



## СРЕДНАТА КЛАСА

# АБДИКИРА ОТ ВЛАКА

*Това беше констатирано на кръглата маса, организирана по инициатива на „Индъстри Уоч“ с участието на мениджмънта на БДЖ*

Тезата, че влакът трябва да продължава да е най-евтиният и социален транспорт, от гледна точка на средностатистическия съвременен европейски потребител се оказва мит, който не отговаря на днешната икономическа логика. У нас нагласите в това отношение, макар и бавно също започват да се променят, въпреки че проучванията показват – хората, които най-често ползват услугите на железопътния транспорт са около или под средната социална обществена категория. Това беше един от изводите, направени на кръглата маса, организирана по инициатива на „Индъстри Уоч“ в „Дома на Европа“ в столицата на тема „Европейският път за БДЖ – Пътнически превози ЕООД: отвъд злободневните проблеми.“ В нея участваха заместник-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Антон Гинев, мениджмънтът на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, Лъчезар Богданов, управляващ съдружник на „Индъстри Уоч“, Аглика Цветанова, икономически експерт в представителството на Европейската комисия у нас, видни икономически анализатори като Георги Ганев, Георги Ангелов и Светла Костадинова, Йордан Мирчев, бивш изпълнителен директор на БДЖ и бивш председател на парламентарната комисия по транспорт и съобщения, представители на социалните партньори в системата на железниците и експерти от неправителствените организации.



Откривайки форума Аглика Цветанова обърна внимание, че дискутираната тема е с изключителен приоритет. Тя съобщи за

току що приключилата пилотна процедура в Европейската комисия, която пряко засяга страната ни. Става въпрос за директивата за закъснели плащания и препоръките на ЕК към България. Изводът е, че държавата е реагирала адекватно към нея и се очаква в най-скоро време да се реализират задълженията към БДЖ. Като пример как да бъдат

извършени те без да се нарушава бюджетната дисциплина тя посочи Италия, която през миналата година се е наложило да се издължава към дребния и средния бизнес. Този модел може би донякъде ще е полезен и у нас, сподели Цветанова. По повод приватизацията на „Товарни превози“, тя подчерта, че се очаква да се приложат всички

опции, свързани с нея, така че да не се трупа нов дълг в сектора. Съобщи и, че през юни ЕК ще е окончателно готова с целия пакет препоръки, в който подробно ще се опишат и специално адресираните към сектора.

Още в началото, като модератор на кръглата маса, Лъчезар Богданов не скри, че той като икономист и представител на една организация, която се занимава не само с чисто икономически проблеми, но и с обществените им резонанси, би искал участниците във форума да се концентрират върху въпроса как да се стигне до една обобщена визия за качествено подобряване на пътническата услуга, предоставяна занапред от железницата. Той акцентира на тезата, че развитието на обществените железопътни транспорт може да е успешно само, ако е налице дългосрочна визия, отчитаща пазарните реалности, социалните измерения и реалните възможности на бюджета. Във връзка с това, е необходимо да се види и къде е Европа днес и къде ще бъде след седем или десет

## СТИХИЯТА ПАК РАЗСТРОИ ЖП ДВИЖЕНИЕТО

Независимо от крайно тежката метеорологична обстановка през последните няколко дни у нас вече е възстановено движението във всички пострадали от природните бедствия железопътни участъци в страната. На 1 февруари, когато беше обявен национален траур заради кончината на първия демократич-

но избран български президент Жельо Желев, проливните дъждове и ураганият вятър отново предизвикаха наводнения и свличания на тонове земя на върху жп линиите, което предизвика закъснения и объркване на графика за движение на влаковете. Най-тежко пострадаха Бургас, Смолян, *На стр. 5*





# EUROTUNNEL С РЪСТ НА ПЕЧАЛБАТА И ПОРЪЧКА ЗА НОВИ ТОВАРНИ ВЛАКОВЕ



През 2014 г. френско-британската компания Groupe Eurotunnel, която експлоатира и поддържа тунела под Ламанша, отбеляза 7 процента ръст на печалба (до 1,2 млрд. евро) от всичките си дейности спрямо предходната година. Най-чувствително е увеличението на доходите й при превозите на товари.

Броят на товарните влакове, ползващи съоръжението, е нараснал с 14 на сто, а обемът на карго превозите с 21 процента (до 1,64 млн. тона срещу 1,36 млн. тона през 2013 г.). Това се дължи най-вече на насочената към стимулиране на смесените товарни превози програма ETICA. Приходите от совалкови състави са скочили със 7 на сто (до 526,7 млн. евро). Транспор-

тирани са над 1,4 млн. товарни автомобили (с ръст от 6 на сто), 18,7 млн. тона тежки и повече от 2,5 млн. леки товари (с 4 процента повече).

През януари 2015 г. Eurotunnel поръча на германския жп производител Waggonbau Niesky 3 совалкови товарни състава от ново (трето) поколение на обща стойност 40 млн. евро. Те са специално проектирани за оператора на Евротунела, за да гарантират висока енергоефективност и безопасна експлоатация. Ще бъдат композирани от 32 вагона за превоз на автомобили, 3 товаро-разтоварни вагона и един сервизен за машинистите. Дължината на всеки от тях ще достига 800 м. Вливането им в жп флота на компанията ще й

позволи да поеме транспортрането до 2020 г. на 2 млн. тона товарни автомобили годишно.

В железопътния парк на Eurotunnel в момента има 15 товарни совалкови влака. Шест от тях са италианско производство (Breda-Fiat), а останалите девет са френски (Arbel), от второ поколение. След доставката на новите композиции, жп флотата на френско-британската компания ще увеличи възможностите си за превоз на товари с 20 процента.

Паралелно с придобиването на допълнителните влакове, дружеството дава ход и на нова инвестиционна програма. То ще инвестира 30 млн. евро в развитието на товарните жп терминали в Шеритон и Кокел, намиращи се в района на френския град Кале.

## Thalys ще стане независима компания



Железопътната компания Thalys, извършваща високоскоростни пътнически превози между столиците на Франция, Белгия, Холандия и Германия (а също и до Кьолн и Есен), ще получи независим статут през март 2015 г. В момента неин собственик (от 1996 г.) са френските (SNCF, с дял 62 на сто от акциите й), белгийските (SNCB, 28 процента) и германските (DB, с 10 процента) държавни железници. Националният жп монополист на Холандия (NS) не е съсобственик, а само партньор на останалите и отговаря за експлоатацията на съставите на Thalys на холандска територия.

