



## ПРЕЗ АПРИЛ 2015

# С МЕТРО ДО БИЗНЕС ПАРКА И ЛЕТИЩЕ СОФИЯ

До февруари или най-късно до март следващата година ще се направи всичко възможно, за да се отвори и реално да заработи новата Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ) 2014 – 2020 г., заяви министър Ивайло Московски по време на проверката на строителството на столичното метро в участъка от метростанцията при бул. „Александър Малинов“ (която в момента се изгражда) до подземната станция при бул. „Александър Балан“. Тази част е разширение на трасето между „Младост 1“ и Бизнес парка в „Младост 4“. В инспектирането му участваха министър-председателят Бойко Борисов, кметът на София Йорданка Фандъкова, изпълнителният директор на Метрополитена Стоян Братоев.

Това е единственият проект от програмата, който досега се изпълнява по график, отбеляза Московски. И подчерта, визирайки кмета Фандъкова, че там, където ГЕРБ е управлявал не е имало закъснения в строителството, извършвано с европари. Припомняме, че той заедно с вицепремиера Томислав Дончев беше един от министрите, които преди седмица отидоха в Брюксел, за да преговарят в Европейската комисия за плащанията, свързани с Оперативните програми. Според лаконичното обобщение, направено от премиера Борисов пред журналистите, участващи в инспекцията на подземната железница, новините оттам не са оптимистични. По думите му до седмица – две се очаква политическо решение за евросредствата, предназначени за България. Но не само по оценката на премиера, но и на екипа, който отговаря за еврофондовете, всички проекти са закъснели, сроковете фатално са изпуснати и провалени, така че много трудно ще бъде решен проблемът, свързан с финансирането. Страната ни очаква от Еврокомисията възстановяването на 825 млн. лв., които се дължат до септември. Другите дискуссионни въпроси, поставени от българските министри в Брюксел, са били свързани с удължаване на срока за усвояване на средствата и по-бързото договаряне на новите.

Въпреки всички затруднения,  
На стр. 5



## МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ ОДОБРИ НОВАТА ОП „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

Очаква се становището на ЕК

По около 673 млн. евро се отделят за железопътни и пътни проекти в новата Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Тя е одобрена на национално ниво, съобщи министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски на първото заседание на Комитета за наблюдението й. След като Министерски съвет вече е одобрил проекта, предстои изпращането му в Европейската комисия.

На заседанието се приеха и

правилата за работа на комитета и се обсъдиха най-важните проекти до 2020 г. Разширението на софийското метро ще може да разчита на 400 млн. евро. Допълнителни 25 млн. евро ще се насочат към изграждането на интермодални терминали. Предвижда се създаването на отделна приоритетна ос, с бюджет над 77 млн. евро, по която ще се финансира разработването на системи за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността в различните видове транспорт.

Паралелно се проведе и заседание на Комитета за наблюдение на ОП „Транспорт“ 2007 – 2013 г. На него бенефициентите отчетоха напредъка в работата по текущите проекти. Национална компания „Железопътна инфраструктура“ работи по три големи инфраструктурни обекта по линиите Септември – Пловдив, Пловдив – Бургас и Димитровград – Свиленград. В тази връзка министър Ивайло Московски коментира, че лично е проверил как се работи по жп направление Пловдив – Бургас.

Констатира сериозно забавяне по лот 3 в отсечката Церковски – Карнобат. Достигнати са 74 процента физическо изпълнение и са положени 115 км нов железен път, но изпълнителят не показва необходимата мобилизация за завършване на обекта, отбеляза Московски. Затова вече се извършва всекидневен мониторинг. Изготвен е и нов строителен график, който отчита форсмажорните обстоятелства, предизвикани от наводненията през лятото. „Вече проведох

На стр. 3

## ИТАЛИЯ ЧАСТИЧНО ЩЕ ПРИВАТИЗИРА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ СИ



Правителството на Италия започна да подготвя частичната приватизация на държавната жп компания Ferrovie dello Stato - оператор на националната жп инфраструктура. От италианското министерство на икономиката и финансите обявиха, че се създава комисия от експерти, които трябва да планират и наблюдават процеса на излизане на компанията на фондовата борса.

Чрез частичното раздържавяване на Ferrovie dello Stato властите в Рим ще се опитат да направят реална оценка на инфраструктурната жп компания.

Икономическият и финансов министър Пиер Карло Падоан изрази надежда, че листинга на неговите акции ще се осъществи скоро.

Благодарение на мрежата за високоскоростни влакове (експлоатирани от държавния пътнически и товарен оператор Trenitalia) Ferrovie dello Stato играе важна роля в модернизацията италианските железници. През 2013 г. компанията постигна висок ръст на приходите, който основно бе осигурен от скоростните експреси Frecciarossa. През миналата година с тях са били превозени 42 млн. пътници.

Приватизацията на жп транспорта е част от стратегията на кабинета на Италия за съкращаване на рекордната задлъжнялост на страната. Правителството на Матео Ренци възнамерява по този начин да влее в държавната хазна 36 млрд. евро. Властите в Рим планират да продадат също националната пощенска компания Poste italiane и дружеството ENAV, ръководещо въздушното движение над страната. В изпълнение на заложената програма това лято вече бяха продадени част от акциите на държавната корабостроителна компания Fincantieri.

## РУСКИЯТ ЖП ТРАНСПОРТ ЩЕ ЗАОБИКАЛЯ УКРАИНА



Руските власти приеха решение от 2015 г. да започне реконструкция на част от настоящите и строителство на нови жп линии, които да позволят заобикаляне на територията на Украйна. Очаква се проектът да възлезе на 55 млрд. рубли (1,2 млрд. долара) и да бъде завършен за около три години. Финансирането му ще се осигури чрез равномерни трансше от държавната хазна.

Според ръководителят на руските държавни железници (РЖД) Владимир Якунин идеята не е нова. Той уточни, че на практика става дума за изграждане на трасето „Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск“, което е

залегло в стратегията за развитие на компанията до 2020 г. Но проектът вече е приоритизиран.

Планирано е за строителните работи по жп участъка догодина да бъдат отпуснати 7 млрд. рубли (152 млн. долара). През 2016 г. и 2017 г. инвестициите ще са съответно 18,5 млрд. рубли (404 млн. долара) и 31,1 млрд. рубли (680 млн. долара).

