



**НЕСПРАВЯНЕ  
С ТОВАРОПОТОКА**

на стр. 3

Васимир Илиев, ръководител на отдел „Превенция на посегателствата и анализ на риска“ в „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД:  
**И БЕЗДЕЙСТВИЕТО СТИМУЛИРА  
ПОСЕГАТЕЛСТВА И КРАЖБИ**

на стр. 4

## РЕМОНТНАТА ПРОГРАМА Е СЪОБРАЗЕНА С ГРАФИКА ЗА ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ

Програмата за оздравяване и стабилизиране на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД през тази година предвижда ремонт на 135 вагона. Тя е напълно съобразена с Графика за движение на влаковете, казва Христо Нанков, директор на дирекция „Подвижен железопътен състав“ в дружеството. За да се подобри качеството на обслужване, с решение на Съвета на директорите на холдинга, до края на м. юни ще престанат да се движат 11 от едни от най-остарелите и амортизирани влакове – руските електромоторисни композиции от серия 32. Още известно време ще останат в експлоатация само четири от тях, които са били основно ремонтирани в жп завода в Русе, уточнява Нанков. Произведени още през далечната 1970 г. и конструктивно, и от гледна точка на предлаганите удобства, те не отговарят на съвременните изисквания. Но са напълно безопасни и сигурни. Затова ще се използват, докато започне да се закупува нов подвижен състав.

Пак според оздравителната програма се очаква процесът на обновяване и активното „пенсиониране“ на старите жп композиции да започне през 2017 г., тъй като той е свързан освен с финансово обезпечаване, с провеждането на конкурси за изпълнител и с определени технологични производствени срокове. Независимо от тази перспектива, всяка година дружеството приема и актуализира своята ремонтна програма, в която през 2015 г. е планирано в базите на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД да се „подмладят“ 6 теснолинейни вагона и 44 вагона за нормално междурелсие. Отделно са сключени два договора за капитални ремонти с вагонния завод в Септември и с „Интерком“ ООД в Дряново. Вече са подадени първите 27 вагона, от които на 20 се извършва капитален, а на 7 – среден ремонт. Това създава сигурност и гарантира всекидневното изпълнение на графика за



движение, коментират експерти в дирекция „Подвижен железопътен състав“.

Все още обаче се очаква да пристигнат от вагоноремонтния завод в румънския град Клуж 3 вагона, които престояват там в продължение на четири години. Според последното предоговаряне до средата на тази година те най-после трябва да се приберат в България, отбелязва Христо Нанков. Не е ясно точно каква е била причината за това огромно закъснение, но от наша страна вече са калкулирани на изпълнителя всички неустойки за забавения ремонт. В това отношение към акуратността на двата български завода, с които в момента „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД си партнира, няма забележки, коментират специалистите в дирекцията. В зависимост от производствения

си капацитет всеки от тях месечно може да извършва по три капитални ремонта – условие, което според договорните отношения се изпълнява безусловно.

За да няма проблеми с изпълнението на Графика за движение на влаковете през тази година дружеството трябва всекидневно да пуска в движение по националната железопътна мрежа 320 вагона. В момента годни за експлоатация са 385 вагона, уточнява Нанков. Задължително от тях 35 стоят в резерв, който дава възможност за по-голяма гъвкавост и адекватна реакция при непредвидени ситуации. Благодарение на утвърдената програма ритмично, идващите от заводите или депата на БДЖ в Пловдив, Горна Оряховица, Варна, София, Мездра превозни средства веднага сменят тези, които имат нужда от планиран

ремонт.

По-проблемен остава въпросът с локомотивите. Още в края на миналата година на един от Обществените съвети в подкрепа на българските железници, управителят на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД Димитър Костадинов обърна внимание, че у нас няма заводи, които биха могли да извършват основните им ремонти, както и предприятие за поддръжане на сименсовите моториси „Дезиро“. Възстановяването им извън границите на страната излиза твърде скъпо и финансово непосилно за възможностите на дружеството. В момента, пак според утвърдената програма, само в депата на БДЖ се извършват подедни ремонти и различни видове техническо поддръжане на локомотивите. Същото потвърждават и в дирекцията за „Подвижен железопътен състав“.

Специалистите там обръщат внимание, че се набляга и на техническата текуща поддръжка, извършвана от „БДЖ – Кончар“ на модернизирания серия локомотиви 46-200.

По думите на Христо Нанков с нетърпение се очаква оптимизирането на електронната програма за складовите наличности на резервни части. Тя не само ще развърже ръцете на технолозите, но и ще спести много финансови средства. Ще даде възможност всеки момент да се следи и да се знае точно с какви резервни части се разполага. Ще се сложи ред в отчетността и ще се преустанови вредната практика на презапасяване, заради неколкотократно понякога закупуване на едни и същи резервни части поради липса на информация.

Мая Димитрова

# ШВЕЦИЯ ДОСТРОЯВА НАЙ-ДЪЛГИЯ ЖП ТУНЕЛ В СТРАНАТА



Специалистите на шведската държавна инфраструктурна агенция Trafikverket (отговаряща за изграждането на пътните и жп комуникации в страната) завършиха полагането на жп линиите в тунела Hallandsas. Довършителните работи по съоръжението се предвижда да приключат през декември т. г. След пускането му в експлоатация, жп тунелът, чиято дължина е 8,7 км, ще стане най-дългият в скандинавската държава.

Железопътният тунел Hallandsas се състои от две отделни тръби и е ключов елемент от модернизацията на шведските жп линии по западното крайбрежие на скандинавското кралство (единични жп линии в региона

се заменят от двойни). Той се изгражда под планински масив в участъка между градовете Енгелхолм и Халмстад в югозападната част на Швеция. С пускането му в експлоатация ще се подобрят жп комуникациите между редица населени места в кралството. Така например по трасето между Гьотеборг и Лунд вече ще могат да пътуват товарни влакове с двойно по-голяма маса, а скоростта на движение на пътническите състави по участъка да нарасне от 80 км/ч до 200 км/ч.

В дългосрочен план съоръжението ще бъде ключов елемент и от планираното високоскоростно железопътно трасе между Осло и Хамбург. То ще преминава през

Гьотеборг, Малмьо и Копенхаген.