Акционери в новото жп дружество се предвижда да бъдат SNCF и SNCB. Те ще притежават съответно 60 и 40 процента от акциите му. С трансформирането на Thalys настоящият й жп флот от 26 многосистемни пътнически композиции TGV ще бъде разпределен между бившите собственици, съобразно дяловете им. Френските и белгийските железници ще получат съответно 15 и 7 от тези влакове и същите ще формират жп флота на новия скоростен. Останалите 4 влака ще бъдат поравно разпределени между DB и NS.

Очаква се щатът на новата компания да бъде увеличен от настоящите 200 до 550 души персонал. Това ще позволи всеки от 22-та й състава TGV да има собствен екипаж. Към момента влаковите команди на Thalys се формират от служители на железниците-собственици при всеки от рейсовите.

## Китай ще строи скоростна жп линия от Пекин до Москва



Китай планира да изгради високоскоростна железопътна линия от Пекин до Москва. Проектът се оценява на 1,5 трлн. юана (242 млрд. щатски долара), а дължината на трасето ще достигне 7 000 км. Очаква се жп магистралата да намали времето за пътуване между китайската и руската столица до два дни. За сравнение най-бързият жп трансфер помежду им е пет дни.

Предвижда се маршрутът на трасето да преминава през Казахстан. В момента влакове между Пекин и Москва пътуват по Транссибирската жп линия, свързваща руската столица и Владивосток, след което се отклоняват по трасе на юг през столицата на Монголия – Улан Батор.

Новият скоростен железен път е част от плана на Пекин да изгради по-тесни инфраструктурни връзки със страните от азиатския регион. Проектът за него е пряк резултат от сключения през октомври 2014 г. двустранен меморандум за взаимопомощ в областта на жп транспорта. Подписан е от представители на министерството на транспорта и железниците на Русия, държавния комитет за развитие и реформи на Китай и жп корпорацията China Railway Construction Corporation. Ще тогава бе съобщено, че целта на документа е да се разработи Евразийски скоростен транспортен коридор Москва – Пекин, включващ жп магистрала Москва – Казан.

Икономическите експерти отбелязват, че реализацията на проекта за новото трасе се анонсира на фона на охлаждането на отношенията между САЩ, Европа и Русия заради конфликта в Украйна.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

# ALSTOM ЩЕ ДОСТАВИ МОТРИСИ С ГУМЕНИ КОЛЕЛА ЗА ПАРИЖКОТО МЕТРО



Компанията за обществен транспорт на Париж (RATP) поръча 217 мотриси тип MP14 с кола с гумено покритие за метрополитена в града. Договорът за тяхната доставка, сключен на 30 януари т.г. с френския жп производител Alstom, се оценява на 2 млрд. евро. Той предвижда съставите да бъдат произведени и предадени на оператора през следващите 15 години.

Първоначално за RATP ще бъде доставена партида от 35 осемвагонни метро композиции

(на стойност около 500 млн. евро), които са предназначени за обслужване на линия 14 на парижката подземна железница. Тя трябва да бъде последвана от втора серия от още 37 влака, които ще поемат пътниците по удължението на същото трасе, което се изгражда в момента. Съставите от другите партии ще оперират по линиите с номера 1, 4, 6 и 11, както и по перспективните трасета от 15-то до 18-то, които следва да се изградят по програмата Grand Paris.

От Alstom обещава „безпрецедентно ниво на комфорта“ в мотрисите MP14. Те ще са оборудвани с ергономични седалки, светодиодно осветление, модерни системи за аудио и видеоинформирание, широки врати, улесняващи качването и слизането. Регенеративната им спирачна система ще позволи да ползват с 20 процента по-малко електроенергия и да се намали замърсяването от спирачните накладки.



Реформата в жп отрасъла на Естония така и не реши ключовите проблеми и дори създаде нови. Раздробяването на железниците на прекалено много оператори, зависимостта от руските товари и слабо развитата жп мрежа не позволиха на естонците успешно да реализират американския подход, взет за ориентир.

След повече от 20 години на реформи железниците на тази прибалтийска република претърпяха много промени. Темпът, с който те се случваха предизвикваше удивление. Може да се каже, че през цялото това време духът на промените не е напуснал отрасъла. За основа на реформирането беше взет американският модел, предвиждащ ликвидация на монопола, създаване на няколко жп оператори, запазване само на рентабилните дейности и намаляване ролята на железницата в икономиката на страната. Но поради куп фактори тази схема не се оказа много удачна.

Естонските държавните железници Eesti Raudtee бяха създадени през 1992 г. Пет години по-късно на тяхно място се появиха две акционерни дружества: Eesti Raudtee и Edelaraudtee (Югозападна железница), а след още година и трето – Naapsalu Raudtee. По този начин жп мрежата на Естония бе поделена между трите оператора. За Eesti Raudtee остана основната част от нея (691 км жп линии), за Edelaraudtee – 300 км (в т.ч. маршрутите Талин – Леле – Пярну и Леле – Виланди), а за Naapsalu Raudtee – 53 км (в т.ч. линията Рийзипере – Хаапсалу). Част от железните пътища влязоха в състава на държавните или частните предприятия, но те се използват изключително за нуждите на тези субекти. Например около 200 км жп линии в североизточната част на страната са собственост на компанията Eesti Energia Kaevandused (занимаваща се с добив и превоз на нефтени шисти), която е част от държавния холдинг Eesti Energia.

Следваща стъпка в реформата на железниците стана създаването на нови оператори и по-нататъшно разделение на функциите между тях. През 1998 г. от Eesti Raudtee се обособиха Elektriraudtee (оператор на крайградските електрички) и EVR Ekspress (междуградски жп оператор). Крайградските дизелови влакове в цяла Естония бяха придадени към Edelaraudtee. Оператори на товарните състави останаха компаниите Eesti Raudtee, Edelaraudtee и Naapsalu Raudtee.

След проведените преобразувания правителството на Естония реши да проведе приватизация, чрез която на практика преминаха всички жп оператори. Интересно е, че в повечето случаи преходът в частни ръце в една или друга степен не оправда възложените надежди.

Първа беше приватизирана компанията Naapsalu Raudtee. Но на частния инвеститор така и не се удаде да възстанови пътническото движение по участъка Рийзипере – Хаапсалу (прекратено още през 1995 г.), а товарооборотът продължи неумолимо да спада. Собствениците на Naapsalu Raudtee предложиха на държавата да изкупи дружеството обратно, но естонското правителство отказа, тъй като сметна това за нецелесъобразно. В резултат - през 2004 г. компанията бе ликвидирена, а жп линията демонтирана.

