

КОГАТО ЖЕЛЕЗНИЦАТА Е В КРЪВТА ТИ



В първата седмица на август дирекция „Човешки ресурси“ в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД пое инициативата всички, които работят в централното управление и във филиалите ѝ в София, Пловдив и Горна Оряховица за един ден да сменят заеманата от тях позиция. Или да поемат професионално ролята на локомотивен машинист, кондуктор, началник на влак, маневрен стрелочник, служител по издаване на пътнически билети, организатор по почистването на вагоните, както и да влязат в ролята на някоя от останалите професии в експлоатацията. Основната цел беше те да се запознаят в детайли със спецификата на работата, извършвана на изброените места, професионалната кариера и личностна характеристика на всеки от титулярите, с които щяха да работят.

Това е най-добрата възможност отблизо да се проследят работните процеси, а по-късно да се направи анализ на проблемите, за да се потърсят най-добрите решения за оптимизацията им и подобряване на условията на труд, обяснява Десислава Стоянова, директор на „Човешки ресурси“, която сама е пътувала между София и Мездра в локомотивната кабина, за да види отблизо всекидневното на локомотивните машинисти. Тя, както и колегите ѝ от дирекцията са убедени, че заставайки от другата страна, усещането е различно. Виждаш отблизо железничаря и неговото ежедневие, както и се запознаваш със спецификата на работа.

„Тази инициатива да стане традиция и „размяната на роли“ да продължи и напред, защото това е полезно и за двете страни. Трябва да се акцентира на отделната личност, да се зачита приноса на всеки служител и

професия към цялостната дейност на дружеството. Трябва да се намали дистанцията между обикновения работник и висшето ръководство. Трябва да се каже на хората колко важни се те за бизнеса, колко е полезно да знаят за какво работят и защо, ако се справят по-добре, компанията ще бъде успешна. Тук има и едно много тънко разбиране - заставайки по-близо до тях разбираш какво ги мотивира, какво „възбужда“ действията, от какво са недоволни и към какво се стремят. Готовността и желанието на човек да върши работата си са ключови фактори за успеха на организацията. Човекът не е машина, той не може да бъде „включен“, когато е необходимо да работи и „изключен“, когато нуждата от неговата работа отпадне“ - продължава Стоянова.

В този контекст тя споделя впечатленията си от общия работен ден с двамата локомотивни машинисти

Цанимир Нешков и Серьожа Зарков. Той е започнал с инструктажа при депомайстора в депо и е продължил на Централна гара София, където се извършила маневрата и прикачването на локомотива към състава на влака. Всъщност това е само увертюрата преди тръгването на път по определен маршрут. И точно в този момент, по думите на Стоянова, най-силно впечатление ѝ е направила стройната организация, компетентната работа на хората, представители на различните служби – от стрелочника и маневриста, техник-механик, ревизор вагони до началника на влака и ръководителя на движението. И не на последно място прецизността, която е наблюдавала за краткото време, докато всеки е изпълнявал конкретните си задължения – от пълната проба на композицията до предаването на предпътните документи. „Всичко беше стиковано, подредено в стройна организация, като по ноти, рутинно изпълнено и при безупречна координация – казва тя. Но ако не го видиш с очите си, ако сам не участваш в този процес, ако не го преживееш, няма как да го почувстваш, а ако не го почувстваш тогава няма как да го разбереш. Това пътника не го знае и няма представа от него, обобщава Десислава Стоянова. Той се качва във влака и изисква перфектно обслужване, без да си дава сметка за всички онези действия „от кухнята“, преди това, които са се извършили за изключително кратко време от отделните служители.

И двамата локомотивни маши-

На стр. 4/5

ОЩЕ 3 КЛЮЧОВИ ГАРИ ЩЕ СЕ МОДЕРНИЗИРАТ



Подуяне

Три ключови жп гари ще бъдат модернизираны със средства от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 (ОПТТИ). Одобрен е проектът за реконструкция на железопътните гари Подуяне, Искър и Казичене. Общата стойност на проекта е 7,4 млн. лева, от които безвъзмездната финансова помощ е в размер на 6,3 млн. лева. Предвижда се пълно обновяване на приемните



Казичене

здания и прилежащите перони, подобряване на конструктивното състояние на сградите, изграждане на системи за енергийна ефективност, внедряване на съвременни информационни и оповестителни системи, облагородяване и озеленяване на околните пространства.

За да се запази автентичният вид на втората по големина жп гара в София – Подуяне е предвидено зданието и вградените в чакалната павилион да бъдат реставрирани.

В момента е в ход обществена поръчка за избор на изпълнител с три обособени позиции за трите



Гара Искър

железопътни гари. Възложител на поръчката е НК „Железопътна инфраструктура“, а крайният срок за подаване на оферти е 23 август 2018 г. Предвидено е строителните дейности за трите жп гари да започнат в началото на следващата година. Очаква се те да приключат през 2020 г.

Гаровите комплекси Подуяне, Искър и Казичене са част от жп линията София – Пловдив, която е най-натоварената в страната и е част от жп коридора, който директно я свързва със съседките ни Турция, Гърция и Сърбия. За миналата година по направление са пътували над 1,4 милиона пътници

Еко политики АВСТРИЙСКОТО ПРЕВЪКЛЮЧВАНЕ НА „ЗЕЛЕНО“



на стр. 3

Политически рестрикции

САЩ ОГРАНИЧАВАТ ВНОСА НА РЕЛСОВ ТРАНСПОРТ ОТ КИТАЙ



Сенатът на САЩ одобри въвеждането на едногодишна забрана върху всички покупки от държавните компании на Китай, извършвани с използване на финансиране от Федералната администрация за обществен транспорт (FTA). Мярката е част от множеството ограничения, които администрацията на президента Тръмп въвежда при разпределението на федералния бюджет за финансовата 2019 година.

Ограничението влиза в сила от датата на приемане на законодателния акт и засяга само доставките на релсов подвижен състав и на авто-

буси. То възпрепятства вече изпълняваните договори да бъдат разширявани чрез реализиране на заложените в тях опции за поръчки на допълнителни количества транспортна техника при вече уговорените цени. Забраната важи дори за договорите, които са били сключени преди влизането им в сила.

Китайската компания CRRC – най-големият производител на подвижен жп състав в света – през последните години спечели няколко контракта в Съединените щати. Те включваха и доставки на мотриси за метрополитените на Бостън, Чикаго и Лос Анджелис и на

двуетажни вагони за крайградската железница в югоизточната част на щата Пенсилвания. Сглобяването на повечето от тези състави се осъществява или предстои да се извършва в предприятия, които CRRC вече е построила или изгражда в щатите Масачузетс и Илинойс.

На пазара за автобуси новата рестрикция ще засегне най-вече китайската компания BYD (с централа в мегаполис Шънджън). Същата вече работи по изпълнението на спечеления през 2017 г. контракт за доставка на електробуси за Лос Анджелис.