Още през март тази година управата на РЖД обяви, че разглежда необходимостта от реконструкция на железните пътища към южните региони на Русия в обход на украинската територия. Първият вицепрезидент на РЖД Вадим Морозов предложи да

се построи жп участък Журавка – Чертково, за да се получи „надеждно, устойчиво и от никого не зависеща жп комуникация в южното направление“. Тогава той оценяваше инвестициите между 40 и 60 млрд. рубли (1,32 млрд. долара), позовавайки се на данните от проектните изследвания, провеждани между 2007 и 2008 г. Те са извършени в рамките на проекта за откриване на скоростна жп връзка между Москва и Сочи.

В момента много влакове, пътуващи от централната част на Русия към южните региони на федерацията, пресичат за по-кратко територията на Украйна.

## В Швейцария ще изградят жп тунел за 285 млн. долара



Швейцарските държавни железници (SBB) наеха компанията ARGE Marti Erpenberg да построи 3-километров тунел с две жп линии между градчетата Олтен и Аарау в Северна Швейцария. Сключеният помежду им договор е за 285 млн. долара (273 млн. швейцарски франка).

ARGE Marti Erpenberg е съвместно предприятие, оглавявано от швейцарското дружество Marti Tunnelbau AG, което ще отговаря за работите по изграждане на тунелното съоръжение. Планирано е те да започнат през лятото на 2015 г., а в средата на 2017 г. SBB да сключат още един договор – за построяването и монтирането на железопътната инфраструктура на обекта.

Въпросният тунел се явява ключов елемент от проект за създаване на четирипосочна жп комуникация (по 2 жп линии в посока) между Олтен и Аарау. Последният се оценява за 891 млн. долара (855 млн. швейцарски франка) и се очаква да бъде готов до 2020 г.

## Обновяват жп флота на британския Gatwick Express



Скоростните влакове Gatwick Express, свързващи лондонската жп гара „Виктория“ и второто по големина летище на британската столица „Гетуик“, ще бъдат заменени с нови. Компанията-оператор на маршрута Govia Thameslink Railway (GTR) поръча 27 електрически мотриси на канадския жп производител Bombardier. Контактът е за сумата 182 млн. евро.

Заявените композиции са от най-новата версия на Bombardier Electrostar. Те се състоят от 4 вагона и се предвижда да бъдат пуснати в експлоатация през 2016 г. Много по-комфортни са от настоящите, близо 30-годишни електрички Class 319, които оперират по трасето. Сред предимствата им са улеснения достъп на пътниците с повече багаж до вагоните и наличието на по-функционални и обемни багажни секции. В пътническите салони седалките са разположени две по две от двете страни на пътеката. Това им гарантира повече удобство и пространство. Композициите са снабдени и с безжичен интернет (Wi-fi).

Те ще бъдат произведени в британския завод на компанията Bombardier, който се намира край град Дерби. Министърът на транспорта на Обединеното кралство Клеър Пери отбеляза, че това ще има много положителен ефект за икономиката, тъй като ще могат да се съхранят стотици работни места.

## Метрото на Париж е най-натовареното в ЕС



Метрополитенът на френската столица бе признат за най-натовареният в Евросъюза. Всяка година подземната железница превозва 1,541 млрд. пътници. По същия показател, в световен план, тя се нарежда на девето място.

В момента линиите на подземната железница на Париж са 16, като 14 от тях са основни, а 2 – второстепенни. Те са с обща дължина 214 км. По тях са разположени общо 303 метростанции. Работната скорост на обслужващите ги мотриси е 20 - 80 км/ч.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

# ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ФОРУМ 2014

## ОТНОВО СЕ ОБЪРНА КЪМ ПРОБЛЕМИТЕ В СЕКТОРА

Дискусионният тон не отсъстваше и от този „Железопътен форум 2014“, организиран от Научно-техническия съюз по транспорта, Федерацията на научно-техническите съюзи в България и със съдействието на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, НК „Железопътна инфраструктура“ и ДП „Транспортно строителство и възстановяване“. Събитието, което по традиция вече се провежда всяка година, премина под патронажа на Министерството на транспорта, информационните технологии съобщенията.

Основната тема „Приоритети в развитието на железопътния транспорт“ очерта няколко акцента: предизвикателствата пред транспортния сектор през програмния период 2014 – 2020 г.; политиките и реалностите за развитието на железопътната инфраструктура; предизвикателствата и реалностите за развитието на подвижния състав за периода 2014 – 2020 г.; коридор N8 и железопътното съединение България – Македония; безопасността на движение в българските железници, превенцията и разследване на произшествията и катастрофите в жп транспорта. Всичко това беше повод да се обсъдят някои от актуалните проблеми, съпътстващи сектора. В презентацията си Тонка Янчева от дирекция „Национална транс-

портна политика“ в транспортното министерство очерта най-новите европейски тенденции. Железопътният сектор ще може да разчита на финансиране от оперативните програми. Докато другите два отрасъла – воден и въздушен – предимно се ориентират към публично-частното партньорство. До 2030 г. ЕС трябва да приключи с изграждането на деветте коридора от основната транспортна мрежа TNTI, а до 2050 г. – с разширената, която ще даде достъп до всички региони. За България най-приоритетни остават две трансевропейски направления. „Ориент/Източно – средиземноморски“ и „Рейнско-Дунавски“. Общият финансов ресурс в сектор „Транспорт“ е 26.2 млрд. евро, като Кохезионният фонд включва 11.3 млрд. евро. За България по негова линия остават достъпни 350 млн. евро. Но една от основните цели, на които трябва да отговарят проектите, които ще кандидатстват за финансиране, е премахването на тесните участъци и изграждане на липсващите връзки, подобряване на оперативната съвместимост и на трансграничните участъци. Важно е в дългосрочен план да се осигурят устойчиви транспортни системи, за да се обслужват ефективно бъдещите транспортни потоци. Не на последно място е и оптимизирането

на интеграцията и свързаността на отделните видове транспорт, като непрекъснато се подобрява оперативната съвместимост на транспортните услуги.

В сектора на железниците една от гарите, които първи се подготвят за концесиониране, е на черноморската ни столица Варна, информира Янчева. Други, които по-късно се предвижда да бъдат дадени за концесия са Стара Загора и Русе, контейнерният терминал в Димитровград, строящият се в момента пловдивски интермодален терминал на гара Тодор Каблешков.

