СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар

RAILWAYMAN

22 - 28 октомври 2015 г. Цена 60 ст. София, година XXIV, брой 28 www.facebook.com/RailwaymanBulgaria

Перспективи

RENFE: „СКОРОСТНИ“ ПРОЕКТИ И ... на стр. 4

Срещи

ДОСТОВЕРНИЯТ АНАЛИЗ РАЖДА ПРАВИЛНИТЕ РЕШЕНИЯ на стр. 5

УНИКАЛНИЯТ ПАРЕН ЛОКОМОТИВ „БАБА МЕЦА“ ПОТЕГЛИ ОТ СОФИЯ

Със силен грохот и целият обвит в бяла пара, тази събота и неделя (17 и 18 октомври), точно в 10 часá от централната софийска гара потегли атрактивният парен ретро локомотив с пет вагона към Банкя. Седящи места в тях липсваха и през двата дена. Билетите започнаха да се продават около седмица по-рано - от 12 октомври - с предварителна резервация и бързо се изчерпаха. Правостоящи няма да се допускат, информираха още в началото от „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, защото целта е да се организира приятно пътуване, което няма да бъде единствено. Идеята е то да продължи през празничните дни по няколко пъти в месеца. Ако тя се осъществи, в обратна посока композицията от Банкя ще тръгва също в 12 часá на обяд, както тази събота и неделя. Цената в двете направления, включително запазеното място, е 3,50 лева. Децата до 7 години пътуват безплатно, а възрастта им се удостоверява с акт за раждане или копие от него при закупуване на билета. Още едно изискване е децата до 10 години да бъдат само с придружител.

Интересът обаче към първото пътуване на възстановения в продължение на около година локомотив беше толкова голям, че дори след потеглянето на влака още известно време перонът продължаваше да е препълнен с любопитни граждани и почитатели на атракционните воаяжи. Много от тях бяха довели децата и внуците си, които, въпреки че не успяха да се качат, не спираха да коментират особеностите и достойнствата на уникалната машина. Локомотивни машинисти по-късно споделяха, че в дългогодишната си практика за пръв път са срещнали толкова много представителки на нежния пол, които да проявят не само любопитство, но и по-задълбочен интерес към техническите параметри и особеностите й.

Ретро локомотивът с експлоатационен номер 46.03 е произведен през 1931 г. в Полската локомотивна фабрика „H. CEGIELSKI – POZNAN“, с фабричен номер 203, тип Тт 1-6-2. Представител е на най-мощните парни локомотиви в България и е сред най-големите тендерни машини в Европа. Той е и сред първите и всъщност единствен у нас с две безребордни колооси в ходовата си част, уникално постижение на жп промишлеността от началото на миналия век, твърдят специалистите в бранша. Произведен е специално за нуждите на българската железница. Железничарите са кръстили „Баба Меца“. Името му не е избрано случайно. Нарекли са го така заради

На стр. 5

АВСТРИЙСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ ЩЕ КУПЯТ 200 ЛОКОМОТИВА

Австрийските държавни железници ÖBB обявиха търг за закупуване на 200 електрически и хибридни (дизел-електрически) локомотива, сертифицирани за работа в страните от Европейския съюз. Реализирането на проекта ще стане на три етапа.

В рамките на първата фаза (т.нар. „Лот 1") се предвижда да бъде доставена половината тягова жп техника, а именно - 50 електролокомотива, предназначени за обслужване на австрийската жп мрежа, захранвана с променлив ток, и 50 мултисистемни (хибридни) локомотива, оборудвани с дизел-генераторна апаратура. Мощността на двата типа локомотиви трябва да е не по-малко от 350 и 500 кВт съответно.

„Лот 2" предполага закупуване на 50 дизел-електрически локомотива, способни да работят по неелектрифицираните жп трасета, както и по маршрутите, по чиято захранваща ел. мрежа тече променлив ток. В последния етап – „Лот 3" – е заложено ÖBB да допълнят своя тягов парк с още 50 хибридни локомотива с мощност поне 350 кВт.

Заявки за участие в тендера ще се събират до края на ноември. Очаква се победителят и сроковете за осъществяване на проекта да бъдат обявени догодина.

СПЕЦИАЛЕН ФОНД ЩЕ ФИНАНСИРА СТРОЕЖА НА ПОДЗЕМНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ В КИТАЙ

Специален фонд ще финансира изграждането на метро системи в най-големите градове на Китай. Той е учреден от бизнес групата Greenland, банката China Construction и още няколко големи компании, за да осигури средства, свързани с проектите за подземните железници в страната по схемата на държавно – частното партньорство.

Фондът планира да инвестира около 100 млрд. юана (16,8 млрд. долара) в проектирането и строителството на китайските метрополитени, както и в управлението на техните концесии, включващи опции за развитие на недвижимите активи. Очаква се до 2020 г. в 50 китайски мегаполиса да бъдат изградени подземни железници с обща дължина на трасетата над 6000 км.

EUROSTAR ЗАБРАНЯВА ПРЕВОЗА НА НЕРАЗГЛОБЕНИ ВЕЛОСИПЕДИ

В пътуващите под Ламанша влакове Eurostar вече ще бъде забранено да се превозват велосипеди в неразглобен вид. От 1 ноември т. г. пътниците на скоростните експреси ще са задължени да разглобяват своето колело и да го качват на влака в опакован вид. В момента те могат да го качват директно във влаковете срещу такса от 30 паунда. Нейното заплащане се осъществява чрез системата за регистрация на багажа.

Новите правила предизвикаха масово негодуване сред европейските велосипедни асоциации. Най-голямата от тях – британската CTC - затрупа железопътния превозвач Eurostar International с повече от 2700 молби да се откаже от новата си политика.

В съобщение от пресслужбата на превозвача коментираха, че новите правила се въвеждат заради разрастващата се тенденция все

повече пасажери да пътуват заедно с колелата си. В същото време подвижният състав на компанията е с ограничено пространство за транспортиране на багаж, което налага въвеждането на рестрикциите.

Скоростните състави на жп оператора Eurostar International пътуват между Великобритания, Франция и Белгия. Основните им маршрути са Лондон - Париж, Лондон - Брюксел и Париж - Брюксел, като при всеки рейс те преминават през тунела под Ламанша.