Според действащите американски закони проектите за закупуване на транспортни средства, получаващи финансиране от FTA, следва да отговарят на две важни условия. Едното е 65 процента от средствата, предвидени за всеки от тях, да бъдат усвоявани от местните производители. Другото изискване е крайното сглобяване на транспортната техника задължително да се извършва в страната. Планира се за 2020 финансова година делът на участието на щатската промишленост да бъде увеличен от властите до 70 процента.

Сделка

SNCF Mobilités заздравява партньорството с Alstom



SNCF Mobilités – пътническият оператор на френските държавни железници – поръча 100 високоскоростни електрически състава от новото поколение Avelia Horizon на компанията Alstom. Те бяха разработени съвместно от френския жп производител и експерти на SNCF през последните две години и са предназначени за експлоатация във Франция. Контрактът е за 2,7 млрд. евро и освен стойността на подвижния състав, включва още резервни части и разходи за техническо обслужване на новия жп флот.

С придобиването на модерните експреси френският жп монополист има амбициите да повиши своята конкурентоспособност и да подобри икономическата ефективност от дейността си. За 100-те Avelia Horizon е планирано да бъдат похарчени с 20 процента по-малко средства в сравнение с изразходваните за същия брой влакове-стрели от предходното поколение TGV Duplex. Стойността на един от новите влакове в серията ще е от порядъка на 25 млн. евро.

Всеки състав Avelia Horizon ще се състои от два иновационни главни локомотивни вагона с по-малка дължина и от 7 до 9 двуетажни пътнически вагони. Площта в пасажерските салони е увеличена с 20 на сто спрямо тази в по-старите влакове-стрели TGV. В композициите, включващи максималния брой вагони, е

предвидено да се превозват до 740 пътници.

Разходите за техническо обслужване на новата влакова генерация са намалени с повече от 30 процента от тези при експресите TGV. Изискванията за ремонтната пригоденост са отчетени още в хода на разработката. За своевременното откриване на неизправности ще се използва система за дистанционна диагностика на оборудването. Това ще помогне да се повиши надеждността и експлоатационната готовност на Avelia Horizon.

Конструкцията на композициите също е оптимизирана, за да се улесни обслужването, да се намалят обемите на ремонтните работи и увеличат интервалите между тях. Благодарение на подобрените аеродинамични характеристики и повишената ефективност на тяговия привод те използват с 20 на сто по-малко електроенергия от настоящия скоростен жп флот на SNCF.

Дължината на Avelia Horizon ще достига 200 метра и ще е идентична на тази на модела TGV Duplex. Но докато максималната скорост на последните е 320 км/ч, новите експреси ще са по-бързи със своя скоростен таван от 350 км/ч.

Доставката на 100-те влакове-стрели е предвидено да започне през 2020 г. Последните състави от серията се очаква да бъдат предадени на SNCF Mobilités до 2023 г.

Проекти

И КОЛУМБИЙСКАТА СТОЛИЦА С МЕТРО

След дълги години на проучвания, политически и технически спорове изглежда, че най-накрая колумбийската столица Богота ще се сдобие с отдавна чаканото метро. В началото на месеца градските власти обявиха, че натоварената с изграждането му общинска компания Metro de Bogotá е сключила споразумения за финансиране на проекта с три международни кредитни институции. Веднага след това тя обяви и конкурс за предварителен подбор на кандидатите, които имат интерес да участват в построяването и експлоатацията на първата линия на метрополитена в 8-милионния мегаполис.

Срокът, в който заинтересованите компании могат да подадат заявки за участие в него е края на декември 2018 г. Metro de Bogotá планира да предостави концесии за проектирането, финансирането,



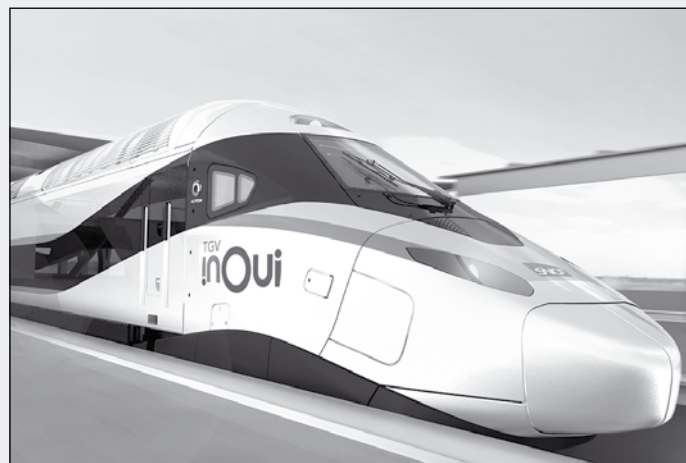
строителството, експлоатацията и техническото обслужване на линията до август 2019 г. Предвижда се трасето да бъде завършено и пуснато в експлоатация през 2024 г.

За реализирането на проекта Американската банка за развитие (IADB) и Международната банка за възстановяване и развитие ще отпуснат кредити в размер на по 600 млн. долара. Заем за 480 млн. долара ще осигури и Европейската

инвестиционна банка. С тези средства обаче могат да бъдат посрещнати само едната част от планираните разходи. Общата стойност на инициативата се оценява за около 4,4 млрд. долара. От тях 700 млн. ще отидат за изкупуване на земята, през която ще преминава метрото и за организационни дейности.

Първата линия ще бъде надземна и ще е с дължина 24 км. Тя ще преминава през югозападната част на колумбийската столица и ще е с 15 метростанции, разположени по маршрута. За обслужването ѝ ще бъдат закупени 23 мотриси, всяка от които ще може да превозва до 1800 пътници.

Властите прогнозира чувствителен еко ефект след появата на метрото. Те предвиждат, че след нея, в рамките на следващите 30 години, градът може да изхвърли в атмосферата 1,3 млн. тона по-малко въглеродни емисии.



Австрийското превключване на „зелено“

Операторът на железопътната инфраструктура на Австрия ÖBB-Infrastruktur (дъщерна компания на федералните железници ÖBB) отвори нова глава в своята история. През юли т.г. дружеството обяви, че започва да използва изцяло „зелена“ електроенергия за генериране на локомотивната тяга. Електричеството, протичащо по контактната мрежа на жп линиите в страната, вече постъпва единствено от възобновяеми енергийни източници (ВЕИ).

ÖBB-Infrastruktur е сред най-екологично ориентираните инфраструктурни жп компании на Стария континент. До преди напълно да превключи на „зелено“ 92 на сто от ел.енергията, които осигуряваше за тягата за електросъставите, пътуващи по австрийската жп мрежа, също имаше т.нар. естествен произход. Добиваше се от източници, които се приемат за възстановяващи се или за практически неизтощими – основно от слънчевата светлина и вятъра. Сега цялата ел.енергия, която движи пътническите и товарни състави, е от възобновяеми ресурси.