По думите на Антоанета Гълъбова, ръководител отдел „Маркетинг и продукти“ в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, остарелият подвижен състав, чиято средна възраст е между 25 и 30 години, влошеното състояние на инфраструктурата, където средната скорост е 50 км в час, ограничават възможностите за предлагане на качествени услуги. В презентацията й „Предизвикателствата и реалностите за развитието на подвижния състав за периода 2014 – 2020 г.“ ясно бе открит проблемът с честите нарушения на графика за движение на влаковете поради многобройните ремонти, аварията и стихийните бедствия, които през тази година заляха страната. Характерни в това отношение са примерите в

отсечки по направление София – Септември, в които влаковете от доста време се движат само по една линия. Или между Димитровград и Свиленград, където превозът на пътниците с автобуси ще продължи и през 2015 г. От август тази година положението е същото и между Нова Загора и Зимница.

С влизането в сила на новото разписание вече е договорено с румънската страна пускането на редовна директна международна композиция през моста „Нова Европа“, която ще се движи между София и Букурещ. Но и по този маршрут средната скорост също продължава да е ниска – около 50 км в час, което естествено създава дискомфорт, влошава значително качеството на обслужване и е предпоставка за ниска конкурентоспособност с другите видове транспорт, сподели Антоанета Гълъбова. Тя добави, че на този етап единствените съвременни влакове, с които дружеството може да оперира са мотрисите „Дезиро“ и новите спални вагони. Но първите

се движат само в съставите на регионалните влакове, а спалните вагони не могат да бъдат пуснати извън страната, защото са доставени с капиталов трансфер по договор с държавата. Независимо от всички обективни затруднения непрекъснато се работи за разширяването и разнообразяването на услугите, както и за изграждането на нови информационни системи.

До месец август 2015 г. ще се внедри новата информационна, билетоиздаваща и резервационна система за страната. Тя ще разшири значително базата данни, с които в момента маркетинга в дружеството разполага и ще дава много по-изчерпателна визия за пътниците, които ползват железопътен транспорт. Но за да се преустанови вредната тенденция и резултати от пътуванията гратис, трябва на първо време поне в по-големите гари да бъде въведен пропускателен режим чрез изграждането на „чекинг системи“ от типа на монтираните в метрото или в повечето европейски гари.

### УТОЧНЕНИЕ

В бр. 36 от 20 – 26 ноември 2014 г. в рубриката „Съобщения“ на стр. 3 обявата на НКЖИ за обществена поръчка „Избор на доставчик на комуникационна свързаност“, офертите се приемат не до 08.01.2014 г., както е публикувано, а до същата дата на 2015 г.

# МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ ОДОБРИ НОВАТА...

От стр. 1

една среща с изпълнителя, но предстои втора. Надявам се в следващите месеци да бъде постигната нужната мобилизация за срочното завършване на участъка“, заяви министър Московски на заседанието. Другият участък, в който се извършва модернизация на линията Пловдив – Бургас, физически е изпълнен 91 процента между Стара Загора и Зимница. Там са положени 109 км нов железен път.

Останалите обекти на НК „Железопътна инфраструктура“ се движат с добри темпове, заключи министърът. Основни проблеми по жп линията Димитровград – Свиленград създават процедурите за отчуждаване, които в повечето случаи са предизвикани от действащото в момента законодателство. „Надявам се максимално бързо да се приеме необходимата нормативна промяна, за да се решат проблемите не само на този проект, но и на всички останали“, каза Ивайло Московски. Около 70 процента е изпълнен първият лот Димитровград – Харманли. Вече е напълно завършено обновяването на най-голямата жп гара по направление – Димитровград. По-ниско, 57 процента,



е физическото изпълнение на лот 2 Харманли – Свиленград.

При най-късно започналото строителство по линията Септември – Пловдив, и в трите обекта се наблюдава най-голямо изоставане. От Септември – Пазарджик са изпълнени само 28 процента, Пазарджик – Стамболийски – 17 процента, а Стамболийски – Пловдив

около 34 процента. Добри са темповете за модернизация на Централна гара София, където една четвърт от дейностите вече са приключили.

И в момента метрото е сред най-успешните проекти, обобщава Ивайло Московски. И двата етапа се движат с много добри темпове. От трасето между бул. „Цариградско шосе“ и летище

София са приключени 82 процента, а по линията от Младост 1 до Бизнес парка – около 70 процента. Според министъра запазването на по-голяма част от екипите през последните пет – шест години, които са работили с ОПТ, е една от основните причини за добрите резултати. Въпреки това, е необходимо да се положат още много усилия,

за да се постигнат целите на програмата, тъй като до края на 2015 г. остават да се усвоят още 33 процента от бюджета й.

В двете заседания участваха представители на местната и изпълнителната власт, на бенефициентите, на неправителствения сектор, на синдикални организации, както и експерти от Европейската комисия.

# ПРОБЛЕМИТЕ НА ПОЛСКОТО СКОРОСТНО НАЧАЛО

След куп перипетии и скандали железниците на Полша (PKP) се готвят за тържествен преход към европейските стандарти за високи скорости и жп комфорт. На 14 декември т. г. те планират първия рейс с най-новото попълнение в своя жп флот – високоскоростните експреси New Pendolino, закупени от френската компания Alstom.



Договорът за тях, който е на стойност 390 млн. евро, бе сключен през май 2011 г. след конкурс, спечелен от Alstom Transport. С него французите се ангажираха да доставят 20 високоскоростни влака EIC Premium (Express InterCity Premium – както е известен проектът в Полша) за регионалния железопътен превозвач PKP Intercity. Паралелно с френския жп производител бе подписан и контракт за техническата поддръжка и обслужване на съставите за 17-годишен период. С него общият бюджет на проекта достига 640 млн. евро. Още 3,5 млрд. евро отидоха за модернизация на жп линиите за високоскоростно влаково движение.

По-голямата част от тези средства бяха осигурени по програмата на Европейския съюз за развитие на инфраструктурата и околната среда. Както и с кредит с държавни гаранции от Европейската инвестиционна банка. Но осигуряването на средствата, без които Полша не би могла да реализира проектите, бе белязано от скандал.

