



ДА ИЛИ НЕ НА ИНТЕРМОДАЛЕН
ТЕРМИНАЛ В СОФИЯ

на стр. 3

РУМЪНСКИЯТ ПЪТ
КЪМ СКОРОСТТА

на стр. 4

КОМФОРТ И РАЗНООБРАЗНИ УСЛУГИ

предлага модернизираната гара на Пазарджик

Обновената гара в Пазарджик е първата у нас, модернизирана със средства от Оперативна програма „Транспорт“. На останалите две - в София и Бургас, строителните работи и в момента продължават.

Като едни от положителните моменти при осъществяването на проекта министър Николина Ангелкова посочи спазването на всички договорени срокове и изпълнението на обекта без допълнителни разходи. Тя, заедно с генералния директор на НК „Железопътна инфраструктура“ инж. Милчо Ламбрев и кмета на Пазарджик Тодор Попов прерязаха лентата на новата гара. В нея са инвестирани 3 359 793,09 лв. без ДДС, а съфинансирането е от Европейския фонд за регионално развитие, чрез ОПТ 2007 - 2013 г. Изпълнител на строителните

работи е консорциумът „Вектор инженеринг“, а оценката на съответствието и строителния надзор са се осъществявали от обединение „Рубикон-ЕнАр2“.

Министър Ангелкова обърна внимание, че приемното здание предлага необходимите удобства и комфорт на пътниците, което е изключително важно. В него са обособени топли и удобни чакални. Сградата разполага с център за услуги, различни търговски обекти, както и с добра визуална комуникация за бърза и лесна ориентация на пътниците. До различните й нива е осигурен достъп за инвалиди и хора с намалена подвижност.

Припомняме, че приемното здание пазарджишката гара е построено през 70-те години на миналия век. Конструкцията ѝ е монолитна скелетно-гредо-

ва, с носещи греди, колони и плочи. Сградата е двуетажна, с частичен сутерен и плосък покрив, който е с вътрешно водоотвеждане. От пускането ѝ в експлоатация е била наводнявана многократно, но поради нарушения в хидроизолацията и отводнителната система на покрива водата обикновено се е задържала в сутерена. През 2000 г. е пострадала и от пожар. Благодарение на дългогодишната експлоатация без да се правят саниране и основни ремонти, отделните строителни елементи на сградата, преди да започне модернизацията, са били силно амортизирани. През последните години преди това е извършвана само частична поддръжка и отстраняване на повредите. През 2006 г. са изготвени геотехническа и техническа експертиза от

„Центъра за научни изследвания и проектиране“. Оттам препоръчват заздравяване на земната основа. Освен укрепването ѝ между 2007 и 2008 г., частично е ремонтирано приемното здание, което се изразява в ново укрепване на земната основна площадка и покривната конструкция.

Обект „Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик - II-ри етап“ е част от проект „Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T-мрежата - „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София“, „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа“. Сега, с откриването на сградата е постигнато пълно архитектурно обновяване, отговарящо на изискванията за енергийна ефективност. За да бъде постигната са използвани

висококачествени, енергоефективни материали. Подменени са вътрешната и фасадната дограма, санирани са помещенията, сградата е газифицирана, пожарообезопасена и инсталационно осигурена. За да се чувстват пътниците напълно удобно и да използват рационално времето си докато чакат влака си, вече им е осигурен пълен достъп до WI-FI мрежа. Също така, са изградени информационни колони, предлагащи бърза справка на разписанията за автобусите, влаковете и такситата в района, както и самолетите, които могат да се ползват от летищата в София и Пловдив. Напълно е обновен пешеходния подлез, който вече е хидроизолиран, с възстановено осветление и външно ел. захранване. Чрез него се осигурява пряка

На стр. 5

В ГЕРМАНСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ ВЕЧЕ И С БИЛЕТ В СМАРФОНА

DB BAHN



Пътниците в германските влакове вече могат да пътуват с електронен билет, съхраняван в смартфоните им. Той се придобива чрез DB Rail Master - новата онлайн система за заявка и покупка на превозни документи за съставите на държавните железници Deutsche Bahn (DB) на Федералната република. Тя е разработена от компанията Travelport – световен доставчик на IT-решения за транспортния и за туристическия отрасъл.

С помощта на DB Rail Master заплатеният билет се получава и „изписва“ директно на смартфона, таблета или мобилния телефон на купувача. Системата дава възможност за избор на предпочитано седалко място във вагона. Неговият номер впоследствие фигурира в електронния документ.

Иновационната услуга предоставя удобен начин за покупка на билети за композициите на Deutsche Bahn както от Герма-

ния, така и от чужбина. От преимуществата на DB Rail Master могат да се възползват пътниците от 23 страни на планетата. Услугата се предлага безплатно за клиентите във всички билетни бюра и туроператорски агенции, които продават билети на германския превозвач. Очаква се скоро закупуването през нея електронни билети за мобилни устройства да се приемат във всички състави на DB.

Холандските влакове – по-точни и доходоносни

Точността на движение на железниците на Холандия (NS) се е подобрила. От компанията отбелязват, че през първото шестмесечие на 2014 г. пунктуалността им е нараснала от 90,4 до 93,3 процента.

За този период чистата печалба на дружеството се е увеличила до 133 млн. евро.

За сравнение през първото полугодие на миналата година NS са имали загуби в размер на 76 млн. евро. Това до голяма степен е обусловено от неуспешния договор с италианската компания Ansaldo Breda за доставка на моторвагонните електрички V250 (Fyra).

През настоящата година доходите от основната дейност на холандските железници за момента са се увеличили с 94 млн. евро и са достигнали 2,051 млрд. евро. В същото време експлоатационните разходи на компанията са намалели с 210 млн. евро, тоест до 1,856 млрд. евро.

NS възнамеряват да закупят нов подвижен състав, с който да извършват и международни превози. В момента тече внимателно проучване на възможните опции, за да се избегне повторение на фиаското с проблемните италиански влакове Fyra, които се чулха често и донесоха големи загуби на железницата. Паралелно с това от компанията предвиждат да модернизират 18 поостарели двуетажни пътнически състава от сериите DDAR.



Хърватски товарни вагони за френски оператор

Хърватският машиностроителен холдинг Duro Dako-vic (DD) е получил поръчка за товарни вагони от френския концерн Ermewa, обединяващ транспортни и ремонтни компании от железопътния сегмент. Стойността на контракта е 3,5 млн. евро.

Заявена е партида от четириосни саморазтоварващи се вагони тип Falns с товароподемност 70 тона. Те трябва да бъдат предадени на клиента до края на първото тримесечие на 2015 г. Производството им вече е започнало в дъщерното на хърватския холдинг предприятие за железопътна и специална техника Specijalna vozila.