Около една трета от електрическата мощност, необходима за осигуряването на тяга за електрическите влакове се генерира от осем хидроелектроцентрали, собственост на австрийските железници. Друга част постъпва от първата соларна електроцентрала в Австрия, изградена по поръчка на ÖBB край Вилфлейнсдорф, провинция Долна Австрия. Тя е пусната в експлоатация през 2015 г. и е проектирана за изходно напрежение с честота 16,7 Hz, използвано в контактната мрежа на ÖBB-Infrastruktur. Капацитетът ѝ позволява да произвежда около 1100 MW електричество годишно.

Останалата, недостигаща електрическа енергия засега се доставя от партньорски ВЕЦ-ове, генериращи напрежение с

промишлената честота 50 Hz. В перспектива обаче от ÖBB-Infrastruktur предвиждат да си осигуряват „зеления ток“ от още няколко собствени слънчеви и вятърни енергийни парка. Местата, на които ще се изграждат, предстои да бъдат така подбрани, че да се сведат до минимум загубите при предаването на енергията до контактната жп мрежа.

Пълният преход на ÖBB-Infrastruktur към мощност от възобновяеми ресурси е резултат от тенденциозна политика на правителствата и транспортните власти на Австрия. През последните години те взеха решение всички електрически композиции на държавната железница да започнат да се задвижват само от „зелена“ енергия. Мотив за това стана желанието на австрийските управници да противодействат на глобалното затопляне чрез ограничаване на въглеродните емисии от транспорта.

Страната отдавна има репутацията на един от световните лидери в областта на производството на екологични енергийни технологии. Редица австрийски компании имат сериозни традиции в разработката на високо-ефективни методи и технологии за добив на енергия от водни, соларни, вятърни, геотермални и приливни източници, а също и от биомаси. Местната промишленост е известна с



„Зелената“ електроенергия, нужна за задвижването на локомотивите, идва основно от соларни паркове и ВЕЦ-ове

разнообразните типове соларни инсталации (в т.ч. плаващи) за загряване на вода, за отопление и дори за охлаждане. Богат е опитът ѝ в опитомяването на вятърната и термалната енергия. Припомняме, че термопомпата е изобретена именно в Австрия преди 150 години.

По данни на австрийските държавни железници отказът им от електроенергията, добивана в резултат на изгарянето на изкопаемите горива, ще бъде осезаем за природата. Благодарение на прехода към „зеления ток“, всяка година на атмосферата вече ще бъдат „спестявани“ около 3,5 млн. тона въглероден диоксид.

Ала това не е единствената еко ориентирана инициатива на ÖBB. В момента концернът реализира и програма за повишаване на енергийната ефективност във всички сфери на дейността си. Част от предприеманите мерки включват оптимизиране на управлението на превозите и подобряване на топлоизолацията на офис сградите, на депата и гарите. Освен това е даден ход и на масовата подмяна на ползваните от ръководния и технически персонал дизелови и бензинови служебни автомобили с електрически. В тази връзка от компанията изграждат и своя мрежа от зарядни електростанции.

Отделно ще се предприеме поетапното електрифициране на някои жп участъци, по които още няма изградена контактна мрежа и се обслужват от дизелови локомотиви. При други, повторостепенни трасета, където изграждането на захранваща електрическа система няма да е икономически изгодно, ще се заложи на алтернативни технологии. Обслужването на тези линии ще бъде поверено на влакове, задвижвани с водородно гориво.

Теснолинейната линия Zillertalbahn (с ширина 760 мм и дължина 32 км) в австрийската провинция Тирол ще е първата, по която ще тръгнат иновационните състави. Тя свързва разположеното на магистралната жп линия Инсбрук – Залцбург, селище Йенбах със ски курорта Майерхофен. Първоначално ÖBB планираше да инвестира 156 млн. евро за електрифицирането на маршрута и за покупка на



Теснолинейната линия Zillertalbahn ще е първата, по която ще тръгнат австрийските водородни състави



Австрийските железници реализират проекти за повишаване на енергийната ефективност във всички сфери на своята дейност

нови електрички. Но жителите на общините по протежението му се възпротивиха на идеята с аргумента, че контактната мрежа ще развали визията на живописната долина Цилертал – основна забележителност на централен Тирол.

Сега по трасето се движат дизелови състави, чиято възраст гони 30 години. Ежегодно техните локомотиви изразходват по 800 тона дизел и отделят в атмосферата 2160 тона въглеродни емисии (въглероден диоксид). Проектът за преход на водородно гориво се оценява на 80 млн. евро. В тази сума са включени както разходите за изграждане на необходимата инфраструктура, така и за закупуване на водородните влакове.

Въвеждането в редовна експлоатация на последните е планирано между 2020 г. и края на 2022 г. Вече са проведени успешни изпитания с прототип, създаден на базата на електричка тип 4090 на ÖBB и е обявен конкурс за доставка на цяла серия такива композиции. В рамките на първия му етап е предпочетено предложението на швейцарския жп производител Stadler.

Обслужващият трасето общински жп оператор ZVB и

енергийният гигант Verbund (собственик на 90 на сто от ВЕЦ-овете в Австрия) вече сключиха договор за сътрудничество. Той предвижда водородът за зареждане на горивните елементи на влаковете да се добива с използване на „зелената“ енергия от водните електроцентрали в долината Цилертал и чрез електролизна инсталация в курорта Майрхофен. Енергийният доставчик се ангажира да изгради цялата инфраструктура за производството, съхранението и зареждането на водородно гориво.

Любопитно е, че повечето от изброените инициативи се осъществяват в тясно сътрудничество с природозащитната организация „Грийнпийс“. ÖBB използва еко активистите като консултанти. След успешното преминаване на електрическите състави изцяло на природна тяга партньорите имат нова цел. Общите им усилия вече са фокусирани върху употребата на по-малко ел.енергия от австрийските железници. Очаква се през следващите 5 години жп монополистът да спести 237 700 мегаватчаса електроенергия и 31 000 тона въглеродни емисии.

Ивайло ПАШОВ



От юли електричеството за тягата на австрийските електросъстави се генерира изцяло от възобновяеми енергийни източници



Повечето екоинициативи на австрийските железници се реализират в сътрудничество с природозащитната организация „Грийнпийс“

КОГАТО ЖЕЛЕЗНИЦАТА

От стр. 1

нисти, с които е пътувала до Мездра са с висше образование. Цанимир Нешков е с магистърска степен „Икономика на търговията“, но е завършил и курсове за „Помощник машинист на ел. локомотиви с право на проба на АВС“ и за „Локомотивен машинист на ел. локомотиви серии 42, 43, 44 и 45“. В БДЖ е от 2006 г. Първо в локомотивното депо в Горна Оряховица, после в поделението за товарни превози, а като локомотивен машинист в пътнически превози на железничарския град вече е около 6 години. Колегата му Серьожа Зарков е от София и зад гърба си е оставил над 19 години в железниците. Има бакалавърска степен „Експлоатация и ремонт на ел. локомотиви“. И той притежава две професионални квалификации. Но не само това са характеристиките, които ги сближават. Позитивното отношение и любовта към професията, въпреки проблемите, са може би най-силно свързващите ги лични качества, оставили прекрасните впечатления у Десислава Стоянова. По думите ѝ, дори когато са очертавали какво куца в професията им те не са се оплаквали, а съвсем обективно и компетентно са посочили като затруднения графика, липсата на нови машини, слабата обратна връзка с ръководителите си, възнаграждението и не на последно място работното облекло, което допринася за самочувствието им.

