



ЗЛОУПОТРЕБИ ИЛИ ЦЕЛЕНАСОЧЕНА МАНИПУЛАЦИЯ

срещу мерките за стабилизиране на държавния жп оператор

Този въпрос възниква през последните дни не само в системата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, но и в обществото, след като в медийното пространство бе тиражирана информация, че настоящото ръководство е разпитвано в прокуратурата заради одитен доклад, изготвен от инспектора към Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщения във връзка със сключвани неизгодни застрахователни договори, между 2011 г. и 2014 г., които били оцелили превозвача.

Накратко предисторията е, че през 2014 г. бившият транспортен министър Данаил Папазов поръчва извършването на общ финансов одит на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, който приключва след няколко седмици. Не става обаче ясно дали той или наследилите го служебни министри Николина Ангелкова изисква нов одит, но само на застрахователните договори на холдинга. По-късно тя го изпраща и в прокуратурата.



Според втория документ, изпълнителният директор на превозвача между 2011 г. и 2012 г., Йордан Недев, е сключил договори за 5-годишна застраховка с „Булстрад“ за 20 млн. лв. По-детайлната информация показва, че подготовката за него започва още при предшественика му Пенчо Попов. Става дума за задължителните застраховки „Гражданска отговорност“ и „Трудови злоупотреби“. Одитът обаче поставя под съмнение договора за допълнителната застраховка „Релсов подвижен състав“, която е аналог на автомобилното „Каско“. Според одиторите, така както е сключена, тя покрива щети само докато влаковете се намират в депата, но не и когато пътуват. Никъде обаче в заключенията не се посочва, че по-голяма част от подвижния жп състав прехвърля 40 години и е крайно амортизиран и остарял. Никъде също не е отбелязано, че години наред вече, а още повече през коментирания период, превозвачът се задъхва от натрупаните стари дългове, постоянния натиск на кредиторите и непосилната задача да оперира в депресираща, заради неприяна конкуренция, икономическа среда. Всъщност, контекстово това признава и Данаил Папазов в интервю пред БНТ. В него той предполага, че застрахователната полица е сключена по такъв начин поради икономия на пари и подчертава, че навярно основната причина е перманентният недоимък в компанията.

Спестени са над 18 млн. лева

Или не е извършен един неоправдан разход за „Холдинг

БДЖ“ ЕАД, коментира пред агенция „Фокус“ Велик Занчев, председател на Съвета на директорите, който по онова време е директор на дирекция „Корпоративни дейности“ и не е имал отношение към застраховките. Настоящият изпълнителен директор Владимир Владимиров тогава е бил председател на Съвета на директорите, а не оперативен мениджър с отношение към провежданата процедура. Според вътрешните правила на превозвача още тогава, когато се е вземало решението как да се процедира, е направена задълбочена оценка на риска и съпоставка между вероятните щети и застрахователните премии, които е трябвало да се изплащат. Така финансистите и юристите стигат до заключение, че последните ще бъдат много по-големи ако се направи в пълен размер допълнителната застраховка „Релсов подвижен състав“.

Недоумение буди едно от обобщенията на одитния доклад

„Одиторският екип не може да бъде уверен в заключенията си, тъй като времето, за което е правен този одитен доклад е в кратки срокове и не е предоставена информация в пълнота“. Точно тази формулировка провокира въпроса доколко обективни и коректни са изводите в доклада, след като е работено с ограничена информация. Също така прави впечатление, че никъде в него не е отбелязано сезиране на компетентните органи, респективно прокуратурата. Това е и поводът министър Ивайло Московски да

отбележи, че „когато има одитен доклад, обикновено в последното изречение се прави такава препоръка. Така че дори да съществуват някакви нарушения, те са с административен характер и не изискват ангажиране на следствие или прокуратура. Затова нямам притеснения от самоинициативата на Ангелкова“.

За да стане казусът още по-ясен, юридическият екип на „Холдинг БДЖ“ ЕАД в писмено становище подробно обяснява, че от 2006 г. насам действащото законодателство в областта на железопътния транспорт въвежда изискване жп превозвачите задължително да сключват застраховка „Гражданска отговорност“ за пътници, багажи, товари, поща и трети лица. Друга задължителна застраховка е „Злополука“ на пътниците, която трябва да имат железопътните превозвачи, извършващи обществен превоз на територията на България. Сключването на всякакъв друг вид застраховка, извън задължителните, е въпрос на преценка по целесъобразност и на финансови възможности за поддържането ѝ.

През 2010 г. в „БДЖ“ ЕАД е имало три действащи застра-

хователни договори със ЗАД „Алианс България“, по силата на които дружеството е застраховало наличните си активи, в т.ч. и подвижния жп състав.

