



**СОФИЙСКИЯТ И
ЛОНДОНСКИЯТ МЕТРОПОЛИТЕН
ЩЕ ОБМЕНЯТ ОПИТ**

на стр. 3

**ЗАЩО НЕ СРАБОТВА
ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИДЕЯ НА ОБАМА**

на стр. 4

ПРЪВ МИНИСТЪР ПАПАЗОВ КУПИ ОНЛАЙН БИЛЕТ

Първият електронен билет беше издаден на министър Данаил Папазов веднага след официалното представяне на новата пилотна онлайн система на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, за която в „Железничар“ подробно съобщи в последния си брой на 2013 г. Резервацията с номер 64 за експреса София – Варна и обратно беше направена с помощта на служители на дружеството в присъствието на изпълнителния директор на холдинга Християн Кръстев и председателя на Съвета на директорите Анелия Крушкова.

Успешното завършване на първия етап от разработката и внедряването на резервационната и билетоиздаваща система отваря нова страница в политиката на „Холдинг БДЖ“ ЕАД за обслужване на пътниците, отбеляза министър Папазов преди демонстрацията ѝ. По думите му за първи път дружеството за пътнически превози стартира централна система, която обхваща процеса по издаването на билети от начало до край. Тя предлага бърз, лесен и модерен начин за резервиране и закупуване на жп билети, независимо от мястото, където се намира пътникът. Министърът обясни, че първоначално системата стартира с дванадесет влака, които се движат по основните търговски направления и обхващат общо 55 гари. Системата позволява визуален избор на спални и седящи места, според позиционирането на композицията на всеки влак. Припомняме, че разплащането се осъществява по електронен път с най-масово разпространените кредитни и дебитни карти. Билетът се получава на електронната поща на регистрирания



клиент и трябва да се разпечата на хартиен носител.

Данаил Папазов не пропусна да подчертае, че приема тази новост като лично предизвикателство. И обърна внимание, че само няколко месеца след обещанието на БДЖ за онлайн закупуване на билети за влак, то вече е факт. Като едно от неоспоримите достойнства в предварителната работа министър Папазов посочи, че системата е изцяло създадена и изградена със собствени сили, единствено

с помощта на специалисти от железницата и Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за 59 хиляди лева. Не е ползван нито заем, нито каквато и да е държавна помощ. Плановите са до средата на лятото електронни билети да се купуват не само по отделни направления като София – Пловдив – Бургас, София – Карлово – Бургас, София – Варна. Тогава трябва да бъде включена и цялата железопътна мрежа. В такъв случай няма да

има нужда и от валидация на билета – разчитането на бар кода и издаване на контролен талон от кондуктора във влака. Засега не се предвижда на гарите да се монтират автомати за издаване на билети. Това ще стане в по-късен етап, тъй като финансовото положение на превозвача не позволява веднага да бъдат поставени толкова скъпи съоръжения, коментира министър Папазов. В момента отказ от билет може да се направи само на гише. Необходима е и извест-

на промяна в нормативната база, за да може това да се извършва по електронен път или чрез всеки модерен смартфон.

Превръщането на БДЖ в съвременна железница е само част от изработения план за реструктуриране и финансово оздравяване на дружеството, заяви министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Оценката му е, че част от мерките вече ефективно действат.

На стр. 5

ИСПАНСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ ПОСКЪПНАХА НОВОГОДИШНО



Националните железници на Испания (Renfe) влязоха в 2014 г. с нови, малко по-високи цени на част от билетите. От началото на годината стойността на билетите за крайградските и регионалните влакове, пътуващи на средни дистанции вече се продават с 1,9 на сто увеличение.

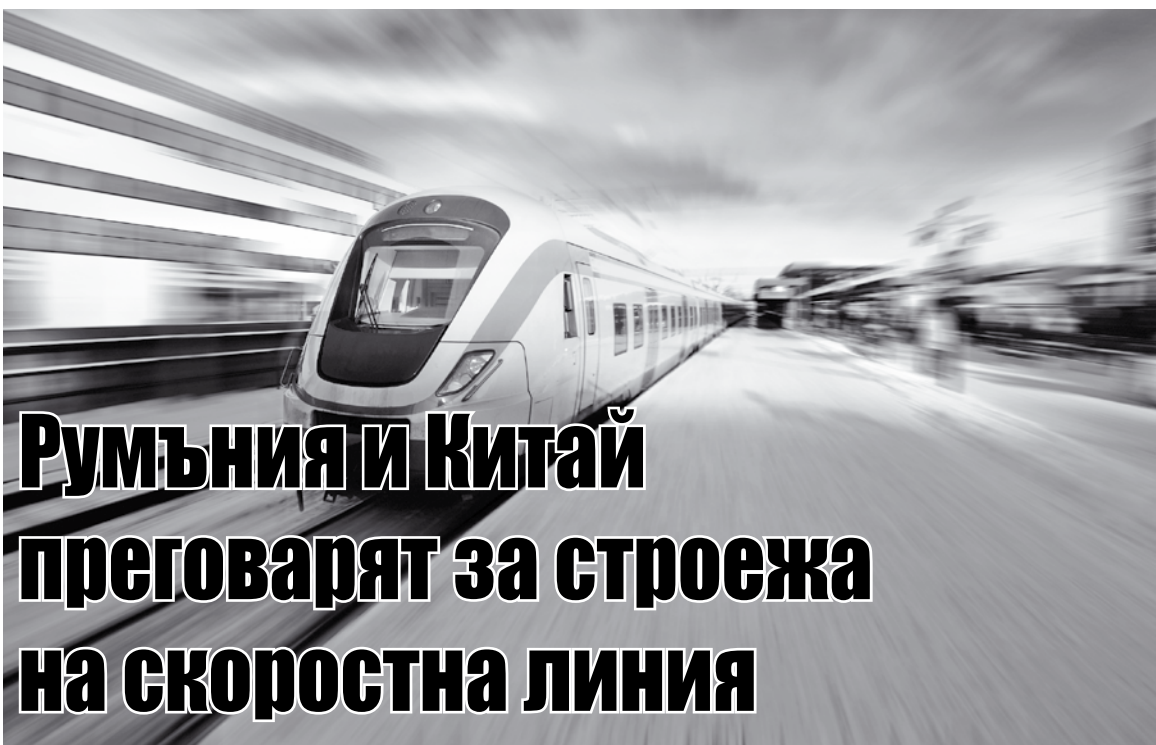
Икономистите на националния превозвач аргументират повишението с индексирания на тарифите според процента на годишната инфлация. Те обръщат внимание, че размера на ценовия скок е значително

по-нисък, отколкото официалния инфлационен показател, възлизащ на 3 процента.

През 2012 г. цените на билетите за крайградските жп маршрути бяха вдигнати далеч по-чувствително – с 10,9 на сто. За сравнение за целия период от 2007 до 2011 г. увеличението на жп пътуванията в отделните региони на страната е било от 3,1 до 6,28 на сто, а по регионалните средно дълги маршрути – от 3,1 до 5 процента. От Renfe отбелязват, че въпреки новия ценови ръст пътниците имат възможност да не харчат

повече пари за жп транспорт, като си закупуват т.нар. многократни билети, позволяващи им няколко пътувания. Те се продават със значителни отстъпки, които компенсират увеличенията.