Раздържавен бе и операторът на международните естонски влакове EVR

# ЕСТОНСКИТЕ ГРЕШКИ НА ЖП РАЗВИТИЕТО



Ekspress. През април 1999 г. 49 на сто от акциите на дружеството бяха продадени на американската фирма Fraser Group, а 51 процента останаха собственост на държавата. През 2006 г. се извърши нова смяна на собственика: американците продадоха своя пакет на естонската Go Group, а EVR Ekspress се преименува на GoRail. Частното управление обаче доведе до това компанията да запази обслужването само на два маршрута: Талин – Санкт Петербург и Талин – Москва. Другите направления (до Рига, Минск и Киев) бяха обявени за нерентабилни и закрити още в началото на първото десетилетие на XXI век. Но и при съществуващите линии положението не е розово.

През 2000 г. превозвачът Edelaraudtee бе продаден на GB Railways Eesti – дъщерна фирма уж на британската GB Railways. Но по-късно се оказа, че делът на британците в нея е само 20 процента, а основният капитал е притежаван от управителя на Edelaraudtee Хенна Рубела и юриста Марсел Вихман. До края на 2013 г. компанията извършваше пътнически превози с дизелови влакове из цяла Естония. Тогава властите решиха с тази дейност да се заеме изцяло държавния крайградски оператор Elron (до 2013-та Elektriraudtee). Edelaraudtee се оказа на границата на фалита и запази само инфраструктурните си услуги на два жп участъка и товарните превози.

Не мина без приватизация и най-голямата естонска жп компания – Eesti

Raudtee. През 2001 г. 66 на сто от акциите бяха продадени на американско-британското дружество Baltic Rail Services (BRS). Преминаването в частни ръце имаше положителни последици за нея: започна обновяване на подвижния състав, модернизация на линиите, увели се товарооборотът. Но през 2003 г. правителството на страната промени правилата за свободен достъп до жп мрежата и увели таксите за ползването ѝ. Този ход застави BRS да продаде своя пакет акции и през 2007 г. държавата отново стана единствен собственик на компанията.

С това жп реформата обаче не приключи. През 2009 г. Eesti Raudtee бе разделена на две дъщерни дружества: EVR Infra (отговарящо за инфраструктурата) и EVR Cargo (за товарните превози).

Мащабите на Естония не позволиха възприетия американски модел на реформиране на сектора да се реализира достатъчно успешно. В края на краищата държавата остана основен „игрч“ в естонските железници. Описаните реформи така и не решиха ключовите проблеми, от които зависи бъдещето им. Нещо повече, в редица случаи те дори доведоха до създаване на нови.

Първият такъв проблем е прекомерното раздробяване на жп транспорта в прибалтийската република на множество жп оператори. То бе свързано с желанието на властите да създаде конкуренция в отрасъла, но доведе до поява много трудности във взаимоотношенията между

по линии на първата. Вместо конкуренция, се получава дублиране на функции. А след разделянето на Eesti Raudtee и EVR Cargo нещата се усложниха още повече.

Слабо развитата жп мрежа на Естония също създава трудности. Нейната обща дължина е 1 200 км, но сега се използват само 959 км, от които са електрифицирани само 131 км. Освен това значителна част от линиите са единични. Откакто страната е независима, електрификация на нови жп участъци не е провеждана и не се предвижда скоро. Няма планове и за строеж на втори жп платна за увеличаване на пропускателната способност на основните жп направления Талин – Нарва и Талин – Тарту. А това намалява възможностите на железниците да се конкурират с автомобилния транспорт.

Друг проблем е зависимостта на товарооборотта на естонските железници от руските товари. През миналата година операторът EVR Cargo е превозил 24,4 млн. тона товари, от които 59 на сто са с руски произход. През предното десетилетие този показател бе още по-висок – 80 - 85 на сто. Заради изострените отношения между Естония и Русия товарооборотът неумолимо пада, което редуцира надолу и приходите. Eesti Raudtee е спечелила 4 млн. евро по-малко през м. г., а през тази се очаква приходите ѝ да намалее с още 9 млн. евро.

Нерешени въпроси остават и в сферата на пътническите превози. Те намаляват, загубите от тях се увеличават и налагат все повече дотации. През 2013 г. естонските железници са превозили общо 4,2 млн. души или с 4,2 на сто по-малко от предходната година. Пътническият превозвач Elron (Elektriraudtee) е на печалба през последните две години (през 2012 г. инкасира загуба от 1,1 млн. евро), но това е за сметка на дотациите от бюджета и европейските фондове (общо 75 млн. евро) за закупуване на нови швейцарски влакове Stadler (18 електрички и 20 дизелови състава). Именно чрез тях компанията се надява да привлече пътниците. Но плановете ѝ могат да бъдат объркани от държавната жп компания Eesti Raudtee, чието подразделение EVR Infra отговаря за жп мрежа. Заради спада в товарооборотта управата на компанията обмисля да увеличи таксите за използване на инфраструктурата за превозвачите Elron и GoRail.

Жп отрасъла на Естония се нуждае от нова вълна реформи, при които най-малкото трябва да се регулират отношенията между жп операторите. В противен случай маркираните проблеми ще се задълбочават все повече и повече.



Пътническите жп превози в прибалтийската република се крепят на дотациите от бюджета и ЕС



Естонските товарни жп превози са силно зависими от руските товари...



Естонските железници се надяват да привлекат повече пасажери с новите си влакове Stadler





Аглика Цветанова

Георги Ганев

Йордан Мирчев

# СРЕДНАТА КЛАСА

## АБДИКИРА ОТ ВЛАКА

От стр. 1

години – както от регулаторна гледна точка, така и във връзка с пазарните си отношения и конкуренцията между отделните видове транспорт. Като пример Богданов посочи статистиката, която показва, че основната част от пътниците, около 94 процента, превозени с железница в Европейския съюз, са по вътрешни линии. От тях приблизително 50 процента пътуват по регионалните направления, а в страни като Белгия, Холандия, Франция и Германия стигат дори до 60 процента. Различни са и практиките за субсидирането на тези превози от правителствата. В Обединеното кралство са около 10 процента, но другаде са доста повече. Лъчезар Богданов напомни, че на много места част от пътническите жп направления се отдават на концесия или се поемат от регионалните управни, когато сметат, че са жизнено важни за населението. Така че България сама ще преценява как оттук нататък ще процедира в осъществяването на този вид транспорт. Крайният срок, когато и у нас ще трябва да бъде задействано откритото публично възлагане на услугата, е 2022 г., отбеляза Богданов. По думите му сега в национален мащаб 77 процента от разходите за нея се покриват от бюджета, докато в останалите държави от Евросъюза този дял е по-нисък. Ето защо според него значителна част от сегмента може да работи успешно на пазарен принцип, затова е задължително развитието му да се разглежда в дългосрочен план. Необходима е ясна визия за създаването на удобна услуга за пътниците, а железницата да бъде осмислена като неин превозач и доставчик.