Сключени са без проведена процедура за обществена поръчка

Установявайки това обстоятелство, тогавашното ръководство на „БДЖ“ ЕАД е предприело действия за провеждане на процедура за възлагане на обществена поръчка за предоставяне на застрахователна услуга, чрез застраховки „Индустириален пожар“, „Релсови превозни средства“ за електрически мотрисни влакове „Дезиро Класик“ - серия 30 и серия 31 и за дизелови мотриси „Дезиро Класик“ серия - 10, както и задължителна застраховка за риск „Трудова злоупотреба“ на работниците и служителите в „БДЖ“ ЕАД, „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД. Затова на 14.10.2010 г. е внесен доклад в Съвета на директорите от тогавашните изпълнителен директор на „БДЖ“ ЕАД – Пенчо Попов, управителя на пътническото дружество – Георги Ива-

нов, и управителите на товарното - Георги Друмев и Александър Митрев, съгласуван от служителите на ръководни длъжности в „БДЖ“ ЕАД – Христо Драганов, зам.-изпълнителен директор, Методи Христов – директор „Финанси“, Пламен Джуров – главен юрисконсулт, Християн Кръстев – директор „Техническо осигуряване“, Любомир Илиев – директор „Маркетинг и продажби“ и Дария Илиева – ръководител отдел „Снабдяване и продажба на активи“. Обсъждайки доклада, членовете на Съвета на директорите на „БДЖ“ ЕАД – Владимир Владимиров и Емил Иванов, са възприели напълно мотивирана обосновка за необходимостта да се възложи обществена поръчка, както и икономическата ѝ целесъобразност, финансова и правна обоснованост. Съвместно с члена на Съвета на директорите и изпълнителен директор – Пенчо Попов, е взето единодушно решение за провеждането ѝ при спазване на реда и условията на Закона за обществените поръчки, посредством договаряне с обявление и с предмет:

ФРАНЦИЯ И ИТАЛИЯ ЩЕ СТРОЯТ ТУНЕЛ

ПОД АЛПИТЕ

Франция и Италия ще построят съвместно 57-километров жп тунел под Алпите. Подземното съоръжение се оценява за 8,5 млрд. евро. Появата му ще позволи да бъде изградена трансалпийска високоскоростна жп линия между Лион и Торино. Тя би улеснила товарните и пътнически превози между двете държави.

Прокарването на жп тунела ще е най-трудният етап от реализацията на проекта. Това сложно инженерно съоръжение ще е с 6 км по-дълго от евротунела под Ламанша. Планира се 2,9 млрд. евро от средствата за изграждането му да се поемат от Италия, 2,2 млрд. – от Франция, а останалата част от сумата да бъде отпусната от Европейския съюз.

Намеренията на френските и италианските власти вече предизвикаха многобройни протести и в двете държави. Защитниците на околната среда, много обществени активисти и жители на общините, които ще бъдат засегнати от проекта, са против реализацията му. Те са убедени, че прокарването на жп трасето ще нанесе значителни вреди на природата и ще е неоправдан разход в държавния и местните бюджети в условията на икономическа криза.

Принципното споразумение за построяването на трансалпийската жп линия Лион - Торино бе постигнато на среща между държавните глави на Италия и Франция още през 1991 г. Тогава се предвиждаше железопътната магистрала

да бъде открита през 2025 г. Днес ориентировъчният срок за пускането ѝ в експлоатация е 2028 – 2029 г.

Общата стойност на мащабния проект, включително съпоструващия подалпийски тунел, по предварителни оценки е 25 млрд. евро. По новия жп маршрут е планирано да се движат както товарни, така и пътнически състави. Очаква се благодарение на появата му времето за пътуване между Париж и Милано да се съкрати почти двойно - до четири часа вместо настоящите седем. На жп трасето се възлагат и надежди да привлече голяма част от товарните превози, като съставите по него поемат товарите на поне 1 млн. тира.

Германия пенсioniра Pendolino VT 610



Deutsche Bahn (DB) изведоха от експлоатация дизеловите пътнически влакове Pendolino серия VT 610 (известни и като DB Class 610). Тяхното пенсиониране идва след 22 годишна служба и пробег от около 100 млн. км.

Pendolino VT 610 са първите композиции, съставени от вагони със система за накланяне на кошете в завои. Преди повече от две десетилетия Deutsche Bahn закупила 20 такива композиции за обслужване на неелектрифицираните и изобилстващи от завои линии в Северна Бавария.

Пенсионираните влакове от този тип се заменят от германските железници с модернизираните дизелови състави Pendolino VT612. В две от депата на компанията в момента постепенно се обновяват цяла серия такива композиции. До ноември 2015 г. в жп депото в Хоф предстои да бъдат модернизирани 52 влака VT612, а в депото в Кемптен - други тридесет. DB инвестира 5,7 млн. евро в проекта.



Обезщетения при закъснения с повече от 2 минути



Пътниците на британските влакове вече ще получават компенсация, ако техните влакове закъснеят с повече от две минути. Досега жп операторите им дължаха обезщетение само за по-големи изоставания от разписанието. Нововъведението е резултат от политиката на правителството на Обединеното кралство, насочена към подобряване точността на железниците.

Занапред, за всяка допълнителна минута закъснение на съставите (над втората), жп пасажерите от Албиона ще получават все по-големи парични компенсаци. В случаите на неспазване на графика с цял час (и повече), жп превозвачите ще трябва да възстановят на своите клиенти пълната стойност на закупения билет.

Властите задължават железопътните оператори да се включат в нова, обща, високотехнологична система за автоматично връщане на паричните средства. Мяроката цели да прекрати недобросъвестните забавяния на изплащането на компенсациите на пътниците, които се наблюдават в момента.