Стойността на превозните документи за композициите на Renfe по дългите маршрути и за високоскоростните испански влакове AVE остават непроменени. Ползват се от много клиенти, особено откакто през февруари 2013 г. цените за тях бяха намалени с 11 на сто и станаха доста по-атрактивни.



Румъния и Китай преговарят за строежа на скоростна линия

Правителството на Румъния води преговори с китайски компании за изграждане на високо-скоростна железопътна линия от черноморския град Констанца през Букурещ до границата с Унгария. По предварителни оценки проектът ще възлезе на около 11 млрд. евро. Първоначално се предвижда да бъде изграден участъкът между черноморското пристанище и румънската столица.

Инициативата е свързана с плановите за развитие на транспортната инфраструктура на Румъния. Те се подпомагат със

средства на Европейския съюз, но предвид мащабите им северната ни съседка се нуждае и от значителни външни инвестиции, за да успее да ги осъществи. Ето защо сътрудничеството с Китай в тази област е изключително привлекателно, заяви румънският министър на транспорта Рамона Манеску.

Напомняме, че през 2012 г. Европейската комисия одобри отпускането на 940 млн. евро от фондовете на ЕС за два проекта за развитие на жп мрежата в Румъния. Предвижда се евросредствата да бъдат насочени за

модернизацията на жп участъците Куртичи – 614-и километър (границата с Унгария) и Симерия – Кошлариу (Западна Румъния). Проектите ще се дофинансират от румънския бюджет. Чрез изпълнението им на практика ще бъде модернизиран Четвърти европейски транспортен коридор.

Освен северната ни съседка и други държави от региона разчитат на китайските инвестиции за развитието на жп мрежата си. Китайски фирми обмислят участието си в построяването на високоскоростна линия между Сърбия и Унгария.

Trenitalia поръча 40 полски дизелови влака

Държавните железници на Италия Trenitalia поръчаха серия от 40 дизелови регионални жп състави ATR220 Atribo на полския жп производител Pesa Bydgoszcz. Стойността на договора е 139,6 млн. евро. Доставката на първите 20 влака е планирана да се осъществи до ноември 2014 г. Останалите трябва да бъдат предадени до юли 2015 г. Мотрисите от този тип са предвидени за превозването на около 304 пътници (седащите места са 154) и имат максимално експлоатационна скорост 120 км/ч (конструктивна – 140 км/ч). Задвижват се от два дизелови двигателя MAN D2876LUE623 с мощност по 382 кВт. Състоят се от два моторвагонни и един прикачен (в средата) вагон с обособени първа и втора класа. Всички са климатизирани, нископодови, снабдени със система за накланяне към перона и разполагат с тоалетни за хора с увреждания, както и рампа за качване и сваляне на инвалидни колички.

За частната полска компания Pesa Bydgoszcz това е поредно сътрудничество с италиански партньор. Тя вече е доставила 41 дизелови състава ATR220 Atribo на три железопътни оператора от Ботуша. Същите оперират в провинциите Апулия, Емилия-Романя и Ломбардия, като свързват главните им градове Бари, Болоня и Милано с останалите по-големи населени места в съответните региони.



Московското метро ще купи мотриси за 4,4 млрд. долара

Московският метрополитен обяви конкурс за закупуване на нови електрически мотриси на стойност 144 млрд. рубли (4,4 млрд. долара). Той ще се проведе в електронен вид, като конкуриращите се компании ще подават офертите си чрез интернет. Заявките за участие се приемат до 7 февруари, а победителят ще бъде обявен 10 дни по-късно. Към претендентите са обявени високи изисквания. Не само лично да се ангажират с проектирането, производството, доставката и пускането в експлоатация на електричките, но и да осигурят сервизното обслужване и ремонта им през целия срок на тяхната експлоатация. В тази връзка опитът в сферата на поддръжката на електроподвижния жп състав е задължителен. Изисква се и финансова стабилност – приходите на кандидатите за последните 3 години трябва да надхвърлят 2 млрд. рубли, а собственият капитал в момента да е над 5 млрд. рубли. Както и много точно да се спазват заложените графици.

Новите метросъстави трябва да имат минимален жизнен цикъл от 30 години. Също така, те трябва да са много добре шумоизолирани и снабдени с автоматично регулираща се система за осветление (променяща яркостта на светлината според това дали навън е тъмно или светло).

Покани за участие в конкурса са изпратени на всички големи руски и водещите световни жп производители. Победителят ще си осигури дългосрочен договор – до 2020 г. и поръчка за около 3000 единици подвижен състав.

Московското метро (ГУП „Московский метрополитен“) е държавно унитарно дружество. То се състои от 12 линии с обща дължина 317,5 км и 190 метростанции. На ден метрото се използва от 6,73 млн. души.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

СОФИЙСКИЯТ И ЛОНДОНСКИЯТ МЕТРОПОЛИТЕН ЩЕ ОБМЕНЯТ ОПИТ

В подземната железница на столицата тръгват 10 нови влака

Експертна помощ по отношение на системите за сигурност, безопасност и транспортна автоматика е един от приоритетните моменти в бъдещото сътрудничество на специалисти от софийското и лондонското метро. Това стана ясно в края на декември по време на срещата на столичния кмет Йорданка Фандъкова и изпълнителния директор на Лондонското метро Майк Браун. В следващите месеци се планира обмяна на опит в областта на системата за таксуване на пътници и нормативната уредба като стандарти на експлоатация. В срещата участваха и заместник-кметовете по транспорт Любомир Христов и по финанси Дончо Барбалов, както и изпълнителният директор на столичния метрополитен инж. Стоян Братоев.

Майк Браун посочи, че възможностите за сътрудничество са големи. Според него подземната железница на Острова, независимо че вече е на 150 години и има дълга традиция зад гърба си, може да почерпи опит от София. Защото инфраструктурата ѝ е много стара и създава проблем при осигуряването на достъп за инвалиди. В това отношение софийското метро е много по-напреднало и функционално, каза Браун. „Ние работим в момента по усъвършенстване на тези неща. Инста-

лираме нови платформи и асансьори“ – уточни той като добави, че всяка година се инвестират около 1,8 милиарда евро. Тези пари са предназначени за нови влакове, нови сигнализационни системи и станции.

Йорданка Фандъкова също подчерта, че за софийските специалисти е важно да проучат опита на Лондон като управление, експлоатация и какви допълнителни мерки за безопасността на хората се прилагат. „През последните години, благодарение на европейското финансиране, имаме възможност да изграждаме метрото бързо. Сега темпът на строителството му е около 4 километра средно на година, докато първите 8 километра са построени за 23 години.“ – припомни столичният кмет. Затова строителната и експлоатационна традиция на лондончани ще е не само интересна, но и полезна за България. Независимо, че то разполага с 283 станции, от които едва 68 имат съоръжения за достъпност на хора с увреждания, то и в момента продължава да се разширява и модернизира. Затова и Майк Браун не пропусна да отбележи, че в това отношение за инвалидите и трудноподвижните пътници в София е направено много.

