде изградено на два етапа. В рамките на първия е планирано строителството на 29-километров участък с 12 метростанции. Строителните дейности трябва да започнат догодина и да завършат през 2029 г. Останалата част се очаква да бъде довършена впоследствие.

Линията ще преминава под земята и ще пресича по дължина целият град-държава. Маршрутът е планиран през жилищни и промишлени райони и ще

свързва периферните части с центъра. От 4 метростанции пътниците ще могат да се прехвърлят на други трасета от системата на сингапурския метрополитен.

През началните години след завършването на първия етап от проекта от услугите на новата подземна железница се очаква да се възползват 600 000 души в деңнощие. В перспективата ви́зията е, че пътничеството ще надхвърли 1 млн. души за 24 часа. Новата линия ще подобри качеството на живота на повече от 100 000 домакинства, транспортната свързаност на мегаполиса и достъпността на жителите и гостите до най-популярните места в него.

Изграждането на трасето ще увеличи дължината на цялата метро мрежа на Сингапур до 360 км.



ЛАТВИЙСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ДРАМА: ЕПИЗОД ПОРЕДЕН!

Испанският железопътен производител *Patentes Talgo* внесе жалба в административния съд на Латвия срещу постановление на Бюрото за надзор на покупките на прибалтийската държава, което от победител в жп конкурс го превръща в губещ. С въпросния документ контролиращата организация даде разрешение за преразглеждане на резултатите от тендера за доставка на нови електрички на латвийския пътнически превозвач *AS Pasazieru vilciens* (в превод „Пътнически влакове“, PV). В резултат на това обявената за лидер в него иберийска компания претърпя фиаско и изгуби сделката.

На 23 ноември 2018 г. компанията *Patentes Talgo* беше определена за предпочитан доставчик в конкурса за 32-а електрически състав за крайградски и регионални превози за латвийския държавен пътнически оператор *Pasazieru Vilciens**. В рамките на 10 дни помежду им трябваше да бъде подписан и контрактът на стойност 225,03 млн. евро. В него беше заложено доставката на влаковете, предвидени за линии с ширина 1 520 мм, която трябваше да се осъществи между 2020 г. и 2023 г. С влизането им в експлоатация се предполагаше те да обслужват жп трасетата, свързващи столицата Рига с Аградовите йскраукле, Тукумс, Скулте и Йелгава. Очакваше се появата им да позволи интервалът на движение по тези маршрути в пиковите часове да бъде сведен до 15 - 20 минути.

В конкурса участваха четири претендента. Това бяха испанските производители на подвижен състав *Patentes Talgo* и *Construcciones y Auxiliars de Ferrocarriles (CAF)*, чешкият *Škoda Transportation* и *Stadler Polska* (полското дъщерно предприятие на швейцарския концерн *Stadler*). Тендерът беше обявен през септември 2015 г. От подадените оферти, тази на *Patentes Talgo*, се оказа най-привлекателна в ценово отношение. В нея испанският производител се ангажира да поеме обучението на персонала, доставката на оборудването за техническото обслужване на съставите и да снабдява латвийския пътни-

чески превозвач с резервни части за период от 5 години. Беше предвидена също опция за доставка на допълнително количество влакове.

До сключването на договора с победилата испанска компания обаче не се стигна. Изгубилите съревнованието *Škoda Transportation* и *CAF* оспориха резултатите от конкурса пред прибалтийското Бюро за надзор на покупките. Поради това латвийският регулатор забрани сключването на договор между *Patentes Talgo* и *Pasazieru Vilciens* до разрешаването на казуса.

В края на януари т. г. Бюрото излезе с постановление, отменящо резултатите от вече проведен конкурс и окончателно блокира сделката. То поръча на държавния превозвач PV да отстрани откритите процедурни нарушения, повторно да разгледа предложенията, подадени от четиримата участници в тендера и в срок от 20 дни отново да определи предпочитан контрагент. На 15 февруари латвийският пътнически оператор обяви, че избира за доставчик на новите електрически състави чешката компания *Skoda Vagonka* (част от *Škoda Transportation*).

Офертата на компанията *Škoda Vagonka* за изпълнението на доставката е 241,9 млн. евро. В тази стойност е включено и построяването на ново депо за обслужването на влаковете. Макар че цената на новия подвижен състав в чешкото предложение да е по-висока отколкото тази на *Talgo*, заложените разходи



Електросъставите, предложени на латвийците от испанската компания *Patentes Talgo*
Източник: skaties.lv

за неговото обслужване през целия срок на предвидената експлоатация (35 години) са значително по-ниски.

Подписването на договора с новия избранник на латвийската железница можеше да се състои до края на февруари. Условието беше дотогава (в рамките на 11 работни дни след обявяване на предпочитания кандидат) решението на *Pasazieru Vilciens* да не бъде оспорено от някой от останалите претенденти. От *Patentes Talgo* направиха точно това.

Бившият победител в конкурсното съревнование обжалва решението на PV за избор на нов доставчик на електросъставите. „Нашата компания е учудена от преразглеждането на предишното решение в полза на конкурента ни *Skoda Vagonka*, което бе инициирано с постановлението на Бюрото за надзор на покупките. Действията на регулатора са незаконни, ограничават конкуренцията и са насочени срещу интересите на латвийското общество да се възползва от по-добра и икономически по-изгодна оферта в рамките на обществената поръчка“ – заявиха от *Patentes Talgo*.