Предвижда се първоначално системата да бъде пусната в тестов режим в един от британските региони, а по-късно да започне да функционира на национално ниво.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ



РЕКОРДЕН БРОЙ ПЪТУВАНИЯ В САЩ

През 2014 г. американците са извършили 10,8 млрд. пътувания с обществен транспорт. От Американската асоциация за масов транспорт (АРТА) обявиха, че това е рекордна цифра за последните 58 години.

От организацията отбелязват, че пътуванията с лек релсов транспорт (леки железници, трамваи и др.) са се увеличили с 3,6 на сто за последната година. Ръст е отбелязан и в мрежите за обществен транспорт на 16 от 28-те най-големи американски града. Така например мегаполисите Минеаполис и Сейнт Пол са приключили миналата година с 57,4 процента повече обществени превози, а Оушън-сайд (Калифорния) - с 36 на сто. Със значително повишаване на

този вид пътувания могат да се похвалят още Хюстън (ръст от 17,9 на сто), Сан Диего (15,3 на сто), Денвър (12,0 на сто) и Сиатъл (11,7 на сто).

Увеличение на пътниците е регистрирано и в щатските метрополитени. Като цяло е наблюдаван скок на клиентелата в 8 от 15 подземни железници в страната и среден ръст 3,3 процента. Най-добри показатели имат подземните железници на Сан Франциско (6,1 процента повече пътници), Бостън (4,9 процента) и Чикаго (4,1 процента).

Броят на пътуванията в крайградските електрички в САЩ е нараснал средно с 2,9 на сто, като ръст има при 22 от 28-те такива големи жп системи. Първенци

са крайградските железници на Солт Лейк Сити - с увеличение от 16,2 на сто, Стоктън (Калифорния) - с 15,7 на сто и Сиатъл - с 10,4 на сто.

През 2014 г. интересът към автобусните превози в Съединените щати е спаднал. Пътуванията с този вид транспорт в генерален план са намалели с 1,1 процента. Разбира се, не липсват и градове с обратната тенденция. Например в Балтимор е отбелязан скок от 6,8 на сто, в Портленде - от 5,3 на сто, а в Оуклънд - от 4,2 на сто.

По данни на АРТА, пътниците в обществен транспорт на САЩ от 1995 г. до 2014 г. са се увеличили с 39 процента, почти двойно превишавайки ръста на населението (21 процента).

ЖЕЛЕЗОПЪТНИ АМБИЦИИ С ИЗТОЧНИ МАЩАБИ



Китайската корпорация China Railway Construction Corp (CRRC) планира мащабно строителство на жп магистрали по целия свят. Създадена в резултат на сливането на двете най-големи железопътни компании в страната CNR и CSR, тя е подела кампания за завоюване на голям дял от световния пазар на технологии, необходими за строителството на високоскоростни жп линии. Целта на компанията е да се възползва от нарастващия в световен мащаб интерес към изграждането на скоростни жп комуникации.

От CRRC имат амбиции да трансферират технологии и да участват в изграждането на 93 000 км високоскоростни жп магистрали в общо 38 държави. От обявеното от корпорацията излиза, че тя възнамерява да изгради извън пределите на Китай жп линии за влакове-стрели, които общо ще са 8,5 пъти по-дълги от настоящата дължина на жп магистрали в Поднебесната империя. В съответствие с прогнозите, през 2030 г. строителството на 60 процента от планираните скоростни

включат в проекта. Доминиращи в тези трасета ще са жп линиите. Те трябва да са основата за развитието на другите видове транспорт (пътища, летища, морски пристанища, тръбопроводи).

Предвижда се появата на 3 жп коридора - Северен, Централен и Южен. Северният трябва да свърже Пекин и портовете на Северен Китай с руските и европейски пристанища на Балтийско море. Централният ще е „мост“ между пристанищата в Централен Китай и страните от Централна Азия (Киргизстан,

Миналата седмица правителствата на двете страни подписаха договор за изграждане и експлоатация на две нови жп линии (за товари и високоскоростни превози), които ще пресичат тайландското кралство от северното до източното му крайбрежие, преминавайки през столицата Банкок. Документът предвижда за реализирането на проекта да бъде създадено съвместно предприятие. Договорено е тайландските държавни железници да притежават 30 процента от акциите в него, 40 процента да са собственост на китайски компании, а останалите 30 процента – на тайландски фирми. Тайландската страна ще отговори за експлоатацията на трасетата, а китайската ще влезе в ролята на подизпълнител и ще поеме тяхното построяване и оборудване с всички необходими системи за безопасност. Стойността на инициативата е 9 млрд. долара.

Пекин успя да извоюва договора в остра конкуренция с Токио. Япония също имаше амбиции нейни фирми да го спечелат. Тясното сътрудничество на властите на Поднебесната империя с новото правителство на Тайланд обаче предреди на кого да бъде даден контрактът. С това китайците ще успеят да постигнат целта си - да засилят своето икономическо влияние в региона.

През 2014 г. обемът на въ-

трешните инвестиции на Китай в железопътния сектор достигна около 800 млрд. юана (128 млрд. долара). От тях за нов подвижен състав бяха похарчени 143 млрд. юана (23 млрд. долара). Общата дължина на жп мрежата на Поднебесната империя в края на миналата година съставляваше 103 000 км, от които 11 000 км са скоростни железни пътища. Още 12 000 км магистрали за влакове-стрели се намират в стадий на строеж.