До този момент „БДЖ – Път-

нически превози“ ЕООД не са конкурентоспособни в сферата на железопътния транспорт, уточни Владимир Владимиров, изпълнителен директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Той поясни, че за да стане дружеството конкурентоспособно трябва да са налице три основни фактора – по-високи скорости, удобен подвижен състав и цени, които да конкурират останалите видове транспорт. „В момента по първите два критерия сме изостанали. Средната скорост в България е 55 км/ч, подвижният състав е стар и не осигурява комфорт и удобство за пътниците. Цената е ниска, но от нея се възползват предимно ученици, студенти, пенсионери и социално слаби. Не успяваме да привлечем средната класа и тя предпочита да пътува с автомобилен и автобусен транспорт“, допълни изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Според него, за да бъде решен този проблем, са необходими инвестиции в нов подвижен състав. В момента се работи по изготвянето на План за стабилизиране и развитие на БДЖ, с визия седем години напред, информира участниците в кръглата маса Владимир Владимиров. И уточни, че тя ще бъде готова в средата на месец февруари.

За да се аргументира защо пътническите жп превози се намират в днешното незавидно състояние зам.-министър Антон Гинев направи ретроспекция и върна събитията назад към 2002 г., когато беше извършено разделението на инфраструктурен оператор и на превозвач. „Беше направена реформа в условията на намаляващ дял на железопътния транспорт, както в товарните, така и в пътническите превози“, каза зам.-министър Гинев. „Вследствие на

нея, се получиха някои колизии в технологичен и във финансов план. В момента се наблюдава развитие, което не е паралелно в инфраструктурното предприятие и държавния превозвач. То води до дисхармония и влияе негативно пряко върху качеството на пътническата услуга“. Според зам.-министъра инфраструктурата инвестира много европейски средства в развитието на трансевропейските коридори, а БДЖ изостава. И коментира, че не са се получили опитите за определяне на превозвача за бенефициент на европейски средства за закупуване на нов подвижен състав. Доразвивайки тезата защо „Холдинг БДЖ“ ЕАД изпитва трудности и продължава да боксира зам.-министър Гинев посочи, че ръстът на товарите през последните години, транспортирани от товарното дружество, е едва около 2 процента. На пазара делът на частните превозвачи вече е около 50 процента, а ръстът при тях на транспортираните товари през миналата година е 8 процента. Същевременно автомобилното лоби у нас е много силно, подчерта Антон Гинев и често пъти се наблюдава нелоялна конкуренция в сектора на пътническите услуги. Затова в момента Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията разработва национална транспортна схема, съобразена с нуждите на регионите, миграцията на населението и специфичните социални особености. Крайната цел, е така да бъде изработен планът, че да се постигне съгласуване между разписанията на влаковете и автобусите, да се елиминират дублиранията на маршрутите, което наред с останалите мерки ще доведе

до увеличаване на пътниците в железопътния транспорт.

Приблизително същата позиция защита и Йордан Мирчев, който коментира необходимостта от разработването на нова схема за свързаност на пътническите услуги. Всеки влак си има своя категория пътници и не можем да прилагаме една обща схема, доразви тезата си той. По изнесените от него данни влаковете на дълги разстояния у нас са 63 процента, а приходите – около 55 процента. Въз основа на изчисленията си той предложи изграждането на мрежова схема за обвързване на всички жп композиции. Това може да се направи от работна група, а след това да се определи как ще се структурира пътническата схема, обясни Мирчев. Според него е необходимо отделно, на политическо ниво да се реши какъв подход ще се избере за крайградските и към регионалните превози. По думите му за новата структура на влаковото движение трябва да се определи инвестиция от около 210 млн. лева. Така услугата значително ще се подобри и ще привлече повече пътници. Това обаче може да стане едва след 2018 г., когато започнат да се експлоатират превозни средства от ново поколение и приключи започналата модернизация на инфраструктурата. По онези линии обаче, където тя няма да се извършва, ще трябва да се запази класическата схема – композиция с локомотив и с един или два вагона.

За да станат БДЖ конкурентоспособни, е нужно политическо решение за инвестиране в тях, беше мнението на икономическият анализатор Георги Ганев. Той отбеляза, че пътническите превози са далеч по-чувствителни към състоянието на инфраструк-

турата, отколкото товарните, което означава, че развитието на инфраструктурата в дългосрочен план е с пряко отношение към собствените си приходи. „В крайна сметка това, което се случи през годините е, че от пътническия жп транспорт средната класа постепенно абдикира и той привлече хора под това ниво“, беше категоричен в извода си Ганев. Затова препоръката му към БДЖ, е да върне интереса на среднотатстическия потребител, който става все по-взискателен и очаква по-модерна и добра услуга. БДЖ не може да бъде оставено да загине, добави Ганев. По думите му реформата означава осигуряването на продукт, различен от днешния. Но за да се извърши успешно тя, обществото и политиките ще трябва да отговорят на няколко въпроса. Най-важният от тях остава каква железница искаме да имаме в бъдещето и как бюджетно ще може тя да се обезпечавя, резюмира тезата си Георги Ганев.

Участниците във форума се обединиха около виждането, че наред с всичко коментирано, за да се стигне до чувствителни промени в сектора, е необходимо да се ревизира законодателството. Само така например, губещите линии ще могат да се отдадат на концесия. Защото проучвателен интерес вече е заявен към определени дестинации като Септември – Добринище. Потвърди го и зам.-министър Антон Гинев. При нов закон концесионерът ще може да обнови не само подвижния състав, но ще поеме и поддръжката на трасето, ще има възможност да развива туристически атракционни пътувания, а държавата ще се съсредоточи към подпомагането на рентабилните пътнически превози.