От иберийската компания коментираха, че конкурсът е завършил още през ноември м. г. Тогава *Patentes Talgo* е била призната за победител в него, защото е предложила по-добра цена за жп съставите, които са по-енергийно ефективни и оборудвани с по-модерни технологии от конкурентните. Освен това, предложената от испанците цена от 225,03 млн. евро, е с 16 млн. евро по-ниска от предложението на *Skoda Vagonka*. С тези аргументи от дружеството са сезирали всички инстанции, които могат да повлияят за решаването на спора.

Председателят на управителния съвет на латвийския жп монополист PV Роджър Янис Григулис коментира пред медиите, че *Patentes Talgo*



Едно от изискванията към новите латвийски електросъстави е да могат да превозват 450 пътници
Източник: skaties.lv

действително е предложила по-ниска цена за електричките. Въпреки това от компанията са преразгледали първоначалното си решение и са се спрели на чешката оферта, защото в нея са били заложени по-малки разходи за тяхното техническо обслужване през периода на експлоатационния им живот. Висшият мениджър на жп оператора обаче не уточни кога чешката компания може да достави серията влакове. Той заяви само, че предаването им ще бъде съобразено със сроковете, предвидени в контракта.

Това е третият опит на Латвия да закупи нови междуградски и крайградски електрички през последните няколко години. В първия конкурс участваха компаниите *CAF* и *Stadler*. За победител беше обявен испанският производител, но от швейцарската фирма атакуваха резултата от конкурса в съда и накрая той бе анулиран.

Във втория тендер участва южнокорейският концерн *Hyundai Rotem* и отново швейцарската компания *Stadler*. Процедурата протече нормално и тогава „бомбата“ взриви Анриис Матис, тогавашния министър на транспорта и комуникациите на прибалтийската страна. Той заяви, че

на този етап не може да бъде осигурено държавно финансиране за покупката. В резултат, договорът с предпочетената от PV компания *Stadler* така и не бе сключен.

Така се стигна до 5 ноември 2018 г., когато латвийското правителство одобри предоставянето на около 259 млн. евро за националната хазна на *Pasazieru Vilciens* за придобиване на нов подвижен състав, оборудване и резервни части. Предоставените средства трябва да бъдат усвоени между 2019 г. и 2024 г.

Как ще завърши проточилата се вече близо десетилетие латвийска железопътна драма предстои да разберем. Едно е ясно, победител ще бъде излъчен, защото в противен случай има риск целевите средства от бюджета да бъдат загубени. Дали обаче временно няма да се стигне до нов конкурс...

Ивайло ПАШОВ

**Pasazieru vilciens PV* е единствената компания в Латвия, занимаваща се с вътрешни пътнически жп превози. Тя е създадена през 2001 г. чрез отделянето ѝ от държавният железопътен концерн *Latvijas dzelzceļš*. – Бел. авт.



Кой ще е доставчикът на новите междуградски и крайградски влакове предстои до няколко седмици ... или след нов конкурс
Източник: emerging-europe.com

С ОПТИМИЗИРАНЕТО НА РЕМОНТНАТА ПРОГРАМА, ВЪРВАМ ДА ВЪРНЕМ ХОРАТА ВЪВ ВЛАКОВЕТЕ

Споделя инж. Христо Иванов, управител на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД

- Г-н Иванов, от началото на годината закъсненията на влаковете започват да намаляват. Как успяхте да постигнете това?

- Мерките които взехме са няколко. Най-съществената е изпълнението и спазването на ремонтната програма на дружеството за подобряване техническото състояние на подвижния състав. Тя е изготвена до края на тази година, с осигурен финансов ресурс и обхваща плановите, големите периодични ремонти, капиталовите и подеumni ремонти. Предвидено е и осигуряването на необходимите резервни части и материали, нужни за нормалното извършване на тази дейност, без излишни сътресения при доставките им. Само техническите прегледи, които ще извършваме са 1293, междинните периодични прегледи – 261, големите периодични ремонти – 42 и ще направим 54 подеumni ремонта. Считам, че това ще доведе до подобряването на състоянието на подвижния състав, което както отчетите показват, а и самата вие забелязвате, вече започва да се усеща.

В момента за изпълнение на графика за движение на влаковете са необходими 128 единици тягов подвижен състав. Среднодневният ни недостиг е около 12-13 броя. Затова с колегите създаваме такава организация, с която до минимум да съкратим в депата престоя им за планови ремонти. Целта е, чрез организирането на обществени поръчки, да свием средния дневен недостиг от 13 на 8 тягови единици. До 20 март ще бъде готова документацията за обно-

вяване на процедурите за подеumni и капиталови ремонти на серия 40. Това трябва да доведе до извършването на по-малко непредвидени ремонти по необходимост. Другият важен момент от програмата, на който обръщаме особено внимание, е увеличаването на броя на мотрисите в редовна експлоатация. За да не се срещат затруднения с обслужването, в момента са необходими 35 електрически и дизелови мотриси. В ход е процедурата за доставка на резервни части за поддръжка и ремонт на 10 дизелови мотриси. Предстои и стартирането на обществена поръчка за извършване на основен ремонт на 24 електрически и 23 дизелови мотриси.

- Какво е състоянието на вагонния парк, който също недостига за редовното обслужване на клиентите на БДЖ?