Русия помага на Сърбия за да ускори железопътните си превози

С помощта на специалистите на руските железници („РЖД") сръбските влакове скоро ще започнат да се движат със скорости по-високи от 100 км/ч, вместо с настоящите между 30 и 50 км/ч. Това заяви президентът на нашата западна съседка Томислав Николич по време на неотдавнашната си среща с управителя на „РЖД" Олег Белозеров. Тя бе проведена за доуточняване на детайли по модернизацията на сръбската жп мрежа, която вече се извършва от руски инфраструктурни компании.

Сключеният договор между сръбските железници и руската фирма „РЖД Интернешънъл" предвижда реконструкция на три жп участъка в южната част на нашата съседка, които са част от Трансевропейски транспортен коридор X. Съобразно споразумението, руските специалисти ще модернизират железопътна линии и инфраструктура с обща дължина малко над 46 км.

„Реконструкцията има за цел да повиши възможностите на сръбските железници за бърз превоз на хора и товари и да ги направи реален конкурент на останалите видове транспорт. Участъкът от

жп мрежата южно от Нови Сад, по който се работи в момента, е планирано да бъде включен в проекта за изграждане на железопътна линия Белград – Будапеща", обяви президентът на Сърбия.

При осъществяването на проекта дъщерната на руските железници компания „РЖД Интернешънъл" използва модерна технология за изграждане на горното строене на железния път. Тя позволява по-бързо и качествено изпълнение на работите по модернизиране на жп трасетата. Реконструкцията се извършва без пълно прекъсване на движението на сръбските влакове в тези жп участъци.

По-бързи пътувания между Германия и Франция от догодина

Държавните железници на Германия (Deutsche Bahn) и Франция (SNCF) продължиха договора си за сътрудничество до 2020 г. В резултат, от 3 април 2016 г. жп пътуването от Мюнхен до Париж през Щутгард (разстоянието е около 850 км) ще бъде съкратено с 40 минути и ще отнема 5 часа и 40 минути.

Пак от същата дата между Париж и Щутгарт всяко денонощие вече ще пътуват по 5 чифта влакове, вместо настоящите четири. Допълнителен жп курс ще се извършва и по маршрута Париж - Франкфурт. Пътуването по него ще продължава 3,5 часа или с около четвърт час по-малко отколкото е в момента.

По-бързият жп транспорт между Германия и Франция ще стане факт с влизането в сила на наскоро анонсираното от Deutsche Bahn и SNCF ново трансгранично жп разписание. Намаляването на времето за пътуване между двете държави ще бъде възможно благодарение на завършването на разширението на жп линията през Вогези.

В края на т. г. ще се тества участъкът от жп линията между Бодрекур (Лотарингия, Германия) и Елзас (Франция). По него скоростта на немските и френски експреси ICE и TGV ще достига 320 км/ч.

В перспектива, от двете железници възнамеряват да пуснат и нов скоростен жп маршрут с дължина 1500 км, който ще свързва Париж, Мюнхен и Виена с Братислава и Будапеща. Засега обаче не се съобщава кога ще стане това.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ТБИЛИСИ СТАНА ДОМАКИН НА ФОРУМ ЗА ПЪТЯ НА КОПРИНАТА

По време на двудневното си посещение в Грузия министър Ивайло Московски се срещна със заместник министър-председателя на страната Гиорги Квирикашвили и с министъра на икономиката и устойчивото развитие Димитри Кумсишвили. Българският транспортен министър участва в Тбилиси в международния форум на високо равнище „Пътя на коприната“, който се проведе на 15 и 16 октомври. Събитието бе организирано по инициатива на министър-председателя на Грузия и цели създаването на платформа за ежегодни срещи на високо ниво между заинтересованите държави и международни организации. Насочен е към проучване на възможностите за сътрудничеството и подобряване на партньорството в транспорта, енергетиката, търговията и контактите между бизнес средите.

В рамките на работната среща бе обсъдено развитието на транспортния коридор от Иран към Европа, пресичащ Азербайджан – Армения – Грузия - Черно море. Министър Ивайло Московски подчерта, че това ще доведе до развитие на превозите чрез три вида транспорт – пътен, железопътен и воден. Другата тема, включена в срещата беше създаването на директна въздушна линия между България и Грузия. Разгледаха се възможностите за осъществяване на полетите от и до Тбилиси през летищата в София, Варна и Бургас.

Основна тема стана и засилването на стокообмена между двете страни през българските пристанища Варна и Бургас и грузинските Батуми и Поти. Министър Московски представи инвестиционната политика в сектор воден транспорт и отбеляза, че миналия месец бяха открити бреговите центрове за информационно обслужване на корабоплаването във Варна и Бургас. Изградената система позволява да се осъществява по-добър контрол на състоянието и движението на корабите, с оглед избягване на аварии, сблъсване, засядане и замърсяване на околната среда.

На форума се прие и политическа декларация на високо равнище за сътрудничество по въпроси, свързани с развитието на Пътя на коприната. В него участваха правителствени ръководители от Грузия, Китай, САЩ, Афганистан, Киргизстан, Казахстан, Азербайджан, Чешката Република, Словения, представители на Европейската комисия и различни международни организации.

СОФИЯ С НОВА ГАРА 2016 Г.

„През март 2016 година столицата ще се гордее с една модерна и съвременна Централна жп гара“ – заяви инж. Ивайло Дженев, ръководител на проекта, по време на представянето на напредъка по проекта за рехабилитация на трите приемни здания София, Пазарджик и Бургас. Те са част от проекта „Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T-мрежата – „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София“, „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа“, „Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик - II-ри етап“.

В два последователни дни те бяха посетени по инициатива на НКЖИ. От трите обекта изцяло модернизирано вече е само приемното здание на Пазарджик, което беше открито за пътници през септември 2014 г. След ремонта, приключил в предварително определените срокове, помещенията са санирани, сградата е газифицирана, пожарно обезопасена, инсталационно осигурена и оборудвана с топли и удобни чакални. Зданието разполага с център за услуги, търговски обекти, както и с добра визуална комуникация за бърза и лесна ориентация. За пълния комфорт на пътниците по време на престоя им на гарата е осигурен достъп до WI-FI мрежа. Също така, са направени информационни колони, които предлагат бърза справка на разписания за автобуси, влакове, такси, самолети и др.

