



**БУМ В ТЪРСЕНЕТО
НА ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ЛОКОМОТИВИ**

на стр. 3

**С ПОГЛЕД ОБЪРНАТ
КЪМ ЖЕЛЕЗНИЦАТА**

на стр. 5

COSMOS ПОДПОМАГА ИНТЕРМОДАЛНИТЕ ПРЕВОЗИ



През последните двайсет – трийсет години интермодалният транспорт в Европа непрекъснато се разраства и усъвършенства. За съжаление страната ни остава встрани от този характерен процес за силно развитите икономически страни. Според експерти в транспортния бранш у нас комбинираните схеми присъстват все още твърде бледо в предлаганите логистични вериги. Налице са ограничени възможности за прехвърлянето на товари от един вид транспорт на друг чрез изградените в България съоръжения и терминали.

Това беше и една от причините да се организира кръгла маса за развитието на интермодалния транспорт, под домакинството на Министерството на транс-

порта, информационните технологии и съобщенията. Инициатор за срещата стана един от партньорите по проекта COSMOS, българската логистично-спедиторска фирма „Транс експрес“. В проекта участват 12 компании от осем страни, а целта

му е обмен на добри практики в областта на комбинирания превоз, насочени към усъвършенстването им в Югоизточна Европа.

Проектът се съфинансира от Европейската комисия в рамките на програмата „Марко Поло“ и помага на

бизнеса при въвеждане на транспортни услуги за прехвърляне на товарите от автомобилен към по-екологичните видове транспорт. В този процес ангажиментът на администрацията е да създава благоприятна среда за ефективно функциониране на интермодалните транспортни вериги, като водещото е изграждането на качествена инфраструктура. Затова и една от основните дискуссионни теми по време на срещата бе бъдещата българска стратегия за развитието на жп мрежата и интермодалната терминална политика на страната.

По думите на зам.-изпълнителния директор на НКЖИ Христо Алексиев един от приоритетите е да се изгради докрай поне

В кръглата маса за развитие на интермодалния транспорт у нас участваха представителите на Европейската комисия д-р Герхард Трохе, проектно-координаторите на COSMOS Уве Зондерман и Никлас Галонске, управителят на „Транс Експрес“ д-р Иван Петров, управителят на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД Георги Друмев, зам.-генералният директор на НК „Железопътна инфраструктура“ Христо Алексиев, представители на останалите партньори по проекта от България, Германия, Австрия, Хърватия, Словения, Румъния, Чехия, Унгария. На събитието присъстваха също други български жп превозвачи, експерти от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, представители на логистични и спедиторски фирми.

Нови удобства за пътниците

Във всички бързи и пътнически влакове на „Холдинг БДЖ“ ЕАД от 4 март вече са осигурени седящи места за майки с деца до 7 години. Те са обозначени със специални стикери, а обслужващият персонал съдейства при настаняването. Всичко това се направи, за да се осигури по-голямо удобство и комфорт при пътуването на най-малките пътници и техните майки.

При настаняване на обозначените места в бързите и пътническите влакове, майките с малки деца са с осигурени седящи места, като в бързите влакове не заплащат стойността на запазеното място. Единствено при пътуване с бърз влак със задължителна резервация се плаща тъй като закупуването на запазено място в такава категория влакове е задължително за възрастни, а децата до 7 години пътуват безплатно.

От началото на март за притежателите на карти „ISIC“ отново се дава намаление при пътуване с железница. Чрез тази карта, валидирана с холограмен стикер на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, учащите на възраст до 26 навършени години (ученици, студенти и докторанти редовно обучение) имат право да ползват 50 процента намаление от редовната цена на билета във втора класа на всички пътнически и бързи влакове.

Националният железопътен превозвач предлага и допълнителни преференции за учениците и студентите, които притежават карта „ISIC“. Срещу нея те могат да получат, отново с 50 процента отстъпка и абонаментна карта за един или три месеца. Така цената на всяко тяхно пътуване става още по-ниска. Допълнително предимство е, че абонаментните карти важат както за пътнически, така и за бърз влак без да се доплаща разликата в цената заради различната му категория.

„ISIC“ е международна студентска и ученическа карта, която се издава на ученици над 12 години, както и на студенти редовно обучение, докторанти, специализанти, стажанти и редовни аспиранти, ненавършили 26 години. Картите служат като идентификационен документ, доказващ че притежателят им е ученик или студент редовно обучение.

Подробна информация за тях може да намерите на интернет страницата – www.isic.bg

На стр. 4

ПОВЕЧЕ ВЛАКОВЕ МЕЖДУ БАРСЕЛОНА И ПАРИЖ



Испанските (Renfe) и френските (SNCF) държавни железници ще увеличат броя на влаковете по неотдавна открития директен високоскоростен маршрут Барселона – Париж. От 31 март всекидневно ще се изпълняват не по два, а по три курса в посока. Допълнителният курс засега е планиран за пролетта и лятото, когато пътникотокът е най-голям. Запази ли се интереса към него обаче, ще остане целогодишен. Експресът, който ще го осъществява от столицата на североизточната испанска провинция Каталуня, трябва да поема на път в 13:20 ч. и да пристига в 19:53 ч. на Лионска-

та гара в Париж. В обратното направление ще тръгва в 16:07 ч. и ще завършва пътуването си в 22:46 ч.

Увеличаването на рейсовете е провокирано от големия пътничопоток по прекия маршрут. Той бе открит на 15 декември м. г. и се обслужва съвместно от състави на двете железници. Линията свързва общо 17 града в двете държави. Влаковете изминават разстоянието между двете крайни гари за 6 часа и 25 минути. Времето ще бъде съкратено още повече през 2017 г. – до 5 часа и 35 минути, когато едната отсечка по линията между Перпиня – Ним (Южна

Франция) също стане високо-скоростна.

Стандартната цена на билета за директната линия Барселона – Париж е 170 евро, но система от отстъпки позволява на пътника да го придобие и за 59 евро. Очаква се до края на 2014 г. от високоскоростния превоз по маршрута да се възползват не по-малко от 1 милион пътници.

Скоростна жп връзка между двата европейски мегаполиса има и сега, но на пасажерите се налага да се прекачват между композициите на Renfe и SNCF на гарата във Фигерас (най-големият каталунски град край границата с Франция).