Очертавайки конспективно проблема Стоянова отбелязва, че в основата на по-добро представяне стои мотивацията, която сама по себе си е индивидуален феномен и тя произхожда от естеството на самата работа, като удовлетвореност от работата, личностно развитие, признание от ръководителите, обратна връзка, условия на труд или интерес към определена задача на работното място. Не само заплатата е фактор за задържане и мотивация. Както се видя в началото на годината локомотивните машинисти получиха увеличение на заплатите, но те не се чувстват удовлетворени и щастливи, независимо, че професията е в кръвта им. Според Д. Стоянова въвеждане на промяна в модела на оценката на трудовото представяне, който да бъде в основата на изграждането на гъвкава и мотивираща система за възнаграждения, в която оценка трябва да вземат участие самите служители ще промени мисленето на всички нива.

В момента се работи върху нов модел и механизъм към категоризацията, който вече няма само да включва заплащането за интензивност, обем и натовареност в различните дейности на различните гари. В него голяма тежест ще има качественото представяне на работната сила. Тук важни са обективните показатели, а бонус се получава според това кой по какъв начин изпълнява задълженията си и как предоставя труда си. Въ-



Преди потеглянето всичко прецизно трябва да се прегледа.

веждането на бонусна система би върнала и много от онези, които са напуснали железницата и са отишли на работа в „Метрополитена“ или при частните жп превозвачи. За да има по-голяма обективност при създаването на критериите и показатели за оценка е формирана експертна работна група, която работи на всички нива. В случая ролята на дирекция „Човешки ресурси“ може да бъде само концептуално насочваща, организационна, подпомагаща по отношение на законовата форма и управлението на процеса, уточнява Десислава Стоянова. И добавя, че качествените показатели ще бъдат също пречупени през призмата на самооценката. Според нея, от чисто психологическа гледна точка определящ момент е човек сам да определи какъв труд е положил и какво поведение е демонстрирал. Такава самооценка е много важен елемент за по-нататъшното професионално израстване и мотивация за придобиване на повече знания, така се създава и чувство за привързаност. Стоянова припомня, че на локомотивните машинисти предстои да получат европейско сертифициране за управление на локомотиви и влакове в рамките на железопътната система. Това хармонизирано допълнително удостоверение, в което се посочват железопътните системи и видовете влакове, за които машинистът е упълномощен ще бъде съпроводено с ново и допълнително обучение и квалификация, което ще им даде увереност и самочувствие, че притежават необходимите умения и квалификации. То също ще има възможност и ще влияе върху оценяването по бонусната система. Най-напред тя ще бъде представена пред локомотивните машинисти, а намеренията са да стартира от 1 септември. За нея е подготвена основната база, която ще се обсъжда от работната група. Вече е факт категоризацията в маневрената и в билетната дейност, както и в почистването. Пред-

стои тя да бъде одобрена за вагоноремонтните участъци.

Една обаче от най-тежките професии в БДЖ си остава на маневрения стрелочник. За ден Ренета Александрова, ръководител отдел „Обучение и развитие“ в дирекцията е поела тази роля и първото, което тя отбелязва е голямата отговорност, която тези хора са поели в ежедневието си. И Юлиан Ангелов, и Дико Петков отдавна работят в железниците. Юлиан започва през 1982 г. от гарата в Троян като маневрен стрелочник, а от 1997 г. е на Централна гара София. За Дико пък първият работен ден в БДЖ е четири години по-късно в жп район Плевен, като маневрен стрелочник, а от 1998 г. до сега продължава на Централна гара. И въпреки че всекидневно пътуват от далеч, по цяла нощ, до сега по тяхна вина закъснения не са правила. Александрова не пропуска да обърне внимание върху разликата в труда на маневрените бригади в софийската гара, който в сравнение с останалите в страната е изключително по-натоварен и интензивен. Но независимо от тази „подробност“ и двамата ѝ колеги няма да напускат, а според тях, това е мястото, където искат да се пенсионират. „Работата е много тежка, отговорна и рискована и се извършва на открито при най-неблагоприятните атмосферни условия. За една смяна маневрената бригада изминава между 10 и 15 км, а тъй нареченият „връзвач“ - около

20 км“ – казва Ренета Александрова. И подчертава, че в лицето на титулярите, с които е работила се е срещнала с изключителна всеотдайност, добросъвестност и дисциплина. Единодушно обаче е било мнението им, че трудът на маневриста е недооценен, а възнагражденията - ниски. Като проблем и Юлиан, и Дико са посочили недостига на технически изправни вагони и липсата на кандидати за заемане на вакантните бройки. Резултатът е голямата натовареност и практическа невъзможност да се използват отпуски, добавя Александрова.

Със същата всеотдайност и привързаност се е срещнала и Милена Делчева, главен експерт администриране, организация на труда и социално дело в „Човешки ресурси“, която е участвала в почистването на вагоните в депо „Надежда“. Даниела Рангелова, служителката, към която е била прикрепена също отдавна, над 20 години, работи в железниците и никога не ги е напускала. Няма и такова намерение. Удовлетворена е това, което прави, но непрекъснато се е притеснявала от липсата на достатъчно технологично време за почистването на вагоните, което може да доведе до пропуски. Основните проблеми, според нея в дейността остават липсата на квалифициран персонал, условията на труд и почивки и отново размерът на възнагражденията.



Малина Георгиева (вляво) е довольна, че дежурството с Ралица Тонева е било ползотворно.



„На добър път!“ пожелава на колегите си Десислава Стоянова.

Е В К Р Ъ В Т А Т И

„При мен нищо не беше подготвено, дори Нели Никитова, от която се учих как се издават билети и информират пътниците не знаеше за инициативата. Тя беше изненадана и затова може би непринудено и лесно намерихме общ език“ – обяснява Ина Кръстанова, главен експерт човешки ресурси и пътническа дейност. „Попаднах на човек, който имаше какво да ми покаже. Родена е в Мездра и в системата е над 30 години, с едно прекъсване от около 10, докато е била в Испания. Според мен, показателно за привързаността ѝ към железницата е, че отново се е върнала в нея, въпреки че е имала и други възможности“ – продължава Кръстанова. Става ясно, че преди Централна гара София е била билетен касиер в Криводол и Роман. „Не знам дали рутината или по-скоро любовта към професията ѝ помага успешно да обезоръжава и най-недобронамерените пътници, които търсят дори дребния повод, за да предизвикат конфликт“ – коментира Даниела Рангелова прекараните часове зад гишето на билетната каса. Имало е моменти, когато самата тя е щяла да избухне. Докато любезно, с личен подход Нели е овладявала положението, отбелязвайки, че процесът е двустранен. Затова трябва да се търси балансът в контактите с пътниците. И дори преглъщайки неоснователната обида да се използва най-подходящият за конкретния случай балансатор – усмивката. На това учи и новопостъпилите, които сега правят първите си крачки в професията.