Мексиканското фиаско на Китай

Кампанията на China Railway Construction Corp за завоюване на нови високоскоростни проекти в чужбина засега има един голям неуспех – Мексико. Там тя спечели конкурс за строеж



Китайското правителство е сключило договори за построяването на 34 700 км скоростни железни пътища в други страни

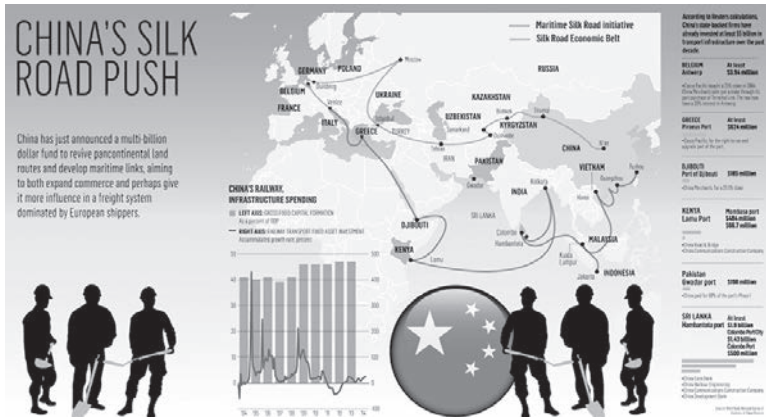
на скоростна жп магистрала на стойност 4,3 млрд. долара, но мексиканското правителство внезапно го отмени, аргументирайки се със съкращения в бюджета. Това е вече втори такъв случай. По-рано CRCC участва в друг търг за въпросния железен път и го спечели, но резултатът бе отменен заради претенции на местни компании.

Отмяната на втория конкурс в края на м.г. предизвика политически скандал. В центъра му се оказаха президентът на страната Енрике Пеня Нието и министърът на транспорта и комуникациите Херардо Руис Еспарса. Същите назоваха различни причини за преразглеждането на конкурсите и това привлече вниманието на обществото. Нието обяви, че решението е взето заради съкращения в бюджета, а Еспарса

CRCC, е заела милиони долари на мексиканския държавен глава, с които той си е купил дом край елитен голф курорт. Оказа се, че финансовият министър на страната също е придобил такъв с помощта на средства от Higa Group. Пред закона обаче те не са извършили закононарушение.

Независими експерти отбелязват, че като причина за отказа от строителството на жп магистралата могат да се смятат и оръзаното финансиране и непрозрачността на конкурса. Според тях, заради корупционния скандал едва ли в близко бъдеще ще има трети опит за осъществяване на проекта.

При този развой китайската корпорация CRCC поиска от правителството на Мексико компенсация в размер на 3,75 млрд. долара. Засега правителство на



Едни от възможните маршрути на новите сухопътен и морски Път на коприната

трасета трябва да е приключило.

Китайското правителство вече е сключило договори за построяването на 34 700 км високоскоростни железни пътища в други страни. В това число влизат 26 300 км, които следва да се изградят в рамките на проекта „Новият път на коприната“ и инициативата „Морският път на коприната на XXI век“. По този начин потенциалният пазар за китайските строителни жп компании днес се оценява на 15 трлн. юана (2,4 трлн. долара). От тях 1,5 трлн. юана (240 млрд. долара) се очаква да дойдат като приходи от продажбата на високоскоростни влакове, които ще обслужват новите жп магистрали.

Чрез проектите „Новият път на коприната“ и „Морски път на коприната“ китайските власти искат да създадат нов сухопътен и морски търговски коридор между Китай, Европа и Африка. Пекин е готов да инвестира 40 млрд. долара в тях. Сумата е огромна, но това ще бъде не само изгоден търговско капиталовложение, но и възможност Поднебесната империя да доминира икономически в Средна Азия.

Засега ясна концепция за сухопътните маршрути няма, но са налице различни варианти. Разбира се, те ще зависят от броя на страните, които решат да се



Новите жп коридори ще благоприятстват търговията и трансфера на китайските технологии

Узбекистан, Туркменистан), Иран, Турция, държавите от Балканския полуостров и пристанищата на Франция. Южният, за разлика от другите два коридора, е планиран като чисто азиатски и трябва да осигурява връзка между пристанищните комплекси на Южен Китай и Пакистан.

Търговският морски коридор („Морски път на коприната“) е призван да осигурява превоз на стоки между Поднебесната империя, Пакистан, Югоизточна Азия, Източна Африка и Европа.

За да се случат тези проекти обаче, властите в Пекин ще трябва да задействат цял арсенал от дипломатически и финансови инструменти, за да убедят останалите държави да се включат.

Едно от последните завоевания на китайската високоскоростна жп индустрия е в Тайланд.



Съмнения за корупция провалиха проекта на CRCC за изграждането на скоростно трасе в Мексико

– поради невъзможност да се проведе честна надпревара.

Независимото разследване установи, че мексиканската компания Higa Group – част от консорциума, контролиран от

Мексико е обещало да върне на китайската страна само средствата, похарчени за подготовката на работата по трасето.