Всяка една от 10-те чисто нови композиции, които от тази година тръгват



по линиите на софийското метро, може да превозва по повече от 1 000 пътници едновременно, съобщи инж. Стоян Братоев. Те са изработени от неръждаема стомана и харчат 25 процента по-малко енергия от старите мотриси. С доставката на новите влакове и с разширяването на метрото през 2015-а се очаква интервалът на движение между тях в пиковите часове да падне от 3 минути и 15 секунди на 2 минути и половина. „Новите машини дават възможност първо за по-безопасно и удобно пътуване, защото са снабдени с друг

тип купета, обезшумени са и най-важното, благодарение на тях се осигурява необходимият допълнителен подвижен състав за подземната железница“, коментира инж. Братоев. Той поясни, че по третата линия на софийското метро ще могат да се движат автоматични влакове, ръководени дистанционно без машинист. Но поне на този етап това е само възможност, която първоначално няма практически да се използва. Становището на специалистите е, че все още е рано тъй като влаковете от този тип са много по-скъпи.

Кражбите застрашават не само безопасността

Предизвикват закъснения и объркват движението

Не само в района на гарите, но и между тях продължават кражбите на елементи от железопътната инфраструктура, алармират от Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Крадат се действащи съоръжения от осигурителната и телекомуникационна техника, оборудване за електрозахранване и енергетика от контактната мрежа, железопътни релси, жп стрелки и части за тях, скрепителни елементи. Според анализите, направени в НКЖИ, става дума за най-различни метални и медни детайли, които успешно се предават в складовете за вторични суровини. Но по-тревожното е, че посегателствата се извършват в железопътни участъци с интензивно движение. Най-пресният случай за загубите от тях е непосредствено преди коледните и новогодишни празници, когато заради опит да се отрежат кабели е прекъснато движението между Казичене и Столник. Тогава от пресцентъра на „Холдинг БДЖ“



Снимка: Христо Бонев

ЕАД съобщиха, че до отстраняване на повредата седем пътнически влака са били пренасочени по обходен маршрут през гара Илиянци. Незабавно са пуснати две допълнителни композиции, които да превозват хората по направление София - Казичене - София. Била е създадена и специална организация на засегнатите влакове за поэтапно осъществяване на пропускателен режим между Илиянци и Своге, както и за обслужване на пътниците от гарите в Подуяне и в Искър, които пътуват с бързите композиции за Бургас. Те също са били пренасочвани по обиколен маршрут през Илиянци.

Отново на 31 декември рано

сутринта е прекъснато движението в жп отсечката между Илиянци и Курило. Пак поради опит за кражба между двете гари, провисва контактната мрежа. В резултат крайградският пътнически влак между Мездра и София счупва два пантографа на мотрисата в изходните стрелки на гара Курило. Движението е възстановено два часа по-късно, около 8 часа. Това става причина всички композиции, които минават по маршрута Илиянци – Курило да се движат със закъснение.

От началото на 2013 г. до края на ноември НКЖИ е регистрирала 747 кражби за 1 500 000 лв. Само през май случаите са 92 общо за 496 000 лв. Една ретроспекция от

2009 г. насам показва, че бумът е отбелязан през 2010 г., когато те са достигнали 1 269 и са нанесли щети на инфраструктурата за 2 542 247 лв. След това се наблюдава лек спад. През 2011 г. кражбите достигат 1 127 броя и са на стойност 1 862 138 лв. През 2012 г. загубите от това противообществено явление са 1 134 511 лв. Но независимо от сравнителното му ограничаване през миналата година в никакъв случай няма повод за успокоение, твърдят експерти по безопасността. Защото ако се върнем само пет години назад, през 2009 г. се вижда, че финансовите щети за жп инфраструктурата са били далеч по-ниски - 496 000 лв. Тази статистика обаче не включва загубите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД от нанесените повреди и други посегателства върху подвижния му състав. По-страшното обаче е, че те непосредствено застрашават сигурността на движение и са потенциална предпоставка за тежки катастрофи. Анализът им показва, че най-проблемните райони продължават да са Искър - Биримирци, Подуяне-разпределителна, Перник-разпределителна, Ямбол, Мост - Кърджали, Варна, Плевен.

По думите на представителите на НКЖИ, когато се констатира кражби на съоръжения от осигурителната техника и телекомуникациите се налага движението на влаковете да се

извършва чрез нетипичен, аварийен режим. Тогава субективният фактор играе съществена роля. Вземат се извънредни мерки като ограничаване на скоростта на движение, принудително спиране на влаковете в гарите, за да бъде връчен съответният документ на превозните бригади. В такива случаи, за да се избегнат инциденти или произшествия, често персоналът в гарите пилотира композициите. В крайна сметка резултатът е влошаване на обслужването не само на пътниците, но и на товародателите заради закъсненията, които се правят, за да се гарантира безопасно и безконфликтно движение.

За всяка кражба се сигнализира в съответното районно управление на „Транспортна полиция“. Обсъждат се и съвместни мерки с МВР за повишаване на контрола върху произхода на изкупуваните материали от пунктовете за вторични суровини. Усилва се присъствието на органите на МВР в рисковите райони. В най-критичните места вече работи охранителна фирма. Но НКЖИ търси и алтернативни начини да се справя с престъпността - монтира системи за видеонаблюдение, огражда железния път и прилежащите съоръжения, подменя медните с оптични и стоманени проводници и др.

Страницата подготви:
Мая ДИМИТРОВА



Карта на перспективните скоростни линии, лансирани от президента Обама и щатското правителство

ЗАЩО НЕ СРАБОТВА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИДЕЯ НА ОБАМА

Още преди няколко години американският президент Барак Обама видя в развитието на железопътния транспорт път за изход от икономическата криза. Но мащабното строителство на железопътни високоскоростни магистрали, чрез което той се надяваше да даде мощен тласък на икономиката на страната, така и не започва. Причината е нуждата от огромни инвестиции в проектите и споровете за техните източници, които се разгарят в Конгреса на САЩ.

Перспективите за създаване на скоростни железни пътища в Съединените щати стават все по-имагинерни. Докато куп държави по света с по-слабо развити икономики, като Китай и Южна Корея например, неуморно изграждат такива линии, за първата суперсила на Запада това се оказва изключително костелив орех.

През април 2009 г. американският президент Барак Обама включи изграждането на мрежа от високоскоростни жп магистрали в националните приоритети. Той обяви, че смята „ускоряването“ на железопътния транспорт за един от пътищата за по-бързото преодоляване на рецесията. След 25 години, прогнозира оптимистично тогава американският лидер, по-голямата част от американците масово ще се прехвърлят от автомобилите, автобусите и самолетите в експресните, комфортни влакове.

Но ето, че четири години по-късно изграждането на скоростните жп пътища все още не е започнало. Нещо повече – няколко от щатите официално се отказваха от участието в проектите. Повод за това им дават две ключови обстоятелства: огромния размер на предполагаемите капиталовложения и техните източници.