- И за тях оптимизираме ремонтната програма, за да преодолеем нуждата от пътнически вагони. Ако сега на ден средно не достигат около 55 вагона, намерението е те да бъдат сведени до 25. И тук определящо условие е създаването на необходимата ефективна организация за намаляване на плановите ремонти и ускоряване на процеса в депата на дружеството. В краткосрочен план амбицията е да постигнем по-добро изпълнение на графика за движение, което в момента е около 90 на сто. За тези срокове, които сме си поставили, оптималното е 94 на сто намаляване на общите закъснения по вътрешни причини. Или доскорошните



Основни оперативни показатели

Средно месечно изпълнение на графика в проценти:

- ноември 2018 г. - 87,9%
- декември 2018 г. - 85,8%
- януари 2019 г. - 91,5%
- февруари 2019 г. - 92,3%

Отменени влакове по месеци:

- ноември 2018 г. – 105 бр.
- декември 2018 г. – 86 бр.
- януари 2019 г. – 57 бр.
- февруари 2019 г. – 53 бр.

На ден средно отменени влакове за съответния месец:

- ноември 2018 г. - 3,5 бр.
- декември 2018 г. - 2,8 бр.
- януари 2019 г. - 1,8 бр.
- февруари 2019 г. - 1,9 бр.

Месечни закъснения на влаковете в минути:

- ноември 2018 г. - 55 662 мин.
- декември 2018 г. - 58 267 мин.
- януари 2019 г. - 34 520 мин.
- февруари 2019 г. - 27 701 мин.

Средни дневни закъснения на влаковете за съответните месеци:

- ноември 2018 г. - 1 855 мин.
- декември 2018 г. - 1 880 мин.
- януари 2019 г. - 1 114 мин.
- февруари 2019 г. - 989 мин.

Среден дневен недостиг на тягов подвижен състав:

- ноември 2018 г. - 18,8 локомотиви
- декември 2018 г. - 17,3 локомотиви
- януари 2019 г. - 12,3 локомотиви
- февруари 2019 г. - 12,0 локомотиви

Среден дневен недостиг на вагони:

- ноември 2018 г. - 44,1 бр.
- декември 2018 г. - 35,1 бр.
- януари 2019 г. - 53,9 бр.
- февруари 2019 г. - 54,8 бр.

34 000 минути месечно да ги сведем до 15 000 минути закъснения.

Плана за 2019 г. предвижда ремонт на 59 пътнически вагона, от които 52 са за междурелсие 1435 и 7 – за междурелсие 760 мм. Плановият депокски ремонт включва 176, а текущият - 1429 пътнически вагона. Изчисленията са направени на статистическа база от миналата година. През септември 2018 г. са подписани и договори за ремонт на 227 пътнически вагона с външни изпълнители като вагонните заводи „Интерком” ЕООД в Дряново, „Хан Крум” АД в Исперих и „Коловаг” АД в Септември. Изпълнението на тези договори ще доведе до намаляване на недостига на вагони и до подобряване комфорта на пътуване.

- Ще успее ли дружеството да се подготви за предстоящата конкуренция, след пълното либерализиране на пазара с влизането в сила през юни тази година на Четвърти жп пакет?

- Да, действително с промените в Закона за железопътните превози се отваря вътрешният пазар за пътнически жп транспорт, но националният ще продължи да е защитен до 2024 г., благодарение на действащия договор, сключен с държавата. Въпреки, че и след това тя може да направи нова обществена поръчка за пътническите превози и пак да сключи договор с дружеството.

Искам да обърна внимание, че в закона и в европейския регламент 2016/2338 за отваряне на пазара са определени клаузи, според които всяка държава-членка може да ограничава това възлагане. За страните,

където максималният годишен обем на пазара е по-малък от 23 милиона влак-километри и които разполагат само с една обществена поръчка за услуги, обхващаща цялата национална мрежа, на компетентния орган му се дава правото да предпочете прякото възлагане на обществената поръчка. За да има как да осигурим по-добра услуга на българските граждани и да сме конкурентноспособни, е необходимо през тези няколко години да изготвим устойчив модел за развитие и модернизация на пътническите превози. Основните ни приоритети са насочени към подмяна и ремонт на подвижния състав, максимална удовлетвореност за клиента, както и подобряване на качеството на услугата. С изпълнението им се надявам да върнем хората към железопътния транспорт. Това от своя страна ще гарантира повече собствени приходи, за да не разчитаме толкова много на помощта на държавата.

Искам да обърна внимание, че вече са изпратени запитвания до различни европейски фирми за възможностите, с които те разполагат, за видовете и типовете превозни средства, както и за срока, в който е възможно да се наема подвижен жп състав. След обобщаване на информацията ще се вземе решение за последващи действия. Ако финансовите задължения на компанията окончателно бъдат финализирани, след 2021 г. е възможно да се кандидатства по Оперативни програми „Транспорт и транспортна инфраструктура” и „Енергийна ефективност” за закупуването на нови влакове и реновирането на съществуващите.

Веселин Василев, изпълнителен директор на ИА „Железопътна администрация“:

ОТВОРИЛИ СМЕ ПАЗАРА, НО ИМАМЕ ДОСТАТЪЧНО МЕХАНИЗМИ ДА ЗАЩИТИМ НАЦИОНАЛНИЯ ИНТЕРЕС

- Г-н Василев, с промените в Закона за железопътните превози и транспонирането на европейската директива все по-често се говори, че у нас ще дойдат чужди превозвачи, конкуренцията в пътническите превози ще се изостри и това ще постави БДЖ в затруднено положение. Какъв е коментарът Ви за тези твърдения?