Ивайло ПАШОВ

ЗЛОУПОТРЕБИ ИЛИ ЦЕЛЕНАСОЧЕНА МАНИПУЛАЦИЯ

От стр. 1

„Предоставяне на застрахователна услуга чрез сключване на застраховка „Индустириален пожар“, застраховка „Релсови превозни средства“ за електрически моторни влакове „Дезиро Класик“ серия 30 и серия 31 и за дизелови моторни влакове „Дезиро Класик“ серия 10, за нуждите на „БДЖ“ ЕАД за срок от 5 години и задължителна застраховка за риск „Трудова злополука“ на работниците и служителите от „БДЖ“ ЕАД, „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД, за срок от 1 година. Взето е и решение в проекта на договорите да се заложи клауза, че те влизат в сила след осигурено финансиране, но ако то не бъде гарантирано до края на 2011 г. договорът се счита за прекратен, като не поражда каквито и да е права и задължения за страните.

С решение от 22.12.2010 г. (подписано от Пенчо Попов, мениджърите на пътнически превози Георги Иванов и Георги Панчев и на товарни - Георги Друмев и Александър Митрев) е открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет според решението на Съвета на директорите на „БДЖ“ ЕАД. С него са одобрени обявлението и документацията за участие в процедурата. Срещу него са подадени две жалби до Комисията за защита на конкуренцията (КЗК) от ЗАД „Дженерали застраховане“ и ЗАД „Армеец“. На 27.01.2011 г. КЗК ги отхвърля и приема, че условията, заложи в откритата процедура, не противоречат на принципите и изискванията, разписани в Закона за обществените поръчки. ЗАД „Армеец“ обжалва и пред Върховния административен съд. На 7 април 2011 г. той обаче постановява за правилно решението на КЗК и отхвърля жалбата на „Армеец“.

С решение от 13.04.2011 г., подписано от изпълнителния директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Пенчо Попов, Георги Иванов, Георги Панчев, Георги Друмев и Александър Митрев, е обявено класиране на участниците в проведената обществена поръчка. На първо място е ЗАД „Булстрад Виена Иншурънс Груп“, следвано от ЗАД „Виктория“, като „Бул-

страд“ е определен за изпълнител на обществената поръчка. Междувременно е предприето

Прекратяване на действащите застрахователни полици

сключени със ЗАД „Алианс България“, без провеждане на процедура за възлагане на обществена поръчка В същия ден (12.08.2011 г.) са сключени договорите с „Булстрад“. Със застраховка „Релсови превозни средства“ са застраховани „Дезиро Класик“ серия 30 и 31 и „Дезиро Класик“ серия 10, а останалото имущество, включително железопътният състав, е застраховано само за „Индустириален пожар“.

Решението за провеждане



на процедурата за възлагане на застрахователната услуга и за сключването на застрахователните договори е било съобразено с финансовите възможности на дружествата от групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, твърдят юристите и обясняват, че е взета предвид съответната преценка за евентуална възможност от инциденти по време на път. Преимуществено застраховка „Релсови превозни средства“ е сключена за подвижния жп състав с най-висока балансова стойност - моторните влакове „Дезиро Класик“. Те са 50 с тогавашна обща балансова стойност 308 млн. лв., докато останалите превозни средства - 12 000 вагони и локомотиви, с обща балансова стойност 388 млн. лв., се застраховат срещу „Индустириален пожар“.

За да се формира реална преценка на риска

и да е правилно управленското решение на висшия мениджмънт, е необходимо да се прилагат съвременни методи, поясняват юристите в холдинга. „За всеки определен вид застрахователна полица се анализира вероятността от настъпване на застрахователно събитие и какви ще са последиците от него



за компанията. В случай, че тя е ниска и размерът на щетите е по-малък от дължимите застрахователни премии, то ръководството следва да прилага стратегии за поемане на риска.

Но ако вероятността при настъпване на застрахователно събитие е висока, както и размерът на щетите, то мениджмънтът трябва да прилага стратегия за прехвърляне на риска, т.е. пълно застраховане на активите.

Ако компанията не прилага съвременни методи за оценка на риска и направи такова застраховане на активите си (локомотиви и вагони), следва да осигури допълнителен свободен паричен ресурс в размер на 20 154 хил. лева за тригодишен период на действие на застрахователната полица. Това обаче би довело до влошаване на икономическите показатели и финансовото състояние на компанията. Те се изразяват в:

Увеличаване на разходите за дължими неустойки при забавено плащане в общ размер на 3 305 хил. лв, поради невъзможност да се осигури свободен паричен ресурс за покриване на дължимите застрахователни премии;

Влошаване на финансовия резултат на компанията с 18 938 хил. лева;

Собственият капитал също би се свил с 18 938 хил. лева, като се отчита намаление с 98,55% на дела му. Това показва трайна тенденция за декапитализация на Групата на

„Холдинг БДЖ“ ЕАД;

Само от това перо увеличението на задължнялостта е с 18 938 хил. лева.