Властите в САЩ субсидират модернизацията на метрото в Чикаго

Транспортната администрация на Чикаго (СТА) е получила субсидия в размер на 35 млн. долара по федералната програма Core Capacity Grant (CCG). Средствата са предназначени за финансиране на дейности по предварителното проектиране, инженерингово и екологично планиране на първия етап от модернизацията на „червената“ и „виолетовата“ линии (Red Line и Purple Line) на чикагското метро. С тях ще бъдат покрити по-голяма част от разходите на проекта, оценявани за 43,7 млн. долара. Всички етапи на програмата за модернизация на метрополитена (с общо 8 линии с дължина 360,7 км, 145 станции и над 703 000 пътници дневно) обаче ще излязат значително по-скъпо – 4,7 млрд. долара.

Първата фаза от подобренията включва мащабна реконструкция на споменатите метро линии, на системата за сигнализация и на пероните по станциите. Предвидени са и преустройства, които ще улеснят връзките им с „кафявата“ линия (Brown Line), водеща до бизнес центъра на града.

Северните участъци на „червеното“ и „виолетово“ трасета поемат около 40 на сто от всички пътници на чикагската подземна железница. Това ги прави най-натоварените. Целта на модернизацията им е техните възможности за превоз на пасажери да се увеличат с 30 на сто.

Чикагските транспортни власти в САЩ са първите, които получиха федерално финансиране по програмата CCG (с тазгодишен бюджет 120 млн. долара). Тя се осъществява на базата на закона Moving Ahead for Progress in the 21st Century (MAP-21). Насочена е към увеличаване на способностите за превоз на съществуващите транспортни системи, чийто капацитет вече е недостатъчен.



ALSTOM ЩЕ ДОСТАВИ ЕЛЕКТРИЧКИ НА ЧИЛИ



Френският жп производител Alstom ще достави 12 крайградски електросъстава X'Trapolis на държавните железници на Чили - Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE). Четири от тях се предвижда да бъдат използвани за обслужване на перспективната скоростна линия Rancagua Xpress, която от догодина ще осигурява бърза връзка между Сантяго и Ранкагуа. Останалите осем ще бъдат предоставени на метрополитена във Валпарайсо (една линия с дължина 43 км), който засега е единствения в страната.

Alstom се ангажира да пре-

даде електричките през първата половина на 2015 г. Компанията поема и тяхното техническо обслужване. Договорът за продажбата им бе сключен в пакет с още два - всичките на обща стойност 70 млн. евро. С тях тя поема задължението да осигури съвместимостта между новата партида влакове и наличния флот от 27 композиции X'Trapolis (по-ранна модификация), с които EFE обслужват метро мрежата на Валпарайсо, както и да изгради нова система за сигнализация по линиите, ползвани от влаковете от този тип.

Композициите от новопо-

ръчаната патрида X'Trapolis, както и всички вече закупени, са в двувагонна конфигурация, развиват скорост до 120 км/ч и могат да превозват повече от 370 пътници. Вагоните им предоставят условия за превоз на хора с ограничена мобилност. Те са оборудвани с комфортни седалки и съвременни аудио и видео системи за информиране на пътниците. Корпусите им са изработени от леки алуминиеви сплави и разполагат с електрически спирачки. Освен това в конструкцията им широко са използвани рециклирани материали.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ДА ИЛИ НЕ НА ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ В СОФИЯ

проф. Йордан Тасев – НТСТ
проф. Милчо Лепоев – УАСГ

Необходимостта от комбинирани превози между различните видове транспорт се засилва в световен мащаб в средата на миналия век. Налага се да се съчетаят предимствата на основния в миналото жп транспорт – висока превозна способност и екологична чистота, с възможността на бързо развиващия се автомобилен транспорт, да достига до складовете на производителите, дистрибуторите и потребителите.

В нашата страна също започна изграждане и развитие на единна транспортна система. За нейното функциониране бяха проектирани и построени терминали, предимно за претоварване на контейнери. В София беше оформен терминал на площадката на Сточна гара. Тя е свързана с гара Подуяне – разпределителна с жп връзка, която преминава на различно ниво под главната жп линия – София – Пловдив. Наред с това предимство, сегашната площадка има и няколко недостатъци – намира се близо до централната част на града, до жилищни сгради и няма възможности за

разширение. Интермодалните превози в района на столицата са много по-малко от очакванията, поради намаляване на обема на произвежданата продукция, ориентиране на голяма част от превозите към автомобилния транспорт и недостатъчно активна маркетингова политика.

Не се използват предимствата на географското разположение на България, в която се пресичат международни транспортни коридори, от запад към изток и от север на юг. След въвеждането в експлоатация на подводния тунел под Босфора и моста над река Дунав край Видин, се очаква значително увеличаване на обема на транзитните интермодални превози. Част от вагонопотоците се налага да се преработват във възлова гара край София и да се комбинират с пристигащи и заминаващи товари, предназначени за други жп възли в нашата страна.

Преди няколко години започна проектиране на нов терминал, отговарящ на съвременните изисквания, с голям капацитет. Първоначално беше изработен идеен проект на съвсем нова площадка близо до гара Казичене. Този проект правилно не беше одобрен поради необходимостта да бъдат отчуждени



много частни имоти. Преди 2007 г. беше изготвен проект за разположение на терминала върху част от приемния парк на гара Разпределителна. Но при този вариант също се налагат отчуждения, особено при следващите етапи. Поради тази причина строителството не започва, за да се обслужват комбинирания превози в региона на София. Вече са построени частни терминали в гара Яна и Волуяк.

Междувременно е прекратена дейността на гара Подуяне – разпределителна поради рязко намаления обем на превозите. Друг мотив е, че живущите в квартала са с нисък социален статус и често извършват кражби на

стоки от обработваните влакове. Това решение изцяло променя цялостната постановка. Като се имат предвид сериозните мотиви за прекратяване дейността на разпределителната гара, се оказва, че приетият проект вече не е актуален. Съществува опасност терминалът да се построи и да не се ползва рационално. Въз основа на подобни необосновани проектни решения бяха изоставени две нови, осигуряващи съвременната технология разпределителни гари – Русе – изток и Синдел.

За обслужване на интермодалните превози в жп възел София са възможни два варианта: да не се строи новият голям тер-

минал, а да се усъвършенстват изградените частни терминали. В района на Варна и Русе също ще работят по два терминала. Подобни примери има в редица други страни. Втората възможност е да се построи проектираният терминал в Подуяне, но без да се отчуждават частни имоти, поради това че ще се освободят достатъчно площи от демонтираните коловози групи на разпределителната гара.