- Със сигурност това е манипулативно говорено от страна на некомпетентни хора. Най-напред трябва да се направи паралел между старото и новото положение. Започвам със Сертификата за безопасност. До средата на тази година системата за безопасност се базира на старата директива. По нея се издаваше сертификат от две части. Част А, която важи за целия Европейски съюз и част Б, която издава всяка държава, в зависимост от това дали този превозвач отговаря на националните изисквания за безопасност. Сега тези два сертификата се обединяват в един, който представлява Единен сертификат за безопасност. Той ще се издава от Европейската железопътна агенция (ERA), ако е предназначен за повече държави, но ако е валиден само за една, може да се издаде от Националния орган за безопасност. В самата процедура ще бъдат включени националните органи за безопасност, за което Европейската железопътна агенция ще сключи споразумение, и всички заявления за този сертификат след, 16 юни, ще се насочват към едно гише в нея. Всяка от държавите-членки, вписани в него, ще работи по своята част. Чрез споразумение с ERA страните ще си взаимодействат и помежду си. Този сертификат може да се издава и за едно направление, например България и Румъния. В него ще се посочва каква е дестинацията, и от кого ще се иска да бъде получен. Това всъщност е един от новите моменти, но за българските превозвачи по същество няма никакво изменение. Особено е, че сертификатите са валидни, докато им изтече срокът. Подобен режим се въвежда и при издаване на разрешение за возилата, които се движат по железопътната инфраструктура. Там, където това става за пръв път, се издава удостоверение за първоначално въвеждане в експлоатация.

- Как ще се отрази това на превозния процес?

- Досега превозвачът се обръщаше към Националния регулаторен орган, през чиято страна преминават вагоните му. Например за България това е ИАЖА. Процесът по аналогия се покрива със Сертификата за безопасност. С въвеждането на „едно гише“, се издава документ за „достъп до пазара“. С него може да се движи по железопътната мрежа на целия Европейски съюз. Всъщност в това се състои разликата.

С Техническият стълб на Четвъртия жп пакет, на ERA се дават правата на мощна агенция и още други възможности, които не са обект на транспониране в националните законодателства. Например, тя става органът, отговарящ за системите за безопасност. Така че, ако някоя държава-членка иска да разработва даден проект в тази област и след това да го проектира и построи, трябва да представи и защити техни-

ческото задание пред Европейската агенция. Едва след като тя го одобри може да се пристъпи към практическото осъществяване. Прави се, за да се гарантира оперативната съвместимост на съответните устройства в целия Европейски съюз.

- Има ли готовност България да защити пазара си за пътнически превози след отварянето му за чужди фирми?

- Транспонирането на директивата откри дебата, че се отваря пазара на жп пътнически услуги у нас. Но трябва да се има предвид, че той е с два аспекта. Първият е достъпът до инфраструктурата, вторият - достъпът до обществените услуги. Правя сравнение със сега действащото законодателство. До този момент достъпът до инфраструктурата не е свободен по отношение на пътническите превози. По старата директива можеше да се оперира само по свободни трасета и да се извършват превози от гара до гара. Например, на международният влак от Русе за София се разрешаваше да взима пътници между Русе и Горна Оряховица, но въпреки това съществуваша регулация. В такъв случай регулаторният орган имаше право да направи анализ дали това е международен превоз или на пътници във вътрешни съобщения. И ако прецени, че става въпрос за международни съобщения, можеше да ограничи качването в него. Новото е - отваря се пазарът за всеки, който е получил правото по европейското законодателство да вози пътници, т.е. ако притежава Сертификат за безопасност и гражданска отговорност, получава достъп до цялата железопътна мрежа. Ето, това е отваряне на пазара. Но, за да може то да се оцени, е необходимо да се има предвид - във всяка държава-членка съществува задължението да се осигурява обществена услуга. Това е и вторият аспект - социалният. Така че трябва да се има предвид - навсякъде железопътният транспорт изпълнява и социална функция. Държавата я възлага на даден превозвач, който получава дотации и субсидии за нея, защото дейността му се компенсира заради различните намаления, безплатни пътувания, а и заради стойността на самия превоз, който също се дотира. Тъй като държавата го задължава да вози по точно определени маршрути, понеже хората трябва да стигнат от точка А до точка Б, до работата си, до дома си и т.н. Там, където има Договор за обществени услуги, той неминуемо ще влезе в някакъв конфликт или ще се повлияе от отварянето на пазара. Именно това е особеното - че в новата директива 23-38 и в регламента се дава право на държавите-членки, които имат такъв Договор за обществена услуга, да налагат определени ограничения при навлизането на пазара, ако се наруши икономическото равновесие. Преценява го националният регулаторен орган. При нарушаване на това равновесие съществува процедура, според която може да се откаже или ограничи достъпът. Всички тези неща ние сме ги пренесли в нашия закон и в него, едновременно с отварянето на пазара, сме дали правомощията на държавата, ако се наруши икономическото равновесие, да се наложат



ограничения. На практика в България имаме превозвач, той е единствен при транспортирането на пътници - „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, който през 2009 г. е сключил договор с държавата за обществени услуги, на база открита тръжна процедура. С други думи, още тогава страната ни доброволно си е отворила пазара, за възлагането на този договор. На конкурса се е явил само един кандидат - дружеството за пътнически превози на БДЖ и е спечелил. Сключил е договор за петнайсетгодишен период или до 2024 г., когато той изтича.

- Все пак какво очаквате да се случи след 2024 г.?