ВОМБАРДИЕР ПРОИЗВЕЖДА ЗА СКОРОСТНАТА ЖП МРЕЖА НА ЛОНДОН



Транспортните власти на Лондон (Transport for London, TfL) сключиха договор с канадския жп производител Bombardier за доставка на подвижен състав и оборудване на депо за новостроящата се скоростна жп мрежа Crossrail. Контрактът на стойност 1 млрд. паунда предвижда северноамериканската компания да произведе 65 електрически влака Aventra и изгради база за тяхното техническо обслужване в западното столично предградие Олд Оук Комън.

Композициите Aventra ще са 9-вагонни, с обща дължина 200 м и вместимост за 1 500 пътници. Поръчани са изцяло климатизирани, със съвременни средства за информиране на пътниците и енергоспестяващи спирачни и осветителни системи. Ще се произвеждат в завода на Bombardier в Дерби. За изпълнението на по-

ръчката в него се предвижда да бъдат открити 760 нови работни места и да бъдат обучени 80 жп специалисти. Отделно за построяването на депо то ще бъдат наети 244 работници, а 16 души ще бъдат обучени за работа там. Впоследствие обслужването на техниката ще изисква в предприятието да работят 80 човека. Очаква се 74 процента от инвестициите по проекта да бъдат реализирани във Великобритания.

Новите влакове трябва да започнат да влизат в експлоатация от май 2017 г. Първоначално ще оперират пробно по някои от съществуващите линии от лондонския жп транспорт. В края на 2018 г. се очаква да се открие централният участък на жп мрежата. Crossrail и Aventra ще бъдат прехвърлени на него.

Високоскоростната жп мрежа на британската столица Crossrail

започна да се строи през 2009 г. и е най-големият подобен проект в Европа. Нейната поява ще доведе до раждането на нов вид обществен транспорт в Лондон (наред с метрото, автобусите и традиционните крайградски железници), който ще свързва градските райони с източните и западните предградия. Общата дължина на скоростните трасета ще достигне 118 км. По всяко направление ще се движат 24 композиции на час, които ще са съставени от 10 вагона. По наземните участъци те ще могат да развият максимална скорост до 160 км/ч, а в тунелните – до 100 км/ч.

Проектът Crossrail се оценява за 15,9 млрд. паунда. От тях 5,6 млрд. се осигуряват от държавната хазна, останалите 7,7 млрд. – от средствата на столичната транспортна компания TfL и 2,6 млрд. – от частни инвеститори.

ШВЕЙЦАРСКИТЕ ГАРОВИ ЧАСОВНИЦИ ВЕЧЕ БЕЗ СТРЕЛКА ЗА СЕКУНДИТЕ



Всеизвестните часовници по железопътните гари на Швейцария скоро могат да се лишат от стрелката, която отмерва секундите. Причината е, че моторът, който я задвижва, излиза от строя твърде често, а замяната му струва доста солено на железниците на конфедерацията (SBB) – около 3 250 швейцарски франка за всеки.

Заради високата стойност на подмяната на моторите ръководството на SBB е решило занаят излезлите от строя просто да се свалят, заедно със секундната стрелка от циферблата. Така прословутата швейцарска влакова точност вече ще започне да се измерва не до секунди, а до минути.

ЩЕ НАМАЛЯТ ЛИ СЕДАЛКИТЕ В МЕТРОТО НА ХОНГКОНГ?



Службата за обществен транспорт на Хонконг обмисля възможността част от седалките в моторисите на подземната железница, обслужващи най-натоварените линии, да бъдат премахвани в пиковите часове. Целта е да се осигури повече свободно пространство за пътниците, които дори и при пътуване постоянно използват смартфоните и таблетите си.

Нетрадиционната идея е провокирана от факта, че докато са в метрото, все повече пасажери четат новинарски сайтове и осъществяват чат-комуникация, ползвайки таблети и смартфони. Според социологическо проучване 87 процента от жителите на Хонконг ги притежават или имат друго преносимо електронно устройство.

Авторите на предложението припомнят, че вагоните на метрото са проектирани още през 80-те и 90-те години на XX век и са разчетени да побират по 6 души на 1 квадратен метър. Оттогава обаче са се променили редица схващания за комфортния превоз. Вече не се смята за нормално пасажерите да пътуват „натъпкани като сардели“ без да могат да вършат нищо полезно. Затова предлагат да им се осигури повече свободно място чрез демонтиране на част от седалките. Актуалната норма според съвременните изисквания вече е до 4 души на квадратен метър във вагоните. Но предложението има и противници. Те обръщат внимание, че с всяка изминала година нараства броят на хората от третата възраст, които ползват хонконгското метро. Според тях решението да се намаляват седалките ще бъде неадекватно при такова условие.

Мрежата на метрополитена на Хонконг се състои от 24 линии и е с обща дължина 218 км. Включва 152 метростанции (надземни и подземни). През делничните дни моторисите превозват средно по 5,2 млн. пътници.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

БУМ В ТЪРСЕНЕТО НА ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ЛОКОМОТИВИ

Според наскоро публикуван анализ на германския институт за изследвания в областта на транспорта SCI Verkehr през последните 5 години по цял свят се наблюдава бум в търсенето на електрически локомотиви. В документа се посочва, че в този период железниците на държавите от различните континенти са закупили над 9 000 единици нова локомотивна техника. Проучванията на немските специалисти показват, че и в близко бъдеще наблюдавания растеж няма да се забавя. Прогнозите им са, че до 2018 г. възходящият тренд в покупките ще продължава с около 3,5 процента годишно.

Държавите от Азия, от ОНД и от Европа представляват трите най-големи пазара за електрически локомотиви. В разглеждания период те са закупили близо 95 процента от целия нов тягов подвижен състав от този тип, който е бил продаден. И това е напълно естествено, тъй като във всеки от въпросните региони е концентрирана почти по една трета от целия електролокомотивен световен флот (от порядъка на 50 000 единици в активна експлоатация).

Но придобития подвижен състав се различава по своите обеми. Бурно развиващите се железници от Азия и страните от ОНД, са поръчвали доста повече електролокомотиви, отколкото европейските. Тенденция, която според SCI Verkehr ще се запази и през следващите години. Нещо повече, очаква се дори повишаване на заявките от източните пазари. Същевременно европейските железопътни и лизингови компании инвестират значително по-малко в сегмента. Причината – големия наличен флот от такъв тягов състав, който макар и частично поостарял, все още върши работа и не се нуждае от генерална подмяна. Ала оценките на експертите са, че в близка перспектива на жп операторите от Стария континент също ще се наложи да извършат значителни покупки.