Мая Димитрова



# СТИХИЯТА ПАК РАЗСТРОИ ЖП ДВИЖЕНИЕТО

От стр. 1

Кърджали, Хасково, Благоевград и Варна. Освен заради наводнени линии прекъсване на движението беше предизвикано и от липса на напрежение в контактната мрежа и нанесени различни повреди по железопътната инфраструктура. Известно време не се движеха жп композиции между Плачковци и Кръстец. Причината беше липса на напрежение в контактната мрежа. Между гарите Горна Оряховица – Стара Загора „заседна“ пътнически влак, който аварийно бе изтеглен с дизелов локомотив до Плачковци. За пътниците в гарата от „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД осигуриха автобуси по направление Дъбово – Плачковци.

Свякла се скална маса върху железния път прекъсна движението между Благоевград и Симитли. Там пътниците отново бяха транспортирани с автобуси по направление Дупница – Благоевград – Симитли. Пак от падналото напрежение в контактната мрежа влаковете се наложи да чакат и закъсняха между Храбърско и Разменна, Владая и Горна Баня, Видбол и Срацимир, Комунари и Смядово, Харманли и Симеоновград. Наводнени линии и свлачища объркаха движението Дългопол – Комунари и Кърджали – Мост. Паднал далекопровод върху железния път предизвика проблеми и между гарите Земен и Александър Димитров. Навсякъде пътниците своевременно бяха превозвани с автобуси



от БДЖ, а аварийните екипи и специализирана техника на НК „Железопътна инфраструктура“ работеха без прекъсване до възстановяване на движението и подаване на напрежение в контактната мрежа.

В същия ден, 15 минути след 9 часа, навлизайки в гара Стряма с 25 км/ч дерайлира пътническа композиция с един локомотив и два вагона на влака София – Карлово. За щастие между 15-те пътници в него пострадали нямаше, но се наложи и в това

направление движението да бъде спряно на 1 февруари.

Министър Ивайло Московски веднага пристигна на мястото на произшествието. И след като се запозна със ситуацията поиска проверка на случая, както и незабавно вземане на превантивни мерки, за да не се допускат други подобни инциденти. Министърът нареди във всички райони с усложнена метеорологична обстановка влаковете да се движат с намалена скорост. С установяването на причините

за случилото се зае Звеното за разследване на произшествията в железопътния транспорт към транспортното министерство.

Според изявлението на локомотивния машинист на композицията Александър Начев, направено пред БТВ, той е усетил силно сътресение в локомотива, което пътниците назад във вагоните почти не са почувствали благодарение на това, че влакът се е движил едва с 24 км/ч. Още на 20-тата минута те са били прехвърлени на автобуси и

транспортирани с тях. По-късно, в интервю пред в. „Стандарт“ генералният директор на НКЖИ инж. Милчо Ламбрев не премълча, че грешката за случилото се е субективна, на дежурния ръководител на движението в гара Стряма. Дисциплинарни наказания със сигурност ще бъдат наложени, заради нарушаване на безопасността, неспазване на технологичната дисциплина и създаване на предпоставки за много по-тежко произшествие, допълни Ламбрев.

## ОБРАТНА ВРЪЗКА



Здравейте служители на БДЖ, Изказвам благодарностите си за промяната в разписанието на пътническия влак Пловдив - София, който тръгваше от Пловдив в 16.40 часа, а сега замивава в 17.30 часа.

С новия час този влак е удобен за много от пътуващите, които могат нормално да се прибират вечер в домовете си. Искрено се надявам той в бъдеще да остане в същия час и да не го променят с изтичане на срока на действащото разписание.

Още веднъж искрено Ви благодаря, че се съобразихте с потребностите на пътуващите хора. Желая Ви здраве и успехи!

**Иванка Филева**  
редовен пътник в участъка Пловдив - с. Хаджиево

Здравейте!

Честно казано ми омръзна само да се оплакваме. Сега искам да похваля някои от хората, които работят в системата.

Вчера, във влак по направление София - Дупница (КПВ50235), нойто тръгва по разписание в 18:10 часа имах честта да попадна на един изключителен джентълмен - началник влак. Не запомних името му, но най-учтиво моля този човек да бъде похвален и да се отрази че случаен пътник е останал с добро впечатление от него.

Влакът по традиция беше пълен. За качащите се от гара Захарна Фабрика не винаги се намират места, но този господин отстъпи своето място на дама, с което ми се издигна в очите. Ще ми се и за останалите ви колеги той да им бъде добър пример.

Поздрави:  
**Марио Евгениев**

## ВИСОКОСКОРОСТНА ЛИНИЯ ДО БЪЛГАРСКАТА ГРАНИЦА

### Започва да строи Турция през тази година

Министър Ивайло Московски участва в тазгодишното единадесето редовно заседание на Междуправителствената комисия за транс-континенталния коридор ТРАСЕКА. По време на форума българският транспортен министър обърси актуални въпроси, засягащи отрасъла с турския си колега министъра на транспорта, морските въпроси и комуникациите Лютфи Елван и с министъра на транспорта и пътищата на Иран Абас Акунди. На двустранните срещи те са засегнали въпроси от сферата на международното сътрудничество.

На заседанието в Истанбул са разгледани теми, свързани с изпълнението на взетите от преди решения на страните, участващи в Плана за действие 2013 – 2015 г., както и дейностите за техническо съдействие по проектите, за които комисията отговаря. Разискван е и План за действие за пътна безопасност в региона.

По време на срещата е обявено и намерението на Турция да свърже с високоскоростно жп трасе мегаполис Истанбул с Одрин и ГКПП на българо-турската граница Капъкуле. Според Лютфи Елван се планира още тази година обявяването на търг за изграждането на трасето, предаде БТА. Турският транспортен министър е

информирал участниците в международния форум, че за 12 години в страната му са построени 330 км железопътни тунели срещу 50 км през 2003 г. Той е обърнал внимание, че тежестта, която все повече се дава на развитието на жп транспорта в югоизточната ни съседка е довело до сериозно съживяване на икономиката ѝ и активизирането на туристическия сектор. По думите на министър Елван със строителството на високоскоростното направление Истанбул – Одрин ще бъде завършен нов участък на един от главните коридори, свързващи запада с изтока.