- Чрез конкурсна процедура държавата отново може да възложи услугата на един оператор. Тогава ще се явят много кандидати и който от тях спечели ще извършва превоза. Но в регламента и директивата определени текстове дават право на държавите-членки да защитят националните си интереси. Когато директивата се работеше, България и още няколко страни направиха предложения, които се приеха. Те се отнасяха за малките пазари, какъвто е нашият. Поискахме да се даде възможност конкурсна процедура да не се обявява, а държавата да премине към пряко възлагане. Условието е, възложителят да е един, а договорът да обхваща цялата инфраструктура, както е у нас. В същото време, ако пазарът е с обем до 23 милиона влак-километра, при преценка на държавата може да се премине към пряко възлагане на пътническата услуга. Обемът на българския пазар в сектора е 20 милиона влак-километри, а прогнозите са, че до 2024 г. не се очаква кой знае какво разширение. Особено е, че при спазване на тези ограничения, договорът може да бъде сключен най-много за 10 години. В него има

определени клаузи, които гарантират минимални изисквания към културата на обслужване и критериите, по които ще се оценява. Това развързва ръцете на възложителя, при неспазването им да анулира договора и да потърси нов изпълнител. По този начин европейското законодателство е пренесено в националното ни. Независимо, че сме отворили пазара - разполагаме с достатъчно механизми, с които да защитим националните интереси. Затова твърдя - неоснователни са всякакви спекулации от страна на различни експерти.

- Има ли условия изпълнителната агенция, като регулаторен орган, да следи за нарушаването на икономическото равновесие?

- Който желае да сключи договор и да получи достъп до пазара, се обръща към регулаторния орган, респективно ИАЖА, 18 месеца предварително с конкретното искане и ние правим този икономически анализ, който също се извършва по европейското законодателство. Но трябва подробно да е описано какво иска превозвачът, как, къде, по какъв начин, с какви превозни средства ще развива дейността си. Съществува разписана процедура в подзаконовата нормативна уредба. Готова е и наредбата, свързана с нея, където подробно са дадени правилата как се извършва оценката на икономическото равновесие. През миналата година излезе и специален европейски регламент във връзка с него. Ето защо, независимо, че на пръв поглед изглежда, че се крият много опасности, националните интереси на всички държави-членки са гарантирани и защитени. Който наруши правилата, се ограничава или се отнема правото му да оперира.

Разговорите проведе:
Мая Димитрова

Тодоровден



Тодоровден е един от първите пролетни празници в народния календар. Отбелязва се в първата събота след Сирни Заговезни. През тази година Тодоровден се чества на 16-и март. Празникът е познат още като Конски Великден, защото се празнува най-вече за здравето на конете. В православния календар има общо шестима светци, носещи името Тодор, но в народното съзнание не се прави разлика между тях и се почита св. Тодор в нарочен ден, който е подвижен, според Великден – първата събота от поста.

Св. Тодор заема важна част от народните обичаи и е важен за всички пролетни ритуали, за смяната на зимата с пролетта и свързаното с нея плодородие. Според народните представи на този ден св. Тодор обхожда на своя кон пролетното поле

да провери растат ли посеви-те, сетне забива копието си в земята, връзва за него коня, съблича девет кожуха и отива при Бога, за да моли за лято. Затова народът свързва Тодоровден най-вече с надеждата за плодородие.

Обичаите на този ден се разпределят между жените и мъжете. Централно място заемат младите булки, които започват да се наричат невести и получават правото да месят хляб в мъжовата къща. Изпеченият от тях обреден хляб, с формата на кон или подкова, се маже с мед и по него се залепва варена царевича. Хлябът се проверява от свекървите и от него се раздава на близките. Този ритуал е важен за сближаването между снахите и свекървите и за приемането на младите булки в семейството. От обредния хляб се слага в яслите на конете, за

да са здрави и да има приплод. Докато раздават хляба на някои места в България жените дори подскочат и цвилят като коне, за да са плодородни кобилите. Бабите стрижат за първи път след зимата децата, затова на някои места се казва „остриган като магаре през март“. Младите момичета мият косите си с вода, в която има сламки от яслите на конете, за да са лъскави и здрави косите им като конските гривни, после изливат водата след конете, които поемат към определеното за кушиите място.

Именно кушиите заемат централно място на Тодоровден. Докато жените изпълняват своите ритуали, мъжете се подготвят за надбягването с коне. Те стават още в зори, срезват и кичат най-хубавите си коне с шарени конци, мъниста и пискюли. На някоя просторна поляна вече е премерено и маркирано трасето на надбягването и цялото село се е събрало за напрегнатото зрелище. След надбягването, на което печели най-бързият кон, следва награждаването – торба хубав зоб, венец, който момите са изплели и не на последно място – всеобщото уважение и признание. Конниците и победителят правят почетна обиколка из селото, съпроводена с благословия от стопаните. А сетне първенецът дава почерпка в своя дом. Както му е редът, всичко завършва с хоро, в центъра на който са ездачите.

На Тодоровден празнуват всички с имена: **Тодор, Тодора, Теодор, Тошо, Божидар, Божидара, Божанка, Дора и др.**

Хрянът

Хрянът е многогодишно растение от семейството на кръстоцветните. Независимо, че е широко разпространен у нас не само като култивиран зеленчук, а и като бурен, хрянът се употребява сравнително малко. За него се сещахме когато дойде време да слагаме кисело зеле за зимата или сме решили да приготвим телешко варено. А в хряна се съдържат много ценни съставки – калий, калций и витамин С в големи количества.

Хрянът е лютив подправка. Основният му ефект се дължи на гликозида синегрин. Попадайки в храносмилателната система синегринът претърпява биохимични промени, при които се отделя вещество, възбуждащо апетита. Ако е в големи количества, то дразни лигавицата на стомаха и червата. Лекарите препоръчват тази подправка да се консумира в количество, което се събира на върха на чаена лъжичка. Това е дозата за 1 порция.