Необходимо е да се има предвид, че при сключване на договор за пълно застраховане на локомотиви и вагони, част от средствата трябва да се финансират от държавата по сключения договор по ЗОУ с „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД за предоставяне на услуги по превоз на пътници - е отбелязано още в юридическата обосновка. - Имайки предвид икономическата ситуация в страната и недостига на средства в държавния бюджет, тези пари няма да бъдат предоставени. Тогава ще се наложи осигуряването им да стане от търговската дейност на дружеството. Потвърждава го фактът, че през 2009 г. и 2010 г. е отчетено недокомпенсиране на 54 141 хил. лв. по договора за извършване на обществени превозни услуги. Става ясно, че щеше да е икономически и финансово нецелесъобразно, ако вагоните и локомотивите бяха застраховани и за времето на движение. Паралелно висшият мениджмънт е трябвало да се съобрази и с тежкото финансово състояние и свръх задължнялост на холдинга и двете му дъщерни дружества.

Изводът е, че в крайна сметка

Компанията не е понесла загуби

защото между 2011 г. и 2014 г. са настъпили събития за отстраняване на щети с разходи в размер на 2 293 хил. лева, а евентуалните застрахователни премии за покриване на рисковете от тях щяха да са общо 21 269 хил. лв., в т.ч. главница в размер на 17 964 хил. лв. и лихва за забавяне - 3 305 хил. лв, то разходите на превозвача

биха се увеличили с 18 938 хил. лв., заключават юридическите експерти.

След тези факти, меко казано странно е защо никой дори не споменава, че докладът засяга извършен одитен ангажимент за консултиране, който, според Закона за вътрешния одит в публичния сектор, се изразява в даване на съвет, мнение, обучение и други практики, предназначени да подобрят процесите на управление на риска и на контрола. И защо одитният доклад е изпратен на Софийска градска прокуратура, а не е поискана проверка от органите на Агенцията за държавна финансова инспекция, чиято основна функция е защита на публичните финансови интереси. В зависимост от резултатите при извършване на инспекционна дейност, законът предписва да съществува копие от доклада, заедно с доказателствата към него, становищата на страните и заключението на финансовия инспектор, които се изпращат на органите на прокуратурата при наличие на данни за извършено престъпление, твърдят експертите.

По думите им единственият логичен извод е, че с предприетите медийни атаки се изпълнява нечия поръчка за отклоняване на общественото внимание от най-важния в момента въпрос за бъдещето на българските железници и мерките, които трябва да се предприемат за оздравяването и стабилизирането им. Няма съмнение, че усилията предимно са насочени и към дискредитиране и злепоставяне на хората, които са част от настоящото управление на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, търсещи път за спасяване на българските железници. Защото така най-лесно може да се внесе недоверие към предлаганите от тях решения.

ПЕЧАТ ЗА КАЧЕСТВО

Е ВИСОКАТА КВАЛИФИКАЦИЯ

Казва Тодор БЛАЖЕВ, президент на испанската компания Grupo Samarco



Г-н Блажев, как един български инженер успява да създаде фирма в Испания, която около 20 години вече успешно работи на западноевропейския строителен пазар?

- Предисторията на Samarco датира още от 90-те години на миналия век, когато България започна усилено да ползва предприєдинителните европейски фондове - програмите ФАР и ИСПА. Тогава част от проектите, по които работихме бяха свързани с Българските държавни железници. Единият, за около 300 млн. долара, се финансираше от ФАР, Световната банка и още няколко международни институции. Участвахме с наши испански партньори в няколко търга, свързани с рехабилитацията на жп отсечката Дупница - Кулата. Лека полека започнахме повече да концентрираме вниманието си към тези предприєдинителни фондове, което продължи някъде до края на 90-те години. По онова време партньорите ни за пръв път ни предложиха да се ориентираме към испанския пазар.

- Кои са железопътните проекти у нас, на които сте работили, финансирани с европейски пари?

- Заедно с железопътната инфраструктура изграждахме и част от контактната мрежа между Дупница и Кулата. Тогава участвахме с фирмата T&T Project. Тя беше създадена, за да даде възможност на испанските ни колеги да се ориентират в икономическата и политическата обстановка, преди България да влезе в Европейския съюз. По-късно паралелно поехме други жп проекти, финансирани от ИСПА - рехабилитацията на Веринско, тунелите при Стралджа и жп участък край Пазарджик. Всичко това ни послужи за натрупването на солиден опит и създаването на контакти с много испански фирми. Стимулира ни да погледнем по-сериозно на предложенията им, които ни направиха след като се убедиха във възможностите ни да формираме успешни екипи. Така се включихме в изграждането на високоскоростното трасе Мадрид - Барселона - Париж и в повече от 30 метростанции само в Мадрид, а отделно и в Барселона, Малага, Севиля и други градове. По това време от Испанската асоциация на големите монтажни фирми ни казаха, че сме постигнали сериозен обем и е крайно време да регистрираме в страната отделна компания, а не да работим само чрез нашите български фирми.

Така между 2000 и 2001 година се появи Santa Marina Contratas S.L., чието търговско име е Samarco. С него тя е популярна, както в специализираните, така и в националните медии на Испания, като Телемадрид, който направи филм за работата на българите на Иберийския полуостров. От доста време вече Samarco участва не само в строителни търгове, но предимно в подбора на кадри. Това издигна авторитета ѝ и даде възможност да заеме специално място в Асоциация на големите монтажни фирми. Защото когато Samarco се появи на пазара България още не беше член на ЕС и процедурите с работните визи бяха много тежки.