При посещението на Централна гара София стана ясно, че ремонтните дейности протичат с усилени темпове и въпреки възникналите трудности с конструктивното укрепване на сградата, обектът ще бъде завършен в началото на следващата година. Вече изцяло е изградено и може да се види източното крило на приемното здание.

Последно бе проверена жп гарата в Бургас. „Използването на съвременни технологии ще бъде умело съчетано с архитектурния облик на зданието, за де се запази автентичния му вид“ – отбеляза инж. Дженев по време на огледа на ремонтните дейности на приемното здание. Очаква се гарата да бъде пусната в експлоатация също в началото на 2016 г.

Проектът се осъществява със съфинансиране от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), чрез Оперативна програма „Транспорт” 2007 - 2013 г.

МЕНИДЖМЪНТЪТ НА БДЖ ОТНОВО
ПОДКРЕПЯ ДЕЦА В НЕРАВНОСТОЙНО ПОЛОЖЕНИЕ

Председателят на Националното сдружение на сираците в България (НССБ) Слави Михайлов специално благодари на ръководството на „Холдинг БДЖ” ЕАД, което за трета поредна година осигурява на деца в неравностойно положение безплътно пътуване през новата учебна година. Сдружението е благодарно за активната, навременна помощ и подкрепа, оказана от ръководния мениджерски екип на БДЖ, който винаги е помагал на инициативите за социална адаптация и интеграция на тези деца, заяви Слави Михайлов. По думите му това е от изключително значение, както за децата, така и за техните близки.

Петимата младежи, които ще ползват социалната придобивка учат във варненското Спортното училище „Георги Бенковски”. Те са между 15 и 18 години и ще имат възможност да ходят редовно на училище и на тренировки. Родом са от Русе, Каспичан, Търговище и Царевци и освен, че през годината ще са с редовен достъп до учебното заведение, ще могат да се прибират и по родните си места при близките и роднините си. Възпитаниците на Спортното училище в морския град са от многодетни семейства, с един родител или са сираци. Безплатните карти за пътуването им с влак са осигурени от ръководството след постъпила молба от НССБ.

Обратна връзка

Здравейте,

Искам да споделя впечатленията си от пътуването си с БДЖ.

На 14.10.2015 г. ми се наложи да взема влака от Горна Оряховица до София, който тръгва в 9:05 ч., защото автомобилът ми се повреди и се наложи да го оставя в сервиза във Велико Търново. Искам да отбележа, че почти петнадесет години не бях пътувала с влак. Може би това бе една от причините да изпитвам напрежение и притеснение. Наред с нея и влакът не тръгна, както бе обявено по разписание. Не без значение бе и информацията, която почти всеки ден чуваме и виждаме по медиите - инцидентите и неприятните събития, които се случват с влаковете. Но вече не вярвам, нито на медиите, нито че в България всички са сърдити и недоволни.

При настаняването си във влака се оказа, че с още една пътничка имаме дублирани запазени места. Започна спор помежду ни, който може би никога нямаше да спре, ако не се бе намесила служителката, обслужвала влака. С внимателен и професионален тон тя ни разясни ситуацията и ни настани по местата. Очаквах, че е мръсно, студено и неприятно, но се оказа, че действителността е друга. Беше уютно, топло и чисто. Другото, което много ме зарадва и ми направи хубаво впечатление бе чудесният външен вид на обслужващия персонал. При влизане в купето, кондукторката поздравяваше, усмихваше се и внимателно отговаряше на запитванията на пътниците. Такова беше поведението й през цялото пътуване.

С тези редове изказвам приятното си впечатление от своето пътуване. Искам да споделя как една усмивка и внимание могат да разсеят притеснението на човек. Оказа се, че не трябва да се вярва на всичко , което излъчват медиите.

Нека БДЖ има все повече такива служители!

Виолета Кожухарова

Благодарим на достойните служители на БДЖ:

От превозна служба Ямбол, Пътнически център Бургас - Георги Тодоров - началник на влак 8601 и Таня Георгиева - кондуктор в същата композиция, както и на Веска Тодорова и Ирина Люцканова – СИПБО в гара Първомай.

На 7 октомври т.г. пътувах с влак №8601 София – Бургас. В Пловдив се качих на друг влак за Първомай. Едва, когато слязох там установих, че съм си забравила лаптопа в първия влак. Притеснена потърсих съдействие от служителите на гара Първомай, които веднага започнаха да звънят на колегите си, за да открият координатите за осъществяване на връзка с бригадата, продължила с влак 8601 към Бургас.

Да си призная, всички бяхме доста скептични за възможността лаптопът ми да се намери, но не след дълго железничарите от Първомай успяха да открият телефонния номер на колегата си, началник-влак, пътуващ в момента към Бургас, и му се обадиха веднага. Не мога да ви опиша колко се зарадвах, когато научих, че лаптопът ми е намерен и се съхранява на сигурно място при началника на влака. Човекът беше изключително любезен и отзивчив и още на следващия ден се срещнахме, за да ми предаде забравената вещ.

Искам да споделя, че вниманието, съпричастността, честността и отзивчивостта на тези четирима служители на БДЖ ме трогна много дълбоко. В забързаното си и изнервено ежедневие като че ли приемаме за нещо естествено да се оплакваме или роптаем срещу всичко, което не ни харесва, но много често забравяме да споделим хубавите неща, които са ни се случили и от сърце да благодарим на онези, които са причината за това и наистина го заслужават.

С това писмо бихме искали да благодарим на прекрасните хора, с които съдбата ни запозна, както и за техните чисто човешки качества като любезност, отзивчивост, добронамереност, съпричастност, честност и висок професионализъм. Освен нашата благодарност, им засвидетелстваме и дълбокото си уважение! Такива хора заслужават имената им да се знаят, затова си позволихме, освен писмото, което официално изпращаме, да споделим информация за случилото се във Фейсбук, и да помолим приятелите си, които са над 1200 души, също да я споделят, за да могат повече хора да научат за тази достойна постъпка.

Ще съм много благодарна, ако това писмо стане достояние на колегите на четиримата железничари. Сигурна съм, че и сред тях има още много достойни хора!

С уважение:
Дияна и Петя Делчеви

RENFE: ПРЕД НОВИ „СКОРОСТНИ" ПРОЕКТИ И ...ДЕМОНОПОЛИЗАЦИЯ

Догодина Испания ще отдели над половината от инвестициите си в транспорта за железниците. За реализацията на различни железопътни проекти страната планира да отпусне 5,46 млрд. евро. Това са 54 процента от общата сума на разходите за целия транспортен сектор (10,13 млрд. евро), заложени в проекта за държавен бюджет на испанското правителство за 2016 г . Или с 5 на сто повече, отколкото бяха отделени за жп сегмента през настоящата година.