Целесъобразно е да се организира спешно обсъждане на проблема, с участие на специалисти от БДЖ, НКЖИ, транспортни и спедиторски фирми, научни работници, преподаватели, инженери и икономисти.

КОНКУРС

ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ И СЪВРЕМЕННАТА МОБИЛНОСТ

На тази тема е посветен фотоконкурсът, обявен от Общността на европейските железници (CER), който ще продължи до 15 октомври 2014 г. Това е и крайният срок, до когато трябва да бъдат изпратени всички направени снимки.

В състезанието за най-оригинална фотография имат възможност да се включат всички клиенти на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, както и любители на железопътния транспорт, които проявяват интерес към темата. Желаящите да участват в конкурса могат да изпращат своите фотографии на официалната електронна поща на „Холдинг БДЖ“ ЕАД (bdz@bdz.bg) или директно на официалната интернет страница на CER (<http://www.cer.be/forms/2nd-european-railway-photography-contest>), придружени със следната допълнителна информация: лични данни на участника (три имена, години, местожителство), телефонен номер и адрес на електронна поща за контакт. На всяка от снимките задължително се посочва дата и мястото на заснемането ѝ.

Отличените фотографии на печелившите участници ще бъдат публикувани на официалната интернет страница на CER (<http://www.cer.be/>), като най-добрите ще получат и парични награди. Наградени ще бъдат дванадесет снимки, които ще се публикуват и в календара на Общността на европейските железопътни и инфраструктурни компании за 2015 г. с имената на авторите им и държавите, от които са.

Участниците в конкурса ще се съобразяват със следните условия:

- Приемат се до пет фотографии, направени само в държавите-членки на Европейския съюз, както и в Албания, Босна и Херцеговина, Грузия, Македония, Молдова, Черна гора, Норвегия, Сърбия, Швейцария и Турция;
- Снимките трябва да са с висока резолюция (с широчина поне 1600 пиксела), като се препоръчва хоризонтален jpeg формат;
- Допуснатите снимки не могат да изобразяват конкретно разпознаваеми влакове и търговски компании, както и да отразяват опасно поведение, като например пешеходци по железопътни релси;
- Необходимо изискване е участниците да притежават всички права върху изпращаните творби и гаранции, че те са техни оригинални произведения и не нарушават ничие авторско право;
- За снимка, на която присъства разпознаваемо човешко лице, се изисква специално писмено съгласие на заснетия. Получаването на разрешението е задължение на участника в конкурса и се представя в случай, че снимката бъде наградена.

Припомняме, че CER е създадена през 1988 г. и представлява интересите на членовете си пред Европейския парламент, ЕК и Съвета на министрите на ЕС, както и пред други институции, формиращи европейската политика за железопътния транспорт. Една от основните цели на организацията е развитие на европейския жп транспорт като един от най-сигурните и екологични.

В момента в CER членуват над 80 компании-оператори и инфраструктурни управители от страните-членки на ЕС. „Холдинг БДЖ“ ЕАД е пълноправен член на CER и активно участва в дейността му.

Единна информационна система за управление стартира във ВТУ „Т. Каблешков“

От началото на 2013 г. Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“ изпълнява проектът „Повишаване на ефективността на образователния процес, чрез усъвършенстване на системите за управление на качеството на услугите в образованието и обучението във ВТУ“. Той е финансиран от Оперативна програма „Развитие на човешките ресурси“.

Целта е, чрез обвързване и усъвършенстване на съществуващите системи за информационно обслужване на процесите и управленските дейности във ВТУ „Т. Каблешков“ да се стимулира повишаване на качеството на всички присъщи дейности, както и постигане на конкретни резултати в тази насока. В рамките на проекта започна разработването и внедряването на Единна информационна система за управление, която съчетава предимствата на Системата за планиране на ресурсите. Срокът на проекта изтича в края на м. септември тази година. Анализирайки резултатите изводът е, че общата и специфичните цели са постигнати.

Изграждането и внедряването на Единна информационна система за управление води до значителни позитивни резултати и предимства, които обхващат няколко направления:

- Еднократно въвеждане на информация и многократното ѝ използване за различни цели;
- Достъпност на информацията навсякъде, където е необходима;
- Облекчаване и повишаване на ефективността на дейностите на Учебния отдел, факултетните канцеларии и другите служби във ВТУ, чрез автоматизиране на процесите и документите;
- Максимално визуализиране на всички процеси, протичащи в университета;
- Ефективно използване на времето, ресурсите и помещенията в университета;
- Пълна интеграция със счетоводната система на университета;
- Елиминирани на хартиени документи и досиета, там където е възможно;
- Бързо и точно изкарване на справки, доклади и анализи за студентите;
- Следене на финансовите потоци и транзакции;
- Елиминирани на повтарящи се действия в комуникацията, въвеждане на информация и управление на документооборота.

РУМЪНСКИЯТ ПЪТ КЪМ СКОРОСТТА

Румъния може да се стане първата държава в Източна Европа, притежаваща завършена високоскоростна жп линия. Властите в Букурещ демонстрират сериозни амбиции в тази насока, като се опитват да привлекат в проекта и съседна Молдова. Но уви, не всичко върви гладко...



Планираното скоростно трасе Букурещ – Яш преминава през много жп гари в Карпатите

В повечето страни от Западна Европа наличието на високоскоростни железни пътища е нещо съвсем нормално. Същевременно, в източната част на Стария континент те все още остават само блян. През близките години обаче статуквото на Балканите може да се промени. И в ролята на пионер в скоростните жп превози в региона да се изяви Румъния.

През септември румънското правителство започна преговори с няколко китайски компании за потенциално изграждане на високоскоростна жп магистрала между Букурещ и Яш (град в Североизточна Румъния). Идеята е в перспектива да бъде удължена с пускането на нов жп участък от граничния град Унген до Кишинев. Отчитайки евроинтеграционните стремежи на Молдова проектът е особено актуален. Паралелно с това трасето има потенциал за развитие и към България, а на по-късен етап и към Турция и Гърция.

Засега румънските власти са съсредоточили амбициите си върху участъка Букурещ – Яш. Но още тук се сблъскват с куп проблеми, от чието решение ще зависи и по-нататъшната съдба на инициативата. Скоростният железен път от столицата на северната ни съседка до нейния четвърти по големина град трябва да мине през редица населени места в Карпатските планини. А това поставя много въпросителни около рентабилността и големината на инвестициите за мащабния проект.