Изграждането на тунела започна още през 1992 г., но строителните работи бяха преустановени 5 години по-късно заради опасения, че проектът ще нанесе сериозни вреди на околната среда в региона. Строителството бе възобновено едва през 2005 г. Поради забавянето и корекции в строителните технологии стойността на проекта се оскъпи значително и достигна 10,5 млрд. шведски крони (1,25 млрд. долара).

В момента работниците на Trafikverket монтират в тунела и на подходите към него системите за жп сигнализация, контактната електрическа мрежа и телекомуникационно оборудване.

# ПРЕДСТАВИХА НОВАТА ЕЛЕКТРИЧКА DESIRO CITYJET ЗА АВСТРИЙСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ



В завода на концерна Siemens в Юрдинген (Германия) бе представен първият тривагонен електрически влак от новия модел Cityjet на жп семейството Desiro. Крайградските състави от типа са разработени по поръчка на федералните (държавни) железници на Австрия (ÖBB).

Австрийският жп монополист е сключил договор на стойност 550 млн. евро с германския гигант за доставка на общо 101 такива композиции. 31 от тях ще бъдат произведени във вариант за градски превози и ще обслужват района на Виена. Другите – съответно 35, 18 и 17 влака са предвидени за

регионални превози в провинциите Долна Австрия, Щирия и Горна Австрия.

Новите тривагонни електрички са дълги 75 м, широки 2,82 м и се задвижват от осем тягови двигатели с мощност по 235 кВт. Ниският под в района на вратите им улеснява транспортирането на инвалиди, майки с детски колички и пътници с велосипеди. Влаковете могат да развиват максимална скорост 160 км/ч. Във версията за градски превози са предвидени 244 седящи места и по 6 врати от всяка страна, а във варианта за крайградски – 250 места и по 4 врати на борд.

Първият състав Desiro Cityjet предстои да премине изпитания на германския жп полигон Вегберг – Вилденрате. След това той ще бъде изпратен във Виена за тестове в климатична камера. Предвижда се първите 21 електрички да бъдат произведени в завода на Siemens в Юрдинген. Следващите състави ще се сглобяват в жп предприятието на ÖBB във виенското предградие Йедлерсдорф.

По план първите 5 Desiro Cityjet се очаква да бъдат пуснати в редовна експлоатация до края на 2015 г. Доставките на останалите трябва да бъдат завършени до 2018 г.

## Учредиха алианс за промишлен дизайн на жп вагоните

Компании и асоциации за промишлен дизайн, университети и жп производители от над 40 държави от целия свят, учредиха международен съюз за промишлен дизайн



на железопътните вагони. Инициатор за неговото създаване е Китай, но идеята срещна радушен прием от редица компании с традиции в областта от САЩ, Швейцария, Германия, Франция, Италия, Япония и Испания.

Алиансът е създаден, за да помогне за внедряването на научните и технологични иновации в областта на вагостроенето. Очаква се той да улесни сътрудничеството между жп производителите, изследванията и техническия прогрес в сегмента.

## Китайски дизелови локомотиви за Тайланд

Държавните железници на Тайланд получаха първите два дизелови локомотива SDA3, произведени по тяхна поръчка от китайската корпорация CSR.



Договорът, сключен между двете компании през юни 2013 г., предвижда доставката на общо 20 локомотива от този тип.

Шестосовите локомотиви SDA3 (с 20 тона натоварване на всяка ос) са предвидени за обслужване на теснолинейни жп пътища с ширина 1 000 мм. Те са оборудвани със силова установка C175-16 ACERT с мощност 2,8 МВт на американската компания Caterpillar. Дизелът отговаря на изискванията на европейските екологични стандарти Евро IIIA.

Новите локомотиви могат да развиват максимална скорост 120 км/ч. В хода на експлоатацията си в Тайланд обаче тя ще бъде ограничена до 100 км/ч.

## Кметът на Париж поиска 24-часово метро

Кметът на френската столица Ан Идалго поиска работното време на парижкото метро всяка година да бъде удължавано с един час докато накрая то не премине



към денонощен режим на работа. Тя е внесла предложение за това пред управата на държавната компания, управляваща обществен транспорт на Париж и неговите предградия (RATP). Ако то бъде удовлетворено, градоначалникът на града на любовта, виното и изкуството ще изпълни едно от обещанията си пред избирателите, с които спечели поста на местните избори през 2014 г.

Инициативата на парижкия кмет обаче вероятно ще срещне солидна съпротива. По данни на RATP всяка нощ по мрежата на подземната железница се извършват средно по около 400 ремонтни дейности, заради които е невъзможно мотрисите да оперират. Освен това, цената на преминаването към денонощна работа, изглежда доста солена. От транспортното дружество са изчислили, че това ще струва на общинския бюджет още 40 млн. евро.

Специалистите обаче са на мнение, че при добро желание идеята може да се реализира поетапно. Предлага се отначало денонощно движение се въведе по вече изцяло автоматизираните 1-а и 14-та метро линии, обслужвани от влакове без машинисти, а в перспектива и по останалите.

# НЕСПРАВЯНЕ С ТОВАРОПОТОКА

*Американските железници не се справят с товаропотока. Проблемите в железопътния транспорт на САЩ, предизвикани от нарастващите обеми на товарите и (втората поредна сурова) зима, нарушиха графика на доставките на суровите товари в няколко региона на страната.*

Увеличеното търсене на жп превози от страна на доставчиците на зърно, въглища и захар доведе до недостиг на състави и технически персонал при такива големи железопътни карго оператори като BNSF Railway Co (част от холдинга Berkshire Hathaway Inc.). Това отчасти е свързано с доста мразовитата зима, която връхлетя Америка и принуди компаниите от сектора да използват по-къси състави.

В резултат от лошото време и снегонавяванията, транспортирането на зърното от плодородния Среден Запад и Великите равнини изостана от графика с две-три седмици. Запасите от въглища на електроцентралите за 30 деноно-

се с производството на торове, като гиганта Mosaic Co например. На дистрибуторите се налага да бъдат заплащани многомилionни неустойки, поради което те призовават за внасяне на поправки в законодателството, които да позволят повече конкуренция в отрасъла.

За борбата със закъсненията BNSF Railway взема под аренда и докупува стотици единици подвижен състав и увеличава щата на работниците. Компанията дори започна да прокарва нови железопътни участъци, макар че земята под тях още не се е размразила заради продължаващата сурова зима на Северноамериканския континент.