През 2016 г. Испания ще отдели над половината си бюджет за жп транспорта си.

Основната част от средствата ще бъдат инвестирани в проекти за развитие на високоскоростните жп комуникации. За изграждането на нови скоростни линии и съответната инфраструктура са предвидени 3,68 млрд евро. В частност една трета от парите - над милиард евро - ще се вложат в прокарване на трасета от Мадрид към северозападната крайморска провинция Галиция. Завършването на въпросния жп коридор е планирано през 2018 г.

Съществен прогрес през годината е достигнат и в развитието на испанската жп инфраструктура за товарно движение.

Останалите капитали се разпределят по следния начин. 466 млн. евро са определени за жп участъка Мадрид - провинция Астуриас (разположена източно от Галиция), 551 млн. евро за маршрута Мадрид – Баска автономна област (Страната на Баските), 260 млн. евро за трасето Бобадиля - Гранада (Южна Испания), 111 млн. евро за линията Мурсия - Алмерия (Югоизточна Испания) и 209 млн. евро – за коридора Мадрид - Бадахоз (западна Испания, до границата с Португалия).

Паралелно с изграждането на споменатите трасета 805 млн. евро догодина трябва да се инвестират в продължаването на дейностите по разширение на железните пътища с европейска ширина на коловозите (1435 мм) по т.нар. Средиземноморски жп коридор. Той обхваща линиите от Барселона до Валенсия и Мурсия. В проектобюджета са заложени и разходи за подобряване на безопасността на жп транспорта (455 млн. евро). Те ще отидат за внедряване на европейската система за управление на жп трафика ERTMS (European Railway Traffic Management System) по високоскоростните линии. Както и за закупуване на нови влакови композиции (275 млн. евро). 420 млн. евро ще се инвестират в разрастването и модернизацията на испанската жп мрежа с широк коловоз (1668 мм), а 287 млн. евро - в крайградските жп превози (преобладаващата част от тях са предвидени за маршрутите около Барселона).

До края на настоящата година се очертава Испания да успее да изпълни плановете си за пускане в експлоатация на нови близо 798 км скоростни железопътни линии. От испанският инфраструктурен оператор Adif твърдят, че ще се справят в срок с започнатите проекти. Последните засягат най-вече разширяването на пътническите трасета от столицата на страната към периферията на Пиренейския полуостров. Новите линии в северозападното направление включват: Олмедо – Замора - Санабриа (с дължина 210 км), Валядолид - Вента де Баньос - Леон (163 км), 50-километров участък с тунел в района на Пахарес и 75-километровата линия Вента де Баньос - Бургос.

За да се намалят разходите на някои от участъците от Adif изграждат единични линии, въпреки че първоначално е планирано те да бъдат двойни. При обхода на град Пахарес пък ще бъде открит само един от двата планирани жп тунела, които се строят вече десетилетие. Последното се налага заради възникнали проблеми с хидроизолацията на съоръжението.

Едно от изпълнените през 2015 г. жп трасета, с което държавния инфраструктурен оператор се гордее е Монфорте дел Сид – Мурсия. То е изградено в югоизточната част на Пиренейския полуостров и има дължина 62 км. Предстои да стане част от високоскоростния коридор Мадрид – Аликанте. Друг обект на гордост за Adif е 100-километровият железен път Антеквера - Гранада. Очаква се и частично откриване на трасето на експреса Мадрид – Португалия.

През последните три години, въпреки икономическата криза, Испания успя да пусне в експлоатация 413 км линии за скоростни състави. В близка перспектива властите планират да открият нови маршрути за влакове-стрели до 7 испански града. Това са Леон, Паленсия, Бургос, Самора, Мурсия, Костельон и Гранада. Според неотдавнашно изявление на испанския министър на транспорта, строителството и регионалното развитие Ана Пастор, всички необходими работи за това вече са завършени 90 процента.

След откриването на споменатите маршрути, общата дължина на испанската високоскоростна жп мрежа ще надхвърли 4000 км. Това ще направи страната втора в света по дължина (и големина) на високоскоростните железни пътища след Китай.

Освен при пътническите линии, съществен прогрес през годината е достигнат и в развитието на испанската жп инфраструктура за товарно движение. Модернизирани са участъци от 145-километровото карго трасе Севилья - Кадиз и участък от линията Сантяго де Компостела - Виго в северозападната част на Пиренейския полуостров.

Страната е на път да стане втора в света по дължина на високоскоростните железни пътища след Китай.

От новата инфраструктура в близка и средносрочна перспектива ще могат да се възползват и частни жп компании. В рамките на процеса по либерализация на испанските жп превози е планирано те да се появяват на пазара постепенно. И това ще е едно от новите сериозни предизвикателства, с които предстои още да се сблъскат испанските железници.

Първият етап от демонополизацията на сектора предвижда в близките 7 години в Испания да се появи първата частна железница. Тази компания ще конкурира Renfe в областта на пътническите превози и ще има правото да оперира по голяма част от скоростните и по обикновените жп трасета в т.нар. „Коридор Леванте" (в автономната област Валенсия). Сериозни намерения да станат акционери в тази първа частна жп компания са изразили редица големи дружества. Това са извършващото автобусни превози транспортното предприятие Alsa, групата туристически компании Globalia и мащабните строителни фирми ACS, Acciona и Ferrovial. Всички те вече са получили лиценз, разрешаващ им да се занимават с развитие на пътнически жп услуги. Сега им предстои да представят своите бизнес планове за участие в проекта. Те ще бъдат анализирани от специалисти на Министерството на транспорта, строителството и регионалното развитие и от ведомството ще определят кои от тях ще бъдат допуснати да участват в конкурс.

На по-късен етап се предвижда и поява на още частни пътнически жп превозвачи. Впоследствие раздържавяването на жп сектора следва да продължава и в сферата на товарните превози. Но това засега са твърде далечни перспективи.

Ивайло ПАШОВ

Първият частен жп превозвач ще конкурира Renfe в сегмента на пътническите превози.