За повече конкретика около този въпрос ще може да се говори едва догодина, когато изтича срокът за представяне на неговата икономическа обосновка. Някои експерти отбелязват, че много по-рентабилна би била една високоскоростна линия от Букурещ до Констанца (най-голямото румънско пристанище) и до унгарската граница (западния град Курти). Но този вариант бе блокиран от Евросъюза, тъй като маршрутът се явява част Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T).

Финансирането на предложения и положително посрещнат от ЕС алтернативен жп маршрут Букурещ – Яш, също е неясно. От Брюксел засега запазват равнодушно мълчание по въпроса дали ще подпомогнат евентуалното му строителство. Същевременно премиерът на Румъния Виктор Понта неотдавна обяви, че средствата, отпуснати по линия на еврофондовете, дори сега не стигат за реализацията на текущите проекти.

В този план не е никак учудващо, че още през миналата година властите в Букурещ започнаха преговори с Китай за финансиране на скоростната жп инициатива.

През ноември 2013 г. премиерите на двете държави се договориха за съвместно сътрудничество в сферата на железниците. В резултат на това Китай ще стане основен инвеститор в проекта. А за него ще трябват доста средства. По информация на румънското правителство един километър от скоростния железен път, разчетен да позволява влакови скорости до 350 км/ч, ще струва 20 млн. долара. Това означава, че за изграждането на трасето Букурещ – Яш (406 км) ще е нужен капитал от 8,12 млрд. долара. Евентуалното му удължаване до Кишинев (още 130 км) ще погълне още 2,6 млрд. долара. Дори съкращаването на дължината на маршрута за сметка на неговото „изправяне“ (по-директно прокарване), няма да промени кардинално нещата.

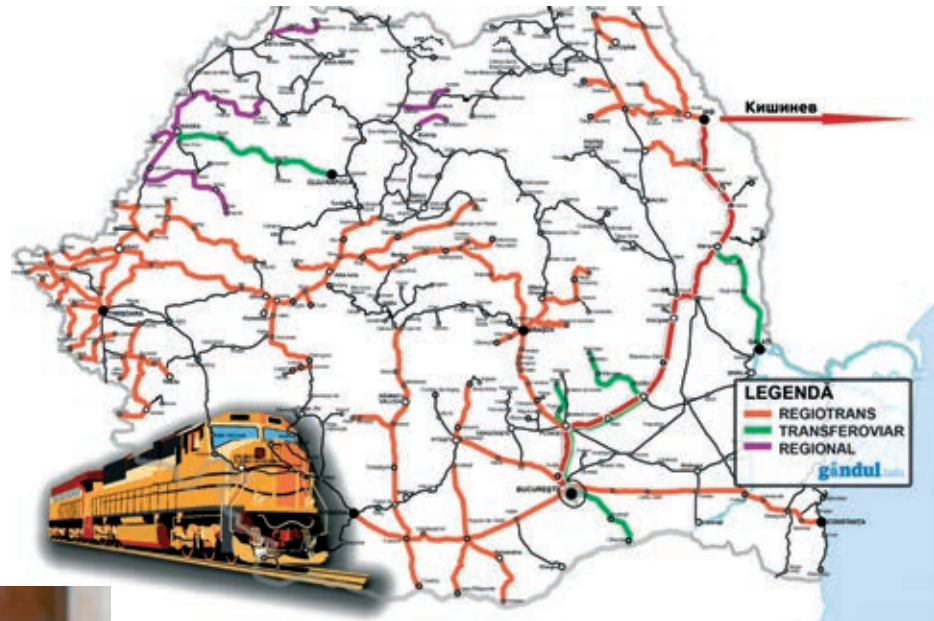
В същото време, в самата Румъния,



Премиерите на Китай и Румъния Ли Кецянь и Виктор Понта се договориха за сътрудничество в сферата на железниците в края на 2013 г.

още не могат окончателно да определят дали толкова скъпа жп магистрала реално е необходима. В едно неотдавнашно интервю премиерът Виктор Понта отбеляза, че на страната ще е достатъчна и жп линия, по която съставите да могат да пътуват с по 200 - 250 км/ч. Ала подобен вариант може да не устройва китайската страна. Участието на Пекин в проекта не се ограничава само с предоставянето на кредит. Властите в Букурещ са се ангажирали да построят скоростния железен път по китайските технологии, а след неговото завършване да закупят китайски влакове. Засега остава неясно кой точно ще го изгражда – румънските компании или тези на Поднебесната империя. А това може да се окаже друга пречка пред инициативата, ако интересите на двата партньора не намерят пресечна точка.

Китайската страна няма нищо против румънските планове за по-късното продължаване на скоростния железен път



Предвид стремежите на Молдова към интеграция с ЕС, идеята за жп участъка Унген – Кишинев придобива важно значение за нея

Букурещ – Яш до Молдова. Напротив, в Пекин гледат на инициативата като на международна и са заинтересовани от привличането на повече участници. Уви, официалната позиция на Молдова по темата остава обвита в мъгла. Налага се впечатлението, че правителството в Кишинев или очаква по-конкретни ходове от румънските и китайските партньори или мълчи, защото не е готово да се включи в проекта.

Всъщност, мълчанието на молдовските управляващи, може да се тълкува поне по два начина. От една страна и Молдова, както Румъния, не разполага със средствата, необходими за строителството на жп отсечката Унген – Кишинев (с планирана дължина около 120 км). А дали молдовското правителство ще се наеме да предостави гаранции за привличането на целеви външен заем остава под въпрос... Друга причина за „пасуването“ на Кишинев биха могли да са страховете, че въпросната скоростна линия ще се окаже нерентабилна. Основания за това опасения не липсват. Покупателната способност на молдовските граждани е доста ниска, което предполага и слаб пътникопоток по трасето.

Не е изключено да съществуват и други мотиви и фактори, но дори само тези са достатъчни, за да охладят ентузиазма на Букурещ. Още повече, че в двустранната

история вече има записано подобно жп фиаско. През 2008 г. между южния молдовски град Кахул и граничното с Румъния дунавско пристанище Джурджулеш, бе открита товарна железопътна линия. Но товаропотокът по нея не успя да достигне очакваните обеми и тя се оказа губеща. Нещо повече – прибързаното й строителство излезе некачествено изпълнено и нееднократните наложителни ремонти инкасираха още наливане на „грешни пари“.

Специалистите не пропускат да отбележат, че корупцията в жп сегмента на двете държави също може да се превърне в сериозна пречка пред проекта Букурещ – Яш – Кишинев. Достатъчно е да си припомним аферата около провалилия се първи опит за приватизация на румънския товарен оператор CFR Marfa. Или неочакваните технически проблеми с молдовските влакове по линията Кишинев – Одеса. Последните започнаха да се чупят след като преминаха модернизация в северната ни съседка...