*Поредната сурова зима в Северна Америка наруши графика на доставките на суровите товари в много части на САЩ и Канада*



*Закъснения имаха стотици влакове, транспортиращи нефт, зърно, въглища и други товари, преминали през региони, сковани от зимата*

щия също станаха забележимо по-малки от стандартния резерв. Понякога вагоните с въглищна маса пристигаха след цели 10 дни и изправяха ТЕЦ-овете пред пълно изчерпване на резервите.

Съседна Канада се сблъска с подобен проблем, когато богатият урожай от селскостопанските култури не успя навреме да достигне до крайбрежието, за да бъде експортиран. Страната е третият най-голям световен производител на зърнени култури и изнася повече от 90 процента от своята земеделска продукция в Съединените щати.

Както в САЩ, така и в Канада, железопътните оператори повече са съсредоточени върху доходоносния бизнес по транспортирането на нефтопродукти, пренебрегвайки зърнените и другите видове товари. Потърпевши са дори компании, занимаващи

Натрупалите се логистични проблеми в товарния жп транспорт на Северна Америка ще трябва да се решават скоростно, заявяват специалистите. Само по този начин е възможно да се избегне повторението им през следващите години, които е много



*За справяне със закъсненията BNSF Railway взема под аренда и докупува стотици единици подвижен състав*



*Пътят за преодоляване на проблемите минава през модернизация на съществуващата жп инфраструктура*

вероятно също да са със сурови зимни месеци. Особено на фона на постоянно наблюдаваните аномалии в климата.

Пътят към нормализиране на ситуацията преминава не толкова към придобиването на нов или допълнителен подвижен състав, колкото през модернизацията на съществуващата

стрежежа на операторите и техните клиенти за постигане на все по-големи печалби щатските товарни влакове стават все по-дълги и тежки. Което на свой ред поставя на по-големи изпитания жп мрежата.

В момента средната скорост на карго съставите в САЩ е 30 - 32 км/ч, а по много жп участъци



*От десетилетия железниците в САЩ с приоритет развиват товарните превози и жп мрежата е почти изцяло съобразена със спецификите на релсовия карго транспорт*

скоростта е дори още по-малка. За да не спада повече, а напротив – да се вдига и с цел линиите да могат да издържат на масата на композициите, много железни пътища трябва да бъдат ремонтирани, подобрени или изградени наново. Има нужда и от нови, по-оптимални трасета. За целта обаче американските железопътни компании ще трябва да заделят повече средства за инвестиции в развитието на жп инфраструктурата.

Положителното е, че те осъзнават това и планират да увеличат инвестициите. През настоящата година компаниите от сегмента възнамеряват да повишат обема на капиталовложенията в собствените си жп мрежи до 29 млрд. долара.

Инвестициите, за които бе обявено от Асоциацията на американските железници (Association of American Railroads, съкратено AAR), се явяват жизнено необходими за развитието на нефтената промишленост в щата Северна Дакота и фермерските стопанства на запад. Нефтотобивните предприятия и земеделски производители доставят своята продукция само по железните пътища на страна-

та и през последните години се оплакват, че в отрасъла няма никакви качествени изменения. Алармирят, че нищо не се прави за намаляването на слабите места в жп мрежата, които спъват навременните доставки.

По настояване на регулаторните органи и политиците, водещите жп оператори като BNSF, CSX Corp. и Union Pacific се ангажираха да увеличат инвестициите си за модернизацията на стопанисваната от тях жп инфраструктура. Статистиката сочи, че през миналата година компаниите в сектора са похарчили сумарно за тези цели средства от порядъка на 27 млрд. долара. За сравнение през 2013 г. – тези капиталовложения са били 25 млрд. долара. Тоест наблюдава се един устойчив ръст, който ще бъде продължен. Ако изразените намерения отново се реализират, капиталовложенията в жп мрежата на САЩ ще нараснат с поредната „стъпка“ от 2 млрд. през 2015 г.

Но дали това ще е достатъчно? По всяка вероятност не. Железопътната компания CSX Corp. – третата по големина в Съединените щати – вече информира обществеността, че през тази година очаква удвояване на миналогодишния трафик. Другите оператори също имат основания да прогнозират подобни пазарни реалности. На този фон средствата, които се заделят за справяне с настоящите проблеми на сектора, могат да се окажат недостатъчни. И жп превозвачите в Северна Америка отново да се окажат не напълно подготвени за обективната действителност.

„За разлика от повечето от другите видове транспорт, нашите жп превозвачи могат да разчитат само на своите собствени капиталови ресурси. Не и на доларите на данъкоплатците“ – отбелязва президентът на AAR Ед Хамбъргър. И все пак, като че ли, ако сегментът положи малко повече усилия и респективно инвестиции, сякаш бъдещето му ще изглежда по-предвидимо и розово.

Васимир Илиев, ръководител на отдел „Превенция на посегателствата и анализ на риска“ в „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД:

# И БЕЗДЕЙСТВИЕТО СТИМУЛИРА ПОСЕГАТЕЛСТВА И КРАЖБИ

**- Г-н Илиев, кога се формира новото звено по „Превенция на посегателствата и анализ на риска“ и какви практики ще използвате за овладяване на посегателствата?**

- Отделът се създаде в края на м. декември миналата година, преди още да бъдат направени последните разкрития за кражби на горива, работно време и други активи от дружеството. Процесите съвпаднаха и предприехме конкретни действия много скоро след като отдела започна да функционира. Всички цели, които сме си поставили, ръководството набеляза още през предишния си мандат през 2012 г. Мога да кажа, че още през 2012 г. и 2013 г., направихме първите стъпки в процесите по налагане на превантивен контрол и противодействие на инкриминирани деяния от страна на служители в дружеството, като определено се постигнаха положителни резултати. През 2012 г., оптимизирайки мерките за сигурност, в „Товарни превози“ се създадох първите мобилни екипи към отдел „Вътрешна сигурност“. Формира се и обща мобилна група от служители на двете дружества в холдинговата структура, за да си взаимодействат служителите по сигурността в Пътнически и в Товарни превози. Ще вметна, че към момента също се разработва проект за обединение на силите и организиране на единна информационна мрежа, съвместно със служители на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, Пътнически и Товарни превози. През 2012 г. се наложиха практики и се възстанови взаимодействието с Транспортна полиция. Бяха организирани редица съвместни акции, свързани с кражби на горива и посегателства върху имуществото. Сега възнамеряваме да намерим подходящи методи за взаимодействие с новосъздадените структури в МВР. Безспорно липсата на конкретно ангажирана с проблемите на железниците структура в МВР, разполагаща с ресурс на територията на цялата страната, е в огромен ущърб по отношение на превенцията върху престъпността в железопътния транспорт. Благодарение на ясно поставените цели и задачи, екипната работа, взаимодействието с институциите, ентузиазма и не на последно място реформаторския дух на ръководството и на колегите ми в средата на 2013 г. се постигна намаление на разхода на гориво близо с цистерна, цистерна и половина месечно, но категорично не заради намалените обеми на превозените товари. Ефектът от дейността ни през 2012 г. се почувства близо година по-късно, едва през следващата 2013 г. Бяха разработени редица вътрешни правила, които максимално ограничават възможностите за неправомерни действия от страна на служители в холдинговата структура.