Още в най-дълбока древност хрянът е бил използван при лечение на стомашно-чревни

заболявания и при простуда. Корените му имат и свойството да се борят с бактериите в организма.

Хрянът може да се съхранява заровен в пясък или настърган на едро и смесен с оцет, сол, мед и малко олио. От тази каша се взима количество „на върха ножа“ или малко повече, за да се подправи една порция. Лютивината му може да се смекчи с малко настъргана ябълка.

При варене ароматът на хряна се губи. Ето защо се препоръчва подправката да се поставя в ястията накрая. За да се намали парливият ѝ вкус, може да се смеси със сметана, пюре от ябълки или майонеза.

Хрянът е чудесна подправка към месни супи и кебапи, прибавя се и към сосове за риба. С него се подправя майонеза за гарниране на варена риба, телешко варено, варени свински крачета, печено месо за студено сервиране.

Този зеленчук може да се използва при консервиране на всякакви зеленчуци, като тогава се слага не само коренът, но и листата.



Да се преборим с пролетната умора

Най-простото обяснение за появата на пролетната умора е нарушеният баланс на организма. Отслабването на имунната система се дължи на дългите зимни месеци, в които слънчевата светлина е много малко и намалената консумация на пресни плодове и зеленчуци е повлияла негативно на хранителния ни режим.

Липсата на движение, лошото хранене и прекарването на настинки водят до натрупване на токсини в организма. През студените месеци метаболизмът се забавя и абсорбирането на веществата става по-трудно. Именно поради тази причина с идването на пролетта се чувстваме изморени и нератоспособни.

Първите признаци, по които можете да познаете пролетната умора са липса на апетит, безсъние, главоболие, постоянна отпадналост, загуба на чувство за хумор.

Ето няколко съвета, за да се преборите с пролетната умора:

Хранете се здравословно. Увеличете консумацията на пресни плодове и зеленчуци. Всички знаем този съвет, но постоянно го пренебрегваме. Опитайте да ядете в началото поне по една ябълка на ден.

Закусвайте макаронени продукти - те дават енергия за целия ден. Съчетани с една ябълка, правят чудеса. Наблегнете и на пълнозърнест хляб, сухи смокини, фасул, които изчистват стомашно-чревния тракт. В същото време намалете количеството на захарни изделия. Пийте поне литър и половина вода на ден.

Можете да се обърнете към личния ви лекар, който да ви изпише витамини и минерали специално срещу умората. Обикновено се предписват допълнителен прием на витамини B12, B6, B1, B2, C и D и магнезий.

Важно е да можете да си почивате пълноценно през този период от годината. Ако имате възможност, подремвайте след обед, слушайте музика по всяко време, прочетете отново любима

си книга, правете любов преди сън.

Не се претоварвайте в работата. Така се изнервяте допълнително и вредите на себе си и на колегите си.

Отидете на масаж. Ако нямате време и възможност за такива „глезотийки“, помолете любимия си да ви направи масаж, пък бил той и непрофесионален.

Освежавайте често въздуха в стаята и подберете парфюма си според това дали ви създава настроение.

Сменете гардероба си. Макар и още да е хладно, подберете дрехи с по-свежи цветове. Доказано е, че оранжевото, например, подобрява настроението, без значение дали това е цвета на дрехите ви или на сока в чашата на закуска.

И на края – радвайте се на живота и се усмихвайте!



Сос от хрян

Необходими продукти:

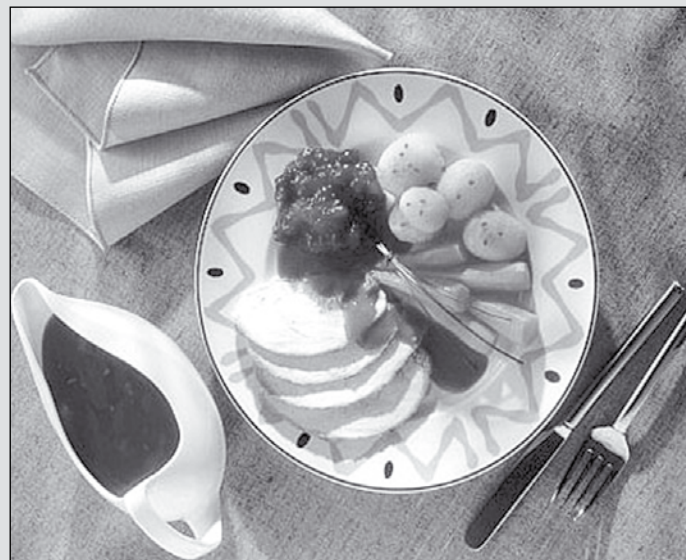
1-2 корена хрян
1 лъжица счукан сухар
1 лъжичка захар
2-3 лъжици оцет
сол
вода или бульон

Начин на приготвяне:

Настъргвайте на дребно хряна, който е предвари-

телно остърган и измит. Прибавяте счукания сухар, захарта, оцета, солта, наливате гореща вода или бульон, толкова, че да се получи умерена гъстота на соса, и след това разбивате добре.

Сосът се поднася с печено, пържено или варено месо.



Тест

Лесно ли изпадате в паника?



Страхът е неизменна част от всекидневието ни. При някои хора обаче той е начин на живот. Дали сте от онези, които постоянно се плашат и изпадат в паника от най-малкото нещо?

1. Изпадате ли в ужас, когато някой върви зад гърба ви?

а) винаги
б) по-скоро се ядосвам на такива хора

2. Фаталисти ли сте?