Германските специалисти оценяват пазара на нови електрически локомотиви в световен

масштаб за около 4 млрд. евро. В Европа обемът на текущите поръчки е около 460 млн. евро годишно. Поради ограничените от икономическата криза инвестиции в сектора и появата на модели от ново технологично поколение, от SCI Verkehr очакват значителен ръст в покупките на модерна електролокомотивна техника от европейските железници. Прогнозират и трайна тенденция на тяхното нарастване с около 7,5 процента годишно. Тя се базира на подетите от редица жп оператори процеси на трансгранично консолидиране с транспортни фирми за осъществяване на товарни превози и услуги. Както и на желанието да се повишава ефективността на железопътните флоти и извършваните с тях стопански операции на фона на доста динамичния и силно конкурентен пазар за железопътни карго превози.

Големият флот от остаряла локомотивна техника (особено в Източна Европа) също ще допринесе за увеличаването на поръчките. Старите електрически локомотиви ще трябва постепенно да бъдат заменени



Един от новите дизел-електрически локомотиви на Bombardier, който компанията рекламира като много икономичен и екологичен



Русия и държавите от ОНД са сред големите купувачи на локомотиви

подмяната да е едно към едно. Новите поколения локомотиви ще заместват основно „сбратята си“, чийто живот изтича. В тази връзка, най-вероятно дори може да се стигне до свиване на електролокомотивния парк в Европа. От SCI Verkehr прогнозират неговото намаляване да бъде с около 1 процент.

В този контекст трябва да се отбележи и че европейският пазар за локомотиви също така реагира на бързата промяна на цените в товарния железопътен транспорт. Това се изразява в увеличаване на лизинговата техника, която се ползва за извършване на трансгранични услуги на територията на целия континент и в насърчаване на оперативната гъвкавост (особено

са реализирани и последните засега сделки за двусистемни локомотиви.

В Азия и страните от ОНД не само текущите, но и бъдещите локомотивни поръчки, ще продължават да са по-мощни от тези в Европа. Големите инвестиции на азиатците и на железниците на бившите съветски републики в сегмента са в резултат от ударното развитие на жп транспорта там. На Изток главните „двигатели“ за това са Индия и Китай, чиито икономики се разрастват и ролята на железниците, като средство за превоз на стоки и хора, става все по-значима. Поръчките от членките на Общността на независимите държави, са почти изцяло за подмяна на наличната локомотивна флотилия, чиято средна възраст е 28 години. Както в Европа, така и при тях се очаква в резултат на смяната на поколенията, общият брой на електролокомотивите леко да намалее, но да се повиши ефективността и икономичността на наличните модели.

Изследването на SCI Verkehr посочва, че най-големите локомотивни производители в света сега са китайските корпорации CNR (China Northern Rolling) и CSR (China Southern Rolling). Двете общо са произвели почти 50 на сто от всички електрически локомотиви през последните пет години. На трето място е индийското предприятие Chittaranjan Locomotive Works (CLW). И трите фирми продават основно на собствените си вътрешни пазари. Въпреки това, доставките от страна на китайските концерни CNR и CSR към други региони по света започват да се увеличават значително. От своя страна водещите северноамерикански и европейски производители, като Bombardier, Siemens и Alstom, се опитват да увеличат дяловете и присъствието си на различни нови пазари (като Русия, ОНД, Азия, Африка, Европа) чрез организиране на съвместни предприятия с местни жп заводи.

Ивайло ПАШОВ



Китайският жп сектор е един от купувачите на нови електролокомотиви

с нови, по-мощни и мултисистемни модели. Като цяло обаче, поради добрата техническа експлоатация и поддръжка на наличния електрически тягов подвижен състав, не се очаква

COSMOS ПОДПОМАГА ИНТЕРМОДАЛНИТЕ ПРЕВОЗИ

От стр. 1

едно жп направление, напълно отговарящо на изискванията за оперативната съвместимост. В следващия програмен период ще продължава да се работи в посоката изток – запад. Проблем обаче е, че свързващата инфраструктура със Сърбия и Румъния изостава в електрификацията и модернизацията. От северната ни съседка вече са получени уверения участъците след втория мост над Дунав максимално бързо да бъдат обновени и електрифицирани, съобщи Алексиев. Според него е много важна и линията Карнобат – Синдел в

продължава да бъде една от най-натоварените и е единствената с изчерпан капацитет у нас. По нея в денонощие се движат над 150 товарни влака.

По време на кръглата маса стана ясно, че стратегията за развитието на интермодалната мрежа е един от основните документи както за НКЖИ, така и за транспортното министерство. В момента се подготвя апликационна форма за нейното актуализиране. Предложението е да бъде съпроводено от широко обществено обсъждане, в което да се чуе виждането на превозвачите и всички институции,



Уве Зондерман (в ляво) и Никлас Галонске



Христо Алексиев



Д-р Иван Петров



Д-р Герхард Трохе

посока Турция. Много по-скъпо щяло да излезе, около 3 млрд. евро, реконструирането на Русе – Горна Оряховица – Димитровград, което България не може да си позволи от финансова гледна точка. Приоритет до 2020 г. е и жп трасето Русе – Варна. Това са линии, които след модернизацията ще станат напълно оперативна съвместими, но за тях няма да се изискват високи скорости от порядъка на 160 или 200 км/час. Те предимно ще се използват от товарния трафик и като свързващи с дунавските пристанища и Варна. „Такъв е план минимумът, който си поставя държавата“ - уточни Христо Алексиев, но предупреди, че и за него засега финансирането не е напълно осигурено. Ако обаче тези намерения не бъдат изпълнени ефектът от построеното до този момент ще се изгуби.