Като ръководител на звеното, ангажирано с процесите, свързани с опазване на имуществото, до м. септември 2013 г., смело мога да заявя, че имаше резултати. След това се направиха структурни промени в дружеството, което наложи и промяна във функционалните ми задължения в сферата, където работих. Не

желая да категоризирам последвалите по-късно процеси, свързани с решаването на проблемите по отношение на посегателствата върху повереното имущество. Но те бяха резултат от неправилните решения, взети от страна на бившето вече ръководство.

**- Бихте ли анализирали причините за увеличаване разхода на дизелово гориво през 2014 г.?**

- Смятам, че основните причини за завишения разход на дизелово изчислени върху 1 000 брутотонкилометра през 2014 г. в „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД са различни. На първо място това е неефективното използване на дизеловата тяга, както и работата на дизелови локомотиви за обслужване на влакове в участъци с контактна мрежа. Също така причина е и силното завишение на километрите изолирано движение, а и не на последно място кражбите на горива.

Появиха се твърдения, че поради заобиколните маршрути вследствие на извършваните ремонти по железопътната инфраструктура, през 2014 г. се е стигнало до скок в разхода на дизелово гориво. Смятам, че такива твърдения не кореспондират с обективните факти. Безспорно при прекъсванията разстоянието е било увеличено като километри, но от друга страна разстоянието, изминато с дизелова тяга е намалено с 60 км за района на ремонтите, а остатъкът от увеличението на маршрута при прекъсването е извършвано с електрически локомотиви. От това следва, че като цяло е увеличен енергийният разход, а не този на дизелово гориво. Коефициентът на полезно действие на един локомотив се изчислява въз основа на произведените от него брутотонкилометри и изразходеното от него гориво за тяхното производство. През 2013 г. за производството на 1 000 брутотонкилометри на един локомотив са били необходими 7,6 литра гориво, а през 2014 г. за същите брутотонкилометри той е отчел 8,8 литра.

**- Защо се увеличил положеният извънреден труд, след като не се наблюдава съществена разлика на превозените товари между 2014 г. и 2013 г.?**

- Смятам, че причините довели до това увеличение са комплексни. От една страна се дължи на злоупотреби с реално извършената работа от страна на локомотивните бригади, както и на неефективното използване на работното време на машинистите. Текущото на квалифициран персонал също е допринесло за този резултат. Но може би съществуват и ред други предпоставки, за които не съм компетентен да отговоря.

**- Какво имате в предвид под неефективно използване на работното време?**

- То се вижда и в разследването, направено преди месец от Нова телевизия. Има утвърдени типови графици, които доскоро редовно се нарушаваха. През юли 2013 г. в доклад до тогавашното ръководство ясно описах картината, цитирайки примери с конкретни пътни листове. От тях се виждаше как едни и същи машини и



служители тенденциозно се изпращат по определени маршрути за сметка на други. Или по-просто казано – едни стоят без работа, а други генерират извънреден труд. Предоставянето на възможности за промяна в утвърдените графици е било и предпоставка за извършване на нарушения, целящи облагодетелстване.

**- Тези хора не са ли санкционирани?**

- За най-голямо съжаление тези констатации се потвърдиха преди месец и вече са факт въз основа на одитни доклади. Но по-фаталното е, че са натрупани огромни разходи, за които превантивно сме уведомявали още през 2013 г.

По отношение на санкциите, редът и практиката доскоро бяха такива, че докато се завърти колелото и доклада с констатираните нарушения премине, през цялата ни административна структура, за да се докаже дадено нарушение, нарушителят, вече е „посъветван“ как да избегне дисциплинарно наказание или както често се случва той излиза в продължителен болничен. Това също е причина за натрупването на извънреден труд от трети лица. Факт е, че са образувани много дисциплинарни производства, но в същото време имаме не малък брой нарушения, за които е почти невъзможно да вменим вина, камо ли да се предприемат по-сурови наказания. Защото съществуват редица причини, които не желая да коментирам.

**- Какво трябва да се случи оттук нататък, за да се преодолеят загубите, за които говорим днес?**

- През последните години, дружеството търпи различни по характер загуби. Смятам, че това е сериозен аргумент да бъдат разработени мерки за пресичането на порочните практики от една страна, а от друга - за създаването на контрол

във връзка със спазването на вътрешните правила и вътрешно-нормативната уредба.

Имайки предвид основната дейност на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, която е превоз на товари, работното място на голяма част от персонала в дружеството е именно тяговия подвижния състав. Това е допълнителен мотив за изграждане на системи за контрол, които да регулират процесите и равнопоставеността между служителите в администрацията и служителите, ангажирани с експлоатационната дейност. Целта на предприетите мерки е след извършване на пазарни и аналитични проучвания да се създаде система за контрол на достъп не само в административните сгради на дружеството, а и в тяговия подвижен състав.