Първоначално от Брюксел заявиха, че финансовата помощ за подвижния състав е непозволена. Евроекспертите отбелязаха, че модерните New Pendolino са предназначени основно за пре-



Първият полски New Pendolino пристига на гарата във Вроцлав през това лято

се възложи надеждата да предизвикат бум в междуградските жп трансфери. Да привлекат полските пътници с множеството удобства (402 места в икономична, бизнес и премиум класи, три бизнес купета, зони за деца, климатик, Wi-fi, улеснения за инвалидите) и високата си скорост (250 км/ч).

С цел ефективна конкуренция на New Pendolino с авиацията PKP привлече в екипа си висш мениджър на държавния авиопревозвач LOT. С негова помощ бе разработена гъвкава тарифна политика за цените на билетите



New Pendolino за Полша се произвеждат в завода на Alstom в Италия

им по примера на използваните в авиокомпаниите. Най-евтино (за 12 евро) с тези състави може да се пътува при покупка на билет поне 2 седмици преди рейса. Този вид преференциални превозни документи обаче ще е ограничен до 20 за влак. Оттам нататък, колкото по-близо до деня на пътуването бъде придобит билета, толкова стойността му се увеличава. Максималната цена за трансфер по най-дългия им маршрут Варшава – Гданск ще достига 35 евро. Ала дори тя е изгодна предвид възможността експресите да изминават маршрута за по-малко от 3 часа.

Нещо, което ще ги превърне в алтернатива на нискотарифния авиопревозвач Ryanair и автобусните компании, които също обслужват това направление.

Уви, пълното постигане на скоростните амбиции на PKP и PKP Intercity засега изглежда ще се отложи във времето. Причината е, че най-вероятно средната скорост на полските New Pendolino догодина едва ли ще достигне дори 200 км/ч.

Въпреки вложените милиарди за приспособяването на полската

за високоскоростно движение, надделява мнението, че в PKP Intercity са поизбързали с покупката на новите влакове-стрели. Специалистите изчисляват, че за още неопределен период от време (тъй като сроковете на ремонтите много изостават) средната скорост на New Pendolino ще остане по-ниска дори от тази на обикновените влакове в Германия и Австрия. А за сравнение техните билети са наполовина по-евтини отколкото на полските експреси.

Това поставя и въпроса толкова ли бе необходима на Полша покупката на френските влакове. Особено след като през последните години жп индустрията на страната отбеляза значителен качествен подем. Така например компанията Newag разработи междуградска електричка (Impuls 31WE, 202 седящи места), която счупи рекорда за скорост по жп мрежата на Полша, достигайки 201,4 км/ч. Пет броя от нея струват 19 млн. евро или 5 пъти по-малко от един-единствен електрически състав New Pendolino (80 млн. евро).

Допълнителен черен щрих върху ситуацията поставя скандалът, който избухна между полските власти и Alstom през май т. г. На 6 май французите трябваше да доставят на Полша първите 8 скоростни композиции от типа, които да бъдат тествани и подготвени за началото на експлоатацията им през декември 2014 г. Но френските партньори не успяха да спазват договорения срок. За да избегнат санкции за закъснението, от Alstom предложиха на полските железници композиции, развиващи максимална скорост 160 км/ч, вместо заявените им, които трябва да пътуват до 250 км/ч.

Това провокира силно недоволство не само от страна на PKP, но и от полското правителство. Властите обявиха, че не са доволни от начина, по който френската компания изпълнява контракта и й наложиха 4 млн. евро глоба (по 480 000 евро за всеки от 8-те неполучени навреме състави). Също така заплашиха да разтрогнат договора. В резултат Alstom успя да навакса графика на своите доставки. Останалите 11 състава, по силата на приетия график за производство, следва да бъдат доставени на PKP Intercity и да влязат в експлоатация през 2015 г.

След като само част от полската жп инфраструктура е готова

Ивайло ПАШОВ



В кабината на машиниста

миум превози и ще обслужват най-доходоносния, а не най-социалния жп сегмент. Но все пак беше намерено компромисно решение. Пари от еврохазната се отпуснаха само за субсидиране на пътническите превози във втора класа на въпросните експреси.

На национално ниво покупката на супермодерните влакове-стрели бе оправдана като последен шанс за спасяване на затъналия в дългове държавен регионален оператор. На тях



Интериорът на пътническите салони е модерен и подчинен на комфорта

# ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВОТО ДА ИНВЕСТИРАШ 25 МЛН. ЛВ. В ТЕХНИКА

Пет свръхмодерни машини, последно поколение, за ремонт и изграждане на железния път и контактната мрежа, произведени от водещата в сектора австрийска фирма Plasser&Theurer, отскоро са позиционирани на софийската жп гара Север. Те вече са собственост на частната българска компания "ЖПСтрой" АД. В тях тя е инвестирала 25 млн. лева. Според Цветан Гогов, председател на Съвета на директорите и съсобственик, единственият път една наша фирма да се отърси от традиционната си роля на подизпълнител и да излезе от сянката на мощните чужди компании, е да не пести средства за високотехнологично оборудване. С такава политика не само се гарантира успешно бъдеще и просперитет, но и независимост и голяма конкурентоспособност, убеден е Цветан Гогов.

Той получи новото оборудване на официална церемония на гара Север лично от собственика и главен изпълнителен директор на Plasser&Theurer Йоханес Макс-Тойрер. Сред официалните гости на тържеството бяха още зам.- министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Антон Гинев, Улрике Щрака – търговски представител на Австрия в България, Жоро Димитров – главен директор на Главна дирекция „Железопътна инспекция“ към Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, инж. Милчо Ламбрев – генерален директор на НК „Железопътна инфраструктура“.

За пръв път у нас българска частна компания ще може да оперира със строителна техника от толкова висок клас. Тя включва стрелкова траверсоподбивна машина "Unimat 08-475/4S", баластоплакировъчна машина "USP 2005", заваръчна машина "APT 1500 RL", портален кран "PA 1-20" и машина за контактната мрежа "MTV100.083/1". Националният инфраструктурен пазар е гладен за такава високотехнологично оборудване, заявява Гогов. Около 2 000 – 2 500 км

от националната ни жп мрежа, която е извън трансевропейските коридори, чака за ремонт и модернизация. Отделно са направенията, които се работят с европейски пари по линия на Оперативна програма „Транспорт“. Една от причините "ЖПСтрой" АД да изтегли заем едновременно от българска и от австрийска банка, е възможността равностойно да се участва в международни процедури за обществени поръчки, при които такава техника дава безспорно технологично предимство. Например Турция, която ударно обновява инфраструктурата си, поставя високи критерии за възрастта на машините, с която фирмите участват в търговете за изпълнител, обяснява Цветан Гогов. За "ЖПСтрой" АД интерес представлява,



Йоханес Макс-Тойрер (вляво) връчва плакет на Цветан Гогов

не само турският, но и македонският, и гръцкият строителен пазар.