Първият проект, който ще стартира като тръжна процедура още до средата на тази година, е линията Русе – Варна. Това се определя от няколко важни фактора. Най-напред – предстоящото строителство на терминалите във Варна и Русе, както и удълбочаването на река Дунав. Алексиев обясни, че тя създава сериозни проблеми за комбинирания транспорт – „река – железница“ и за увеличаването на жп трафика по направление, защото по-голяма част от годината не е плавателна. Въпреки всичко линията между морското и речното пристанище

имащи отношение към въпроса. В момента действа програмата, изготвена през 2006 г. от гръцката консултантска фирма „Планет“. Според нея на българска територия са идентифицирани 10 важни за развитието на европейската мрежа интермодални точки – София, Пловдив, Варна, Бургас, Русе, Лом, Видин, Драгоман, Свиленград и Горна Оряховица. „Но оттогава реалностите много са се променили и затова новата концепция трябва да бъде създадена на базата на широка дискусия“ – аргументира решението Алексиев. Той информира аудиторията, че за пловдивския терминал е сключен договор за строителство и до месец ще започне неговото изграждане. Ако държавата обаче даде концесия „на зелено“ финансовата рентабилност няма да е привлекателна за бизнеса. Затова е приет принципен модел, най-напред да се построи инфраструктурата с финансиране от оперативна програма „Транспорт“ и едва тогава терминалните обекти да се концесиират. Това по виждането на експертите е единственият работещ вариант, който би удовлетворил интересите и на двете страни.

Въпрос за тарифната политика на терминалите и инфраструктурните такси постави единият от водещите срещата Уве Зондерман. Той провокира интереса на представителите на жп превозвачите, които веднага отбелязаха, че независимо от

намалението на таксите скокът на тяговата енергия на практика е довел до увеличаване на техните разходи. От БЖК дори посочиха конкретна цифра – около 30 процента. Това отново ги поставяло в неравностойна конкурентна среда спрямо автомобилния транспорт. Железопътните компании се оплакаха и от честите затваряния на жп мрежата заради ремонти и строителни работи. „Проблемът ни е известен“ – реагира Христо Алексиев и добави, че специално за направление Русе – Варна ще се предпочете изпълнител с

високотехнологични машини, за да бъдат удовлетворени нуждите на операторите. Обещанието е, че там движението няма да бъде прекъсвано повече от пет дена. Може би така строителството ще се оскъпи малко, заради специалната механизация, но страната ни не може да си позволи луксът да бъдат загубени товари, коментира той.

Оценката на гостите Уве Зондерман и Никлас Галонске беше, че по отношение на подобряване на инфраструктурата има напредък, но трябва да се акцентира върху ефективността на връзките със съседните страни. Те посочиха, че и на аналогична кръгла маса в Румъния са коментирали въпроса и са получили положителен отговор. Той ще помогне и за решаването на друг много важен проблем не само за Балканите, но и за бизнеса в цяла Европа – престои на граничните пунктове, които нарушават графици при движението на влаковете по трансевропейските коридори. В това отношение и Зондерман, и Галонски препоръчаха като добра алтернатива по-интензивното ползване на комбинирани логистични схеми, чрез които биха се елиминирали нерешените организационни проблеми по сухопътните граници. Те подчертаха, че за да бъдат атрактивни

терминалите в тях не трябва да се предлагат ексклузивни услуги, а да се определи една компания, която да ги наблюдава и оперира. Друго необходимо условие, е да се осигури пълният капацитет на претоварването с непрекъснат 24-часов цикъл, а площадките да не се ситират в жилищни райони. Европейските експерти подкрепиха концепцията за концентриране на терминалите у нас, като едновременно се обърне внимание на съществуващите, за да се защитят от конкуренцията на новопоявяващите се.

Д-р Герхард Трохе от Европейската комисия пък подчерта, че българският транспортен пазар може да не е голям, но той е много важен, защото страната се намира в периферията на ЕС. Точно затова тя има голям потенциал и от стратегическа гледна точка е основен партньор за него. Д-р Трохе съобщи, че от Брюксел непрекъснато насърчават оперативната съвместимост в железницата, която ще даде възможност за създаването на единното й европейско управление. Такава е и целта на новите товарни коридори, които ще улеснят не само движението на стоки между отделните части на Евросъюза, но и ще подобряват качеството на услугата.

Мая Димитрова

Македония най-после размрази Коридор 8

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Данаил Папазов заедно с македонския си колега Миле Янакиевски дадоха старт на строителните работи на една от най-важните и трудни отсечки от железопътната част на Общоевропейски коридор 8 – от Куманово до Беляковци. В церемонията участваха още министър-председателят на Македония Никола Груевски и вицепремиерите Зоран Габровски и Владимир Пешевски, съобщават от пресцентъра на Министерството на транспорта, информационните технологии

и съобщенията.

По време на церемонията в град Куманово министър Папазов е подчертал, че цялостното завършване на Коридор 8 е от стратегически интерес, тъй като се осигурява една от най-преките връзки от Южна Европа и Средиземноморието през Балканите към Кавказ, региона на Средна Азия и Далечния Изток.

„По българска инициатива са проведени редица форуми и са подписани съвместни декларации за ускореното изграждане на железопътното трасе на коридора“ – е заявил още той. Участъкът от него, който

преминава през България е включен като приоритетно европейско направление и е част от Трансевропейската транспортна мрежа, което дава възможност да бъдат използвани средствата от еврофондовете за развитие както на железопътната, така и на пътната инфраструктура.

Правителството на Македония е осигурило с помощта на Европейската банка за възстановяване и развитие (ЕБВР) 47 млн. евро за рехабилитация на съществуващата около 30-километрова отсечка Куманово – Беляковци.

INTRAREGIO НАСЪРЧАВА СЪТРУДНИЧЕСТВОТО СЪС СТРАНИ ИЗВЪН ЕС

Проектът на ЕК им предлага взаимодействие в областта на интермодалния транспорт и логистиката

По време на Международния дискуссионен форум (International Dialog Event), който се проведе в средата на февруари в германския град Бремен, „Холдинг БДЖ“ ЕАД и компания „Пласке“ АД - представител на клъстерно обединение извън рамките на ЕС, подписаха международно споразумение за сътрудничество, първото в рамките на проекта INTRAREGIO.

„Пласке“ е украинска компания с дългогодишен опит и отлична репутация в сферата на търговията, транспортно-логистичните, туристическите и информационно-консултантските услуги. Тя работи както на националния, така и на международния транспортен пазар и е член на много украински и международни организации и асоциации.