С присъщата им предприемчивост първоначално американците се отнесоха с възторг към осъществяването на инициативата на президента. През лятото на 2009 г. Федералната железопътна администрация (FRA) към Министерството на транспорта на САЩ публикува стратегически план за развитието на високоскоростните жп трасета (HSIPR). Същата година Конгресът предвиди в приетия антикризисен Закон за оздравяването на американската икономика отпускането на 8 млрд. долара от бюджета за тази цел. Паралелно с това министърът на транспорта на страната Рей Лахуд призова федералното правителство, щатите, железопътните компании и „другите заинтересовани лица“ да обединят усилията си за осъществяване на идеята. Един от основните аргументи на Белия дом бе, че с появата на скоростните експреси не само ще се стимулира вътрешното производство (чрез разкриване на нови работни места в редица производства и сектори), а и ще се намали зависимостта на страната от нефта.

Във визията на FRA залегна изграждането 5 мега жп мрежи в няколко региона. А именно линиите: Сиатъл – Портланд;

Сан Франциско – Лос Анджелис; Шарлота – Ричмънд – Вашингтон – Окръг Колумбия; Средния Запад и Северния транспортен коридор. От железопътната администрация предвидиха трислойна структура на скоростните пътнически превози. Основата трябва да са експресните влакове, движещи се със средна скорост 200–400 км/ч между най-гъсто-населените райони на страната. След тях се нареждаха регионалните състави, опериращи между средните и големите градове със скорости между 145 и 200 км/ч. И накрая идваха бързите композиции (движещи се до 145 км/ч), обслужващи крайградските зони и близките междуградски маршрути. През 2009 г. 34 от американските щати направиха заявки за федерални средства, с които да започнат реализация на тези и сходни проекти. Година по-късно желанията на значителна част от тях бяха удовлетворени – правителството им отпусна целево от бюджета общо 2,5 млрд.



Щатът Калифорния е с най-големи шансове първи да се сдобие с високоскоростна жп магистрала

долара. Ала в края на годината транспортното министерство приоритизира проектите и реши да пренасочи 1,2 млрд. долара, вече определени за щатите Уисконсин, Охайо и Флорида, към други. От преразпределението най-много спечели Калифорния – щатът получи повече от половин милиард долара. Причина за финансовите рокади станаха променените позиции на техните губернатори. Същите започнаха да изразяват опасения, че местните бюджети няма да могат да се справят с дофинансирането на жп начинанията и да заявяват, че ще са „твърде скъпи за данъкоплатците“ и с „повече рискове, отколкото евентуални преимущества“. Губернаторът на Флорида Рик Скот дори каза, че официално се отказва от финансирането на проекта Florida High Speed Rail.

В тази връзка, през февруари 2011 г. вицепрезидентът Джо Байдън предложи през следващите 6 години да бъдат заделяни 53 млрд. долара от федералния бюджет за развитието на скоростните пътнически жп превози в страната. Идеята му предизвика буря от недоволство сред републиканците в Камарата на представителите (долната камара на Конгреса). Те застанаха зад позицията скоростните жп магистрали да се финансират за сметка на частния капитал, а не от държавната хазна. На края парите не бяха заложили нито в бюджета за 2011 г., нито за 2012 г. На този фон най-голям напредък в осъществяването на плановете на федералното правителство досега е постигнала Калифорния. Американските медии наричат щата „лидерът в новите течения“. По първоначалните изчисления (от 2008 г.)

строежът на скоростната линия Лос Анджелис – Сан Франциско бе оценен за 9,5 млрд. долара. Но впоследствие тази цифра постоянно се увеличаваше, а с това нарастваха и противниците на проекта. Журналистите често цитират мнението на републиканеца Джим Нилсен, член на калифорнийския Сенат: „Не си струва да започваш проект, особено с такъв мащаб, при толкова голям риск да не успееш да го завършиш поради липса на пари, потвърдена от доста специалисти. По всичко изглежда, че Калифорния няма да се справи с поставената задача. И отчетът на експертната група трябва да бъде гвоздеа в гроба на този проект“. Позовавайки се на подобни доводи през май 2013 г. несъгласните с него поискаха от съда да отмени решението на щатската управа да се отпечатат облигации за 10 млрд. долара с цел финансирането му.

Въпреки всичко „Слънчевият щат“ остава с най-големи шансове първ да се сдобие със скоростна железница. Интересното е, че идеята се поддържа не само от настоящия губернатор Джери Браун, а и от бившия – Арнолд Шварценегер. Според официалния сайт на FRA щатът вече е получил над 2 млрд. долара от бюджета за тази цел и работите по изграждане на трасето вече са в ход.

През октомври 2013 г. към калифорнийския проект се присъедини и Южна Корея. Управата на южнокорейските железници сключи договор за сътрудничество с щатската строителна компания Tutor Perini. Документът предвижда азиатската страна да предоставя консултации, засягащи проектирането, строителните дейности и тестовата експлоатация на жп трасето до 2017 г.

Въпреки няколкогодишните усилия на президента Обама и правителството на САЩ засега не е построен нито един участък от никоя от лансираните перспективни скоростни линии. Единствената жп магистрала, която може да бъде отнесена към тази категория е Вашингтон – Бостън (преминаваща през Балтимор, Филаделфия и Ню Йорк). Тя функционира от 2000 г. и вероятно в близко бъдеще ще си остане „уникат“. Явно Америка ще продължи да бъде страна на автомобилите и самолетите доста по-дълго отколкото смяташе президентът Обама.

Ивайло ПАШОВ

ТРИ ПЪТИ ПО-ВИСОК РЪСТ НА АТРАКЦИОННИТЕ ПЪТУВАНИЯ ПРЕЗ 2013 Г.

Интересът към атракционните пътувания, които предлага „Холдинг БДЖ“ ЕАД, в сравнение с 2012 г. значително се е увеличил през миналата година. Предимно те се заявяват от чуждестранни клиенти, представители на културния елит или бизнесмени, казва Ивайло Марков, ръководител сектор „Атракционни пътувания и музейно дело“ в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. В ретро-влаковете често пътуват и любители на железниците от

различни чуждестранни клубове, чиито членове имат едно и също хоби. Равносметката показва, че през изминалата година са се осъществили три пъти повече атракционни пътувания по различни дестинации в страната. През юни младоженците от София, Катерина и Искрен, си казаха нетрадиционно „Да“ за пръв път в атракционен влак, който потегли от гара Подуяне към Черепишкия манастир, където се извърши сватбеният ри-

туал. Нека припомним, че преди това дружеството за пътнически превози беше обявило конкурс за най-оригинален сценарий, в който се състезаваха няколко млади двойки. На авторите, получили най-висока оценка от журито, се даде възможността да организират сватбеното си тържество в два от вагоните на цар Борис III от влака „Корона експрес“ и салон-вагона от „Витоша експрес“ на Тодор Живков. През 2013 г. в атракционните

композиции на компанията се проведеха и няколко тим билдинга, добавя Ивайло Марков. Нестандартно в тях е отбелязан и детският празник 1 юни, организиран от БДЖ безплатно за деца, лишени от родителска грижа. На колела е представено модно ревю, отпразнуван е от група младежи и студентският празник 8 декември. През миналата година ретро-вагоните на БДЖ често са използвани за декор в игрални филми, като „Непобедимите“. Те са участвали още и в рекламни клипове на японска телевизия. С атракционите чужди туроператори са организирани специализирани пътувания за швейцарски, германски, английски туристи и хобисти. Тарифата за тях е твърда, а те се наемат чрез предварителна заявка, като при сключването на договора се определя вида на подвижния състав и направлението, по което той ще се движи, обяснява Марков. Но едни от най-привлекателните остават „Корона експрес“ и „Витоша експрес“, уточнява той. За тях обаче се заплащат наеми, на определена превозна цена – съответно за вагоните и за локомотивите. За заснемане на филмови продукции предимно се използва конвенционален състав. Тарифите обаче за атракционните пътувания и за заснемането на филми са различни като при втория случай излиза по-скъпо.