В тази връзка категорично се доказва необходимостта от изграждане на системи за електронно отчитане на присъствието, точното засичане на времето на влизане и излизане в обектите, наричани „работно място“. На база на придобития опит и анализите, които предвиждат допълнителни действия, ще потърсим възможности за доизграждането на съществуващата система за контрол в съответствие с нуждите и новите технологии, внедрени през последните години. Ще използваме съвременните положителни практики в тази сфера. Целта е да се открие възможност за мониторингов контрол на процесите. Той ще трябва да включва доставката на гориво в ГСМ-складовете, автоматичното въвеждане на данните от тези доставки в счетоводството, контролът на достъп и право на зареждане на база предварителна заявка, зачисляването на количеството гориво в локомотива, издаването на пътен лист и назначаването на маршрут за работа, както и автоматичното

# ЗАПОЧВА ИЗГРАЖДАНЕТО НА ИНТЕРМОДАЛНА МРЕЖА У НАС

В основните насоки за бъдещото развитие на интермодалния транспорт в България приоритетно място заема изграждането и развитието на терминали в София, Варна, Русе и Пловдив. В момента със съфинансиране от ОП „Транспорт“ 2007 - 2013 г., Национална компания „Железопътна инфраструктура“ изпълнява два проекта за изграждане на интермодални терминали.

През януари беше подписан договорът за техническа помощ за предпроектни проучвания и проектиране на интермодален терминал Русе. Предвижда се до края на 2015 г. да се извършат подготвителните дейности, а през 2016 г. да стартира строителството на терминала. На него ще се обработват товари от железопътен, воден и автомобилен транспорт.

В по-напреднала фаза е изграждането на интермодален терминал Пловдив, където предстои започването на строителните дейности. Той е с голямо геостратегическо и икономическо значение, както в регионален, така и в национален и общоевропейски аспект.

С изграждането на втория мост над река Дунав и тунела под Босфора се създадоха предпоставки за сериозен ръст на транзитните товари от Западна Европа към Средна Азия и Близкия Изток. Освен че е пресечна точка на няколко трансевропейски коридора, пловдивският терминал ще обслужва и сериозен



регионален трафик, тъй като около него са съсредоточени много производствени предприятия. С осъществяването на проекта ще се съкрати с около 30

процента времето за транспортиране на контейнерите. Ще се повиши качеството, сигурността и безопасността на железопътния транспорт, ще се подобри

екологичната обстановка в страната, чрез създаване на условия за намаляване на транзитните превози с ТИР-ове и други тежкотоварни автомобили.

изчисляване на разхода за извършена работа. Обхващайки всички тези етапи, системата може да предостави възможност и за наблюдение на избран етап, посредством заснемане чрез камери. От тях данните ще се прехвърлят в Център за управление и контрол на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД.

Ръководството на холдинга и управителят на дружеството г-н Любомир Илиев категорично заявиха, че ще са безкомпромисни към каквито и да било нарушения на установения вътрешен ред, спазването на вътрешно-нормативните актове, както и във връзка с налагането на безкомпромисни наказания на служители, злоупотребили със служебното си положение. Практиката е показала, че и бездействието възпроизвежда престъпност.

Смятам, че след оптимизирането на изброените процеси и след установяването на строг контрол чрез нововъведенията, ще постигнем значително намаляване на разходите в различните сфери на дейността в дружеството. Но за да се сложи край на всички посегателства, мисля, че цялото общество, от което и ние сме част, трябва да започне да проявява по-голяма нетърпимост.

**- Кога очаквате реален ефект от предприетите мерки?**

- По отношение на общия размер на загубите и очакваните ползи, смятам, че резултати може да се появят най-рано в края на лятото на 2015 г. Средствата, които ще се вложат в техника ще улеснят превантивната работа за дълги години напред. Ако не бяха изгубени последните две години, инвестицията, която трябваше да се направи, днес вече щеше да носи значителни положителни финансови резултати.

## ОБРАТНА ВРЪЗКА



*Здравейте,  
Петък вечер имах  
удоволствието да  
пътувам с влак от  
Пловдив до Асенов-  
град в 22,00 ч.*

*Редовно ползвам услугите на БДЖ, но скоро не бях попадал на такова човешко отношение и най-вече на усмихнати служители.*

*Искам да изразя голямото си възхищение от професионализма, доброто отношение и огромните усмивки на началник-влака и кондукторката. Вярвам, че повечето служители на БДЖ само могат да се учат от тях.*

*Желая ви прекрасни дни.*

**инж. Петър Петров**

\*\*\*

*Здравейте, служители на БДЖ,  
Изказвам своите благодарности за промяната на разписанието на пътническия влак Пловдив - София, който тръгваше от Пловдив в 16.40 часа, а сега заминава в 17.30 часа.*

*С новия час този влак е удобен за много пътуващи и те вече могат нормално да се прибират вечер. Искрено се надявам влакът и в бъдеще да остане в същия час и да не го променяте с изтичане срока на действията в момента разписанието.*

*Още веднъж искрено ви благодаря, че се съобразихте с потребно-*

*стите на пътуващите хора. Желая Ви здраве и успехи!*

**Иванка Филева,  
редовно пътуваща в участъка  
Пловдив  
с. Хаджиево**

\*\*\*

*Здравейте!*

*Честно казано ми омръзна само да се оплакваме и да ползваме телефона за оплакване, сега искам да похваля хората, които работят в БДЖ.*

*Вчера във влак, движещ се по направление София - Дупница (КПВ50235) и тръгващ по разписание в 18:10 имах възможност да попадна на един изключителен джентълмен - началник влак. Не запомних неговото име, но най-учтиво моля по каналния ред, с който вие сте запознати по-добре от мен, този човек да бъде похвален и да се отрази, че пътник е останал с добро впечатление от него. Влакът по традиция беше пълен и за пътниците, които се качват от гара Захарна фабрика не винаги се намират места. Но този железничар отстъпи своето място на дама, с което ми се издигна в очите. Искра ми се и на останалите ви колеги той да им бъде добър пример.*

**Поздрави:  
Марио Евгениев**

# КОГАТО СЕ ЧУВСТВАМЕ НЕЩАСТНИ

*Идеи за подобряване  
на настроението*



**И**ма моменти в живота, когато се чувствате нещастни, без очевидна причина и изглежда сякаш всичко в живота ни е толкова лошо. В действителност, това се случва с всички, включително и на най-позитивните хора. Недейте просто да изчаквате този лош период от живота ви да премине, а вземете всичко в свои ръце. Обърнете внимание на нещата, които можете да направите, когато сте нещастни без причина.

**Като за начало, отхвърлете всичко, което ви кара да сте нещастни.** Ако не сте доволни от живота си, започнете да го променяте. Направете списък на нещата и хората, които ви карат да сте недоволни. Изолирайте се от „токсичните“ приятели в живота ви. С една дума, оставете след себе си всичко и всички, които ви карат да сте нещастни. Научете се да бъдете благодарни за всичко, което имате в живота сега.