Основната цел на споразумението е да развие взаимодействието между българския национален жп превозвач и украинската компания като насочи усилията им към съвместно сътрудничеството чрез

обмен на опит и знания и осъществяване на различни съвместни инициативи, анализи и проучвания в рамките на проекта INTRAREGIO. Той е финансиран по 7-ма Рамкова програма на ЕК и партньор по него е „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Споразумението също ще помогне при реализацията на други международни проекти в сферата на транспорта. Такова взаимодействие е в синхрон с насърчаваните от ЕК инициативи в новия програмен период – 2014 – 2020 г., за активно сътрудничество със страни извън Евросъюза.

Участниците в International Dialog Event поставиха основите за по нататъшно продължаване на проучвателния процес на начините, които ще насърчават разширяването на партньорския диалог и международното сътрудничество при използването на съвременни технологии и концепции за развитието на интермодални транспортни решения при превозите на пътници и товари. Лектори от Русия, Украйна, Мароко и Китай представиха

перспективите на клъстерните политики в Източна Европа, Азия и Африка. Основно акцентът падна върху необходимостта от насърчаване на международното сътрудничество и контакти, обмяната на опит и „добри практики“.

През април в Русе ще се проведе още един международен форум в рамките на проекта, чиято тема ще бъде „Развитие на инфраструктурата и ефективна експлоатация“. На него ще се подпише и друго споразумение за сътрудничество, което ще постави началото на „Интермодален транспортен и логистичен клъстер - Русе“.

Паралелно с International Dialog Event IV, от 10 до 14 февруари, бременският университет UNI Bremen също организира международната конференция на тема



Чавдар Трендафилов, зам. изпълнителен директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и Иван Липутуга, вицепрезидент на „Пласке“ подписват международното споразумение за сътрудничество
Снимка: Университет „Бремен“

„Динамика в логистиката“. И тя беше съпроводена от редица „сателитни“ инициативи, които привлякоха вниманието и на партньорите от INTRAREGIO. Те имаха възможността да участват и в семинара „Планиране на интермодалния транспорт“.

Даниела Саркисян
Ваня Димитрова

С ПОГЛЕД ОБЪРНАТ КЪМ ЖЕЛЕЗНИЦАТА

Сергей Александров и Николай Колев не са непознати за читателите на в. „Железничар“. В бр. 6 от 13 – 19 февруари т. г., в публикацията „Нещо повече от младежки ентузиазъм“, подробно беше разказано за тяхната „доброволческа“ дейност в габровския регион, свързана с железниците. По собствена инициатива, стимулирана единствено от голямата любов и интерес към железопътния транспорт, младите хора подемат инициативата да привличат повече пътници за преминаващите влакове през Габрово, Трявна, Дряново, Царева ливада. Популяризират чрез собственоръчно изработени флаери разписанията им, както и удобните връзки, които има възможност да се направят на различните гари, за да могат хората по-удобно да пътуват до Южна, Централна, Западна или Източна България.

Още по-любопитното е, че в продължение на няколко месеца, откакто излезе новият график, извършват такова прецизно наблюдение и анализ на интензивността на пътникопотока в различните часове на деня, че спокойно могат да конкурират и най-детайлното маркетингово проучване. Дори по думите на Сергей Александров през първите седмици, откакто разписанието влиза в сила, всеки ден, в различни часове са ходили на гарата в Габрово, за да направят най-точния извод от обществения отзвук за станалото по-интензивно жп движение в района. Припомняме, че младежите също така предлагат и разнообразни бонуси и промоции при закупуването на различни типове превозни документи, които за-



Димитър Димитров връчва юбилейния плакет на Николай Колев (горе в ляво), Сергей Александров (в дясно) и Василка Георгиева

силват интереса към пътуването с влак. И всичко това го правят със собствени сили, без никаква материална или морална помощ. Николай и Сергей издават на всеки две седмици и електронен бюлетин „Железниците днес“ с богата информация не само за българския жп транспорт, но и за постиженията на чуждия.

Подбудите при Сергей предимно са екологични. Работейки вече две години в Национален парк „Централни Балкани“ като биолог той много добре разбира, че опазването на околната среда е едно от най-важните задължения за съвременния човек. В името на тази идея дори не се качва на автобус, а пътува само с влак до София, където е роден, или до други краища на страната. Но не скрива, че принос в това пристрастие има и баща му, който се е пенсиониал в железниците, а в продължение на около 30 години е работил в спалните и кушет вагоните на дружеството за пътнически превози.

За Николай, който е кореняк



габровец и в момента работи като инженер в завод „Подем“, нещата не са кой знае колко по-различни. Затова, когато двамата бяха поканени ден преди 1 март от ръководството на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД в срещата те участваха като равностойни партньори, докато коментираха какво още може да



се направи за усъвършенстване на пътническото движение не само в габровско, но и в страната. Компетентността и уместните им препоръки провокираха и предложението на управителя на дружеството Димитър Димитров за бъдещо по-тясно сътрудничество с двамата младежи. И като им благодари от името на изпъл-

нителния директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Християн Кръстев, той подчерта непрекъснатите усилия, които се полагат от настоящото ръководство за подобряване на обслужването и обновяването на жп парка. Според него предстоящото сътрудничество ще бъде много полезно и за двете страни, защото на българската железница са необходими свежи сили в лицето на младото поколение, което се обръща към нея. „Това ще издигне, както нейния имидж, така и авторитета на професията и на целия бранш“ - допълни Димитров.

На срещата дойде и Василка Георгиева, първата жена-машинист на парен локомотив у нас, която вече е пенсионерка и в момента живее в Стара Загора. Димитър Димитров благодари и на нея за усилията и приноса, който има за една от най-мъжките професии в транспорта. На тримата бяха подарени по един юбилейен плакет за 125-годишнината на БДЖ, грамота и карта за пътуване с влак в страната.



Тодоровден е един от първите пролетни празници в народния календар. Отбелязва се в първата събота след Сирни Заговезни. През тази година Тодоровден се чества на 8-и март. Празникът е познат още като Конски Великден, защото се празнува най-вече за здравето на конете. В православния календар има общо шестима светци, носещи името Тодор, но в народното съзнание не се прави разлика между тях и се почита св. Тодор в нарочен ден, който е подвижен, според Великден – първата събота от поста.

Св. Тодор заема важна част от народните обичаи и е важен за всички пролетни ритуали, за смяната на зимата с пролетта и свързаното с нея плодородие. Според народните представи на този ден св. Тодор обхожда на своя кон пролетното поле да провери растат ли посевите, сетне забива копието си в земята, връзва за него коня, съблича девет кожата и отива при Бога, за да моли за лято. Затова народът свързва Тодоровден най-вече с надеждата за плодородие.