През 2013 г. във връзка с двата вида дейности са сключени по

14 договора, което е значително повече от предходната година. До момента са заявени и седем оферти за 2014 г. Три от тях вече са потвърдени. Наблюденията, които се правят в дружество показват, че най-интензивно се пътува през месеците април, май и началото на юни, както и от месец септември до средата на ноември. Една от идеите, за да се популяризира още повече този вид специализирани пътувания, е да се качи по-изчерпателна информация в сайта на БДЖ за атракционните състави и за новите дестинации, по които те могат да се движат. Също така се обмисля и издаването на информационни бюлетени, които ще рекламират линиите София – Белград и София – Истанбул.

Предпочитаните маршрути през 2013 г. са били Димитровград – Кърджали – Подкова – Момчилград, София – Илиянци – Яна – Мусачево – Казичене – София, София – Копривщица, София – Баня, Септември – Велинград – Банско – Добринище, както и София – Пловдив. Маршрутът по дефилето също е един от най-популярните заради красивата природа, на която туристите обичат да се любуват. Според Ивайло Марков миналата година е била доста успешна, което дава основание на ръководството на дружеството за пътнически превози да очаква през 2014 г. интересът към атракционните пътувания да продължава да се увеличава.

Ивет ПЕТКОВА

ПРЪВ МИНИСТЪР ПАПАЗОВ КУПИ ОНЛАЙН БИЛЕТ

От стр. 1

Значително са намалени нарупаните загуби. До юни 2013 г. държавният превозвач е бил със 707 млн. лв. задължения, които в края на годината вече са намалени на 625 млн. лв. При това тази сума не е „свита“ само като лихви, но и като главница, от която повече от 79 млн. лв. са погасени със собствени средства, обясни се Папазов. Водят се интензивни преговори и с кредиторите, с които са постигнати значителни резултати. Като пример беше дадено подписаното вече споразумение с „Алианс България“. Експерти на БДЖ и министерството усилено работят във връзка с уреждане

на формалностите и начина, по който ще се погасява дълга на сръбската и македонската железница към България, датиращ още от разпадането на бивша Югославия.

Същото по-късно потвърди и Християн Кръстев в интервю за агенция „Фокус“. Той прогнозира, че очакваният ръст на пътниците през 2014 г., след пускането на резервационната онлайн система, ще е около 10 процента. Според него оздравяването на превозвача среща пълната подкрепа на правителството и министъра на транспорта. Достатъчно показателно е, че до 2013 г. капиталовият трансфер от държавата е бил 20 млн. лв. годишно, докато за тази и следващите две години

е заложено той да нарастне на 30 млн. лв. за година.

С други думи това увеличение е с цели 50 процента, каза Кръстев. През 2013 г. от страна на държавата са дадени 170 млн. лв. по договора с „БДЖ – Пътнически превози“. Заложени средства за 2014 г. са 179,8 млн. лв. За разпределението им вече са готови бизнес-планове на холдинга и двете дружества. Средствата са ориентирани в различни насоки, но най-голяма част от тях са предвидени за ремонти на подвижния състав. „В бизнес-плановите сме заложили и увеличение на доходите на нашите служители“, допълни Християн Кръстев. По думите му фалитът на компанията е избегнат.

Сегашното й ръководство е разработило изцяло нов десетгодишен план за оздравяване, който включва пакет от оздравителни мерки. Очакваните резултати са финансово стабилизиране и оздравяване на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, модернизация и обновяване на подвижния състав, както и повишаване качеството на предлаганите услуги и конкурентоспособността на дружествата за товарни и за пътнически превози. Спирането на процедурата за продажба на първото се е отразило благоприятно. Вече са се върнали много от традиционните клиенти, които са се били ориентирали към автомобилния транспорт. Доказва го ръста на превозените

обеми товари през последните няколко месеца, аргументира се Кръстев. Оптимистично е и, че ремонтът на вагоните продължава успешно. През тази година за реновирането на пътнически композиции се отделят 77 млн. лв., а за товарни – 21 млн. лв. До месец септември миналата година редовно на ден не са достигали около 50 пътнически

вагона дневно. Този дефицит вече е преодолян напълно, което говори за усилена работа по ремонтните програми. Търсят се и варианти за включване в европейски програми за обновяване и закупуване на нови влакови композиции. В това отношение ще се използва опита на Литва, Латвия и Естония.

Мая ДИМИТРОВА



Министър Данаил Папазов и Християн Кръстев представят новата онлайн резервационна и билетоиздаваща система



След демонстрацията на системата за онлайн резервация и билетоиздаване, министър Данаил Папазов връчва приза „Почетен клиент на БДЖ“ за 2013 г. Наградата беше спечелена от Георги Апостолов, който получи карта за безплатно пътуване през цялата 2014 г. в първа класа на всички влакове на БДЖ. Той живее в Мездра и всеки ден идва на работа в София. По грубите му изчисления това се случва около 150 пъти месечно. Георги Апостолов е в продължение на повече от 20 години клиент на железницата.

РАЗТОВАРВАЩА ДИЕТА СЛЕД ПРАЗНИЦИТЕ

Празниците вече приключиха, работните дни пък стартираха, а ние се чувстваме тежки и тромави, качили повече килца през почивката. Нормално е след такъв кулинарен марафон, да предприемем спешни мерки и да започнем лека, разтоварваща диета.

- За начало, не се ограничавайте в хапването – нека храненията да са 3-4 пъти през деня, но да се състоят предимно от плодове и зеленчуци. Актуални за сезона са мандарини, портокали, кивита, грейпфрути – които разграждат токсините в организма и са изключително полезни. При зеленчуците също има голям избор - домати, краставици, чушки, моркови.

- Позволен са яйцата и обезмасленото кисело мляко, като част от храненията.

- Следващата голяма стъпка е да пиете вода, в малки количества, но на често. Празниците бяха опияняващи и със сигурност не сте се лишили от удоволствието да пиете малко повече. Това



не е фатално, но организмът ви се е дехидратирал и за да върнете предишната си свежест, е нужна вода. Избягвайте газирани напитки, соковете, освен ако не са фрешове. Подходяща напитка за сезона е чаят, с всякакви аромати и вкусове.

- Забравете месото, поне за няколко дни. Пържолките, които вкусно похапвахме по празниците, са се отразили на външния ни вид, и е време организмът

ни да си почине. Затова не яжте месо, поне няколко дни (3-4), позволена е малко риба или пуешко филе.