У нас Plasser&Theurer присъства от 1962 г., когато доставя първите си машини на БДЖ. Оттогава общият брой на техниката за строителство и ремонт на железния



път, произведена от компанията за нуждите на България, възлиза на 129, което е потвърждение за ангажимента на австрийците към българската железопътна система, коментира Йоханес Макс-Тойрер. По думите му през следващата година на НКЖИ също

ще бъдат доставени две високотехнологични машини. Макс-Тойрер на българските си партньори за доверието, изразявайки увереност в бъдещия им успех. Младият собственик на австрийския жп производител отбеляза официалното

предаване на техниката от последно поколение, като връчи плакет на Цветан Гогов.

Австрийският търговски представител Улрике Щрака не пропусна да отбележи, че Plasser&Theurer са не само сред най-добрите в света в специализирания машиностроителен бранш, но винаги изненадват с нетрадиционните си решения. Може би и затова все по-често започват да прескачат европейските граници и да укрепват търговските си позиции и в страни като Индия и Алжир, където качеството се цени високо.

Присъстващите на церемонията имаха възможност сами да се убедят в качествата и капацитета на оборудването по време на демонстрация на заварка от "APT 1500 RL".

Страницата подготви  
Мая Димитрова

## ПРЕЗ АПРИЛ 2015 С МЕТРО...

От стр. 1

за метрото пари ще има, беше категоричен премиерът. Около 400 млн. евро ще бъдат инвестирани в третия метродиаметър. Ще се възстановят и парите на Столична община, които е дала за разширението на метролинията в участъка на бул. „Черни връх“, информира транспортният министър. И отново подчерта, че и тя е част от единствената приоритетна ос, по която до този момент няма закъснения, а строителството върви по график.

Бойко Борисов припомни, че по време на втория си мандат като кмет на София е обещал на жителите в „Младост“, както и на работещите в Бизнес парка, много скоро да могат да ползват метро. „В тези квартали има 90 хил. души и около 40 – 50 хил. автомобили, които всеки ден идват до Бизнес парка. Столица, в която се движи метро до аерогарата и е съвременна“, заяви премиерът. Коментирайки броя

на населението в тази част, той го сравни с един по-малък град от типа на Пазарджик или Казанлък. С обновяването на бул. „Александър Малинов“ и пускането през пролетта на следващата година на двете новопостроени метролинии до летището и до Бизнес парка, ГЕРБ е изпълнил обещанията си пред жителите на София, отбеляза Борисов. И специално се обърна към министър Московски, напомняйки, че една от задачите му сега е да продължат редовните плащания, според поетите ангажименти.

Кметът Йорданка Фандъкова също не скри удовлетворението си от ремонта на бул. „Александър Малинов“. „Имаме чисто нов булевард с подменена инженерна инфраструктура, канализация и водопровод, модерни тротоари и осветление“, каза тя във връзка с пускането на движението по него, като част от проекта за изграждане на метрото. След



удължаването на подземната железница три нови станции ще започнат да работят в посока на Бизнес парка - „Александър Малинов“, „Академик Балан“ и „Бизнес парк“. Досега 100 процента от конструктивните дейности са изпълнени и 95 процента от релсовия път е положен. Вече е завършено около 70 процента от вътрешното архитектурно оформление, както и 60 процента от различните видове електрически инсталации и монтаж на

оборудването. Йорданка Фандъкова уточни, че за да може да се работи с такива темпове метрото е получавало пълна подкрепа при предишния мандат на правителството на ГЕРБ. Тя благодари за отговорността, която е била проявявана към стратегическите проекти на столицата. Припомни, че тази година е започнало и изграждането на отсечката по бул. „Черни връх“, но правителството на Пламен Орешарски е първото, което не е

отпуснало нито лев за това. Фандъкова заяви, увереността си, че министър Московски и екипът му ще направят всичко възможно бързо да се отвори ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“, за да може 2015 г. да стартира изграждането на третия метролъч, за който Столична община вече има готовност. Дори е открила конкурсна процедура за избор на изпълнител. Това направление ще свързва софийските квартали „Левски-Г“ и „Овча купел“.

# АНДРЕЕВДЕН

На 30 ноември православната църква почита паметта на Св. Апостол Андрей Първозвани, който пръв от апостолите е бил повикан да тръгне след Христа.



Името на Св. Андрей често се среща в Евангелието. За него се споменава в разказа за нахранването на народа с пет хляба. От ранни години Андрей жа-

дувал за божествената истина и когато Йоан Кръстител се явил в Юдея, той станал един от неговите ученици. Андрей стоял на брега на Йордан, когато Йоан Предтеча, посочвайки на народа минаващия Исус, казал: „Ето агнецът Божий!“. Като чул тези думи, Андрей тръгнал подир Спасителя и прекарал с него целия ден. След това отишъл да намери брат си Симон (Петър) и му съобщил радостната вест: „Намерихме Месия!“ и го довел при Христа. Двамата братя продължавали своя предишен живот и се занимавали с риболов. Те били родом от Витсаида. По-късно Спасителят ги видял веднъж на Галилейското море и им казал: „Вървете след мене и аз ще ви направя ловци на човеци“. Оттогава те навсякъде следвали Христос и били свидетели на неговите чудеса, смърт и възкресение.

Българският народ отбелязва Андреевден като празник на семето (зърното). Този ден се свързва с разбирането, че светлината в денонощието започва да расте – наедрява, затова някъде се нарича Едре-

евден, а слънцето да помръдва „както пиле в яйце“, всеки ден по-малко денят се увеличава колкото с просено зърно. Макар и оскъдна, надеждата за светлина внася свежест и ведрина в душите на хората.