Обичаите на този ден се разпределят между жените и мъжете. Централно място заемат младите булки, които започват да се наричат невести и получават правото да месят хляб в мъжовата къща. Изпеченият от тях обреден хляб, с формата на кон или подкова, се маже с мед и по него се залепва варена царевица. Хлябът се проверява от свекървите и от него се раздава на близките. Този ритуал е важен за сближаването между снахите и свекървите и за приемането на младите булки в семейството. От обредния хляб се слага в яслите на конете, за да са здрави и да има

приплод. Докато раздават хляба на някои места в България жените дори подскачат и цвият като коне, за да са плодови кобилите. Бабите стрижат за първи път след зимата децата, затова на някои места се казва „остриган като магаре през март“. Младите момичета мият косите си с вода, в която има сламки от яслите на конете, за да са лъскави и здрави косите им като конските гриви, после изливат водата след конете, които поемат към определеното за кушиите място.

Именно кушиите заемат централно място на Тодоровден. Докато жените изпълняват своите ритуали, мъжете се подготвят за надбягването с коне. Те стават още в зори, сресват и кичат най-хубавите си коне с шарени конци, мъниста и пискюли. На някоя просторна поляна вече е премерено и маркирано трасето на надбягването и цялото село се е събрало за напрегнатото зрелище. След надбягването, на което печели най-бързият кон, следва награждаването – торба хубав зоб, венец, който момите са изплели и не на последно място – всеобщото уважение и признание. Конниците и победителят правят почетна обиколка из селото, съпроводена с благословия от стопаните. А сетне първенецът дава почерпка в своя дом. Както му е редът, всичко завършва с хоро, в центъра на който са ездачите.

На празничната трапеза се слага пита, супа от леща, гъбена чорба, картофи и варена царевица.

На Тодоровден празнуват хората с имена: Тодор, Тодора, Теодора, Теодор, Тошо, Божидар, Божидара, Божанка, Дора и др.

ЛЕЩАТА



Лещата е едно от най-старите култивирани бобови растения. В далечното минало на нея се е отреждала ролята на изначална и жизненоважна храна – заради високата ѝ хранителна стойност тя е била източник на ценен протеин за хората във времена, когато месото и рибата са били дефицит.

Лещата съдържа завидни количества от есенциалните за човешкия организъм хранителни вещества. Тя е богата на белтъчини, фибри, триптофан, желязо, фосфор, мед, витамин В1, калий, манган и др.

Според наскоро публикувана класация на „Health Magazine“ лещата е една от петте най-здравословни храни на планетата. Ето и 9-те големи ползи на тези малки зърна, според изданието:

- Евтина
- На цена, по-ниска от цената на едно кафе, ще си осигурите почти 1/3 от дневните нужди на белтъчини – само с 250 г леща, заедно с куп други полезни хранителни вещества.
- Пълна с протеини
- Лещата съдържа най-висок процент белтъчини измежду всички растителни храни.
- Богата на полезни хранителни вещества
- Лещата е много по-здравословен продукт от фасула например. Общото правило е, че колкото по-малки са зърната, толкова повече хранителни вещества се съдържат на единица тегло.
- Бедна на мазнини и натрий
- Най-алкалният източник на белтъчини
- Лесна за смилане и готвене

В сравнение с много други бобови растения лещата се готви с лекота много по-бързо и лесно се преработва в храносмилателната система на човек.

- Ползена за почвите и околната среда
- По време на своя растеж лещата увеличава количеството на различни важни съставки в почвата, които са отговорни за нейната плодородност. Тя иска по-малко влага отколкото повечето земеделски култури и по този начин предотвратява ерозията на почвата.

- Богата на разтворими и неразтворими фибри
- Голям брой проучвания са доказали ползите от приема на фибри за намаляване на риска от дегенеративни заболявания. Големите количества фибри в лещата могат да бъдат чудесно допълнение към борбата срещу високия холестерол.
- Вкусна

Някои видове леща се отличават с неповторим вкус. За тяхното приготвяне е необходимо единствено да се сварят като се прибави малко сол. Други сортове са по-безвкусни и за да се постигне желания вкус, трябва да се добавят повече подправки – най-вече чубрица. Във всички случаи, ако желаете да се храните и готвите здравословно и някога сте се замисляли да намалите консумацията на месо, си струва да похапвате по-често леща.

ПОСТНА МУСАКА С ЛЕЩА

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

- 1 ч. ч. леща
- 2 глави лук
- 4 скилидки чесън
- 2 с. л. доматиено пюре
- 1 морков
- 1 червена чушка
- 2 с. л. олио
- магданоз
- копър
- 4 яйца
- 250 мл прясно мляко
- 100 мл сметана
- 2 картофа
- сол



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Лукът и чесънът се нарязват на ситно и се задушават в горещото олио. Прибавят се морковът и картофите, нарязани на кубчета, чушката, нарязана на дребно и лещата. Заливат се със студена вода и се сваряват. Когато лещата е полуготова, се посоялява. Щом омекне, се прибавя доматиено пюре и се вари още 5 мин. Прибавят се ситно нарязаните магданоз и копър и се разбърква.

С решетъчна лъжица се изважда гъстата част от ястието, изсипва се в тава и се изравнява. Яйцата се разбиват и смесват с млякото и сметаната. С тази смес се залива лещата и се запича на фурна, докато получи златиста коричка.

СУПА ОТ ЛЕЩА ПО ХАЙДУШКИ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

- 1/2 кг леща
- 2 моркова
- 1 глава лук
- 2 червени чушки
- 4-5 скилидки чесън
- 1 с. л. доматиено пюре
- 2-3 с. л. олио
- червен пипер, чубрица, риган, магданоз, сол



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Лещата се слага да ври на тих огън. Добавят се накълцаният на ситно лук, нарязаните на кубчета моркови и чесънът. След като морковите поомекнат, се прибавят нарязаните на средни парченца чушки. Слага се сол, чубрица, риган, предварително разтвореното в малко хладка вода доматиено пюре и всичко се оставя да ври.

5 - 10 мин. преди да е готова лещата се слага запърженият в мазнина червен пипер.

Поднася се поръсена със ситно нарязан магданоз, стрита суха люта чушка или счукан чесън, подправен със сол, оцет и олио.