**Починете си добре.** Ако се чувствате нещастни и не знаете защо, добре е си дадете кратка почивка, за да разберете причината. Може би вие просто сте уморени и трябва да се отпуснете, или може би някой прави живота ви нещастен. Отидете на разходка и се насладете на природата, медитирайте

или правете физически упражнения. Прекарайте известно време самостоятелно, за да се освежите, да се отпуснете и да се заредите.

**Пуснете си хубав филм, най-добре комедия.** Вместо да гледате трагична любовна история, гледайте весел филм. Смяхът може да повиши настроението ви. Освен това, ще имате чудесна възможност да забравите за проблемите си, макар и само за известно време. Доказано е, че дори една усмивка може да ви накара да се почувствате много по-добре в даден момент.

**Обградете се с позитивни хора.** Когато се чувствате така, сякаш пропадате в бездна, опитайте се да прекарате повече време с хората, които ви карат да се усмихвате и да се чувствате щастливи. Те ще ви помогнат да забравите за грижите си, ще се подобра настроението ви и неусетно ще започнете да се чувствате щастливи отново. Не забравяйте, че животът е твърде кратък, за да прекарвате времето си с тези, които ви правят нещастни.

**Никой не може да ви даде щастие.** Щастие е избор, всички ние имаме силата да го постигнем. От нас зависи дали ще решим да бъдем щастливи или нещастни. Нека опитаме да видим нещата от положителна перспектива и да променим отношението си към живота.

## САУНАТА



Сауната е всеизвестна със своите полезни за здравето свойства. Тя е един естествен и релаксиращ начин за прочистване, подмладяване и повишаване на духа. Не случайно за милиони хора по света тя е ежедневие, а при някои северни народи дори е част от дома.

Едно от основните предимства на сауната е детоксикацията. Това става чрез изхвърляне на вредните вещества през кожата (най-големият орган в човешкото тяло), благодарение на обилното потене, предизвикано от високата температура в сауната. Обикновено в Европа средната температура на сауната е около 40-60 градуса, като влажността е 100%.

Най-разпространена по света е финландската сауна. При нея температурата е над 80 градуса. По време на сауна температурата на кожата достига 40 градуса и благодарение на това се изхвърлят голяма част от телесните отпадъци и токсини. Също така се убиват бактериите и вирусите и има положителен ефект върху различни респираторни заболявания.

Освен това сауната помага за поддържане на хубава кожа и бистър тен. По време на сауна кръвният поток към кожата е засилен, това уве-

личава производството на колаген, който спомага за запазване на еластичността. Друг голям плюс на сауната е, че помага в борбата с целулита и наднорменото тегло.

Сауната има своя положителен ефект и за подобряване на емоционалното и душевно състояние. Тя действа успокояващо и отпускащо, помага ни да преодолеем стреса и умората.

Въпреки това, при използването на сауна е добре да се имат предвид и някои възможни негативни ефекти. Сауната не се препоръчва при: хора с високо или ниско кръвно налягане, както и при такива с различни сърдечни болести, тъй като натоварва сърцето; бременни; след употреба на алкохол и кафе; хора с разширени вени и затруднено кръвообращение.

Преди сауна вземете душ и се подсушете, за да започне веднага отделянето на вода от тялото. Ако посещавате сауна за пръв път, не стойте повече от 10 минути, след това вземете отново хладък душ и повторете. Редувайте 2-3 пъти седене в сауна с охлаждане.

След сауна приемете голямо количество вода, за да не се получи обезводняване на организма.

# ПЪРВИ МАРТ

## празникът на мартениците и пролетта



**Първи март е един от най-любимите празници на малки и големи. С него се поставя символичното начало на новата стопанска година, пролетта и прераждането на природата. На този ден всеки се окичва не само с мартениците, които най-близките хора са му подарили, но и с усмивка и надежда за едно ново, по-добро начало.**

**Както вече сигурно се досещате няма как да говорим за първи март и да не споменем Баба Марта. Според народните вярвания тя е или стара и куца жена, или млада и хубава девойка, но и в двата случая олицетворява слънцето и пролетта. Тя е също и персонификация на месец март, който не случайно е наричан „женския месец“, и отново е символ на зачатие и на пролетта и земята, която ще роди лятото и плодородието. Легендите и преданията, свързани с Баба Марта са многобройни. Според една от тях тя е сестра на Малък и Голям Сечко (месеците януари и февруари) и е люта и сърдита, защото двамата ѝ братя или правят някоя голяма пакост, или винаги изпиват виното и не я оставят да го опита.**

**В миналото българите вярвали, че когато Баба Марта се засмее, навън ще е слънчево и топло, но разсърди ли се – задухва силен вятър и облаци закриват слънцето. Именно за това огромна част от традициите и обичаите, свързани с този ден и месеца като цяло, са посветени на умилостивяването на Баба Марта. Поверието гласи, че на 1-ви март тя спохожда хората и посевите, облечена в червен сукман, червени чорапи и червена забрадка.**

**Баба Марта била изключително благоразположена към хората, които носели мартеници, откъдето идва и многовековната традиция на този ден да се окичват с бели и червени конци. Мартеницата е един от най-обичаните български символи. Най-често тя се прави от усукани вълнени или памучни бели и червени конци. Всеки един от цветовете има своето значение – белият символизира чистотата, невинността, новото начало, а червеният – олицетворява живота, зачатие, енергията на слънцето и плодородието. При изработването на мартеницата конците трябва дължително да се засукат на ляво, а понякога може да се добавят различни символи, като черупка от охлюв за здраве и сила, мъниста против уроки, скилидка чесън за предпазване от зли демони или паричка за благополучие.**

**Мартениците се носят само за определен период от време, свързан със знаците на приближаващата пролет – цъфнали дървета, среща с първите доли-тащи прелетни птици – щъркели, лястовици или жерави. Поверието гласи, че ако хората искат да бъдат румени и здрави, трябва да закачат мартеницата си на цъфнало дръвче, а ако искат да избягат от всичко зло – трябва да я хвърлят в течаща вода, която да отнесе злините.**

# 2015 ГОДИНАТА НА ДЪРВЕНАТА ОВЦА

Годината на дървената Овца започна на 19 февруари 2015 г. и ще продължи до 7 февруари 2016 г. Овцата е осмият знак според китайския календар, а числото 8 по принцип се смята за много щастливо в китайската астрология. То символизира мъдростта, богатството и успеха. 2015 г. – Годината на зелената дървена Овца ще мине под знака на дома и семейството. (Дървени са знаците в години, които завършват на 4 и 5, а е зелена, понеже зеленият цвят се свързва с петия елемент – дървото.) Периодът ще е особено късметлийски за всички родени в Година на Овцата.