Според народното вярване Андреевден се нарича още и Мечкинден. Легендата разказва, че свети Андрей единствен от апостолите нямал

празник, та възседнал една мечка и отишъл при Бога. Господ му казал: „Който тебе не празнува, да го язди твоя кон“. Затова на 30 ноември в определени региони на България варят царевича и я прехвърлят през комина, като викат: „На ти, мечко варен кукуруз, да не ядеш суровия и да не ядеш стоката и човеците“.

Традицията повелява рано сутринта да се вземе от наедрялото зърно и да се хвърли в камината – нагоре, за да растат високо всички житни растения и да са едри като набъбналата царевича. На особена почит на този ден са младите булки, и именно на тях се пада ритуалът с хвърлянето на варените семена, та както бързо наедряват те, тъй и булките да пълнеят с новите рожби. На трапезата на този ден трябва да присъства жито, боб, леща, грах, просо или ечемик.

На Андреевден имен ден празнуват: Андрей, Андриян, Андрея, Андро, Храбър, Храбрин, Първан и др.

## 5 неща, които ще ви направят по-щастливи веднага



Силно вероятно е мрачното време навън да ви разваля настроението. Облаците едва ли не затискат всички ни към дивана и не ни оставят никакъв шанс за добро настроение.

Ако сами не можете да се понасяте такива, предлагаме ви 5 бързи решения за подобряване на настроението, които ще ви помогнат да се почувствате по-добре почти веднага.

**РАЗДВИЖЕТЕ СЕ.** Колкото и да не ви се иска, надигнете се от дивана и клекнете няколко пъти. Разходете се енергично из къщата, подскочете на място, сменете чаршафите, направете няколко йога асани.

Притокът на енергия ще повдигне настроението ви. А още по-добре е, ако...

**ИЗЛЕЗТЕ НА РАЗХОДКА НАВЪН.** Естествена светлина, колкото и минимална да е в мрачен ден, повишава отделяния от мозъка хормон на щастието. Затова през лятото сме в най-добро настроение – защото е светло.

**ОБАДЕТЕ СЕ НА ПРИЯТЕЛИТЕ СИ.** Не разчитайте само на спорадичните лайкове във Фейсбук да поддържат приятелствата ви.

Вдигнете телефона и се обадете на някого, с когото не сте се чували отдавна. Или напишете мейл. Или се обадете на родителите си.

### СВЪРШЕТЕ ЕДНА НЕПРИЯТНА ЗАДАЧА.

Колкото повече отлагате нещо, което не ви се върши, то толкова повече време ще виси над главата ви като дамклиев меч, готов да разцепи на две доброто ви настроение. Вземете се в ръце и свършете нещо, което не ви се върши. Измийте чиниите, запазете си час за зъболекар, сменете крушката в килера, за която толкова време ви опяват, сгънете изсъхналите дрехи...

Всяка от тези задачи ще ви отнеме не повече от 5 минути, а удовлетворението след това ще е почти безгранично.

**СЪЗДАЙТЕ СИ УЮТ.** Няма как обаче да ви е добре на душата, ако пред очите ви стоят чиниите от закуската, на пода има един самотен чорап, а вие сте по пижама, наметнати с халат. Приберете излишните вещи, запалете една чаена свещичка за повече уют и сменете калъфките на възглавниците.

Спокойно можете да си останете по пижама, защото е неделя, но добавете към гледката пред очите си свежи есенни цветя в една чаша и така, като с магическа пръчица, доброто ви настроение ще изпъзни доволно от ъгъла и ще се настани трайно при вас.

И ще остане поне до понеделник сутринта.

## КРЕСОН



Кресон е водно растение, известно още от древността с невероятните си дарби да лекува различни заболявания. Култивираният градински кресон е зеленолистен зеленчук, достоен за категорията суперхрана.

Кресон (*Lepidium sativum*) е сочно, яркзелено, водно растение от семейство Кръстоцветни. Произхожда от Евразия и от там е пренесено в Северна Америка, където се среща в цяла Канада и САЩ. Дивият кресон (воден крес, мокреш) се среща в изобилие край потоци, речни корита, плитки бари, малки и големи езера, ручейчета и бавно течащи реки. Има гладки месести стебла, обсипани с листенца с формата на сърца и малки бели цветчета на върховете. В кулинарията се използва култивираният градински кресон.

Едно от първите растения, които хората започнали да култивират, кресонът бил използван от гръцките и персийските войници като средство за по-добър тонус и издръжливост. Прочутият английски билкар от XVII век Никълъс Кълпепър препоръчва тази горчива, лютив и възбуждаща билка за „изчистване на лицето“ от пъпки и петна. Казват, че Хипократ е основал първата болница близо до поток, край който растял кресон, за да използва свежите стебла на растението за лечение на пациентите си.

Кресонът е богат на витамините А и С, както и на фолати, калций, желязо и витамин Е. Той съдържа и разнообразни химични вещества, сред които глюкозинолати, лутеин, флавоноиди, хидроканелени киселини.

Кресонът е добър диуретик, който стимулира отделянето на урина и така помага за почистването на организма от токсини. Той намира приложение при лечение на обриви по кожата, екзема, акне и други кожни инфекции. Високото съдържание на желязо в кресона е полезно при анемия. Кресонът е най-богатият природен източник на специфично етерично синапено масло фенилетил изотиоцианат (PEITC), което при опити с животни и по-късно с хора, показва, че се бори с раковите клетки. Намалява риска от рак на гърдата и рак на простатата. Растението стимулира метаболизма, подобрява издръжливостта, помага за изхвърляне на излишните течности от организма и е чудесен антиоксидант.

Кресонът най-често се използва за гарнитури и салати. Той е прекрасна добавка към билкови масла, заливки, печени на фурна ястия, супи и сосове за риба, както и за освежаващ и хранителен чай.

## СУПА С КРЕСОН

### НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

500 г кресон  
2 с. л. олио  
1 картоф  
1 глава лук  
1/4 ч. л. сол  
1/4 ч. л. черен пипер  
250 г пилешки бульон  
250 г прясно мляко  
1/4 ч. ч. течна сметана

### НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Олиото се загрява в дълбока тенджерка. Добавят се нарязаните на кубчета картоф и лук. Разбъркват се, поръсват се със сол и пипер на вкус. Силата на котлона се намалява и се оставя за 5 мин. да покърки.