Въпреки множеството съществуващи проблеми и неизяснени моменти, възможността Букурещ да осъществи скоростните си амбиции остава реална. Това би превърнало Румъния в първата държава от Източна Европа със своя магистрала за влакове-стрели. Дали това ще се случи обаче ще ни покаже бъдещето.

Ивайло ПАШОВ

По материали на BBC и ЦТС (cfts.com.ua)

БДЖ ПАК ПОДАВА РЪКА НА ДЕЦА В НЕРАВНОСТОЙНО ПОЛОЖЕНИЕ

За втора година „Холдинг БДЖ“ ЕАД осигурява жп карти за безплатно пътуване на деца в неравностойно положение – сираци, с по един родител или от многодетни семейства. Това са шест възпитаници на Спортното училище „Георги Бенковски“ във Варна, на възраст между 12 и 17 години, които през учебната 2014 – 2015 г. вече имат възможност да ходят редовно на училище и на тренировки. Децата са родом от Русе, Каспичан, Търговище, Карнобат и Попово и освен, че редовно ще посещават учебните занятия, ще се прибират и по родните си места при своите близки и роднини.

Безплатните карти за пътуване с влак на шестте деца бяха осигурени от ръководството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД след постъпила молба от страна на Национално сдружение на сираците в България (НССБ). В тази връзка председателят на НССБ Слави Михайлов и зам.-национал-

ният координатор на сдружението Зорка Райчева се срещнаха с изпълнителния директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, инж. Християн Кръстев, за да му връчат най-високото отличие на Националното сдружение на сираците в България – „Почетен член“. То е равностойно и се ползва със статута на „Почетен председател“ на сдружението. От 2003 г. до момента в него са приети четирима почетни членове, като всяка година по устав НССБ може да удостои със званието само пет души. През 2014 г. изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД инж. Християн Кръстев е единственият, на който е присъдено това отличие.

При връчването му, председателят на сдружението Слави Михайлов подчерта, че помощта, която оказва инж. Кръстев, като изпълнителен директор на холдинга, допринася за изпълнението на националните политики във връзка с превенцията срещу изоставянето на деца в

социалните домове. По думите му, осигуряването на картите за безплатно пътуване с влак е изключително адекватна и навременна помощ за близките на тези млади хора, които трудно биха могли сами да им дадат достъп до качествено образование и развитие в областта на спорта. „Така се стимулира и се създава увереност у децата, че те притежават потенциал и въпреки тежкото социално положение, в което се намират, с подкрепата на БДЖ получават равен достъп до училище, което е тяхно право по Конституция“, добави още Михайлов.

Това не е първата инициатива в тази насока на ръководството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД. То винаги е подкрепяло социалната адаптация и интеграция на децата в неравностойно положение, както и зачитането на техните права като пълноценни граждани на нашето общество, а също и правото им на качествен и достоен живот.



КОМФОРТ И РАЗНООБРАЗНИ УСЛУГИ...

От стр. 1

връзка с близките населени места Главиница и Алеко Константиново.

По този повод министър Ангелкова не пропусна да отбележи, че от съществено значение за настоящото ръководство на транспортното министерство е удобствата, които хората могат да ползват, когато пътуват. Пред журналисти тя сподели, че се надява следващата година да бъде открита и линията Септември – Пловдив. „Защото за мен е много важно всички ние да пътуваме с децата си по нови железопътни линии, с модерни влакове“, добави още Николина Ангелкова.

Непосредствено преди официалното откриване на пазар-

джишката гара тя инспектира проблемната жп отсечка Пазарджик – Стамболийски. И констатира, че само за три седмици от предишното ѝ посещение физическото изпълнение на строителните работи в отсечката са се увеличили двойно. Тогава бе установено сериозно забавяне от четири месеца и едва 6 процента изпълнение на строителството. В момента по целия участък то е достигнало 11.4 процента. Напълно са мобилизирани всички ресурси, а по време на проверката са работили повече от 100 души и 69 машини на 12-часови смени.

Според министър Ангелкова, ако строителят продължи със същите темпове ще бъде наваксано закъснението от че-



тири месеца и обектът ще бъде завършен в срок, през юли 2015 г. „Ще продължим да извършваме всекидневен мониторинг и контрол върху действията на изпълнителя, за да се гарантира спазването на договорените срокове“, заяви тя. За да бъде намалено закъснението от изпълнителя – ДЗЗД „Ай Джи Ей – ЖП Инфраструктура“, преди три седмици бе поискано работната програма да се ревизира и да се даде точна информация за реално извършените и предстоящите за изпълнение дейности, а също и актуален срок за приключването на обекта.

Отсечката Пазарджик – Стамболийски е част от проекта „Модернизация на жп участък Септември – Пловдив – част от Транс-европейската железопътна мрежа“. Стойността на договора, сключен с изпълнителя е 54 827 102,29 лева без ДДС (с 10 процента непредвидени разходи).

Още при представянето на приоритетите на служебното

правителство в сферата на транспорта, наред с изграждането на магистрала „Хемус“, довършването на „Струма“ и прокарането на тунел под Шипка, Николина Ангелкова посочи, че в областта на жп сектора активно ще се работи за завършването на рехабилитацията по цялата линия Пловдив – Бургас. Тогава тя обърна внимание, че в рамките на този програмен период се модернизират три отсечки, а индикативната стойност за завършване на цялата линия е 320 млн. евро. Много важно е и изграждането на линията Елин Пелин – Септември, подчерта тя. Проектът е разделен на два участъка, като до 2020 г. е реалистично да се изгради трасето Елин Пелин – Ихтиман, което е с индикативна стойност от около 270 млн. евро. Предвижда се в отделен проект да бъде подготвена модернизацията на някои ключови гари у нас като Стара Загора, които се намират по протежението на отсечките,

включени в ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Жп линията Драгоман – София – Елин Пелин ще бъде първият проект, който ще подадем за кандидатстване по Механизма „Свързана Европа“ (Connecting Europe Facility), уточни Ангелкова. Прогнозната му стойност е приблизително 198 млн. евро. Трасето обхваща около 65 км и е разделено на три участъка. Набирането на проекти по механизма започна от началото на септември, а НКЖИ имаше пълната готовност да ги предложи на Европейската комисия. Те отговарят на изискванията на програмата и за тях се очаква необходимата подкрепа. Останалите приоритетни проекти, които се подготвят за кандидатстване по механизма „Свързана Европа“ са жп линията Видин – Медковец и подобряване на корабоплаването по река Дунав, който е съвместен с Румъния.