„Често пъти не си даваме сметка колко агресивен е станал клиента“ – намесва се по този повод Десислава

Стоянова, която докато е пътувала в локомотива до Мездра е имала възможност да наблюдава и комуникацията на превозните бригади с пътниците. Също да оцени колко самообладание, вътрешна дисциплина и здрави нерви са необходими, за да се спазват необходимите норми на поведение, за да се тушира сблъсъкът, който някои пътници тенденциозно търсят. Същото са констатирани Ралица Тонева и Георги Георгиев, сменили професията си на ейчари с кондукторската.

Ралица Тонева е старши експерт, администриране на персонала и е била в екип с кондуктор Малина Георгиева и началник на влака Милен Стаматов. Малина е удовлетворена от естеството на работата си и трудно би я сменила с друга. Но едва ли някога ще забрави огнения ад, преживяла преди години във влака София – Кардам, спасявайки пътници от пламъците. Заедно с колегата си Милен Стаматов, който по възлагане е началник-влак, смятат за подценен проблема с охраняването на композициите, особено, пътуващите през нощта, когато не са редки случаите да се качват пияни, дори дрогирани пътници. И пак става въпрос за агресията, която всеки момент изненадва железничарите по време на път. Свикнала е да приема всичко, а независимо от негативите е щастлива от всяко, преминало ползотворно дежурство. Колкото до Милен, той има защо да не иска да се разделя с железницата. Потомствен железничар е. Баща му е бил машинист, дядо му – също, а майка му се е занимавала със статистическа дейност. Хобито му е спорта и по-точно футболът. Приветлив



Ренета Александрова заедно с Дико Петков и Юлиан Ангелов след края на смяната.

и лъчезарен, отдаден на това, което всекидневно върши, не изневерява на една максима: „Винаги се усмихвам на пътниците дори когато ми се плаче“. Награждаван е за добра работа. Но се надява на по-високо възнаграждение и подобряване на условията на труд. Желаете да се развива именно тук, в БЗЖ, да изкара курс за началник влак, а и защо и да не продължи обучението си...

Георги Георгиев, ръководител-отдел „Подбор“ в „Човешки ресурси“, който е пътувал във влака София - Варна до Мездра с Десислава Стоянова е лаконичен. В екип с кондукторите Димитрина Стоянова и Гертана Христова също дълго е коментирал как успяват да се защитят срещу агресивността. И двете твърдели – с усмивка, с добро отношение, без повишаване на тона, без да допускат да влизат в ситуация и с индивидуално отношение към пътниците. Така че всяка една е и своеобразен психолог, когато търси общ език с човека настреща си, обяснява Георги Георгиев. Може би интелектът, който им идва на помощ в директната комуникация е провокиран от удовлетвореността, която намират в пътуването, но искат повече сигурност и полиция във влаковете. Сред професионалните рискове Димитрина е очертала побойите и заплахите от клиентите, които не са редки явления, както и често неизправните врати на вагоните. Усмивната и отзивчива, Гертана от скоро пътува с влаковете в страната. Това повече ѝ харесва, независимо от висшето си образование. Не се оплаква, но донякъде е разочарована от отношението на клиентите и битовите условия.

Кондукторите ни и целите превозни бригади са лицето на железницата, включва се в разговора с конкретните си впечатления Ралица Минчева, ръководител администриране на персонала. Заедно с другата Ралица са изкарали едно дежурство във влака с Дафинка Кирилова, която от малка не крие копнеж и любопитството

си, гледайки влаковете на гара Стамболово. Докато гостувала там на баба си често мечтаела да тръгне с тях. И успяла. В системата е от 1997 г., когато събдва детската си мечта. В нея се чувства полезна и се раздава, защото професията ѝ го позволява. Твърди, че ако всеки ден научиш по една нова дума е богатство. Няма любима дестинация, харесва всичко ново и интересно. Свикнала е сама да се справя със ситуацията, след като остава сирак на 18 г. Все пак за самочувствие, и по-голям авторитет пред пътниците ѝ се иска да носи нова униформа. Смята, че графици трябва да се коригират и усъвършенстват, за да се намалят престоите. Но едно от най-важните моменти, пряко засягащи задълженията е безопасността, към която превозните екипи имат пряко отношение. Необходимо е да се проверява всичко във вагоните, дори свързаното косвено с нея. Награждавана

е за отличната си работа и е оптимистка, че нейните и на колегите ѝ забележки ще се забравят, когато новите композиции започнат да се движат по националната жп мрежа.

В момента тече процедура за новите униформи, които ще създадат не само самочувствие на работещите в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, но респект и повече уважение от страна на клиентите, съобщава Десислава Стоянова. Това ще накара железничарите да се почувстват по-значими на работните си места. С по-голямо уважение ще се заговори за основните професии в експлоатацията – напрегнати, отговорни, изпълнени с много безсънни часове и лични компромиси. Затова и тази инициатива беше стартирана от нас и ще продължи и занапред, резюмира Стоянова, за да се намерят правилните подходи за тяхното управление и да получат хората онова признание, което заслужават.



Началникът на влака Петър Ананиев споделя с Ралица Минчева, че превозните бригади са лицето на железницата.



Ралица Минчева и Ралица Тончева с превозната бригада от Горна Оряховица.

ДЕПРЕСИЯ СЛЕД ОТПУСКАТА



Мнозина определят първите дни след лятната отпуска като особено проблемни, твърдят психолозите. Преходът от безгрижието към неотложните задачи и проблемите в работата съвсем не е толкова плавен, колкото ни се иска.

И все пак - как да се справим с потиснатото настроение, което често ни обхваща след така дълго очаквания отпих...

Връщайки се в офиса, много хора се оплакват, че най-малко 2-3 дни не им се захваща с нищо. На пръв поглед това е парадокс - след 1 или 2 седмици почивка вместо бодрост, повишена работоспособност и стремеж

за преодоляване на всякакви трудности, страдаме от главоболие, раздразнение и почти пълна апатия. Психолозите наричат това състояние депресия след отпуска и го смятат за закономерно следствие от "неправилната" почивка.

А правилната почивка определят като възможност за пълно превключване от един вид дейност към друг. Т.е. в основата е да успеем да забравим за офиса, служебните телефонни разговори и задачите, останали недовършени.