а) да
б) това са глупости
в) не, в живота няма нищо фатално и всичко е под мой контрол

3. Когато срещнете огромно куче без намордник:

а) преминавам на другия тротоар

б) ядосвам се на собственика му и си мисля: "Какви безотговорни хора!"

в) не се притеснявам

4. Филмите на ужасите:

а) не ги гледам, защото после не мога да заспя

б) не ги гледам – скучни са
в) като всички други филми са

5. Когато шефът ви извика при себе си:

а) плюя си в пазвата и очаквам най-лошото

б) хваща ме яд на него

в) отивам, без да се замислям

6. Когато телефонът звънне след полунощ си мислите:

а) нещо лошо се е случило с някой от близките ми

б) кой ли стои буден по това време?

в) сигурно е приятел - ще си побърбим

Ако преобладава отговор "А":

Лесно се паникьосвате, страхът е с вас постоянно. Опитайте се да гледате поведо на нещата!

Ако преобладава отговор "Б":

Понякога сте досадни. Мислите, че ако мрънкате ще привлечете внимание. Замислете се как изглеждате в очите на околните.

Ако преобладава отговор "В":

Не се плашите от нищо. Но дали понякога само и само, за да сте безстрашни, не преминавате отвъд границите на разумното?!?

Усмивката

Ако се запитае кой се усмива най-малко, вероятно най-честите отговори ще бъдат началниците, продавачите и бюрократите зад гишетото. Склонни сме да се подиграваме на постоянно усмихвания се американец и да определяме смехът без причина като признак на глупост. А забравяме, че често именно от усмивките ни зависят нашите успехи.

Първото правило на успеха неслучайно гласи: Ако искате да предположите към себе си околните, усмихнете се! Никой не обича обременения с проблеми човек, дори за това да свидетелства само изразът на лицето му.

Усмивката създава и атмосфера на доверие, не само в началото. Днес усмивката се е превърнала в „стандарт в бизнеса“ – навсякъде се търсят служители, които, освен останалите си качества, се отличават и с ентузиазъм, жизнерадост и оптимизъм.

Тактика на усмивката

1. Заставяйте се да се усмихвате!

Ако сте сами, тананикайте си някоя любима мелодия. И най-изкуствената „дежурна“ усмивка има положително действие – предизвиква прилив

на кръв към мозъка, подобрява настроението и зарежда с оптимизъм.

2. Всеки ден на излизане от дома изправете глава и вдишайте дълбоко. Поздравявайте с усмивка познати и колеги, като показвате сърдечност при всяко ръкостискане.

Не се страхувайте, че могат да ви възприемат погрешно. По-често правете комплименти и задължително – с усмивка.

3. Правете гимнастика на мускулите на лицето – особено на тези от скулите към устните и около очите.

При много хора те са слабо развити и затова им е и физически трудно да поддържат естествената си усмивка. Тя също може да се тренира!



4. Учете се да се смеете... вътрешно.

На път за работа вместо да мислите за нещо сериозно, спомнете си за нещо смешно. Любимата музика ще подобри настроението ви и със сигурност ще предизвика някоя усмивка в повече.

5. Не забравяйте, че хората реагират повече на интонацията и мимиката, отколкото на смисъла на казаното.

Именно затова излишната сериозност може да погуби и най-добрата идея. Както и да провали една сделка.

6. И накрая, винаги постъпвайте така, като че ли сте щастливи.

Парадоксално е на пръв поглед, но и това ни прави по-доволни. Защото щастието зависи не толкова от външните условия, колкото от вътрешната нагласа.

Съвети за добър сън от Япония

Сънят е най-добре пазената тайна на моделите. Повечето от манекенките твърдят, че спят между 9 и 10 часа преди участията си в модни ревюта. Това помага кожата им да изглежда блестяща и гладка и им придава по-здрав и лъчезарен вид и жизнен тонус.

Медицината е доказала, че добрият сън е неизменен антиейджинг елемент. И не само. Докато спим, произвеждаме мелатонин – хормон, който се синтезира по естествен път в нашия организъм. Епифизата произвежда серотонин, който се превръща в мелатонин. Процесът се влияе от редуването на деня и нощта и взема участие в регулирането на циклите на сън и будиране.

Този хормон спомага за удължаването на живота благодарение на силното

феина, които пречат на добрия сън и така ни лишават от необходимия серотонин.

Експертите правят проучвания, за да установят дали чрез изкуствено стимулиране на производството му може да се отложи процесът на стареене. Това би доказало, че тайната на дълголетието се крие в собственото ни тяло.

Ето и някои полезни съвети за добър сън от Япония

• Три часа преди лягане не извършвайте дейности, които възбуждат нервната система, не гледайте телевизия или друг вид екран, не работете с компютър.

• Десет часа преди сън не приемайте никакъв кофеин.

• Вечеряйте поне три часа преди лягане и не яжте нищо между вечерята и момента на заспиване.



му антиоксидантно действие и освен това носи следните ползи:

• Подобрява работата на имунната система.

• Предпазва от рак.

• Стимулира естественото производство на инсулин.

• Забавя появата на Алцхаймер.

• Предотвратява остеопорозата.

• Помага в борбата със сърдечно-съдовите заболявания.

Поради изброените причини, мелатонинът е важен съюзник на дълготрайната младост. Трябва обаче да отбележим, че производството на мелатонин намалява след трийсетте години, а това може да се компенсира по следните начини:

• Балансирано хранене и повишен прием на калций.

• Ежедневно и умерено излагане на слънце.

• Осигуряване на необходимите часове сън.