Страницата подготви
Мая Димитрова



КАК РАЗЛИЧНИТЕ БОЛЕСТИ СЕ ОТРАЗЯВАТ НА ХАРАКТЕРА



Нищо не променя особеностите на личността така, както хроничните заболявания. Това твърдят специалисти по психосоматика в статия, публикувана в изданието „Psychology Today“. Според тях различните хронични заболявания могат да променят характера на човека до неузнаваемост.

БОЛЕСТИТЕ НА БЪБРЕЦИТЕ обикновено предизвикват обща интоксикация на организма. Това води до отпадналост, понижена способност за концентрация, умора и нежелание за контактуване с околните. Болните трудно се съсредоточават и още по-трудно работят. Проявяват се трескави колебания в настроението, съзливост. Изострянето на хроничните пиелонефрити и камъните в бъбреците създават още едно дискомфортно състояние – често посещаване на тоалетната, което води до обща невроза и дори зацикленост. Бъдете деликатни с тези болни, защото у тях може да се развие, т.нар. „невроза на пикочния мехур“, при която най-малката стресова ситуация води до постоянно ходене по малка нужда.

СТРАДАЩИТЕ ОТ СЪРДЕЧНО-СЪДОВИ ЗАБОЛЯВАНИЯ не понасят самотата и се страхуват да шофират. Ишемичната болест на сърцето, хипертонията, астмата правят човека тревожен и мнителен. Често за хората, страдащи от тези заболявания, са характерни немотивирани изблици на гняв, завършващи със сълзи или слабост. Това има научно обяснение. Хипоксията на съдовете и тъканите на мозъка предизвиква тези резки промени в настроението. Хората стават по-обидчиви, трудно прощават чуждите грешки и имат повишени изисквания към заобикалящите ги. Възгледите им за живота стават по-песимистични. Хората,

преживели инфаркт, осъзнават, че са били на „косъм от смъртта“, и често стават суетни, трескаво активни. Залавят се за много неща едновременно, страхувайки се, че няма да успеят да ги завършат т.е. бързат да живеят. Появява се и ненатрапчив страх от смъртта, например страх от шофиране или дори от секс. Мъжете понасят по-тежко това състояние. Специалистите смятат, че около 40% от тях след прекаран инфаркт на миокарда се нуждаят от наблюдение от психолог.

ПРОБЛЕМИТЕ С КОЖАТА правят хората злопапетни. Страдащите от хронични кожни заболявания от типа на псориазис или дерматити в периода на изостряне на болестта изпадат в депресия с оттенък на стеснителност. Те възприемат болезнено вниманието към тяхната външност и затова не искат да се срещат с хора. Стават по-подозрителни и не понасят критика. Смятат, че останалите ги възприемат като заразни и отвратителни и затова у тях често се появява мнителност и злопапетност.

ПРИ ЯЗВА НА СТОМАХА или други проблеми с храносмилането болните стават много мнителни и придиричиви. Лесно се дразнят от дреболии и са склонни да изпадат в депресия. Те не се страхуват от смъртта, но се страхуват от болката. Обиждат се много лесно, ако близките не се отнесат сериозно към тяхното и най-малко оплакване.

БОЛНИЯТ ЧЕРЕН ДРОБ прави човека жлъчен. Болните не само стават обидчиви, но и агресивни – стремят се да обиждат другите, а разкажанието преминава под формата на нови претенции и обиди. Тяхната депресия има характер на озлобеност към всичко заобикалящо ги.

СУФЛЕ ОТ КАРФИОЛ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

1 кг карфиол
100 г сирене
3 яйца
3 - 4 стръка копър
200 мл прясно мляко
50 г масло
1 с. л. брашно
1 - 2 щипки индийско орехче
черен пипер
сол

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Разделете карфиола на розички и ги сварете за около 15-20 мин. в подсолена вода, след което ги пасирайте на пюре. Загрейте маслото и запържете в него брашното. Добавете при непрекъснато



бъркане прясното мляко, сол на вкус и индийско орехче. Бъркайте, докато се сгъсти.

Разбъркайте пюрето от карфиол с белия сос и разбитите жълтъци. Овкусете със сол и копър и добавете разбитите на сняг белтъци. Бъркайте внимателно, за да не спаднат. Намажете тава с масло и я поръсете с брашно. Изсипете суфлето

и разпръснете парчета сирене. Поръсете с галета и нахвърляйте парчета масло. Сложете суфлето от карфиол да се пече в предварително загрята на 180 градуса фурна за 30 мин., до получаване на лек загар.

КАРФИОЛЪТ

Карфиолът съдържа редица полезни хранителни вещества, което го прави отлично допълнение към всеки хранителен режим. Този зеленчук съдържа витамини от група В, а също така е добър източник на протеини, фосфор и калий. Освен това е богат на витамин С и манган, които имат силни антиоксидантни свойства. В действителност, с чаша варен карфиол си набавяме 55 мг витамин С.

Редовната консумация на карфиол помага в защитата от свободните радикали и за намаляването на риска от заболявания, причинявани от оксидативния стрес, например сърдечносъдови и рак.

Карфиолът има и противовъзпалително действие. Съдържа витамин К и омега-3 мастни киселини, които спомагат за намаляване на възпалението. Консумацията му е полезна при заболявания като артрит, възпалителни заболявания на червата, улцерозен колит, както и при захарен диабет.

Зеленчукът е полезен и за понижаване на риска от сърдечносъдови и мозъчносъдови заболявания, включително и от развитие на атеросклероза. Заболяването води до стесняване на кръвоносните съдове, което е причина отделните тъкани да получават по-малко кислород и хранителни вещества. Чрез намаляване на хроничното възпаление, карфиолът помага за поддържане проходимостта на кръвоносните съдове и за подобряване притока на кръв към основните органи на тялото.

А съдържанието на фибри в карфиола подпомага правилното функциониране на храносмилателната система. Според учени съставки на зеленчука имат защитен ефект върху лигавицата на стомаха, като по този начин се намалява риска от язва и рак.

Според резултати от изследвания карфиолът е полезен и за паметта. Консумацията на три порции ястия от спанак, зелени листни зеленчуци, жълти и кръстоцветни зеленчуци – зеле, карфиол, ряпа, репичка, хрян, синап и др., забавят и отлагат влошаването на когнитивните способности с 40%.

КРЕМ-СУПА ОТ КАРФИОЛ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

500 г карфиол
50 г праз
125 г масло
50 г брашно
1,5 л бульон
100 г сметана
2 жълтъка



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Почистеният от външни листа карфиол се нарязва на по-малки парчета, залива се със студена вода и се сварява. След кипването, водата се изхвърля, заради неприятната ѝ миризма.