- Искате да кажете, че благодарение на Samarco успяхте по-лесно да се справите с проблема?

Така е. Често се налагаше да се срещам с дипломати и представители на испанските власти, за да обяснявам какво точно правим. Трябваше да отбележа, че много активна бе помощта и на двете посолства при преодоляването на административните пречки и за да може да си сътрудним с такива големи местни фирми като Групата ACS, която по оборот преди 2 години стана номер едно в света, или известната у нас FCC, строила вторият мост над Дунав. Партньорството с тях между 2000 и 2007 г., както и с други известни компании в бранша беше много ползотворно. Успяхме да намерим българи, които добре осъзнаваха професионализма си и не приемаха каквато и да е работа само и само защото тя е в чужбина. Тези които бяха подбирани преминаваха през прецизните „филтри“ на Samarco и получаваха езикова подготовка. Оказаха се изключително продуктивни и дисциплинирани хора, а техните годишни заплати по времето на бума достигнаха между 30 - 35 хиляди евро, което е прилично средно заплащане за Испания.

- Колко специалисти намериха работа чрез Samarco?

- В един момент загубихме точния им брой. Но през 2006 г., която беше върхова преди да настъпи кризата, имашме 72 обекта в Испания, където основно работеха български граждани, препоръчани от нас. След това поехме обекти във Франция и участвахме в строителството на ТЖВ в Дижон заедно с друга испанска фирма, с която сега сме създали сериозен екип във Великобритания. Междувременно се включихме в изграждането на част от контактната мрежа

на високоскоростната железница между Лондон и Париж, но беше много сложно да вадим работни разрешителни. Редовно се налагаше да чакаме между 8 и 10 месеца. За наша радост този проблем вече е преодолян и в момента акцентираме върху английския транспортен пазар, където се правят огромни публични инвестиции, гласувани от парламента.

- По какъв начин разрешихте въпроса с работните визи?

- Голяма заслуга затова има бизнесът, под чийто натиск, както българското, така и правителствата на държавите, за които говоря стигнаха до благоприятно решение, въпреки че то можеше да бъде взето много по-рано. При първото посещение в България на испанския президент, по време на правителството на НДСВ, беше активизирано подписването на двустранното споразумение между двете страни за обмен на кадри, а след това България влезе в европейските структури и нещата рязко се подобриха. Бих искал дебело да подчертая, че това стана благодарение и на огромното съдействие, указано от нашето посолство в Мадрид, което винаги ни е помагало. С тази стъпка освен финансов постигнахме и много положителен ефект за професионалната квалификация на хората. Наред с всичко друго успяхме да подготвим висококвалифицирани специалисти, които работиха по високоскоростните линии Мадрид - Барселона и Мадрид - Валенсия, където влаковете се движат с повече от 300 км в час, контактната мрежа е различна, а тяговите подстанции имат съвсем друга специфика. Един ден хората, които са били там ще могат да приложат познанията си и в България като ноу-хау. Само в областта на контактната мрежа и тяговите подстанции са се преквалифицирали над 500 души.

- Някои от тях върнаха ли се в България?

- Разбира се. За съжаление сега у нас трудно ще намерим много специалисти, които са запознати с особеностите на съвременната високоскоростна контактна мрежа и електрификация. Може би затова допринесе и кадровата криза в железопътната ни система, която беше предизвестена още в началото на 90-те години, когато се изготвяше първият оздравителен план. При постоянно спадащата интензивност на жп движението още тогава се разбра, че числеността на персонала ще се свие под 30 000

Samarco е учредена през 2000 г. като семейна фирма от баща и син Тодор и Илиан Блажеви. Опитът на Тодор Блажев е натрупан докато дълги години работи в енергийния и транспортния сектор в България като член на ръководството на различни компании в сферата на електрификацията и механизацията. По-късно той отива в Куба и Мароко, като инженер-консултант, а от 1990 г. живее в Испания. Там работи за различни компании, докато през 1996 г. основава T&T Project. Това е българско дружество, което подпомага строителни и инженерно-консултантски испански фирми, изпълняващи европейски проекти в страните от източна Европа. Днес Samarco има офиси в България, Испания, Англия и Австрия.

души. В същото време част от специалистите, които кризата завари в Испания, големите фирми задържаха още известно време заради качествата им. Едва когато стагнацията на трудовия пазар достигна кулминацията си, те трябваше да се върнат в България и сега работят тук в честния или държавния сектор. Например някои от тези хора са във фирмите, които реахабилитират жп пътя София - Пловдив - Бургас.

- През каква подготовка трябва да са преминали желаещите да работят в страни от Европейския съюз?