- Никакви сладкиши и тестени изделия, бонбони или шоколад. Хранете се няколко дни предимно със зеленчуци, плодове, яйца, риба и ефектът ще бъде липсата на няколко излишни килца, както и възстановен организъм след тежкия празничен марафон.

ПОЛЗИТЕ ОТ СТУДЕНИТЕ ДУШОВЕ ПРЕЗ ЗИМАТА

Водата винаги е имала лечебна сила. Тя може да помогне за редица здравословни проблеми или да бъде вашата релаксираща терапия в края на дългия работен ден. Особено полезно е взимането на студен душ. За да откриете ползите на студена вода, добре е да започнете постепенно да привиквате към нея, като през 15-20 секунди редувате смяната на температурата на водата. Виждате защо студените души са полезни и през студените месеци.

Студените души помагат за изгарянето на мазнините

В човешкото тяло има два вида мазнини – бели и кафяви. Кафявата мастна тъкан е „добрата“, а бялата мастна тъкан е тази, която с помощта на спорт и здравословно хранене се опитваме да намалим.

Когато консумираните калории са повече от изразходваните, те се натрупват в бяла мастна тъкан. Функцията на кафявата мастна тъкан е да генерира топлина. При студено време кафявата мастна тъкан започва да се превръща в енергия, за да стопли тялото от ниските температури. Скандинавски учени са открили, че излагането на ниски температури увеличава скоростта на метаболизма на кафявата мастна тъкан.

Помагат на мускулите да се възстановят след тренировка

Често след тренировка спортистите взимат ледени вани или студени души, за да намалят напрежението в мускулите. Ако не сте пробвали досега този метод за облекчаването на на-

прежението след тренировка, започнете с контрастни души.

Студеният душ е добър старт на деня, който ще ви зареди с положителна енергия

Сутрешните ставания могат да започнат с повече настроение и бодрост, ако вземете студен душ или завършите с такъв тоалета си.

Укрепват имунната система и подобряват кръвообращението

Влизането в студени водоизточници и взимането на студени души, често се прави от тези хора, които всяка година каляват тялото си. Доказано е, че те имат положителен ефект върху отделянето на бели кръвни клетки, които правят организма устойчив към вируси и настинки. Студените души подобряват циркулацията на кръвта, което помага да избегнете хипертонията и втвърдяването на артериите.

Грижат се за здравето и красотата на косата и кожата

Казват, че студените души могат да намалят възпалителните процеси и появата на акне. Студената вода има способността да свива порите. Последното изплакване на косата със студен душ ще я направи да изглежда по-лъскава, освен това ще намали излишното отделяне на себум от скалпа.



ЛЕЧЕБНАТА МОЩ НА ЛИМОНИТЕ

Жълтият цитрусов плод пречиства, тонизира, дезинфектира, успокоява... Затова нека заложим на него и веднага да си изстискаме няколко лимона.



Освен че е много вкусен, лимонът притежава и неоспорими диетични качества. На първо място той е най-богатият на витамин С цитрусов плод и е достатъчен сокът от един-единствен лимон, за да покрием дневната си нужда от този витамин. Високото съдържание на витамини от група В пък улеснява усвояването на захарите от организма, предпазва от сърдечносъдови заболявания и подпомага психичното равновесие. Допълнително флавоноидите и лимонидите, на които лимоните са богати, засилват имунната ни система. Фосфор, мед, магнезий, желязо... – лимонът не само съдържа и много минерали, но те и се абсорбират бързо и лесно от организма ни, когато са приети чрез този плод. Би било жалко обаче да се задоволим само с неговите хранителни качества – лимонът притежава и чудесни целебни свойства.

Сок от лимон против ревматизъм

Курсът на лечение започва с изпиването на сока на половин лимон, като през два дни увеличаваме количеството с по половин плод. Това означава на третия ден да изпиеме сока на цял лимон, на петия – от лимон и половина. Продължавате така, докато достигнете до 5 лимона дневно. След това започвате да намалявате бройката им – отново с по половин плод през два дни. Целият курс на лечение продължава 38 дни. Може да разредите сока с вода, но не бива да добавяте към него нито мед, нито захар. Трябва да изпием тази пречистваща организма напитка веднага след като сте изстискали плодовете, за да се възползвате напълно от съдържащия се в нея витамин С.

Против хрема

За да я овладеете още в началото, можете да капнете по една капка лимонов сок в крайчеца на всяка ноздра.

Ако носът ви вече тече обилно, е добре да пиете следната настойка в продължение на три дни: Попарвате с гореща вода две цветчета карамфил, една пръчка канела и една щипка мащерка. Прецеждате и добавяте сока на един лимон и 1 ч. л. мед.

Когато ни боли гърлото

Лимонът отдавна е доказал полезното си действие при болки в гърлото. Още щом усетите, че гърлото започва да ви дращи, трябва да изстискате един лимон. След това добавяте шепи едра сол, богата на минерали, и правите гаргара със сместа в продължение на 1 мин. Изплювате и повтаряте процедурата, докато болките в гърлото отшумяват.

За хигиена на устата

Лимонът е известен с това, че избелва зъбите. Не бива обаче всеки ден да си миете зъбите със сок от лимон, защото лимонената киселина, съдържаща се в плода, може да атакува емайла им.

Чудесно средство против афти е, ако разтворите сока на половин лимон в същото количество вода. След това просто жабури устата си.

Ако венците ви кървят, ще ги заздравите с помощта на следния трик: натривате ги с бялото на кората на лимона.

ПОДОБРЕТЕ ХРАНОСМИЛАНЕТО С ЕЛИКСИР ОТ МЕД, ЛИМОНИ И ЗЕХТИН

Еликсир, приготвен от мед, лимони и зехтин, подобрява храносмилането и прави кожата по-свежа и изчистена. Благодарение на тази смес клетките в организма се пречистват от токсините. Освен това той помага за премахване на натрупванията по кръвоносните съдове, като по този начин предотвратява атеросклерозата.



Как се приготвя еликсирът?

Смесете 100 мл пресен лимонов сок, 100 гр качествен мед и 50 мл студено пресован зехтин. Консумирайте от еликсира по 1 ч. л. всяка сутрин на гладен стомах.

30 НАЧИНА ДА НАПРАВИШ ЖИВОТА СИ ПО-ЛЕСЕН

Когато си млад животът е по-лесен, нали? Наистина понякога така изглежда от страни. Но истината е, че животът все пак е лесен. Винаги ще бъде така. Единствената разлика е, че си по-възрастен и колкото по-възрастен ставаш, с толкова по-сложни неща се обграждаш. Но това не е причина да смяташ, че животът ти е станал по-сложен.

Всичко зависи от теб и това как ще си го направиш. За това днес ти предлагаме няколко прости неща, които ще направят живота ти по-лесен.



1. Не се опитвай да прочетеш мислите на другите. Не карай другите да четат твоите мисли. Комунирай!

2. Бъди учтив, но не се опитвай да станеш приятел с всички около теб. Вместо това се съсредоточи да укрепиш и подобриш отношенията си с хората, които значат най-много за теб.