Добавят се бульонът и млякото. Котлонът се увеличава и след като заври, температурата се намалява и се оставя за още 10 мин.

Добавя се нарязаният кресон, разбърква се и се оставя за още 4-5 мин. без капак.

Супата се прехвърля в блендер и се разбива до получаването на хомогенна смес.

Връща се в тенджерата и се подправя на вкус. Сервира се гарнирана със сметана и пресни листа кресон.





## 5 КРАТКИ 5 ИЗРЕЧЕНИЯ,

### КОИТО ВСЕКИ РАБОТОДАТЕЛ ОБИЧА ДА ЧУВА

Ако искате шефът ви да ви забележи – в добрия смисъл на думата – не е необходимо да кроите сложни планове или да мачкате колегите си. Понякога уважение се печели с малки жестове.

Освен ако вие самият не сте бизнесмен, много е вероятно с колегите ви да се трудите усърдно, за да направите добро впечатление на шефа. Особено, ако конкуренцията на работното място е жестока, този стремеж може да предизвика нездравоведение от страна на служителите, като например да ги накара да мамят, за да се доберат до някаква важна задача, или да мачкат своите колеги.

Добрата новина е, че не е нужно да прилагате сложни или неетични методи, за да ви забележат и харесат по-висшестоящите от вас.

Ето ви 5 прости съвета, с които ще спечелите симпатиите на всеки шеф:

#### „ИМАМ РЕШЕНИЕ НА ПРОБЛЕМА.“

Работодателите слушат за купища проблеми по цял ден и обикновено те са тези, които трябва да измислят решения. Следващия път, когато изникне пречка, изискваща вниманието на шефа ви, бъдете подготвени с решение. Независимо дали го приложат, или не, фактът, че сте се потрудили да измислите такова, демонстрира, че сте инициативни, отговорни и креативни.

#### „ПОГРИЖИЛ СЪМ СЕ.“

Когато сгрешите – а това се случва на всеки, дори на най-добрите – съберете куража да се изправите пред работодателя си и да му кажете „Сгреших, но съм се погрижил да поправам стореното.“ Ако е възможно, обяснете му и мерките, които сте предприели, за да избегнете подобни ситуации в бъдеще. Така той ще запомни не грешката, която сте допуснали, а това, че сте поели отговорност

за нея и че сте си взели поука.

#### „АЗ ЩЕ ГО СВЪРША.“

Ако се намирате на високостресов пост, едва ли бихте искали да се натоварвате с допълнителни отговорности. Но ако погледнете ситуацията от друг ъгъл, това е отлична възможност да покажете на шефа си, че сте изключително деен, ентузиазизиран и надежден екипен играч – ще се превърнете в човека, когото всички търсят за помощ. Да, натоварващо си е, но си струва.

#### „МОГА ДА ПОМОГНА.“

Предлагайки помощ на колега, който е претоварен или се е сблъскал с трудност, демонстрирате интерес и готовност да работите още по-усърдно. Показвате, че сте фокусирани върху цялостната картинка, а не само върху собствената си роля; че сте служител, който се грижи за приятелските отношения и съвместната работа във фирмата.

#### „ИМАМ ИДЕЯ.“

Шефът ви ще е доволен, че можете да се справяте с проблемите и да надхвърляте очакванията му, но едва когато започнете да давате нови идеи, ще заблестите истински. По този начин ще демонстрирате, че влагате себе си в работата си и че сте отдадени на това, да бъдете наистина ценен член на екипа и компанията.

За да създадете близки отношения с работодателя си, не е необходимо разговорите помежду ви да са лични. Преди всичко е важно той да види истинската ви същност и онова, на което сте способни. Казвайте му нещата, които би искал да чуе, но не за да напреднете в кариерата си, а защото сте умен, изобретателен, отговорен и ценен екипен играч.

## НАЙ-ВИСОКИЯТ МЪЖ НА ПЛАНЕТАТА СЕ СРЕЩНА С НАЙ-НИСКИЯ

Единият е с ръст 2,51 м, а другият е висок едва 54,6 см. Най-високият мъж в света, турчинът Султан Кьосен за пръв път се среща в Лондон с най-ниския мъж на планетата, непалеца Чандра Бахадур Данги. Събитието, организирано от Книгата на рекордите Гинес по повод 10-годишнината на нейния Ден на рекордите, се състоя в центъра на британската столицата, на моравата в градина близо до Уестминстърския дворец. Там двамата мъже пиха заедно чай.

„Очарован съм от възможността да се срещна с най-високия мъж в света – заяви 75-годишният Данги, облечен в традиционна непалска носия. – Бях любопитен да видя своята противоположност.“

„Питах се до кое ниво на крака ми стига неговият



ръст – поясни 32-годишният Кьосен, който носеше тъмен костюм и червена вратовръзка. – Имам проблеми с коленете. Когато дълго време стоя прав, се уморявам.“

Изключително високият му ръст се дължи на тумор, засянал хипофизната му жлеза. През 2010 г. Кьосен бе опериран в САЩ и му бяха предписани медикаменти за контролиране нивото на растежния му хормон. През 2012 г. лекари прецениха, че Султан е излекуван и че ръстът му повече няма да се увеличава. Най-високият мъж на планетата обаче сега се придвижва с патерици, тъй като ставите му и останалата част от тялото му са имали различно развитие.

## КОЛУМБИЯ: МУСТАЦИ ЗА ВСИЧКИ ПОЛИЦАИ

Колумбийските полицаи вече ще могат да си пускат мустаци, постанови колумбийският Държавен съвет.

От 1997 г. според правилата на колумбийската полиция само полицаите с чин лейтенант и по-висок можеха да си пускат мустаци.



По-нисши полицаи обаче оспориха това правило и най-висшата административна съдебна инстанция в Колумбия постанови, че ограниченията за мустаци нарушават конституционното право на хората да развият своя собствена личност.

Подобна забрана има и в армията на Колумбия и сега има вероятност тя също да бъде оспорена в съда.

## НАЙ-СКЪПИЯТ КОКТЕЙЛ В СВЕТА БЕ ПУСНАТ В ПРОДАЖБА

Най-скъпият коктейл в света, на стойност 24 000 долара, бе пуснат в продажба в британската столица.