ЗАДУШЕНА ЛЕЩА СЪС СПАНАК

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

- 1 ч. ч. леща
- 400 г спанак
- 1 глава лук
- 1 морков
- 3 скилидки чесън
- 2 с. л. олио
- мащерка
- черен пипер
- сол



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Лукът и чесънът се нарязват на ситно, а морковът се настъргва на ренде. Прибавя се лещата, налива се вода, слага се олио, посоялява се и се вари. Щом лещата омекне, се прибавят спаначените листа, без да се режат. Ястието ври, докато спанакът си промени цвета. След това се овкусява с посочените подправки 10 мин. преди да стане готово. Поднася се топло.

НЯКОИ НАВИЩИ, с които може да дразните колегите си до лудост



След консултиране с редица мениджъри и служители, сп. „Forbes“ подбра кои нарушения и дребни престъпления могат да подкопаят репутацията и на най-талантливия работник. Човек, който подлюдва всички в офиса ли сте, можете да проверите по-долу.

• Планирате важни срещи след 15:00 ч.

Добре е да планирате срещи по всяко време на деня, но определяйте само най-незначимите от тях за след 15:00 ч. Изследванията многократно потвърждават, че повечето от нас са умствено и емоционално изтощени няколко часа след обяд. По-късно през деня, ние или ставаме твърде упорити, или твърде отстъпчиви при вземането на решения, а това прави срещите по-трудни както за вас, така и за вашите колеги.

• Казвате: „Съжалявам, че закъснях, движението е ужасно.“

Наистина ли? Колко пътувания трябва да направите, преди да осъзнаете, че трябва да включите фактора „задръствания“ в своя график? Покажете малко уважение към хората, които са дошли навреме и са принудени да ви чакат, освен ако наистина не сте попаднали в снежен апокалипсис.

• Всеки в офиса може да ви чуе, когато говорите по телефона

Ако телефонът на човека, с когото говорите, работи добре, той ще бъде в състояние да ви чуе и без да крещите. Имайте предвид, че ние несъзнателно започваме да говорим по-високо, когато сме развълнувани или не чуваме добре събеседника си, така че съобразете силата на гласа си или излезте навън. Вашите колеги може би не държат да научават подробности от разговора ви.

• Казвате пред всичките си служители, че сте благодарни за фантастичната работа, която вашият служител X върши

Те ще изтълкуват това, като че отдавате цялата заслуга за свършената работа на служителя X, без да оцените техния положен труд. Ще ви вземат за този тип шефове, които не разбират кой в действителност върши работата. Вместо това кажете: „X ми каза, че вършите страхотна работа“. Така ще помогнете за подобряване на мотивацията на всички с един изстрел.

• Започвате разговор с колега, още в минутата, в която влезе в офиса на сутринта

Покажете 15 минути добро възпитание. Оставете колегите си да изпият едно кафе, да погледнат електронната си поща и да се настроят за работа, преди да се отправите към тях с исканията и въпросите си.

• Влизате в нечий офис, сядате и започвате разговор

Започнете с думите: „Свободен ли си? Мога да мина по-късно, ако сега не е удобно.“

• Неучтиво (или дори учтиво) питате дали някой може да смени бутилката с вода в машината или да направи нова кана кафе

Ако самите вие направите това (дори само от време на време), ще изглеждате като част от отбора, в степен че да ви се простят поне десетина служебни престъпления.

• Оплаквате се колко сте претоварени или зле платени

Имайте добро отношение в работата. Ако при това решите да тествате своята пазарна стойност, направете го тихо, вместо да се оплаквате пасивно от състоянието си на мъченик. Ще спечелите много повече уважение по този начин.

МЪЖ ПЛАЩА ОБЯДА СИ С ТРИЛИОН ДОЛАРОВА БАНКНОТА



В Калифорния беше задържан мъж, опитал се да плати в ресторант с банкнота от 1 трилион долара, съобщава thestate.com.

През месец февруари 53-годишният Майкъл Уилямс обядвал в местно заведение. Накрая поискал да плати обяда си с кредитна карта. Келнерът обаче му я върнал с обяснението, че е невалидна. Тогава Уилямс изва-

дил банкнота от 1 трлн. долара и пробвал да плати с нея, вероятно на шега. От заведението извикали полиция. Арестували Уилямс, тъй като разпознали в него човек, издирван за осъждане на съда. По-късно той бил пуснат под гаранция. Трябвало да заплати и такса от 626 щатски долара.

Това не е първият случай в САЩ, когато някой прави опит

да плати с банкнота с нереално висок номинал. През 2012 г. Майкъл Фулър от Северна Каролина бе задържан при опит да плати за покупки в супермаркета с банкнота от 1 млн. долара. За разлика от Уилямс обаче, Фулър убеждавал касиера, че банкнотата е истинска и макар да е стара, все още е в обращение.

Банкнотата с най-висок номи-

нал, отпечатвана някога в САЩ, е 10 000 долара и е пусната през 1946 г. На нея е изобразен не президент, а ковчежник на Федералния резерв – Салмън Чейс, живял по времето на Линкълн.

През 1943 г. е отпечатана банкнота с номинал 100 000 долара. Но тя е била използвана само за междубанково разплащане и никога не влиза в реално обращение.

С КАКВО Е СВЪРЗАНО ВНЕЗАПНОТО АКТИВИРАНЕ НА ПИРАМИДИТЕ?

Пирамидите са едни от най-загадъчните постройки на нашата планета. И ето нова сензация – учените са регистрирали мощна светлинна енергия, която се излъчва точно от върховете на пирамидите и е насочена към космоса. Това се случва повсеместно. С какво е свързано внезапното активиране на пирамидите?

Отговорът на въпроса не е толкова лесен, ние и досега малко знаем за истинската природа на пирамидите.

Много учени са единодушни в мнението си, че тези постройки са най-древните получатели и предаватели на информация. В последно време тези хипотези се потвърждават...

Какво ли е общото между пирамидата Кукулкан, която се намира на полуостров Юкатан в Мексико, пирамидите край град Сиан в Китай и пирамидите на културата Карал в Перу? Тези най-древни храмови постройки, издигнати приблизително по едно и също време с египетските пирамиди в Гиза, неотдавна са започнали да излъчват невиджана активност. Много хора са станали свидетели на това как тези пирамиди са излъчвали мощен светлинен стълб в небето. Има дори снимки и видео на това необикновено явление.