Ситно нарязаният праз се запържва в малко масло и брашно, след което в запържката се прибавя леко възвареният (бланширан) карфиол. Залива се с бульона и се оставя да ври, докато карфиолът се сvari добре, след което се смачква и пасира.

Полученият крем се подсилва с масло и се легира със сметаната и жълтъците. Може да се гарнира с изпържени в масло малки крутончета или с малки парченца от карфиола, с големината на царевични зърна, сварени отделно във вода.

ПАНИРАН КАРФИОЛ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

1 глава карфиол
1 и 1/2 ч. ч. брашно
1 ч. ч. прясно мляко
3 яйца
2 с. л. оцет
1 ч. л. черен пипер
1 ч. л. куркума
1 ч. л. сода
100 г настърган кашкавал
1 с. л. сусам
сол



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Сложете накъсания на розички карфиол да ври 10-тина минути заедно с оцета и солта, след което го отцедете добре за 10-тина минути.

Смесете брашното с подправките и содата. Разбийте добре яйцата заедно с прясното мляко. Прибавете към брашното и разбивайте с тел до получаване на гладка паста. Прибавете настъргания кашкавал и отново объркайте.

Загрейте мазнина в дълбок тиган. Всяка розичка карфиол се потапя в панировката и се пържи до златист равномерен загар. Панираният карфиол се отцежда върху решетка, с хартия отдолу. Поднесете карфиола, поръсен със сусам.

6 ВДЪХНОВЯВАЩИ НАЦИОНАЛНИ ПАРКА

*които трябва да видите, за да
повярвате в тяхното съществуване*

Разходете се из едни от най-прелестните национални паркове на нашата планета и вижте какви чудеса на природата предлага почти всеки един от нашите континенти.

1. Националният парк Фиордленд

Къде се намира? Саут Айлънд, Нова Зеландия
Какво предлага? Най-големият национален парк на Нова Зеландия включва 14 забележителни фиорди (дълъг и тесен морски залив със стръмни скали от двете страни). Откриваме и езера и водопади, дори и дъждовна гора.

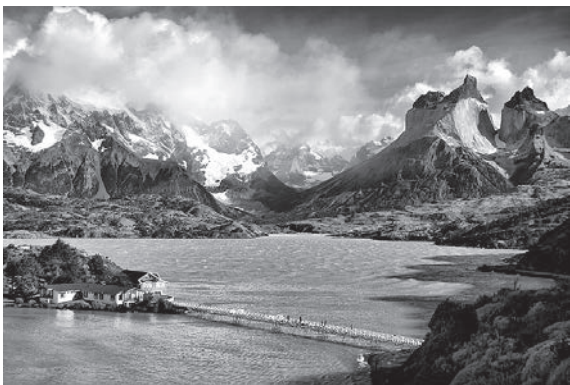
Забележителен факт: Тук е сниман „Властелинът на пръстените“. Феновете могат да посетят мястото, където е заснета сцената с Аргонавтите по река Андуин, както районите южно от Ломидол.

Задължително трябва да видите: Фиордите са най-забележителната атракция и Даутфул Саунд (Doubtful Sound) се откроява най-много. Той разполага с разнообразна флора и фауна, включително новозеландски морски котки и пингвини от рода *Eudyptes pachyrhynchus*.

2. Национален парк Торес дел Пайне

Къде се намира? Южна Патагония, Чили.
Какво предлага? Комбинация от планини, ледници, езера, реки, древни гори и фиорди. Този забележителен парк предоставя едни от най-страхотните маршрути за туристите.

Забележителен факт: В парка е пълно с южноамерикански кондори. Размахът на крилете им достига до впечатляващите 310-330 см.



Задължително трябва да видите: Истинската звезда на парка е Кордилера дел Пайне. Малка планинска група, образувана от три назъбени каменни върхове, наречени Торес дел Пайне. Те се извисяват над цялата местност.

3. Национален парк Езерна област (Lake District)

Къде се намира? Северозападна Англия.
Какво предлага? Местността е прочута със своите езера и планини. Освен това районът, известен още като Езерата, е вдъхновявал творци като Биатрикс Потър, Уилям Уърдсуорт и Джоузеф М. У. Търнър.

Забележителен факт: Тук се намира и Сийтуайт – най-влажният район в Британия. Всяка година вали по 355 см дъжд.

Задължително трябва да видите: Басенуейт – единственото истинско езеро в Езерната област. В региона е пълно с водни басейни, но само Басенуейт носи титлата „езеро“. То е дълго 6.4 км и е дълбоко 21 метра. Пълно е с най-разнообразни риби.

4. Национален парк Серенгети

Къде се намира? Северна Танзания.
Какво предлага? Обхваща площ от 14 763 кв. км.

Дом е на хиляди животни, включително хиени, жирафи, слонове, лъвови и хипопотами. Обикновено представлява една обширна златиста савана. След дъждовния сезон обаче се превръща в безкраен зелен килим, пълен с диви цветя.



Забележителен факт: Серенгети включва една от най-старите екосистеми в света. Климатът, флората и фауната в националния парк са останали непроменени милиони години наред.

Задължително трябва да видите: Т.нар. Най-велико шоу на земята, а именно – миграцията на над 1.5 млн. диви зверове, наред с 400 000 зебри и 200 000 газели през Серенгети и близката екосистема Масай Мара.

5. Национален парк Грейт Смоуки Маунтинс

Къде се намира? Граничи между Северна Каролина и Тенеси, САЩ.

Какво предлага? Огромна шир от на пръв поглед безкрайни гори. Това е най-посещаваният национален парк в САЩ. Известен е с разнообразната си растителност и животински видове. Тук можете да срещнете над 4 000 различни вида растения, 140 вида дървета и около 1 600 черни мечки.

Забележителен факт: Паркът е известен като Световната столица на саламандрите, тъй като в него живеят приблизително 30 вида гущероподобни.

Задължително трябва да видите: Водопадът Грото. Висок е 7.6 метра. Действа особено освежаващо по време на горещите летни разходки из маршрута Трилийм Геп.

6. Национален парк Гуйейлин и река Лийянг

Къде се намира? Гуанси-джуански автономен регион, Китай

Какво предлага? Из почти сюрреалистичният пейзаж на този регион преобладават множество варовикови образувания с формата на конуси, цилиндри и т.н. Те са известни като карсти и са вдъхновили редица китайски творци.

Забележителен факт: Река Ли, която тече из парка, е толкова важна част от китайската култура, че дори е включена като елемент от тяхната валута.