Създаден в известен клуб в лондонския квартал Мейфеър, коктейлът включва шампанско „Арман дьо Бриняк“, водка и ликьор от вишни. Коктейлът се поднася с малко черен хайвер. Той се предлага в огромна чаша, инкрустирана с кристали „Сваровски“, а тя на свой ред е с формата на прочутите великденски яйца на ювелирната фирма „Фаберже“.

Създателите на специалното питие са подали заявка за включването му в Книгата на рекордите Гинес.

## АВИОПРЕВОЗВАЧ ПРЕДЛАГА НОЩУВКА В ПРОСТОРЕН САМОЛЕТЕН АПАРТАМЕНТ

Холандският национален авиопревозвач пусна обява за жилище озаглавена „просторен самолетен апартамент“. Компанията отдава под наем огромен пътнически самолет, преработен в луксозно място за живеене.

Самолетът е предвиден за четирима души като всеки има по две спални, а общият брой на баните е осем. Wi-fi, кафе машина, тостер, удобни луксозни кожни фотьойли, гейм конзола и страхотен панорамен прозорец от пилотската кабина.

Еlegantният апартамент се намира на пистата на летище Шипхол в Амстердам. А главното условие пред наемателите е само едно – да не се опитват да го пилотират.



## ШАПКА НА НАПОЛЕОН БЕ ПРОДАДЕНА ЗА 1,884 МЛН. ЕВРО

Една от шапките на Наполеон беше продадена на търг за 1,884 млн. евро. Новият ѝ собственик е южнокорейски колекционер. Търгът се състоя в двореца Фонтенбло, близо до Париж, любимото място на императора.

Шапката е една от 19-те запазени наполеонов двувърхи шапки от колекцията на княжеското семейство на Монако. Принц Албер предостави на търга около 1 000 предмета от колекцията, сред които чорапи и бяла лиза от батиста, носени от Наполеон по време на изгнанието му на остров Света Елена, както и шал в мадраско червено от същия период.

Наполеон е носил тази шапка по време на битката при Маренго с австрийската армия през 1800-ата година. Тя е от кожата на черен бобър. По-късно става притежание на прадядото на Албер – Луи II Монаски.

До Наполеон Бонапарт върхът на шапка се носи над челото. Императорът, известен със суетата си, въвежда нова мода, като обръща върховете над ушите.

Шапката надхвърли няколко пъти очакваната цена от 400 000 евро.



# С 500 КИЛОМЕТРА В ЧАС!

Преди броени дни японската железопътна компания JR Central проведе първия публичен тест на своя перспективен влак Maglev L0. ("L-Zero"). Изпитанието бе осъществено по съществуващата експериментална линия за магнитно-левитиращи влакове (с дължина 42,8 км) между градовете Уенохара-Фуефуки в японската префектура Яманашу. По нея композицията разви високата скорост от 505 км/ч. Това е второто най-добро постижение след като по същото трасе през 2003 г. друг японски влак от подобен тип постигна рекордните (засега) 581 км/ч.

Тестът бе извършен, за да се покаже работоспособността на технологията. Влакът първоначално бе ускорен до 160 км/ч, а след това бяха активирани maglev-системите и той плавно повиши скоростта си над 500 км/ч. Това стана пред очите на 100 пътници, подбрани с помощта на специална лотария, в която участваха само обикновени граждани. Същите „избухнаха“ в бурни емоции след като на екраните във вагоните бе изписано удивителното ускорение. Представа за „полета“ на влака даваше и излъчваната на тях картина от

това и с Осака. По-рано тази година властите на страната на Изгряващото слънце официално разрешиха строителството да започне. С изграждането й ще се заеме железопътната компания JR Tokai.

Заради технологичната си сложност първата отсечка от трасето – между японската столица и третия по големина промишлен център в страната Нагоя – трябва да бъде завършена чак през 2027 г. Тя ще е с дължина 286 км, а с оглед безопасност около 60 на сто от трасето ще преминава през тунели (в т.ч. и под земята). Други 24 и 11 км съответно ще включват виадукти и мостове. В този контекст и скъпите технологии за формиране на магнитните полета, цената ще е доста висока. JR Central ще трябва да инвестира в строителните работи цели 40 млрд. евро. След пускането на жп трасето в експлоатация се очаква съставите Maglev да преодоляват участъка за 40 минути, движейки се с до 500 км/ч.

За летните олимпийски игри през 2020 г. в Япония е възможно да бъде открит още един 7-километров пилотен участък от магнитната линия. Това ще позволи



да се демонстрират възможностите на новата транспортна система пред гостите на Олимпиадата.

На доста по-късен етап се предвижда удължаването на трасето до разположения в западната част на страната мегаполис

Осака. Този участък обаче няма да бъде готов преди 2045 г., тъй като изисква още по-големи инвестиции. След откриването му над 500-километровото разстояние между Токио и Осака ще е възможно да се изминава с влак-стрела Maglev само за час и седем минути.

В момента експериментални линии за магнитно-левитиращи състави, освен в Япония има и в Германия. Единствената страна, която използва Maglev влакове за редовни пътнически превози, обаче е Китай. През 2004 г. там беше открита 32-километрова линия за такива състави (произведени по немски лиценз) между летище „Пудонг“ и центъра на 16-милионния Шанхай. Те развиват до 431 км/ч и преодоляват разстоянието за 7-8 минути.

Занапред специалистите прогнозирали добри перспективи за железопътните Maglev технологии. Те смятат, че развитието им ще провокира все повече напредналите държави да инвестират в тях, което ще ги направи по-евтини и ще направи капиталовложенията по-бързо възвращаеми.

Ивайло ПАШОВ



100 обикновени граждани на Япония, избрани чрез специална лотария, участваха в изпитателния рейс



Японският състав Maglev L0 достигна максимална скорост 505 км/ч

външните му камери. Досега до подобни пътувания бяха допускани единствено журналисти и високопоставени гости от чужбина.

До края на годината са планирани още 8 демонстрационни пътувания със същия влак. В тях ще имат възможност да вземат участие още 2 400 късметлии от цяла Япония.

Предвижда се състави, като тест-вания, да обслужват свръхскоростната жп магистрала за влакове Maglev, която трябва да свърже Токио с Нагоя, а след



Сред пътниците не липсваха и чужди посланици и политици



Японският премиер Шиндзо Абе също участва в тестовото пътуване

## 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: BG07VPB179241064295803  
BIC: VPBIBGSG  
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.