## ПЛЪХ

(1924, 1936, 1948, 1960, 1972, 1984, 1996, 2008)

За Плъховете годината ще донесе глътка свеж въздух. Ще настъпи раздвижване в служебен и личен план, но в повечето случаи – за добро.

**Кариера:** През 2015 г. ще настъпят промени в работата. Ще имат много ангажменти и понякога стресът ще им идва в повече. Плъховете трябва да се борят да не се поддават на напрежението и да не изпускат контрол върху събитията в живота си.

**Пари:** С парите нещата ще са малко сложни. Затова не харчете за ненужни приумици.

**Любов:** Плъхът ще е твърде високотелен към интимния си партньор. Може да загубите човека до себе си, ако сте прекалено дребнави.

**Здраве:** Грижете се за себе си. Ако занемарите здравето си, това може да има тежки последици.

**Семейство:** През 2015 г. трябва да обърнете повече внимание на близките си. Това ще скрепи връзки, които са поизлиняли през последните месеци.

**Пътешествия:** Плъховете няма да имат време да пътуват за удоволствие. Но ще им се отвори път по работа.

## ВОЛ

(1925, 1937, 1949, 1961, 1973, 1985, 1997, 2009)

За Вола Годината на Овцата ще донесе щастлива и пълноценна любов. Годината ще е добра и по отношение на кариерата и парите. Упоритостта на Вола този път ще бъде в негова полза.

**Кариера:** Ще имате голям успех в работата. Може да се надявате, че ще получите увеличение на заплатата и повишение.

**Пари:** Годината на зелената дървена овца за вас ще е богата. Ще имате добри приходи.

**Любов:** За обвързаните отношенията с половинката ще процъфтяват. За свободните – сексът ще бъде по-важен от любовта.

**Здраве:** Стресът може да ви срине – и физически, и душевно. Очертава се опасност от психически заболявания. Вземете мерки да се предпазите.

**Семейство:** Ще ви се наложи да играете „синя каска“ между членовете на семейството ви. Ще трябва да усмирявате вражди, чийто корен се крие в миналото.

**Пътешествия:** Ще пътувате много – и за удоволствие, и по работа.

## ТИГЪР

(1926, 1938, 1950, 1962, 1974, 1986, 1998, 2010)

За Тигъра годината ще бъде тежка. Трябва да проявите цялата си дипломатичност, за да не пострадате. Очакват ви конфликти от най-различно естество. Въпреки това 2015-а за вас няма да е лоша като цяло.

**Кариера:** Това, че работите здраво и не мърморите, ще бъде забелязано от висшестоящите. Качествата ви ще изпъкнат тази година.

**Пари:** В парично отношение Годината на Овцата е прекрасна за Тигъра. Ще ви върви във финансовите дела и няма да се оплачете от липса на пари. Ще имате възможност да се поглезите с някоя и друга луксозна покупка.

**Любов:** „Тази година булка“ – това е предсказанието за родените в Годината на Тигъра. Ако са необвързани, ще срещнат сродна душа.

**Здраве:** Очаквайте период на крепко здраве. Не позволявайте на напрежението да ви събори. Разпускате, давайте си време да се възстановите.

**Семейство:** Не допускате да ви въвлекат в конфликти и не се противопоставяйте остро на роднини. През тази година ви очакват много хубави моменти с близките ви.

**Пътешествия:** Ще посетите интересни и нови места.

## ЗАЕК

(1927, 1939, 1951, 1963, 1975, 1987, 1999, 2011)

Спокойна година за Заека. С присъщата си тактичност дългоухите ще избегнат ситуации, които биха застрашили положението и благополучието им. Ще ги вълнуват духовни въпроси. Ще се обърнат към вътрешния си свят.

**Кариера:** Великолепни перспективи за развитие в работата.

**Пари:** Очакват ви добри печалби. Инвестирайте спестеното.

**Любов:** Новите връзки ще бъдат успешни и щастливи. За семейните – мир и любов през 2015 г.

**Здраве:** Бъдете внимателни, може да ви се случи инцидент.

**Семейство:** Мир и спокойствие сред роднините.

**Пътешествия:** Не ви предстоят пътувания – нито лични, нито служебни. Тази година ще се заседите на едно място.

## ДРАКОН

(1928, 1940, 1952, 1964, 1976, 1988, 2000, 2012)

Драконът ще остане без дъх в Годината на Овцата. Ще има много за вършене и нито миг почивка. Работа, семейство и други ангажменти ще погълнат цялото им време. Очертават се пречки, които биха могли да вгорчат личните отношения.

**Кариера:** Научете се да контролирате чувствата си, когато сте на работното място. Особено, когато работите с клиенти.

**Пари:** 2015-а е добра. Може да инвестирате в рискови начинания, които ще се окажат печеливши.

**Любов:** Страсти, романтика, вярна и неразделна любов – все хубави неща очакват Дракона на любовния фронт.

**Здраве:** Може да имате проблеми със здравето. Ще ви се разминат, ако спортувате редовно.

**Семейство:** Пренебрегвайте близките заради многото работа. Трябва да положите усилия да не ги обидите.

**Пътешествия:** Множество кратки екскурзии в почивните дни ще ви предпазят от „изпушване“ при този напрегнат работен график.

## ЗМИЯ

(1929, 1941, 1953, 1965, 1977, 1989, 2001, 2013)

Според китайския хороскоп годината ще е добра и за родените в Годината на Змията. Вашата хитрост ще ви помогне да се възползвате от отворилите се възможности. Все пак търсете съвета на хора, на които имате доверие.

**Кариера:** Който не работи, не греша. Ако ви критикуват за недобре свършена работа, не се обиждайте. Стегнете се и я свършете както трябва.