На заседанието в Истанбул е избран и нов Генерален секретар на организацията. Това е Мирча Чупрага от Румъния. Другите кандидати за поста са били представителите на Казахстан, Киргизстан, Молдова и Иран. Припомняме, че през 1993 г. в Баку за пръв път в международен форум с участието на Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан ТРАСЕКА е обявен като една от главните транспортни връзки Европа – Кавказ – Азия. По-късно членове на организацията стават Украйна, Монголия и Молдова, а през 2000 г. в нея влизат България, Румъния и Турция.



# СВ. ХАРАЛАМПИЙ

На 10-и февруари православните християни отбелязват църковния празник на свети свещеномъченик Харалампий. Светията е живял през II в. в град Магнезия, Тесалия, където заемал епископска катедра. Той бил на над стогодишна възраст, когато започнало



поголовно гонение срещу християните и за да спасят живота си, те трябвало публично да се отрекат от вярата си. Без да се страхува за живота си обаче, магнезийският епископ Харалампий проповядвал Христовото учение. Властниците заловили беззащитния старец и го изправили пред съд. Той се държал достойно и преди палача да спусне меча върху него, Харалампий затворил очи и предал душата си на Бога. Така той загина мъченически за християнската вяра през 198 г.

В българския народен календар денят се нарича още Хараланбей, Араланбей, Хараламповден. Празникът се почита предимно в Източна България.

Светецът се приема и като покровител на пчеларите, градинарите и овощарите. На този ден жените измитат добре цялата къща, за да изметат всички болести навън. Не предат, не плетат, не шият, за да не се разболеят от чума. Единствената им грижа е да станат рано, да опекаат три обредни питки. Докато се прави хлябът, някой от дома занася мед в църквата за освещаване. С него се маже хлябът и питките, които се прекадяват и раздават за здраве. От същия мед запазват вкъщи за лекарство през годината.

На някои места обредният хляб се оставя извън селото, за да не влезе болестта в него.

На 10 февруари имен ден празнуват: Харалампий, Хари, Харалан, Ламби, Ламбо, Ламбрина, Ламбрин, Валентина, Валентин, Валя, Вальо.

## АРОМАТИТЕ СА ОСОБЕНО ПРЕПОРЪЧИТЕЛНИ В КРАЯ НА ЗИМАТА



Последният зимен месец е особено сложен период. През февруари организмът все още е настроен за повече сън, запасите от витамини са на изчерпване, навън е все така студено и ветровито и ние все по-често се чувстваме уморени, раздразнени и в по-голяма степен податливи на стрес или безсъние.

За да се ободрим и заредим със сили и добро настроение ароматерапевтите ни препоръчват своята алтернатива – да напълним дома си с аромати. Те

смятат, че зимата е именно този период, през който най-много се нуждаем от приятни аромати.

Ако често изпадате в лошо настроение, заобиколете се с ароматите на портокал, лимон, бяла ела или мента. Те помагат не само за повишаване на настроението, но и за общото състояние на организма.

Стресът и разклатените нерви ще бъдат позабравени с помощта на аромата на лавандула, сандал, жасмин, кипарис. Всички ние, които страдаме от недос-

тига на слънчева светлина през зимата, се нуждаем от техния благотворен ефект.

Отслабналият имунитет безспорно е един от главните проблеми през зимата. Ароматите от чаено дърво, бергамот, бадем, кедр според привържениците на алтернативната медицина ще помогнат за неговото укрепване.

Еднакво добър ефект се постига както от вдишването на ароматите на тези растения, така и от отпускащият масаж с техните масла.

## НЕОБИКНОВЕНИТЕ ПОЛЗИ ОТ КИСЕЛОТО ЗЕЛЕ

Киселото зеле представлява хранителен продукт, който се получава чрез ферментация на суровото зеле в специално приготвена саламура под въздействието на млечнокисели бактерии.

Киселото зеле е изключително важна и неизменна част от българската национална кухня. Въпреки това се смята, че германците за пръв път са произвели кисело зеле. То обаче има още по-дълга история, защото в далечен Китай е било познато преди 2 000 години, когато накълцано зеле се е приготвяло в оризово вино. Твърди се, че в Европа е било пренесено преди около 1 000 години.

Киселото зеле изобилства от витамини. Едва 200 г от него осигуряват половината от необходимата дневна доза витамин С. Богато е на витамин В6, никотинова киселина и редица микроелементи като цинк, магнезий, калий и желязо.

Освен с невероятни вкусови качества киселото зеле се отличава с редица здравословни ползи. На първо място консумацията на кисело зеле спомага за възстановяване на баланса в стомашно-чревната флора.

Именно киселото зеле е една от малкото храни, които съдържат ценните бактерии *Lactobacillus plantarum*. Тези бактерии спомагат работата на имунната система, генерират нутриенти като омега-3, потискат развитието на опасни за организма бактерии каквито са кандида, ешерихия коли и др. Киселото зеле премахва стомашни проблеми, защото млечно-киселите бактерии в него, които действат противомикробно, влияят отлично върху чревната флора в полза на полезните чревни бактерии.

Киселото зеле е отличен начин за доставяне в организма на фибри, пробиотици, храносмилателни ензими и витамини в сезон, когато пресните зеленчуци са по-оскъдни. Антиканцерогенните свойства, които се приписват на киселото зеле се обясняват с факта, че при процеса на ферментация в зелето се образуват изотиоцианати. Тези вещества възпрепятстват образуване и развитие на ракови клетки.

Киселото зеле е много нискокалорично и бързо засища, което го прави подходящо и за хора, които спазват диета. Киселото зеле и неговият сок са мощни природни пробиотици, затова са и особено ценни за хора с гастрит и язва. Чаша зелев сок, изпита сутрин на гладно, действа благотворно върху стомашната лигавица.

Витамин К в зелето е много важен за костния метаболизъм, а в комбинация с високите количества витамин С стават невероятна комбинация, подпомагаща здравината на костите.

Много често киселото зеле се консумира сурово, като салата, с месо или други ястия. То е неизменна част от някои емблематични за българската кухня зимни ястия – сарми и капама, а неговата саламура е един от най-ефективните лекове при тежък махмурлук.

### КИСЕЛО ЗЕЛЕ ПО АСЕНОВГРАДСКИ

#### НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

- 1 кг кисело зеле
- 2 глави лук
- 100 гр ориз
- 100 мл олио
- 400 мл зелев сок

#### НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Лукът се нарязва на ситно и се задушава в мазнината. Зелето се нарязва на много тънки лентички и се прибавя в тенджерата. Задушава се до омекване, като от време на време се разбърква. Оризът се изчиства, измива и сварява отделно във вода. Към омекналото зеле се прибавят оризът и зелевият сок и се разбъркват. Ястието се оставя на котлона още няколко минути на слаб огън.