ДОСТОВЕРНИЯТ АНАЛИЗ РАЖДА ПРАВИЛНИТЕ РЕШЕНИЯ

твърди инж. Илко Търпов

Формален повод за срещата ни стана Седмата научна конференция, организирана в Созопол в края на септември от Електротехническия факултет на Техническия университет в София. Причината да ни потърси инж. Илко Търпов беше желанието му да направи обществено достояние положителното отношение на ръководството на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД към научните търсения и прилагането им в практиката. Фактът, че не само беше срещнал разбиране, но и дори бе спонсориран за участие в конференцията, според него е показателен. Основните й теми - електроенергетиката в пазарни условия, енергийна ефективност и възобновяеми източници на енергия, осветление и изследване, анализ на процеси и режими, непосредствено са свързани с конкретната му работа като машинен диспечер в оперативното управление на превозите в пловдивското поделение за товарни превози.

Завършил „ВТУ Тодор Каблешков“, първоначалната му професионална реализация е като локомотивен машинист - професия, към която и досега е пристрастен, не крие Илко Търпов и уточнява, че активно е участвал в промените, извършвани в железниците като специалист и синдикалист. Според него две са стойностните неща, върху които човек трябва да обръща внимание ако иска да се развива като личност – науката и изкуството. Верен на тези принципи, той по-късно записва магистратура по комуникации и електроенергетика - област, в която защищава и докторантурата си, като твърдо е убеден, че научни постижения и практика трябва да бъдат непосредствено свързани, за да може адекватно да се отговаря на съвременното динамично развитие в европейската железница, чиито повишени критерии и страната ни се стреми да прилага. „Техниката навлиза в нов етап и се изискват нови познания“, отбелязва Търпов. Казва, че в тази връзка е участвал и в конференцията, провокиран от конкретни проблеми в железопътния сектор у нас. Веднага дава пример с преразхода на електроенергия и другите консумативи в депата. Не е необходимо да се дебнат недобросъвестните, според катаджийския принцип „в храстите на гюме“, а да се вкара във всекидневието повече техника. По думите му, специално за постигане на устойчива енергийна ефективност има две важни условия – завишен контрол и събирането на достоверна информация. Илко Търпов твърди, че една от първите крачки, които трябва да се предприемат след вкарването на GPS-сите, за да се ограничат посегателствата и липсите в товарните превози, е да се монтират скоростомери, а в пътническите – електромери. Това ще даде възможност за задълбочен анализ на причините. Така ръководителите на съответните звена ще могат да предприемат ефективни мерки.

Съществуват дори конкретни математически модели, върху които Търпов е работил като докторант. Чрез тях най-точно се определя реалният разход на електроенергия и оптималните му стойности. В това отношение той дава любопитен пример от наблюденията си – през август се извършвали най-малко случайни ремонти на локомотиви. Трябва да се направи достоверен анализ, без който няма как да се вземе правилното решение и да се постигне симбиоза между теория и практика. Приблизително в тази насока е било изследването, представено на Седмата научна конференция през септември. В него се посочва, че разделението на БДЖ на отделни дружества и навлизането на частни жп превозвачи на транспортния пазар у нас прави въпроса за разпределението на изразходваната електроенергия все по-актуален. От друга страна, липсата на електромери в електрическите локомотиви създава допълнителни пречки за коректно начисляване на финансови средства, според консумираната електроенергия. В доклада се посочва, че средният специфичен разход през 2014 г. е 22,87 ватчаса/тонкм, което представлява 7 процента повишаване в сравнение с констатираното през 2002 г. „Дружеството за товарни превози през 2014 г. е заплащало малко над 61 хил. лв. на месец за електроенергия“, казва Илко Търпов. „От всички средства за миналата година 39 процента са били за реактивна енергия“. Правейки анализ на обстоятелствата и реалната обстановка у нас въз основа на математически модели, той достига до заключението, че главните компоненти за оптимизиране на разходите са произведението на изразходваната енергия заедно със средната скорост на движението на влака, които ще формулират критерия за минимизиране на разхода на енергия чрез намаляване на средната скорост на движението на композицията. В заключение се правят няколко извода. На първо място трябва да се подобри и методиката за разпределение на активната и реактивна енергия между превозвачите без налични средства за измерване на консумираната енергия. Това дава право да се твърди, че монтиране на електромери в локомотивите на товарни превози ще подобри отчетността и ще намали разхода на електроенергия, защото ще се калкулира само отчетената консумация. Според Търпов, проведеният експеримент доказва и значителната роля на локомотивните машинисти при подобряване на енергийната ефективност и необходимостта от въвеждането на стимули за отличилите се.

Той прави и предложение за внедряването на разширена GPS система в железницата. Чрез нея в реално време ще може да се наблюдава местоположението на локомотива. Така машинистът ще взема най-вярното решение с каква скорост да се движи, за да постигне оптимална икономия. Рационално трябва да се използват и буферите в скоростта. Анализът помага и да се прецени какъв по-ниско енергиен подвижен състав да се закупува в бъдеще. Той също има пряко отношение към намаляването на инфраструктурните такси, шума и други компоненти.

В този ред на мисли Илко Търпов подчертава необходимостта от попълване и прецизиране не само на българското законодателство, но и на европейското, в което също остават още недовършени отворени казуси. Той смята, че всяка инвестиция в практическата наука ще се възвърне двойно и тройно след много кратко време. На това акцентира и по време на упражненията по енергийни и електросистеми, които води на студентите в Пловдивския технически университет.

Мая Димитрова

...ПАРЕН ЛОКОМОТИВ „БАБА МЕЦА“ ... СОФИЯ

От стр. 1

компактната конструкция, не особено високата скорост, която развива, и голямата му мощност. Основното му предназначение е било да се движи по направлението Перник - София, където е превозвал композиции, пълни с въглища, между столицата и миньорския град. Това продължава докато започва постепенната замяна на парната с дизелова тяга след 1967 г. Експлоатационният живот на този локомотив е около 44 години, уточняват специалистите, но по-забележителното е, че българската железопътна администрация го е използвала в продължение на около 50 години без прекъсване. Според машиниста Ангел Алексиев, работата в такъв парен локомотив е изключително трудоемка. Необходимо е и да се постигне пълен синхрон в локомотивната бригада, още повече, че физическият труд тук е много по-голям. Например за една дестинация каквато е София - Банкя в двете посоки се изразходва около 1 – 1,5 тона въглища, които изцяло се прехвърлят на ръка. Самата машина тежи 149 тона.