Астрофизикът Антон Ермоленко е убеден, че случващите се събития трябва да бъдат сериозно изследвани: „Световната научна обществено-ност безспорно трябва да обръща повече внимание на случващото се с пирамидите. Това, че те са започнали да се събуждат от хилядолетен сън, само по себе си е уникално явление. Смятам, че сме длъжни не да игнорираме очевидните факти, а да се опитаме да определим каква е тяхната роля. Става въпрос не за единичен случай, а за масово явление, което се наблюдава от Азия до Южна Америка.“

Основното, което интересува и учените и обикновените хора е каква е причината за тези излъчвания на светлинна енергия и накъде са насочени. Очевидно е, че всичко, което се случва трудно може да бъде наречено съвпадение. Може би постепенно се доближаваме до разгадаването на тайната на великите пирамиди.



ИНТЕРЕСНИ ФАКТИ ЗА ДРЕВЕН ЕГИПЕТ

• Египетските фараони никога и на никого не показвали косите си. За тази цел те носели специални шапки, наречени немес.

• Древните египтяни знаели за лечебните свойства на пеницилина – те лекували инфекции с плесенясал хляб.

• Египтяните, както и много древни народи, вярвали, че Земята е плоска, и смятали, че Нил тече през центъра ѝ.

• Когато мумифицирали човешко тяло, отстранявали всички органи от него, като оставяли единствено сърцето, защото смятали, че там се намира душата. Мозъкът изтегляли през ноздрите.

• Клеопатра, подготвяйки се за самоубийство, изпитвала различни отрови върху затворници, за да определи кои от тях действат най-бързо и безболезнено.

• Малките деца в Египет не носели дрехи и ходили напълно остригани до дванадесет годишна възраст.

• В древен Египет мъжете и жените били равни пред закона.

• От египтяните е дошла традицията венчалният пръстен да се носи на безименния пръст, тъй като се смятало, че минаващата през него вена води право в сърцето.

• В древен Египет грим носели както жените, така и мъжете. Вярвали, че имал защитни и лечебни свойства.

• Жените носели рокли, а мъжете – облека, които много напомняли дълги поли.



ПОДПОМАГАНЕ НА МОБИЛНОСТТА

Специална служба на московското метро оказва помощ на трудноподвижните пътници, инвалидите и майки с деца

Към метрото на руската столица е създаден специален център за подпомагане мобилността на пътниците. Неговите служители оказват безплатно съдействие на възрастните граждани, инвалидите и майките с малки деца, които изпитват трудности при придвижването и използването на подземната железница.

Работещите в центъра съпровождат тези пасажери на територията на метростанциите. Помагат им да преминават през турникетите на входовете и изходите, да достигат до перона, да се качват в моторните вагони и да ги напускат. Също така информират пътуващите на кои други спирки могат да се възползват от аналогичната услуга, поясняват им правилата за ползване на метрото, както и информират за цените. При нужда съдействат и на органите за безопасност в метрополитена за урегулиране на пътникопотока.

Желаещите да се възползват от помощта на тези специални

помощници могат ги призовават чрез натискането на бутон, разположен край информационния стенд във фоайето на метростанциите. На повикването се отзовават намиращите се най-близо. Възможно е те да бъдат и директно повикани, тъй като се разпознават лесно по специалната униформа и шапка в ярък цвят, които носят.

Службата за подпомагане на мобилността на пасажерите е започнала да функционира от 1 декември миналата година. Първоначално нейните услуги са се предлагали на 50 метростанции, а от началото на тази година – вече на 87. Тенденцията е до края на 2014-а броят им да надхвърли 100.

Интересно е, че транспортни-



Служителите на центъра за мобилност на метрото в Москва, които помагат придвижването на инвалидите, възрастните хора...



... и пътниците с детски колички

откъдето идва то. С развитието на програмата се предвижда служителите да бъдат свързани със система за вътрешна радиовръзка с останалите работници от метрото. Така последните също ще могат да ги призовават в случай на необходимост, ако забележат в тълпата инвалид или майка с детска количка, имащи нужда от съдействие. Засага подобна връзка с диспечерския пункт на службата имат само представителите на органите по сигурността в метрополитена.

Инициативата явно е взаимствана от американския опит. В САЩ, освен подобни помощници, на всяка станция на подземната железница са разположени и по няколко инвалидни колички, които могат да се използват за по-лесен превоз на трудноподвижни пасажери между входовете, перона и изходите. Същевременно на малко от спирките на подземната железница в руската столица, има приспособления, по които самостоятелно да се придвижват инвалиди с колички. Реконструирането им се осъществява в момента и ще отнеме време.

Проектът се осъществява в рамките на специална програма за социалната интеграция на хората с проблеми в придвижването. Тя засяга и наземния пътнически транспорт на Москва. По нея две трети от държавните градски автобуси в руската столица вече са заменени с нископодови.

Ивайло ПАШОВ

те власти на руската столица са определяли на кои от спирките приоритетно да дежурят служители на центъра съвместно с градските организации на инвалидите. По данни на тези съюзи в Москва има около милион жители с проблеми при придвижването. В тази връзка са избрани най-често използваните от тях и постепенно броя им е разширяван.

Крайната цел на проекта е екипите от помощници по мобилност да покрият всичките 192 станции по 12-те линии на метрото на Москва. Но ще трябва техният брой да бъде значително увеличен. До момента персоналът на центъра е 250 души и е разпределен да обслужва не определени спирки, а всички по отделните направления.

Когато се получи повикване диспечерът изпраща екипът, който е най-близо до станцията,



Малко от московските метростанции все още са приспособени за свободно придвижване на инвалиди

Продължава АБОНАМЕНТ 2014

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

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

Цени за реклама

За контакти:
Мая Димитрова
0889 41 30 03
maya02@abv.bg
bdz@bdz.bg

При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,50 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 0.50 лв. на кв. см.
Последна страница - 1.00 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1.80 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 1 лв. на кв. см.
Последна страница - 1.50 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

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

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

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

Железничар
Банкова сметка
на вестника в лева

ТИТУЛЯР: „ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ПОЧИВНА
ДЕЙНОСТ“ - ХБДЖ ЕАД
IBAN: 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
Печатни издания БДЖ ЕАД
За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент 24 лв.