Вторият проблем при годишния отпуск е недостатъчното време за почивка. Според спе-

циалистите, по-добре е изобщо да не почиваме, отколкото да почиваме за кратко, като минимум за отпуска трябва да е 2 седмици.

Как да се справите с депресията, ако тя вече ви е факт

- В работата започнете с най-простите задачи, които не изискват концентрация на вниманието и особени умствени усилия.

- Обяснете на семейството си, че раздразнението ви не е свързано с отношението ви към тях, а точно обратното - вие се нуждаете от тяхната подкрепа.

- Преди да се завърнете към обичайния си работен ритъм, заредете се с позитивна енергия. Някои хора се успокояват от разходките, други от компютърните игри. Общуването с приятели също ще помогне.

- Физическите упражнения ще повишат тонуса ви. За тази цел не е задължително да тичате с часове. Достатъчен е дори един час във фитнеса или няколко упражнения у дома.

- Сутрин ставайте с 20-30 минути по-рано. Така ще имате допълнително време да подредите мислите си, да свикнете с домашната обстановка и постепенно да преминете към работния ритъм.

ГРОЗДЕТО

Смята се, че родината на гроздето е Западна Азия. В Тракия лозата е пренесена преди повече от 3 000 г., а днес - България е известна в цял свят с хубавото си грозде.

Гроздето е изключително хранителен плод, което се дължи на захарите в състава му: от 13 до 24% захари, преобладаващата от които е глюкозата, следвана от гроздовата захар и малко фруктоза.

Гроздето не съдържа обикновена захар. Известно е, че гроздовата захар е най-доброто „гориво“ за човешкия организъм, защото не се преработва от храносмилателните ензими, постъпва в кръвта непроменена и се усвоява оптимално. Тя е източник за образуване на гликоген (животинска скорбяла), която се отлага в черния дроб и мускулите и служи за енергиен резерв на организма. Киселините в състава на гроздето - винена, ябълчена и др. подпомагат функциите на храносмилателната и отделителната система.

Етеричните масла, танинът и смолистите вещества в съдържанието му придават онзи изтънчен аромат и приятен вкус на различните сортове грозде.

Гроздето е богато на витамините С, В1, В2, РР и провитамин А, които укрепват нервната система, стените на кръвоносните съдове, костите, ноктите и имат благотворно влияние за зрението.

В гроздето се съдържат и много минерални вещества:



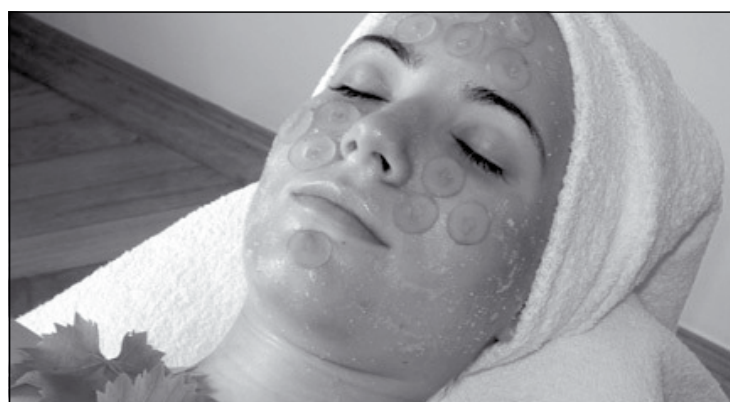
магnezий, калций, фосфор, цинк, силиций, арсен, йод и др., като най-голям дял се пада на калия.

Съдържащият се в гроздето калий подкрепя сърдечния мускул и действа като естествен диуретик. Затова гроздето и сокът му се препоръчват при високо кръвно налягане, прекарани инфаркти, атеросклероза, артрити, подагра, камъни в бъбреците или в жлъчката. Калцият и фосфорът благоприятстват дренирането и отделянето на токсини. Магnezият пък помага за намаляване на физическата умора, а цинкът предпазва от преждевременно стареене.

Захарите в гроздето - глюко-

за и фруктоза, навлизат направо в кръвта и се усвояват бързо от организма и това подпомага сърцето и черния дроб. Благодарение на тези му качества гроздето е много подходяща храна за злострада деца, за спортисти и за хора с големи физически натоварвания.

Редовната консумация на грозде укрепва нервната система, стените на кръвоносните съдове, костите, ноктите, подобрява зрението. Установено е, че гроздовият сок е най-богат на хранителни и биологично активни вещества от всички други натурални сокове. Той съдържа всичко необходимо за човека и може би за това го наричат „растително мляко“.



Мармалад от грозде

Необходими продукти:

5 кг грозде

1.5 кг захар

1 ч.л. лимонена киселина

Начин на приготвяне:

Изронете зърната от чепката и ги измийте. Поставете гроздовите зърна в разлата тава, покрийте с вода, сложете на умерен огън и варете до омекване на гроздето. Махнете

от огъня и прекарайте през цедка, за да се отстранят семките и люспите.

Получената рядка каша поставете отново да се вари със захарта, докато лъжицата с която опитвате започне да прави „пътека“ в съда. Когато мармаладът стане готов, прибавете му лимонената киселина. Насипете го в буркани и стерилизирайте 6-7 мин.



Кейк с грозде и вино

Необходими продукти:

1 и 2/3 ч.ч. брашно

1 ч.л. бакпулвер

1/2 ч.л. сода

1/4 ч.л. сол

3/4 ч.ч. захар

6 с.л. масло

3 с.л. зехтин

2 яйца

настъргана кора от лимон

1 ч.л. течен екстракт ванилия

1 ч.ч. бяло вино

2 ч.ч. зърна от червено или черно грозде

топинг:

2 с.л. разтопено масло

2 с.л. захар

Начин на приготвяне:

Пресейте брашното с бакпулвера, содата и солта. Разбийте маслото със зехтина и прибавете захарта. Продължете да разбивате докато всичко се омеси добре. Прибавете едно по едно яйцата, след което - настърганата лимонова кора и ванилията.

Сложете на три пъти браш-

ното и виното, като ги редувайте, така че да започнете и свършите с брашното. Бъркайте след всяко прибавяне, но само докато се получи еднородна смес. Изсипете тестото в застлана с хартия и намаслена кръгла форма за торта с откопчаващи се стени, с диаметър 25 см. Нередете отгоре зърната грозде. Сложете тавичката в предварително загряна до 200 градуса фурна.

След 25 мин. печене, когато отгоре вече е запечен, отворете фурната, полейте внимателно с разтопеното масло и поръсете с двете лъжици захар целия кейк.

Затворете фурната и печете още 20 мин. Извадете от фурната, оставете за около 20 мин. кейка във формата, след това минете с нож по края на кейка и откопчайте страниците на формата. Пренесете кейка в чиния, като внимателно издърпате хартията отдолу, охладете напълно, нарежете на парчета и сервирайте.



МАСКИ С ГРОЗДЕ

За приготвянето на гроздови маски се използват узрели здрави зърна, без ципите. Лицето се маже с изцедения гроздов сок или с кашичка, приготвена от плода.