Още един важен момент от историята на парния локомотив 46.03 е свързан с името на поета-революционер Никола Йонков Вапцаров. По време на своята работа като локомотивен огняр в депо София той е работил на него и дори се твърди, че тук е получил вдъхновение за някои от стиховете си.

Атрактивното пътуване с „Баба Меца“ е организирано и по искане на сегашното общинско ръководство на Банкя. Целта е възраждане на старата туристическа слава на града, а в бъдеще ще се търси възможност влакът да стане постоянна атракция за гостите му.

СВ. ВМЧК ДИМИТЪР СОЛУНСКИ ЧУДОТВОРЕЦ

На 26-ти октомври православната църква почита св. вмчк. Димитър Солунски, наречен още Чудотворец. Светецът също е назоваван Мироточиви, заради благовонното миро, което потекло от неговите нетленни и чудотворни мощи.

Роденият в Солун светец от малък бил възпитаван от своите родители във вяра в Христовото учение. Когато отраснал и били избран за градоначалник, вместо да преследва християните, както му било наредено, той открито славел името на Спасителя и учел всички на истинската вяра.

Св. вмчк. Димитър Солунски загива с мъченическа смърт през 306 г. сл.Хр., прободен с копия в тъмницата, където е бил затворен заради това, че изобличавал езическото многобожие и се обявил смело за християнин. Дрехата и пръстенът на светеца, напоени с кръвта му, били съхранени от негов прислужник и помогнали на много болни хора да получат изцеление. Лечебна била и силата на мястото, където бил погребан великомъченикът. Днес на това място се издига църквата „Св. Димитър“ в Солун, в която се съхраняват и мощите на светеца.

Димитровден е един от най-обичаните празници в българската народна обредност. По традиция на този ден е приключвала селскостопанската работа и стопаните са разпускали наетите по Гергьовден ратаи и овчари, изплащали са надниците и допълнително са се отблагодарявали на най-добрите работници с кат дрехи или младо агне. Строежите на къщи също приключвали около Димитровден, а стопаните на новия дом дарявали майсторите-зидари и канели на гощавка цялото село.

На празника на трапезата се слага гювеч от овнешко или яхния с пилешко месо. Сервира се варена царевица, пестил, пита с ябълки или печени ябълки, рачел, тиква.

Тъй като празникът бележи и границата между лятото и зимата, на Димитровден се правят множество гадания. Ако в навечерието луната е пълна, то ще има много сняг, годината ще е плодородна, а кошерите - пълни с мед. Иманярското пък поверие гласи, че в нощта на Димитровден небето се отваря и заровеното имане проблясва със синкав пламък.

КАК ДА РАЗБЕРЕМ ДАЛИ НЯКОЙ НИ ТРОВИ ЖИВОТА?

Независимо дали имаме непрекъснато натякваща за нещо тъща, вечно вкиснат шеф или приятел, който гледа песимистично на нещата, ние неизбежно се сблъскваме с хора, които ни тровят живота. Въпрос на личен избор обаче е как да се справим с тях.

Ако не внимаваме, такива хора бързо ще вкарат ненужен стрес в живота ни. Ето някои от признаците, показващи, че неусетно сме се оплели в техните мрежи.

1. Твърде често говорим за тях

Замислете се колко време и енергия се изисква за това да мрънкаме пред колеги или приятели за неприятното за нас поведение на някой човек. Самото говорене за него му придава особена важност и власт над самите нас.

2. Губим самообладание

Онези, които ни тровят живота, могат да ни изкарат извън нерви. Ако усетим, че губим контрол над емоциите си, това е сигурен признак, че дадената личност ни влияе особено негативно.

3. Самочувствието ни спада

Отношението на хората, които подронват устоите на нашето „аз“, е много често обидно, грубо и унизително. В такива моменти се поддаваме на изкушението да кажем „Чувствам се като абсолютно нищо заради еди-кой си“. Самооценката ни обаче не трябва да зависи от когото и да било другиго освен от самите нас.

4. Прехвърляме на друг вината

Много често „тровителите“ са изкусни манипулатори и ние се оказваме в позиция да им прехвърлим вината за собствените си действия. Това е друг ясен симптом, че те имат твърде много власт над нас. Отговорността за това как и с кого прекарваме времето си е лично наша.

5. Изпитваме страх от общуване

Страхът, а често и ужасът, че ще трябва да прекараме известно време в компанията на неприятен за нас човек също показва, че неусетно ние му отдаваме твърде голямо значение. Не хабете енергия и време за опасения.

6. Правим компромиси

Ако изберете стратегията на компромиса и започнете да се държите като онези, които ви тровят, е губеща стратегия. Поведение, което е в разрез със собствените ни принципи, рано или късно поражда още по-голям хаос и несигурност у самите нас.

7. Отношенията ни с близките страдат

Заради лошото ни настроение, породено от общуване с неприятен човек, често изкарваме яда и напрежението си на най-близките. Така отношенията ни вътре в нашето семейство ненужно страдат заради външен фактор.

Ако някой от тези признаци са ви познати, не губете време. Поставете ясни граници между себе си и личностите, които ви тровят. Спрете да превъртате в ума си мисълта за тези хора и да анализирате тяхното поведение и собствените си реакции. Игнорирайте ги в съзнанието си и не говорете за тях. Ако това не помага, намерете начин напълно да прекъснете всякакви отношения.

Пита с ябълки, канела и орехи

Необходими продукти:

400-450 г брашно;
1/3 кубче мая;
180 мл прясно мляко;
1 яйце и 1 жълтък за намазване;
140 г захар;
40 г разтопено краве масло;
щипка сол;
галета;
мед;
200 г настъргани ябълки;
80 г счукани орехи;
1/2 ч.л. канела.

Начин на приготвяне:

В малка част от затопленото мляко сложете 1 ч.л. захар, малко брашно и раздробената мая. Покрийте с чиста кърпа и оставете да шупне. Пресейте брашното, направете кладенче и изсипете в него солта, разбитото със захарта яйце, половината масло, останалото мляко и шупналата мая. Замесете гладко и еластично тесто и го оставете да втаса в намазнен съд, покрит с кърпа. Разделете втасалото тесто на две. Застелете тава с диаметър около 28 см с хартия за печене. Разточете една кора с диаметър малко по-малък от тавата и я поставете в нея. Намажете кората с масло, поръсете с галета, след това с 1 - 1 1/2 с.л. мед, ябълките, канелата, орехите и отново с мед. Разточете и втората кора, намажете я с масло и я поставете с намаслената страна към плънката. Намажете с разбития жълтък и печете в нагорещена фурна до зачервяване.