### ЧЕРВЕН БОБ С КИСЕЛО ЗЕЛЕ

#### НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

- 500 гр червен боб сварен
- 1,5 кг кисело зеле
- 1 морков
- 1 червена чушка
- 2 глави кромид лук
- 3 с.л. млени домати от консерва
- 1/2 връзка магданоз
- 3-4 бр. дафинов лист
- 3 с.л. олио
- 2 с.л. червен пипер
- черен пипер, сол

#### НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

В дълбок тиган сипвате олиото и запържвате до зачервяване лука, моркова и чушката, които са предварително нарязани на дребно. Добавяте червения боб и нарязаното на ситно кисело зеле. Овкусявате със сол и черен пипер. Добавяте червения пипер и една чаша гореща вода. Сваляте от огъня и прибавяте млени домати и дафиновите листа. Отново разбърквате и изсипвате сместа в глинен гювеч. Захлупвате с капака и слагате в студена фурна. Добре е да сложите гювеча в плитка тава, за да не изтече от сока на ястието по фурната. Пече се на 200 градуса до пълното омекване на зелето. Около 15 – 20 мин. преди да извадите от фурната махнете капака на гювеча, за да се запече отгоре и да се изпари водата. При сервиране поръсете със ситно нарязан пресен магданоз.





# Най-чудатите музеи на света

За повечето хора думата „музей“ провокира образи на големи зали, претъпкани с класически експонати и мълчалива охрана, която обикаля наоколо и наглежда тълпите. Но по света съществуват много други колекции, които са в разрез с асоциациите на музея с нещо типично туристическо и дори понякога скучно и досадно.

## МУЗЕЙТ НА ЛОШОТО ИЗКУСТВО, САЩ

Колекцията с красноречиво име - „Твърде лошо, за да бъде пренебрегнато“ – е започнала от тясното мазе на бостънски апартамент и е прераснала до почти 500 екземпляра от най-лошото изкуство на света. Колекцията се помещава в три галерии в Масачузетс и на виртуална платформа в интернет. Пазите ли някое собствено несполучливо творение, оставено да събира прах в мазето? Дайте го насам, музеят приема с отворени обятия експонати, които са болезнено нелепи и откровено лоши примери за изкуство.



## МУЗЕЙТ НА УРЕДИТЕ ЗА МЪЧЕНИЕ, ХОЛАНДИЯ

Тези, които търсят доза ужаси, сервирани със следобедното кафе, могат да намерят перфектното място в Музея за мъчения в Амстердам. Със своите затъмнени помещения и угнетяваща атмосфера, изложбата се стреми да „документира историята на човешката жестокост“ – точно това, от което всеки се нуждае през ваканцията. Ужасяващи експонати като ръждясала гилотина, маси за разтягане, стол от пирони и механизми с винтове, предназначени да чупят пръсти и глави – това са само част от инструментите, които ще те накарат да се радваш, че живееш в 21 век.



## МУЗЕЙТ НА КУЧЕШКИТЕ КАИШКИ, АНГЛИЯ

Това може би не е най-обичайният избор за привличане на клиенти, но изложбата в замък в Лийдс твърди, че представя „неповторима колекция от исторически и забележителни кучешки нашийници“. Асортиментът от кучешки каишки обхваща пет века и включва всичко от здрави каишки, предназначени да контролират ловните кучета, до блестящи и претруфени модерни екземпляри, типични за 21 век. Първоначалните експонати били дарени от Гертруд Хънт в памет на съпруга ѝ, специалист по медиевистика, но от тогава колекцията се е разгърнала и се хвали с притежание на над 100 каишки и други кучешки аксесоари.



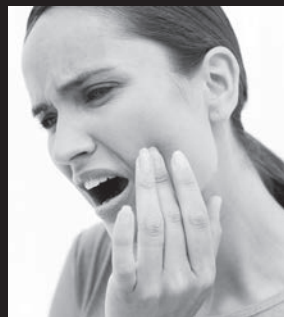
## ЗАРАДВАЙ НЕПОЗНАТ

Въпреки потискащите и обезкуражаващи вести, които ни притискат отвсякъде, се случва да попаднем и на история, която да ни върне вярата в човечеството. Точно такъв е и разказът за добрия самарянин от Сан Диего, пожелал да остане анонимен. Отивайки към Лас Вегас, поради обичайните си бизнес пътувания, мистериозният мъж често виждал бездомник, който с увлечение четял някаква книга. За беда четивото винаги било едно и също. По време на поредното си посещение в града, бизнесменът решил да заговори непознатия мъж и открил, че бездомникът, на име Пол, имал невероятна страст към четенето, но за жалост разполагал само с една книга. В изблик на силна съпричастност, заможният мъж извадил от чантата си електронен четец и го връчил на новия си приятел. Устройството било заредено с над 300 книги в електронен вариант, което определено улеснило новия собственик в бъдещото намиране на четива. В случай, че Пол имал нужда от опресняване материала за четене, непознатият мъж му дал адрес, където да изпрати четеца и после да го получи зареден с нови книги. Добротворецът заснел зарадвания Пол, като се надявал чрез разпространението на снимката да провокира у много други хора желание и те да направят добро на непознати.



## „АУ!“ ДЕЙСТВА БОЛКОУСПОКОЯВАЩО

Да изстенем или направо да се разплачем, когато изпитаме болка, е непреодолим и природно заложен ни инстинкт. Учените са на мнение, че са открили причината за нашите стенания – именно те ни помагат да издържим неприятните болезки. Усилието от проплакването на звука „Ау!“ възпира сигналите, породени от болката, в пътя им към мозъка. Биолозите са на мнение, че хората са еволюирали до спонтанното изскимтяване, за да предупредят останалите за близка опасност. Нови проучвания индикират, че вероятно човешките същества реагират така, за да се разсеят от самото изпитване на болката. След множество експерименти, в които доброволци държали ръцете си в болезнено ледена вода, американски учени споделят, че наблюдавали много по-висока търпимост на болка, когато участващите извиквали „Ау“, отколкото когато не издавали звук. „Демонстрирахме, че спонтанното вокализиране действа като незабавен аналгетик. Прост звук като „ох“ помага изключително много на индивидите да се справят с болката, тъй като затруднява „съобщенията“ за дискомфорт, изпратени до мозъка“, пишат в наблюденията си учените.