Задължително трябва да видите: Пътешествие с лодка по река Ли от Гуйейлин до Янгшоу, за подишате чист въздух и да се насладите на прекрасните гледки и от двете страни на устието.



В МЮНХЕН БЕ ДАДЕН СТАРТЪТ НА ОКТОБЕРФЕСТ

На 20-и октомври в Мюнхен започна най-големият празник на бирата в света. До 5-и октомври бира ще се лее в изобилие в многобройните питейни заведения и на открито в града, който очаква над 6 млн. посетители.

Броят на гостите и изпитите литри бира всяка година се мерят в милиони. Миналата година почелите феста 6,4 млн. души изпиха 7,7 млн. литра от пенливия кехлибарен еликсир. Средно за двете седмици на празника посетителите ще похапнат приготвени на грил десетки хиляди баварски наденички и свински пържоли.

Миналата година на фестивала бяха похарчени 1,1 млрд. евро. Сумата включва продажбата на бира и съпровождащите я вкусотиини, а също приходите, получени от стеклите се туристи от собствениците на хотели, на магазините и лавките за сувенири и от таксиджиите.

Една от визитните картички на Октоберфест са огромните бирени шатри. В най-голямата от тях едновременно може да се разположат близо 10 000 души. Максималната цена на бирата на тазгодишния бирен празник прехвърли психологическата граница от 10 евро. За голяма халба любителите на пивото ще плащат от 9,70 до 10,10 евро. През миналата година най-скъпата халба бира се продаваше за 9,85 евро.



ЕДИН ОТ НАЙ-СКЪПИТЕ ДОМОВЕ В СВЕТА

Отдавна се знае, че Монако е много скъпо място за живот в сравнение с по-голямата част от света. Градът-държава е дом на луксозни казина, хиляди частни яхти и клубове на милионери. Там ще се намира и най-скъпият дом в света, според авторите на онлайн криейтив изданието „Just (creative) something“.



Той ще бъде в най-новата сграда в Монако – Одеон Тауър, която в момента е в довършителен етап на строителство и ще бъде завършена и открита през 2015 г. Височината ѝ е от 170 метра. Тя ще бъде втората най-висока сграда на средиземноморското крайбрежие след Гран Хотел Бали. Там ще се намират едни от най-скъпите апартаменти в света. Те ще бъдат предложени на купувачите на луксозни недвижими имоти от следващата година.

Най-скъпият от всички апартаменти ще заема четири етажа от сградата – от 45-ия до 49-ия. Очаква се да бъде обявен за продан за сума от порядъка на 387 млн. долара. Интериорът му ще бъде дело на архитекта звезда от Италия Александър Гиралиди.

КОЙ НАЙ-МНОГО И ЕКОЛОГИЧНО ПОЛЗВА ВЛАКА?!

По данните на швейцарската професионална организация за информационни услуги в сферата на обществен транспорт (LITRA*) жителите на Конфедерацията са абсолютни световни шампиони по изминати километри с железница. Всяка година те пропътуват с влак не по-малко от 2 307 км. Веднага след тях се нареждат жителите на Япония, които средно на година изминават по релси по 1 912 км. На почетните трето, четвърто и пето място пък за 2013 г. стоят съответно французите (с 1 301 км), австрийците (с 1 280 км) и датчаните (с 1 190 км).

От години челните две места са запазени от Швейцария и Япония. Относително постоянство се наблюдава и в следващата тройка, като понякога държавите все пак сменят позициите си.

По критерия за броя на осъществяваните пътувания с влак обаче, безспорните първенци са жителите от Страната на изгряващото слънце. На всеки 365 дни японците регистрират средно по около 69 жп трансфера. Тук швейцарците са втори със своите приблизително 53 годишни рейсове с железницата. По-нататък в класацията са жителите на Люксембург – с 40 железопътни пътувания, датчаните – с 35, австрийците – с 28, германците и британците – с по 25.

На другия полкус е населението на Швеция, Естония, Румъния и Гърция. Тези нации най-малко от всички предпочитат да използват релсовия транспорт. С него представителите на споменатите европейски държави извършват не повече от 3 пътувания в годината.

Ако се абстрахираме от количест-

вените показатели и погледнем към качествените, ще установим, че при датчаните железопътният транспорт се развива най-добре в екологичните и здравословни тенденции. В официалния доклад на Европейската комисия от т. г. се посочва, че броят на влаковите пътници, извършващи комбинирани жп и вело трансфери, расте най-бързо в Дания. Страната на шекспировия Хамлет е наречена най-доброто място за съчетаване на железопътни и велосипедни пътешествия. Тя е призната за предоставяща отлични условия за превоз на колелото, с което много западноевропейци редовно ходят на работа. За последните 7 години броят на датските жп пасажери, отправящи се на път заедно със своите велосипеди, се е увеличил драстично. В началото на този период броят им е бил 2 млн. на година, докато сега надхвърля 9 млн. души.



Първият и последният вагони на датските влакове по правило са предназначени за велосипедистите

Ключова роля за такъв успех, според властите в Копенхаген, е изиграла отмяната през 2007 г. на допълнителната такса за превоз на колело във вагоните на жп съставите. Дотогава тя е била приблизително равна на цената на пътуването в градските и крайградски електрички.

Първоначално обаче успехът имал и обратната страна. В пиковите часове влаковете в датската столица се оказали претъпкани заради пътниците с велосипеди. Ето защо ръководството на железниците взело решение да пусне в експлоатация допълнителни 104 вагона с места за колелата и техните собственици. Това е увеличило двойно вместимостта на електричките.

Веловагоните на датските железници се разпознават лесно. Корпусите им



Пътниците на швейцарските железници изминават най-много жп километри годишно

са ярко оцветени и на тях има рисунки на велосипеди. Вътре са разположени секции, както за поставяне на колелата, така и за настаняване на колеездачите.

Реверанс към последните е и оборудването на редица жп гари и метростанции в Копенхаген с помпи за надуване на вело гумите. Изградени са и множество стоянки за „двуколесния им другар“.

Ивайло ПАШОВ

* LITRA – швейцарско сдружение с нестопанска цел, лобиращо за създаване на благоприятни условия за развитие на местния обществен транспорт и защита на интересите на фирмите в сектора.



Комфортът във веловагоните е на достатъчно високо ниво

Продължава АБОНАМЕНТ 2015

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: BG07BPBI79241064295803
BIC: BPBIBGSF
БАНКА: ЮРОБАНК БЪЛГАРИЯ АД

Изпратете този талон
на факс (02) 987 71 51
или на адрес: София 1000,
ул Иван Вазов №3

За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент 24 лв.