Социалните мрежи – работилница за илюзии

Ако и вие сте от хората, на които им се струва, че животът на техните приятели и познати е много по-вълнуващ в сравнения със собствения им, моментално забравете тези свои притеснения. Проучване във Великобритания, проведено от производителя на смартфони HTC, показва, че над 75 процента от хората пускат снимки или информация за себе си в социалните мрежи, които не отговарят непременно на действителността, а играят единствената роля да създадат определен имидж и да предизвикат завистта на околните.

Независимо дали ваш приятел е пуснал снимка, на която се вижда екзотичен плаж, или пък се е таг-нал в най-модерното нощно заведение, това не винаги означава, че тази информация е изцяло вярна. Да не забравяме, че и малцина биха публикували свое селфи в момент, когато изглеждат най-зле, или пък седнали да пускат пост за това колко им е скапан деня и колко скучно и сиво им изглежда всичко. Естествено е човек да иска да се представи в най-добрата си светлина пред околните, дори и на цената на компромис с истината.

МИНИАТЮРНИ ФИЛМОВИ ДЕКОРИ

Във френският град Лион се намира любопитен музей, в който са показани над 100 филмови декора, изработени в миниатюрен мащаб и съдържащи общо над 1000 елемента. Ювелирните сценографски решения са дело на различни художници, обединени от общото умение за свръхреалистично пресъздаване на реални предмети в умален вид.

Кураторът на музея Дан Олман, който също участва и творческата група по изработването на миниатюрните модели, отдава значение и на най-малкия детайл в направата на всеки елемент. Посетителите остават запленени от микроскопичните декори, изобразяващи най-различни кинематографични локации като стаи в изоставени сгради с графити по стените и разлепени тапети, стилни ресторанти с плюшени мебели, изложба на скелети от динозаври, съмнителни задни улички с разпръснати кофи за боклук, задни дворове на мрачни сгради и много други. На разположение на гостите на музея има и увеличителни стъкла към всеки експонат, за да могат подробно да се насладят на изящната изработка на миниатюрните филмови декори.

ПАРКЪТ НА СВЕТУЛКИТЕ

В Китай се намира първият в света парк на светулките и други подобни на тях светещи насекоми. Разположен в град Вухан в централната провинция Хубей, омагьосващият с красотата си парк приютява около 10 000 фосфорециращи създания.

Тъй като светулките са живеят през топлите месеци от годината, през октомври паркът ще затвори врати за посетители и ще заработи отново през м.май догодина. Интересът към необичайно красивата атракция е огромен. Само през първия ден от работата на парка на светулките през тази година той е бил посетен от над 10 000 души. За най-малките гости са отделени специални кътове, където може да се наблюдава отблизо животът на блещукащите създания. В парка е разрешен и нощният къмпинг, за да могат посетителите да се насладят за по-дълго време на феерията от светещи насекоми.

Идеята на създателите на тази тематична природна градина е да съхранят и увеличат популациите на светулки и подобните на тях фосфоресциращи летящи бубулечки, които в последните години намаляват в световен мащаб заради замърсяването на околната среда и разрушаването на естествените им местообитания.

ЩЕ ЯДЕМ ЛИ МЕСО, ПРОИЗВЕДЕНО В ЛАБОРАТОРИЯ?

Дилемата дали да консумираме месо или да преминем към вегетариански режим вълнува немалко хора заради теориите, че намаляващите животински популации са свързани с климатичните промени, както и етичните въпроси, свързани с интензивното земеделие и проблемът с пасищата. Може би в близко бъдеще подобни морални терзания ще ни бъдат спестени, тъй като екип от холандски учени вече разработи първия с света бургер от месо, произведено в лаборатория от стволови клетки на теле.

Засега този „кулинарен“ експеримент остава най-скъпия по рода си, тъй като лабораторното отглеждане на „месо“ за направата на бургер с тегло 142 гр е струвало над 300 000 евро. Осъщественият в университета в Маастрихт лабораторен опит е отнел три месеца. Първо учените са взели стволови клети от мускул на живо теле чрез биопсия, която по никакъв начин не застрашава неговия организъм. Стволовите клетки са поставени в специална хранителна среда, където те се размножават многократно, докато образуват тъкан. Тя на свой ред преминава последваща лабораторна обработка с цел да увеличи своя обем. В последния етап от експеримента, тази „животинска“ тъкан се смесва с мазнини и естествени червени оцветители, яйчен прах, сол и галета, за да придобие обичайния вид на кайма за специалитети на скара.

След успешното приключване на този лабораторен опит, съвместно с университета е създадена и фирма, която да доразработи технологията, като подобри вкусовите качества и намали стойността на продукта. Специалистите смятат, че до няколко години подобно лабораторно отгледано месо ще може да се предлага в супермаркетите и то на съвсем приемливи цени. Друг вероятно е въпросът доколко полезна за човешкия организъм ще бъде такъв тип изкуствено създадена храна.

Джунгла сред ... пустинята

Един от пустинните райони на арабската държава Оман е сцена на необикновено явление. Регионът Салалах, който представлява тясна ивица с дължина около 250 км, разположена по протежение на брега на Арабско море, се превръща от жарка пустиня в пищно зелена джунгла в продължение на три месеца всяка година. Едноименният мусон Салалах преобразява от края на юли до началото на септември голия пейзаж в истинска субтропична гора. За една нощ средните температури падат от знойните 50 оС до твърде ниските за региона 20 градуса над нулата.

По време на мусона регионът Салалах е единственото място, където могат да се наблюдават камили, разхождащи се сред тучни зелени хълмове и дъждовни гори. Тясната крайморска ивица е с изключително сух климат през останалите 9 месеца от годината и в нея няма нито реки, нито езера. Дойде ли мусона обаче естествените вдлъбнатини в релефа се изпълват с живителна влага и се превръщат в красиви водни басейни.