## „ГРИВНИ“ ЩЕ ПОМАГАТ ЗА...ОТКРИВАНЕ НА РАК

Световният гигант Гугъл разработва „гривни“, които да откриват ракови клетки, а за направата им се използва ... изкуствено създадена човешка кожа. Учените от лабораториите Гугъл Х работят върху проактивен, превантивен подход към една от най-смъртоносните болести в света, съобщава американската преса. Гривните ще работят в тандем със специално хапче, което ще изпраща наночастици през тялото. Те „прихващат“ индикатори за различни състояния и заболявания, включително рак. „Наночастиците ще циркулират из цялото тяло, търсейки тези клетки и ние ще ги събираме, използвайки магнити, и буквално ще ги „питаем“ какво са „видели“,“ разказва Андрю Конрад, началник на отдела по науки за живота в Гугъл. Системата разчита на светлина, предавана от клетките, в резултат на наночастиците. Затова учените трябва да разберат как светлината преминава през кожата...и така от Гугъл започнали да произвеждат кожа. За да помогнат на проучването си, специалистите създали модел на ръка от едновременно изкуствена и истинска кожа, дарена от донори. Въпреки, че специалните гривни са още в процес на разработка, учените вярват, че този метод ще пожъне особен успех в борбата със световните летални болести.



## ИНТЕРНАЦИОНАЛНИЯТ МУЗЕЙ НА ТОАЛЕТНИТЕ, ИНДИЯ

Въпреки всичко се оказва, че лековитият хумор не е само за най-малките. Музеят на тоалетната и нейната история има своите безгрижни моменти, но също така човек може да получи някои интересни и важни уроци само там. Колекцията показва повече от 400 години история и излага експонати, датиращи чак от далечната 1145 г. От прости и практични, до богато украсени и иновативни, различните тоалетни, бидета и гърнета илюстративно разказват хода на еволюцията. В допълнение на това, за да заинтригува и образова посетителите си, музеят се фокусира и върху действителните предизвикателства при управлението на хигиената в света и в Индия.



## МУЗЕЙТ НА РАЗВАЛЕНИТЕ ВЗАИМООТНОШЕНИЯ, ХЪРВАТИЯ

Той е еволюирал от „пътуваща изложба, организирана около провалилите се взаимоотношения и техните руини“ до едно от най-посещаваните места в Загреб. Посетителите са окуражавани да дарят артефакти от собствените си провалени връзки, като възможност да „превъзмогнат емоционалния колапс“. Колекцията представя очевидни експонати като писма, картички, дрехи и бижута, но също така могат да се забележат разни необичайни „останки“ като пухкави розови белезници и дървена диня.





Гаровите хотели ще блестят със стила и комфорта, характерни за 4-звездната верига Okko hotels...

# ФРЕНСКИТЕ ГАРИ ЩЕ СТАВАТ И... ХОТЕЛИ

Скоро бизнес пътниците и туристите щом слезат от влака във Франция ще ги очакват изненади

Не след дълго наред с множеството ресторанти, кафенета, вестникарски будки и бутици по големите френски гари ще започнат да се появяват и хотели. Те ще са предназначени основно за бизнес пътниците и туристите, които пътуват с националните железници на Франция.

Идеята за откриване на гарови хотелски комплекси е на управата на SNCF. Чрез нея компанията иска да разнообрази предлаганите услуги и да привлече допълнителна клиентела. Там смятат, че значителна част от пасажерите ще предпочетат да си спестят времето за трансфер до някой градски хотел, ако им се предложи достатъчно комфортна алтернатива веднага след като слезат от влака.

Във връзка с осъществяването на проекта, френските железници вече са сключили договор за партньорство с четиризвездната хотелска верига Okko hotels. Макар, че е относително млада, последната се развива бързо и се радва на значителен интерес от страна на бизнес клиентите и туристите. Причината за това е, че предлага настаняване в изключително стилни, функционални и невероятно уютни стаи, които са ценово достъпни за бизнес

сегмента и по-платежоспособните туристи.

В хотелите на френската верига гостите се чувстват специални по много причини. Започва се със задължителната напитка за добре дошъл и индивидуалното отношение. Преминава се през свежия, модерен и практичен интериор, дело на известния вътрешен дизайнер Патрик Норгует. Към тях може да се добави и комфортната обстановка, включваща задължително двойно легло, висококачествено спално бельо, противоалергичните и пухени ековъзглавници, бутикова козметика за баня, безплатното нес кафе и минерална вода. Наличието на свободно достъпен безжичен интернет, маркова техника и класна мебелировка, вкусната закуска, приготвена от селектирани продукти и чудесна вечеря на шведска маса с местни продукти, са други екстри, които ще се предлагат. Към богатата палитра от услуги се осигурява възможност за спортуване във фитнеса, за отмора в сауната, а заедно с тях ще се осигурява и 24-часов румсервиз, възможност да се поръчват филми за гледане в стаята и т.н.

Концепцията на френските Okko hotels е да накарат клиента да се почувства наистина спе-

циален и като у дома си. А когато от хотела започнат да предлагат билети за най-новата изложба в града, да осигуряват свеж букет цветя, експресно химическо чистене на дрехите, тези услуги няма как да не се приемат радушно от неговите посетители.

Идеята на управата на френските железници е всичко това да стане достъпно и за техните клиенти. Дъщерното на SNCF дружество Gares & Connexions, което обслужва и поддържа френските гари, планира като начало да изгради два жп хотела съвместно с хотелската мрежа Okko. Първият от тях ще се появи на територията на Източната гара в Париж. Той ще има 170 стаи и покривна панорамна тераса с площ в 3 000 кв. метра. Откриването му се очаква през 2019 г. Вторият хотел трябва да изникне на гарата в Кан, малко по-късно.

Предвижда се 4-звездните гарови хотели във Франция да предлагат престой срещу 110 евро за нощувка. Цените обаче най-вероятно ще са плаващи и ще се колебаят в зависимост от тяхната заетост. Ако двата пилотно изградени жп хотелски комплекса в Париж и Кан се развият успешно, инициативата ще се разшири и на други големи френски жп гари.



... Гостите им ще се гледят с вкусна храна, привлекателни кътове за отдих, спорт и развлечения



Ако проектът погъне успех бизнес пътниците и туристите във Франция ще имат на разположение в хотели още след като слезат от влака

## 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: VPB1BG33  
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.