3. Твоето здраве е твоят живот – пази го! Преглеждай се поне веднъж годишно.

4. Живей под възможностите си. Не си купувай неща, от които нямаш нужда. Създай си бюджет и план на спестяванията и живей според тях.

5. Наспивай се всяка вечер. Умората намалява способностите ти.

6. Ставай 30 минути по-рано, за да не ти се налага да бързаш. Тези 30 минути ще ти спестят много главоболия от сорта на: Ще успея ли да стигна на време до работата? Ще имам ли време да закуся и т.н.

7. Не бъди надменен, говори с хората, ръкостискай се с тях, прегърни ги и не ставай злопамятен.

8. Не си губи времето да завиждаш. Единствената личност срещу която се състезаваш си ти самият.

9. Обгради се с хора, които те допълват. Остави ги те да правят нещата, в които са добри, за да можеш и ти да се съсредоточиш върху нещата, в които ти си добър.

10. Подреди си жилището и работното място.

11. Отърви се от неща, които не използваш.

12. Попитай, ако не си сигурен в нещо.

13. Отдели малко време върху научаване на трикове, които спестяват време и които ще ти бъдат много полезни в бъдеще.

14. Не се опитвай да угодиш на всеки. Прави това, което смяташ, че е правилно.

15. Не пий алкохол или успокоителни, когато си нервен или тъжен. Вместо това се разходи.

16. Плащай си сметките редовно.

17. Зареди автомобила си на връщане от работа, а не сутрин, когато бързаш.

18. Използвай технологии, които улесняват ежедневието ти.

19. Заеми се веднага с важните задачи, които ще ти отнемат 2 минути.

20. Премести се да живееш по-близо до работата си.

21. Не кради.

22. Винаги бъди честен със себе си и останалите.

23. Казвай „Обичам те“ на любимия човек колкото се може по-често.

24. Занимавай се с по едно нещо в даден момент. Не се разсейвай с много задачи, хвани едно нещо и вложи в него всичко, на което си способен.

25. Свърши един проект преди да започнеш друг.

26. Бъди себе си.

27. Когато пътуваш, взимай малко багаж. Не носи със себе си излишни неща, а само това, което ти е абсолютно задължително.

28. Почисти след себе си. Не го отлагай за по-късно.

29. Научи се да готвиш и готви.

30. Направи си седмично здравословно меню и пазарувай според него.

КЪСМЕТЛИЯ СПЕЧЕЛИ \$1 МЛН. ОТ НАМЕРЕН НА УЛИЦАТА ЛОТАРИЕН БИЛЕТ

Десет дни преди настъпването на 2014 година млад нюйоркчанин спечели 1 млн. долара от лотария, след като намери билет на улицата. 27-годишният късметлия разказва, че намерил билета случайно след урагана Санди.

„Чистехме улиците и между мокрите листа забелязах лотариен билет. Все още не разбирам какво ме накара да го взема“, казва той. След това се свързал с лотарията и след три дни му отговорили, че е притежател на милион долара.

Късметлията е предпочел сумата да му се изплати наведнъж, което след данъци се равнява на 770 хиляди долара.

КАНАДКА РОДИ БЛИЗНАЦИ - ПО ЕДНО В СТАРАТА И В НОВАТА ГОДИНА

Канадка на 28 години роди на Нова година близнаци, само през няколко минути, но в две различни години. Едно от момиченцата е родено осем минути преди полунощ, тоест през 2013 г., а второто – 40 секунди след полунощ, т.е. вече в 2014 г.



Габриела и София, които дошли на бял свят две седмици по-рано от очакваното, се чувстват добре, както и майката Линдзи Салгеро. Тя вече има двама сина.

ГАНВИЕ – СЕЛОТО ВЪВ ВОДАТА



Венеция е един от най-романтичните градове в Европа, известен със своите канали и неповторима атмосфера. Той е построен върху множество малки островчета, разположени в плитка лагуна на Адриатическо море. На хиляди километри от Италия се намира друга подобна забележителност. Става въпрос за малко африканско селце, което е построено не върху островчета във водата, а директно в езеро.

Ганвие е неповторимо място, намиращо се на брега на езерото Нокуюе (Nokoué). Селцето е отдалечено само на един час на север от Котону – административната столица и най-големият град в западноафриканската държава Бенин. Ганвие се състои от множество къщи, разпръснати във водата. Дори да ви се струва труден животът на подобно място, то 20 000 души не смятат като вас. Толкова е приблизителният брой на живеещите в селцето. Заради своята неповторима същност, Ганвие добива популярност и сред туристите. Смята се, че хората тофину (Tofinu) са първите заселници на това място, дошли през 16 или 17 век. Именно те изградили селото, за да се защитят от други племена, които по религиозни причини не могли да влизат във водата. Хората тофину построили домовете си в езерото и за около 500 години от своята поява Ганвие разработило сложна и просперираща култура в рамките на ограниченията на живота във водата. Всички къщи, магазини и ресторанти в селцето са изградени върху дървени кокили, разположени на няколко метра над водата.

Африканското село разполага още с плаващ пазар, където жените от Ганвие показват своите изделия. Мястото разполага и с училище, което е изградено върху парче земя. Цялата почва се внася от жителите на селцето с помощта на лодки, а повечето хора разчитат на риболова и туризма, за да се изхранват.

Целувките пазят от бръчки



Един от резултатните начини за оздравяването на организма са целувките, твърдят експерти. Медиците отбелязват, че целувките са полезни най-вече за сърдечно-съдовата система. Благодарение на тях се засилва кръвообращението, което осигурява достъп на кислорода до мозъчните клетки. Това в крайна сметка подобрява съобразителността и съсредоточеността.

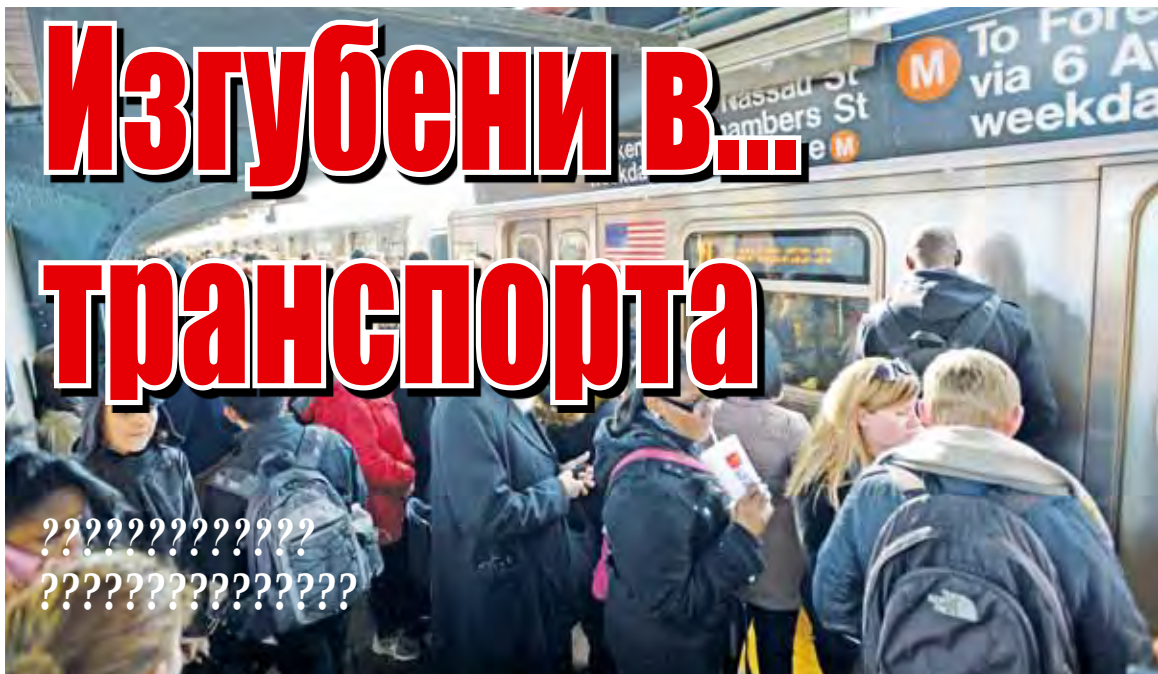
Целуването е полезно и за дихателната система. То участва дишането и прочиства дроб-