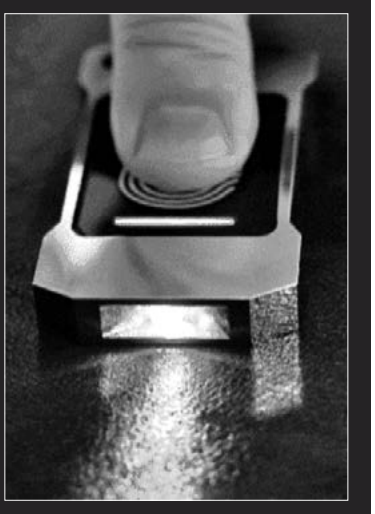
След края на мусонния сезон, земята също толкова бързо се връща към обичайния си пустинен и обжарен от слънцето вид. Интересното е, че съседните региони на Оман остават напълно незасегнати от необичайното природно явление. Според специалистите, такава радикална и кратковременна промяна на климата на една сравнително неголяма територия е забележителен феномен.

Джобно фенерче се захранва с топлината на тялото

Забравете батериите и ръчно зареждащото се динамо - вече създадоха джобно фенерче, което се захранва от топлината на човешката ръка.

Малкото устройство, наречено „Лумен“, е оборудвано със специален керамичен панел, който действа като термогенератор и превръща телесната топлина в електрически ток, зареждащ светодиода на фенерчето. Металното тяло на уреда пък действа като радиатор, който задържа приетата топлина. Иновативното приспособление, изобретено от американеца Рос Журавски, е с дължина 40 мм и тежи само 35 грама. Разбира се, то не излъчва особено мощна светлина, но интензитетът му на светене е съпоставим с този на функцията „джобно фенерче“ на най-популярните марки смартфони.

Устройството отчита и температурата на околната среда и може да я разграничи от топлината на човешката ръка. Цената на практичното изобретение започва 35 долара и варира в зависимост от това дали тялото на фенерчето е изработено от алуминий или титан. Допълнително се заплащат 15 долара ако искаме уредът да има вграден стъклен елемент, изпълнен с газ тритий, който кара повърхността на фенерчето да фосфоресцира в тъмното и така по-лесно да го намираме сред останалите си вещи.



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: „Дедракс“ АД ISSN 0861-0851

НАЙ-ДОБРИТЕ ГАРОВИ РЕСТОРАНТИ В ЕВРОПА

Кралският интериор „Le Train Bleu" на Лионската гара в Париж.

Тези забележителни „храмове на вкуса" се намират на централните гари на едни от най-известните европейски градове

Вкусната, полезна и достъпна храна са чудесно допълнение към романтиката и възторга от железопътното пътуване. Затова искаме да ви представим 10-те най-добри гарови ресторанта на Стария континент. Ако ви се удаде възможност, непременно се отбийте в някой от тях. Гарантираме ви, че не само ще излезете сити и доволни, но и очаровани и пленени от атмосферата и обслужването, които едва ли ще забравите.

Разположеният на „върха на света" „Crystal".

Първият, който горещо препоръчваме, е първокласният ресторант „1e Klas" на Централната гара в Амстердам. Той е наречен така, защото се е появил след преустройството на бившата първокласна чакалня за пътници. Заведението е забележителен пример за разкоша от 80-те години на XIX век - с неговите изключително високи тавани, обшитите с дървена ламперия стени и картините с изображения на дивата природа.

Няма да ви го описваме повече – очите ви трябва да го видят. Ще кажем само, че освен с елитарния си дух, „1e Klas" ще ви сюрпризира и с много разнообразно и относително евтино меню. Една сутрешна или следобедна закуска тук може да ви струва само 6,50 евро, а обяд от три блюда излиза около 30 евро.

Пренасяме се на Лионската гара в Париж и в нейния „Le Train Bleu" („Син влак"). За множина това е „кралят на всички жп ресторанти" заради чудните му стенни фрески и уникални полилеи, които предразполагат към пътешествия и зареждат с авантюристичен дух.

Открит през 1901 г. от френския президент Емил Лубе и напълно обновен миналата година, „Le Train Bleu" винаги е бил синоним на елегантността. Той е бил предпочитано място за куп знаменитости, като Коко Шанел, Бриджит Бардо и Жан Кокто. Спектърът на предлаганите тук вина е изключително широк, дори по парижките стандарти, а менюто е пребогато. В него ще намерите както традиционния за френската кухня стек „Тартар" от говеждо месо с гарнитура (35 евро), така и филе от султанка (рибата, позната и като Барбун) на цена 46 евро. По-сложните и бавни блюда се предлагат на цени около 65 евро, но има и меню за пътешествениците, в което са заложени побързо приготвящи се гозби за по около 48 евро... Да, за средностатическия балкански клиент тези цени не са много по джоба, но пък нали казват, че за всеки влак си има пътници...

От артистичен Париж се изкачваме до 3 454 м над морското равнище и се озоваваме на Юнгфрауйох - най-високо разположената железопътна станция в Европа. В нея има не един, а цели три ресторанта. Най-високият като месторазположение сред тях обаче е „Crystal". Той предлага изключително изискана швейцарска кухня и съвсем малко отбрани чуждестранни ястия.

Трябва да имате предвид, че менюто на ресторанта не е от евтините. Освен това в него вземат допълнителна такса за позлатените и посребрени прибори за хранене. Панорамната гледката към Алпите, откриваща се от прозорците му, обаче си струва разхищението.

И от дивната и сурова природа се гмурваме обратно в цивилизацията – чак до самия и център на ЕС – Брюксел. Там, на главната гара на белгийската столица ни очаква ресторант „Midi". Декорът на това най-голямо жп заведение в Белгия е изпълнен в стил съвременен барок. Интериорът е по идея на белгийско-португалския ресторантьор Антуан Пинто.

Сред класическите местни блюда в менюто му горещо препоръчаме белите аспержи от Мехелен с пушена сьомга и сос Холандез. Чревоугодниците и ценителите на класните напитки също няма да останат разочаровани. На територията на заведението има стриден и коктейлен бар, както и дансинг, ако някой случайно реши да потанцува. В този контекст май е излишно да споменаваме, че заведението е чест домакин на соарета и различни събития.

(Следва)

Ивайло ПАШОВ

Ресторантът „1e Klas" на Централната гара в Амстердам.

Входът към ресторанта на Лионската гара.

Кадри от „Ваканцията на Мистър Бийн" са заснети в „Le Train Bleu".

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