• Избягване на стреса, на алкохола, цигарите и ко-

• Няколко часа преди да си легнете намалете интензивността на осветлението в помещението, в което се намирате.

• Създайте си навик, който да ви помага да заспите по естествен начин. Например вземете си топъл душ и след това веднага си легнете. Ваната с топла вода (офуру) е една от японските традиции, които са останали живи от древността до наши дни. Водата в офуру обикновено е между 40 и 44 градуса. Много японци добавят към нея соли за вана. След като излезете от офуру, оставете си няколко минути, за да направите разтягащи упражнения.

• Изкажете благодарност към деня, който сте преживели, преди да се пхнете в леглото.

• Ако след всичко това все още имате проблем със заспиването, започнете да дишате дълбоко като отброявате всяко вдишване и издишване докато стигнете до сто.

ПЪТЕШЕСТВИЕ С ВЛАКА НА ТЕКИЛАТА

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



Железопътните воаяжи до мексиканската Столица на текилата се провеждат всяка събота
Източник: travelandleisure.com

Продължение от бр. 7

Туристическият състав Jose Cuervo Express пристига в градчето Сантяго де Текила по обяд (около 13:00 ч.). На гарата пасажерите ги посрещат със специално фолклорно мексиканско шоу. Музиканти и танцьори в традиционни местни облекла зареждат с настроение гостите и ги предразполагат за следващата, най-съществена част от тяхното приключение.

За всички пътници е предвидена разходка до разположените наблизо полета с прочутия кактус синьо агаве. Там наблюдават как се събира реколтата от него и на какви обработки се подлага, преди да бъде откарана в местната алкохолна фабрика.

Впоследствие програмата продължава с посещение на разположената в града про-

изводствена дестилерия „Ла Рохена“ („La Rojeña“). Тя е най-старата в Мексико и произвежда текила с марката Jose Cuervo от 250 години. Екскурзионният тур в производствените ѝ халета и изби е около час и половина. Той е включен в цената на билетите и е съпътстван с тост и дегустация на текила от фирмената премиум марка Premium Reserva de la Familia. Туристите могат да видят целия процес на създаване на напитката.

Срещу допълнително заплащане те отнесат уникален спомен от визитата си в алкохолната фабрика. Могат да създадат етикет с уникален дизайн, който се поставя на бутилка отлежала текила Jose Cuervo Reserva de la Familia и да си тръгнат с нея.

На желаещите се предоставя възможност да се включат

в платен курс за майстор на текилата Maestro Tequilero. В него се научават да комбинират ароматите и вкусовете на напитката от агаве и получават грамоти за специалист – майстор tequilero плус сувенирна бутилка.

Дегустации на видовете текила и на необичайни съчетания от вкусове са другите опции, от които туристите могат да се възползват срещу заплащане. В първия случай специалистите на дестилерията ще ги научат да комбинират мексиканската гастрономия с всеки от произвежданите 3 вида текили: бяла (blanco), т.нар. отлежала (reposado) и тъмна (añejo). В другия – ще изпробват вкусовете на традиционни мексикански култури, като какао, агаве и шоколад с високоградусовото питие.

След 15 часа участниците във воаяжа са свободни да разглеждат на воля столицата на напитката от агаве. Из улиците му има куп гостоприемни заведения, където ще се наслаждават на традиционни местни ястия и питиета. Сред първите препоръчвани е „Маргарита бар“, където се приготвят едни от най-добрите коктейли с текила. Забележителностите, на които гостите на града заслужава да обърнат внимание, са Националният музей на текилата, катедралата на Сантяго Апостол и скулптурите на площад „Хосе Сориано“. Самото градче е изключително

Пред погледа на туристите се разкриват полетата със синьо агаве, от което се приготвя популярното алкохолно питие
Източник: medium.com



Текилата Jose Cuervo се произвежда от средата на XVIII век и е най-продаваната в света
Източник: drinkitup.com.mx



Сантяго де Текила и околностите му сред най-посещаваните туристически дестинации в Мексико
Източник: thewanderingblonde.com

Цени за реклама

За контакти:
Мая Димитрова
0889 41 30 03
maya02@abv.bg
bdz@bdz.bg

При директна заявка от клиента

До главата на вестника – по договаряне
Първа страница – 1,50 лв. за кв. см.
Вътрешна страница – 0,50 лв. на кв. см.
Последна страница – 1,00 лв. на кв. см.
За цяла страница – по договаряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника – по договаряне
Първа страница – 1,80 лв. за кв. см.
Вътрешна страница – 1 лв. на кв. см.
Последна страница – 1,50 лв. на кв. см.
За цяла страница – по договаряне

цветно, спокойно и красиво с автентичната си архитектура и провокира към селфита и панорамни снимки. То е обявено за част от Световното наследство на ЮНЕСКО през 80-те години на миналия век.

Четвърт час преди 17:00 ч. туристите са поканени да участват в мексикански културен спектакъл. С него жителите на градчето изпращат гостите. В 18:00 ч. Jose Cuervo Express поема обратно към Гуаделара и 2 часа по-късно е там.

Тематичното пътешествие позволява на участниците в

него да научат всичко най-интересно за популярното мексиканско спиртно питие, а покрай това и за историята на страната. От 70-те години на XX век Мексико запазва правата над името му. От тогава то е пряко свързано с туристическата политика и се използва за популяризиране на регионите, където се произвежда високоградусовия еликсир от синьо агаве. Те са само 4, защото над 80 на сто от производството на текила е разположено около Сантяго де Текила.

Ивайло ПАШОВ