Подхранващите маски за суха и състарена кожа се правят от по-сладки сортове

грозде. От по-киселото грозде се приготвят почистващи и стягащи маски за мазна кожа.

Ако искате да заличите петна от пъпки или просто да освежите кожата си: намажете лицето си и деколтето си с грозде и оставете известно време да действа.

Кога интуицията ни говори?



Интуицията е онзи вътрешен глас, който ни подсказва как да постъпим в една ситуация. Тя е по-скоро внезапно появило се чувство, а не трезво премислен анализ над това, което ни се е случило.

За повечето хора е трудно да разграничат интуицията от здравия си разум, но има няколко основни житейски примера, в които трябва да се доверим на емоциите, а не на ума.

1. Когато не се чувствате добре – когато вие е неприятно с дадени хора или в дадена

обстановка, при положение че за първи път се виждате с тях или сте посетили съответното място – това е гласът на вашата интуиция и ви казва, че трябва да стоите далеч, като събужда негативни емоции у вас дори при среща с хора, които не сте познавали доскоро.

В обратния вариант – ако се чувствате приятно и спокойно сред хора, с които сега се запознавате, вашата интуиция ви дава зелена светлина за тях;

2. Когато усещате, че нещо не е правилно – имате ли усещането, че това, което вършите, не е правилно, вашата интуиция ви подсказва, че дейността, с която се занимавате, ще ви навреди.

Ако определен човек или ситуация събужда у вас чувство за предпазливост, тревога или ви кара да бъдете по-мнителни, без да има основателни причини за това, много е вероятно да говори вашата интуиция, която ви предупреждава да се отдалечите от съответния човек;

3. Когато чувствате, че трябва да помогнете – ако изпитвате нужда да помогнете на непознат човек, направете го, без след това да разказвате за благородното си дело.

Възможно е интуицията да ви казва, че този жест е необходим, за да последват поредица от хубави събития;

4. Когато правите случайни грешки – не само емоциите, а и някои наши действия могат да са резултат от интуицията. Това могат да бъдат думи, които сме казали или написали, без да сме ги обмисляли предварително.

Интуицията може да ни отведе на място, до което не сме планирали да ходим.

8 начина да изглеждате по-млади отколкото сте



Днешната култура е обсебена от това как да изглеждаме по-млади. Рекламираят се всякакви кремове за бръчки, има хиляди пластични хирурзи, които обещава мигновено подмладяване и разбира се, дигитално обработените снимки на знаменитости, които само допринасят към манията. Казват, че няма крем за бръчки, който действително да работи. Пластичната хирургия може да доведе до поражения, освен това е страшно скъпа. Снимките на знаменитостите не са истински. В крайна сметка, остава ли нещо, което един нормален човек може да направи, така че да изглежда по-млад от възрастта си. Отговорът е да, но трябва да подходите по различен начин.

Ето осем научно доказани начина да изглеждате по-млади, отколкото сте.

1. Остарявайте елегантно

Ако се обличате като тийнейджъри и носите един тон грим, това само може да ви накара да изглеждате по-възрастни. Ако искате да изглеждате по-млади, понякога тайната е да изглеждате на вашата възраст. Приемете човека който сте, заедно с възрастта и всички. Изследване, проведено наскоро в САЩ, доказва, че хората, които гледат положително на остаряването живеят по-дълго и изглеждат по-млади от онези, които не могат да се примирят с годините.

2. Добавете подправки към диетата си

Да изглеждате по-млад няма общо само с външността. Важно е да поддържате и мозъка си във форма. Учени от Сингапур са открили, че хората които ядат кърти, често имат по-добри когнитивни функции от онези, които се въздържат от пикантни храни. Ако искате да изглеждате по-млади, грижете се да поддържате ума си остър.

3. Приемайте живота такъв, какъвто е

Учени от Харвард са открили, че развиването на дебела кожа към кривите топки, които животът ни хвърля, помага да изглеждате по-млади за възрастта си. Ако не се тревожите лесно от обстоятелствата, можете да се справите по-лесно с бръчките. Нищо не може да промени това кои сте. Обстоятелствата винаги се променят и тревогите не помагат с нищо.

4. Пейте!

Може да нямате ангелски глас, но ефектите от пеенето, които учени са открили, са прекалено добри, за да се въздържате. Все още не е установено защо пеенето ни поддържа по-млади, но дали причината е по-доброто дишане или просто социалното взаимодействие в групата, но хората, но изследователите са доказали, че хората изглеждат по-млади.

5. Прекарвайте качествено време с кучето си

Кучетата ни дават безусловна любов и трудно можем да не ги обичаме. Прекарването на време с едно същество, което ви обожава и иска да се забавлява с вас подобрява емоционалния ви поглед към човека. Изследванията също показват, че обикновено действие като да разходите кучето подобрява физическата ни форма, прави ни по-общителни и ни кара да се чувстваме по-добре. Всички тези фактори карат човек да изглежда по-млад.

6. Чудите се как да изглеждате по-млади? Спете!

Ако искате да изглеждате по-млади, забравете приказките, че „от сън спомен няма“ и „само в гробищата почиват“ и подобни. Сънят е изключително важен, за да функционират добре умът и тялото ви – на всяка една възраст, но особено ако искате да изглеждате по-млади. Опитайте да си осигурявате необходимите осем часа винаги, когато можете.

7. Google ви поддържа по-млади

Учени са доказали, че редовното сърфиране в интернет помага на мозъка да остане във форма, що се отнася до езиковите умения, паметта и четенето. Всичките тези фактори ви поддържат по-млади. Тъй че вместо да „губите време“ в интернет, кажете си, че това е дългосрочна борба със стареенето. Стига да не краде от съня и физическата ви активност.

8. Вярвайте

Множество изследвания показват, че вярата, молитвата, медитацията и участието в религиозни служби увеличават дълголетието. Огорчението, негодуванието и липсата на прошка не се съчетават с нито една вяра. Вярата освобождава стреса и тревогите, които ни съставят.

13 ЛЮБОПИТНИ ФАКТА ЗА ПАРИТЕ

1. Думата „милионер“ за първи път е използвана през 1826 г. от Бенджамин Дизраели в неговия роман „Вивиан Грей“.

2. Приходите, които чудовището от езерото Лох Нес – Неси, докарва годишно на Шотландия, възлизат на 50 млн. долара, най-вече от резервации в хотели, разходки с лодки и сувенири.

3. Банкнотите не се отпечатват на хартия, а на специален материал, смес от памук и лен.

4. Според статистиката хората със средно и ниско обществено положение харчат по Коледа почти същите суми, както хората от високата социална класа.

5. По света съществуват повече от 7 милиона милионери.

6. 80% от милионерите по света карат коли втора употреба.

7. Съединените щати и Европа имат годишен разход от над 17 млн. долара за храна за домашни любимци.