**Пари:** Ще имате добри доходи. Препоръчително е да спестите колкото може повече бели пари за черни дни.

**Любов:** Най-сетне ще разберете какво е това да има разбирателство във връзката.

**Здраве:** Не потискайте чувствата и емоциите си. Иначе може да си докарате психически проблеми.

**Семейство:** Ще получите нужната любов и подкрепа от близките си.

**Пътешествия:** Очакват ви кратки пътувания до близки дестинации. Така ще си починете по-добре, отколкото ако предприемете дълго пътуване, което може да се окаже с неприятни последици.

(Продължение в бр. 6)

## МЪЖ ПРАКТИКУВА 40 ЧАСА ЙОГА БЕЗ СЪН И ХРАНА

Свърхестествени възможности на човешкото тяло и невероятна сила на духа демонстрира К.П. Йогарадж, 29-годишен учител по йога в Хонконг. В продължение на 40 часа без прекъсване за сън и храна той е практикувал йога.

Като цяло през въпросните 40 часа мъжът е показал 1500 асани (йогийски пози), като във всяка от тях е престоял по няколко минути. Уникалното постижение е регистрирано от Книгата на рекордите на Гинес.

К.П. Йогарадж е посветил йога маратона си на министър-председателя на Индия Нарендра Моди.



## НАЙ-СТАРАТА КОТКА В СВЕТА Е НА 26 ГОДИНИ

Тифани Втора на 26 години е вписана в Книгата на рекордите на Гинес като най-старата котка в света, но изглежда страхотно за възрастта си, пише английското издание „Мирър“.

Въпреки че е родена на 13 март 1988 г. в Сан Диего, Калифорния и възрастта ѝ е равна на 121 години при хората, тя е пъргава и все още успява да се качва и слиза по стълбите.

Животното е запазило доброто си зрение, слух и физическа активност, но страда от високо кръвно налягане. Тифани Втора се храни най-вече с котешка храна и прекарва по-голямата част от времето в къщата, но понякога излиза и на разходка.

За най-старата котка, живяла някога в света, се смята Крийм Пъф от Остин, Тексас. Тя е родена през 1967 г. и умира през 2005 г. на 38 години и три дни.



# С ДРОН СРЕЩУ КРАДЦИТЕ И ИЗКУШЕНИЯ ЗА ПЪТНИЦИТЕ

**Полските железници пресичат кражбите с помощта на летящи роботи и привличат пасажери с иновативни практики**

Полските държавни железници (PKP) откриха много ефективен начин за борба с кражбите от товарните влакове и с вандалските прояви срещу жп съставите по гарите и депата. За повишаване на сигурността и намаляване на престъпленията срещу влаковете и товарите, ръководството им разреши да се закупи безпилотен летателен апарат, снабден с видеокамери, който да се използва за тяхната охрана.

Появата на дрона постигна удивителен ефект. Още при един от първите му „патрули“ летящият робот успя да заснеме група крадци, разтоварващи въглища от товарни вагони на една от полските гарии. Забелязвайки апаратът в небето, нарушителите на закона веднага са си плюли на петите, но установената на него камера е заснела и записала техните учудени лица. Впоследствие на органите на реда не е било никак трудно да разпознаят и задържат престъпниците по домовете им.

„Кражбите на въглища от товарните ни влакове до скоро се осъществяваха както във филмите за Дивия Запад. По време на движение на съставите, някои от крадците се качва на вагона, откача го и изсипва въглищата. Загубите от тези набези биват значителни, достигайки до милиони злоти годишно“ – отбелязва Мачей Борецки, директор на отдела за безопасност на полския товарен оператор PKP Cargo. Според статистиката, само през 2014 г. са регистрирани няколко хиляди кражби на въглища от влаковете, а отделно има откънати и редица други товари.

Предвид успешното начало, от PKP смятат, че нововъведението ще им помогне

значително да ограничат кражбите. И за да е ефекта още по-осезаем, полските железници предвиждат много скоро да подсилят въздушния си охранителен фронт с още няколко дрона.

Междувременно частният полски пътнически жп оператор Arriva RP предприе друга безпрецедентна акция. Компанията обяви,



В експресите на PKP Intercity миналата есен се раздаваха бесплатни ябълки в подкрепа на полските фермери

че всеки полски шофьор може да пътува с обслужваните от нея крайградски влакове, само срещу... 1 злота (около 25 евроцента). Промоцията важи през делничните дни и от нея могат да се възползват жителите и гостите на Куявско – Поморското войводство (област в Централна Полша), където превозвачът работи.

От Arriva твърдят, че целта на акцията е да се привлече вниманието на активните шофьори, които се двоумят струва ли



Закупеният дрон помага на полските железници да намалят кражбите



Полският междуградски оператор е черпел пасажерите и с ястия от гъска, като поощрение на местните храни

си да пътуват за работа с електричките, вместо със своите автомобили. За да се възползват от промоцията те просто трябва да предоставят на билетните каси шофьорската си книжка и талона на своята кола. По този начин частният оператор се надява да си спечели нови клиенти и да повиши запълнеността на съставите си.

Подобни компании за привличане на пасажери и повишаване на популярността вече са успешно реализирани от държавния

жп превозвач на Полша, осъществяващ междуградските и регионалните превози – PKP Intercity. През есента на миналата година служителите на компанията черпеха пътниците в полските високоскоростни влакове с бесплатни... ябълки.

„Плодовата“ жп акция бе организирана съвместно от превозвача и доставчика на храни за неговите влакове – компанията WARS. Тя се проведе и в подкрепа на полските фермери, които не успяха да продадат милиони тонове ябълки заради търговските санкции (по повод конфликта в Украйна), въведени от страната срещу Русия. Тогава в експресите ICCS бяха раздадени, закупени от тях 280 000 ябълки (около 40 тона), като върху всяка от тях бе залепена лепенка със символика на PKP Intercity. Година по-рано двете дружества проведоха кампанията „Куявско-Поморска гъска за Свети Мартин“ в подкрепа на хранителните продукти местно производство. При нея, пътниците на експреса Берлин – Варшава бяха гощавани с безплатни национални блюда от гъска.

Ивайло ПАШОВ



Заснетите от летящия робот крадци на въглища са задържани за часове



Частният жп оператор Arriva RP предлага на полските шофьори да пътуват с електричките му срещу 1 злота, вместо с кола

## 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: VPB1BGSF  
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.