овите, които започват по-бързо да изпълняват функциите си.

Интересен факт е, че почитателите на целувките по-рядко посещават зъболекарите. Този вид любвеобилност спомага да се поддържа на оптимално равнище киселинността в устата, което пък предпазва зъбите от кариеси.

Според някои изследвания целувките укрепват и имунитета, защото влияят на изработването на невропептиди в организма. А тези съединения помагат на тялото да се справя с бактериите и вирусите. Важно е да се отбележи също, че слюнката съдържа антибиотици, които при целуването се предават от един човек на друг. Тези вещества имат противовъзпалителни свойства и предпазват организма от болести.

Освен това целувките имат и козметичен ефект. Хората, които често се целуват, имат по-малко бръчки. Плюс, че целувките изгарят около 30 ккал.



Нюйоркската подземна железница има 26 линии, 468 метростанции и на денонощие превозва над 4,5 милиона души

На всеки може да се случи да забрави вещь в градския транспорт. Ала жителите и гостите на Ню Йорк безспорно оставят в метрото и градските автобуси най-странните неща. Като се започне от зъбни протези, мине се през декоративни зайчета и се стигне до... акула.

Статистиката сочи, че ежедневно над 3000 нюйоркчани и посетители на Голямата ябълка (както наричат мегаполиса) губят свои лични вещи докато са извън дома или хотела. Най-често те ги „изоставят“ във вагоните на подземната железница, следвани от градските автобуси. През миналата година в Бюрото за загубени вещи на транспортното дружество МТА (Metropolitan Transportation Authority), което обслужва метрополитена и автобусните линии на Ню Йорк, са попаднали близо 50 000 „артикула“, забравени от пътниците.

Всяка година общественият транспорт става „гробница“ за хиляди мобилни телефони, шапки, чадъри, книжа, тефтери, ключове, горни дрехи, чанти и торбички от супермаркетите. Значителен е и броят на „находките“ от слънчеви очила, библии, ролери, медальони, плюшени играчки, електронни устройства (смартфони, музикални плейъри, лаптопи). Странното обаче е, че редом до тях се нареждат и ... зъбни протези. „Намираме ги практически всяка седмица. И не преставаме да се удивляваме как може да се забрави толкова важна вещь в обществения транспорт“, казва Уилям Бонър от управата

на градския транспорт.”

Но служителите на метрополитена и автобусните шофьори се натъкват и на много други необичайни предмети – изкуствени крайници, автомобилни брони, прахосмукачки, телевизори, детски и инвалидни колички, щеки за бiliarд, стикове за голф, саксофони и дори пръстени с брилянти! Не липсват и забравени домашни любимци, но не толкова кучета и котки, колкото... декоративни породи зайчета. Най-потресаващата находка досега е от август 2013 г. Тогава под няколко седалки на вагон от метрото бе намерена да се „вози“ мъртва акула, дълга 1,2 метра. Така и не стана ясно как и защо хищникът се е озовал на това място в подземната железница. Негови снимки обаче обиколиха интернет. От управата на МТА посочват, че едва около 10 на сто от изгубеното бива намирано от техните служители. Обикновено ги изпреварват бездомниците и любителите на лесната печалба. Това отчасти се дължи и на факта, че Бюрото за изгубени вещи на дружеството не работи през уикендите, през нощта и по празниците.

Все пак има и достатъчно добросъвестни пътници, които предават намереното. Някои ню-

йоркчани пък са превърнали това в своя професия. 58-годишният жител на Бронкс Мюррей Рендъл се прехранва като издирва изгубени вещи и ги връща на собствениците им срещу възнаграждение. „Зная поне 12 метростанции, където в определени часове по скамейките лежат пакети с покупки, заявява той. Техните собственици са отделили часове за шопинг, а след това така са се уморили, че са забравили закупеното...”

По данни на МТА около 60 процента от загубените вещи в крайна сметка се връщат обратно на разсеяните им собственици. Според правилата, след като даден предмет постъпи в Бюрото за загубени вещи на дружеството, остава на съхранение от три месеца до три години в зависимост от типа. След изтичането на този срок непотърсеното или се изхвърля, или се предава на благотворителните организации. Веднъж на 4 години се провежда и търг с някои от находките. При един от тях часовник Rolex е бил купен за 350 долара, а няколко лаптопа са продадени за по 250 долара. Приходите отиват за нуждите на обществения градски транспорт.

Заради все по-забързания ритъм на Ню Йорк, милионите ползватели на обществения транспорт губят все повече и повече лични вещи. Уви, това означава, че броят на загубеното в него също ще продължава да расте и да изненадва.

Ивайло ПАШОВ



Бюрото за загубени вещи на МТА прилича на битак – можеш да откриеш всичко



Най-уникалната биологична находка – умрялата акула

Продължава АБОНАМЕНТ 2014

И през тази година вестник „Железничар“ ще продължава да информира за актуалните събития в бранша.

За ваше улеснение отново ви предлагаме абонаментен талон, който след попълване и документ за внесена сума по посочената сметка, може да изпратите в редакцията на вестника.

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

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

Име.....Фамилия.....
Фирма.....тел:.....
Адрес: пощ. код..... гр./с.
Област..... ул./жк.....
№/бл.....вх. ет. ап.

Ако искате да получите фактура, моля, попълнете следните данни:

1. Идентификационен №.....тел./факс.....
2. Материално отговорно лице
3. Адрес на фирмата по регистрация.....

Железничар
Банкова сметка
на вестника в лева

ТИТУЛЯР: „ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ПОЧИВНА
ДЕЙНОСТ“ - ХБДЖ ЕАД
IBAN: BG07BWB179241064295803
BIC: BVBWBG33
БАНКА: ЮРОБАНК БЪЛГАРИЯ АД

Изпратете този талон
на факс (02) 987 71 51
или на адрес: София 1000,
ул. Иван Вазов №3
Печатни издания БДЖ ЕАД
За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент 24 лв.