8. Един милион долара в монети (100 милиона монети) тежи 246 тона.

9. По света съществуват около 1 млн. и 600 хиляди банкомата, а най-много пари се теглят в петък.

10. Изразът „да ти излезе през носа“ идва от Ирландия, където в далечното минало режели носовете на хората,

които не си плащат сметките и данъците.

11. Всяка година в света се отпечатват повече пари за играта „Монополи“, отколкото истински банкноти.

12. Според направено през 2002 г. изследване около 94% от парите имат по себе си болестотворни микроби. Неприятен факт е също, че грипните вируси могат да оцелеят върху банкнота в продължение на цели две седмици. Парите наистина са мръсни, а?

13. Ако човек притежава 1 млрд. на монети от 1 лев и харчи по една от тях всяка секунда, ще му трябват 317 години, за да ги похарчи всичките.



С ЕДИНЕН БИЛЕТ ПО ВЪЗДУХ И ПО РЕЛСИ



Emirates и Trenitalia пуснаха съвместен превозен документ, улесняващ пътуването в Италия

Дубайската авиокомпания Emirates и италианският държавен жп оператор Trenitalia подписаха ново код шерингово споразумение, което улеснява пътниците на авиопревозвача, които пътуват до Страната на Ботуша. Чрез него на пасажерите, закупили самолетен билет до Италия, се дава възможност да пътуват с влаковете-стрели на националния жп превозвач с един и същи превозен документ.

Клиентите на Emirates, платили за полет до Италия, могат

да посетят най-живописните италиански градове, като се качат на скоростните експреси, тръгващи от гарите край летищата на Болоня, Милано, Рим и Венеция. До всяко от тях арабската авиокомпания има редовни полети. За да се озоват на борда на експресите те просто трябва да покажат своя електронен или разпечатан самолетен билет на служителите на Trenitalia. Договорът между двата превозвача им гарантира безплатен трансфер до 27 жп терминала

в най-емблематичните градове на привлекателната средиземноморска държава.

Всяка година Emirates транспортира до Италия над 1,6 млн. пътници. Код-шеринговото споразумение с Trenitalia улеснява свързването на италианските региони с глобалната мрежа на дубайския авиационен превозвач и дава нов импулс за развитието на туризма. Специалистите определят партньорството между двата оператора като стратегически важен ход за интеграцията на железопътния и въздушния транспорт. И като изключително полезен за туристите и бизнес пътниците.

Резервирането на единния билет за услугите на двете транспортни компании е възможно чрез сайта на Emirates. За закупилите превозни документи за първа и бизнес класа на дубайските самолети автоматично се запазват аналогични места във вагоните на скоростните експреси на Trenitalia. Освен това на платилите за първокласна услуга се дава възможност да ползват VIP-залите, както на борда на самолетите, така и в италианските експреси.

Пасажерите на Emirates се настаняват във влаковете-стрели директно - без да заменят самолетния си превозен документ за железопътен. Номерът на вагона и мястото са посочени още в електронния билет, който им се издава при първоначалната резервация на сайта на авиопревозвача.

Единният билет вече е дос-

тъпен, затова ако ви предстои пътуване от Дубай до Италия, можете да се възползвате от него. Друга малка екстра, с която известната с първокласното обслужване арабска авиокомпания ще глези своите

клиенти до 31 август, са безплатни сладоледи. Нейните служители ги раздават в залите за заминаващи пътници и в транзитната зона на единия терминал на летището в Дубай.

Ивайло ПАШОВ



Пътуващите с Emirates от Дубай до Италия могат да се прехвърлят на експресите на Trenitalia след като кацнат

Emirates / Trenitalia Codesharing

From New York (JFK) to Bologna Centrale Rail Station (IBT)

Total duration: 13 hrs 2 mins

Thursday 22 Aug 18
New York (JFK) to Milan (MXP)

JFK 22:20 → 5h 55 mins → MXP 12:15 +1 day

Flight Number: EK206 Aircraft type: Airbus A380-800

Connection in Milan MXP
Connection duration: 4 hours 12 minutes

Friday 23 Aug 18
Milan Milano Rogorido Rail Station (MXP) to Bologna Centrale Rail Station (IBT)

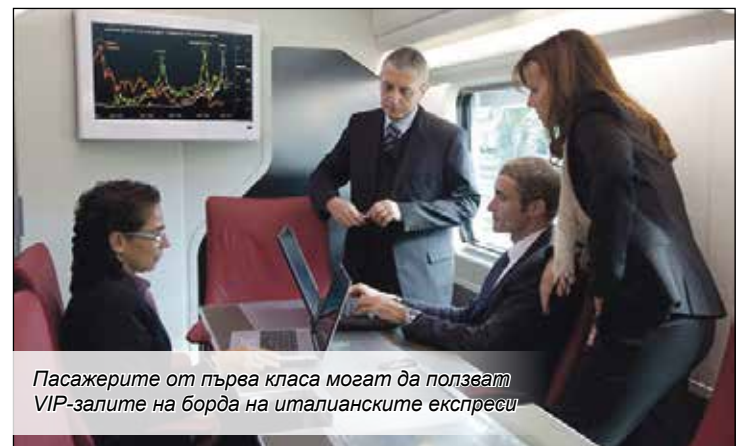
MXP 16:28 → 3 hr 54 mins → IBT 17:22

Единният билет съдържа номерата на местата в самолета и в съответния вагон на италианския експрес

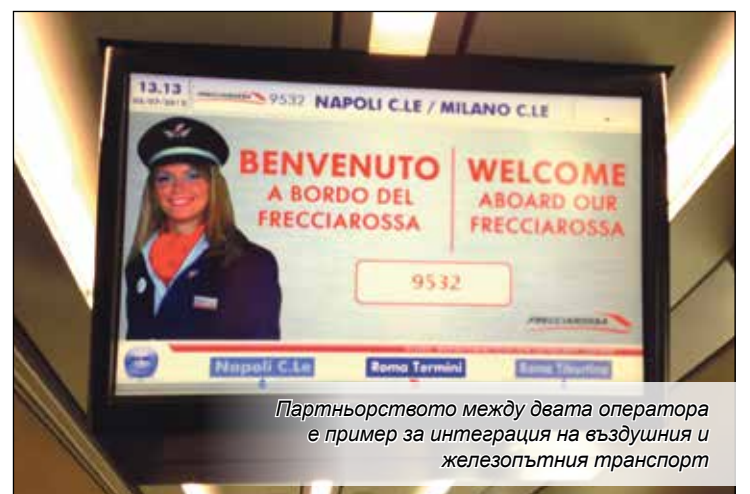
EXPERIENCE THE SKIES



Закупилите билет за първа и бизнес класа в самолета на Emirates получават аналогични места в скоростните влакове на Trenitalia



Пасажерите от първа класа могат да ползват VIP-залите на борда на италианските експреси



Партньорството между двата оператора е пример за интеграция на въздушния и железопътния транспорт

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