- Принципно за Samarco високата квалификация остава единственият печат за качество и възможност да се работи в ЕС. За да получи необходимите задължителни сертификати работникът трябва да владее езика на определено ниво. Чрез партньорите си имаме достъп и до правилниците на английските железници. Така че хората, които обучаваме и държат нашите тестове получават онлайн достъп до тях. Включени са 15 въпроса, които предимно засягат охраната на труда. Няма как да не отбележа тук, че образователните системи много се различават. Нито в Испания, нито в Англия съществуват средно специални и висши учебни заведения за подготовка на специалисти за железниците, което донякъде за българите е предимство. Но това, което нас най-вече ни интересува е как тези хора биха се адаптирали към западноевропейската работна среда, която изисква различни сертификати за допускане да обектите. Като номиниран доставчик на работна сила сме задължени да проучваме професионалния им път, да проверим удостоверенията, които притежават. Изискваме цялостен медицински преглед и психологични изследвания, пълната законна документация, издадена от властите на България и страната, където се работят.

- Всъщност става дума за

набор от документи, свързани със специфичния вид труд и технологии?

- Така е. Опитваме се да създадем ветрило от професии, за да покрием най-търсените работни места. В момента във Великобритания се прави голяма публична инвестиция за жп сектора. Обикновено това се случва циклично на 10 - 15 години веднъж и тогава пазарът се задъхва за кадри. Сега моментът е такъв и ние даваме шанс на тези, които имат желание да опитат. Има два проекта, където ще се инвестират около 80 млрд. паунда. Това е изграждането на линия за свръх висока скорост, която ще свързва Лондон с Шотландия. Другият се нарича „Транспортът на Лондон“, третият е за модернизиране на железниците - подмяна на контактни мрежи, нови коридори, рехабилитация. Изобщо в Англия на железопътния транспорт се отдава огромно значение. В момента самите ние имаме обект в Нотингам, където заедно с „Алстом“ изграждаме контактната мрежа на трамвайно трасе. Отзивите за работата на българските работници са отлични. Принципно в 80 процента от случаите е така.

- По какви критерии подбирате специалистите?

- За да се кандидатства за Англия е желателно техническо образование в някое от специализираните средни или висши учебни заведения. Също известен стаж в областта на монтажа, поддръжката и експлоатацията на контактни мрежи и тяговите подстанции. Необходимо условие е да владеят езика на ниво 2000 думи. Ако кандидатите не притежават такава подготовка предлагаме бързо да я получат по метода на д-р Лозанов. Много важно е и нивото на социалната им комуникация. То е определящо за адаптацията към работната среда. Бих препоръчал на хората, които се интересуват от дейността ни да посетят сайта ни - www.samarco.es.

Интервюто взе:
Мая ДИМИТРОВА

БЛАГОВЕЩЕНИЕ



На 25 март се празнува един от най-хубавите православни празници – Благовещение. Преданието разказва как небето се отворило и при Дева Мария слязъл Божият ангел-вестител Гавраил и ѝ съобщил, че ще в утробата си носи Божи син. Християните приемат този ден като празник на майката.

Благовещение се празнува девет месеца преди Рождество Христово, когато се поставя началото на нашето спасение. Празникът е известен още като „половин Великден“ и „Благовест“. Камбаните на църквата известяват зачатие, а вяр-

ващите възкликват „Радвай се, благодатна, Господ е с тебе!“

Старите хора казват, че пролетта идва на Благовест, когато долитат лястовиците и закукат кукувиците. Облича се нова дреха и на празничната трапеза се слага риба, обредна питка, мед и лучник. Бабите твърдят, че дойде ли Благовещение, хората се хващат за зелено. Приготвя се супа от прясна коприва и в средата на трапезата се нареждат зеленчуци.

Гадае се по деня – каквото правиш и както премине той, такава ще е цялата година. Хубаво е да носиш пара в джоба си. Вярва се, че ако те закука кукувица, за да имаш берекет,

трябва да се хванеш за паричка. Който види летящ щъркел, ще е благословен през цялата година.

На този ден не се препоръчва да се спи до късно, за да не те закука кукувица в леглото и да се разболееш. Жените премитат къщата и палат сметта, като по този начин изгарят всичко лошо. На Благовест се отделя особено внимание на змиите. В народните обичаи и вярвания змията е обичано същество – тя е умно и

мъдро животно, но същевременно избягвано, защото вещае смърт. Предпазва от болести и изцелява болните. На Благовест се вярва, че на когото змия му пролази дрехата, ще добие големи богатства, както и ако е болен – ще оздравее.

Този празник е благ ден, в който човек не чувства болка и раните заздравяват. На малките деца пробиват ушите и се бележат животните. Жените копаят градината, а мъжете пускат пчелите от кошерите. На Благовещение имен ден празнуват хората с имена Блавест, Блавеста, Благой, Блага, Благо, Евелина, Евангелина, Гавраил, Габриела и др.

ПАЩЪРНАК – БЛАГОТВОРНИЯТ БРАТОВЧЕД НА МОРКОВА

Въпреки, че не е сред най-популярните съставки в днешното ни меню, пащърнакът е добре познат и отглеждан още от древността. Най-вероятно растението е донесено в централна Европа от келтите при завоевателните им походи на изток. Древните келтски народи почитали пащърнака и го смятали за чудотворно магическо растение. Говорело се, че който яде от светлия корен ще сънува пророчески сънища, сърцето му ще се изпълни с топлина и добрина, ще помъдрее и дълго ще се радва на добро здраве.



Братовчед на моркова, пащърнакът изключително много напомня на него, но е по-жилав и твърд, въпреки че след термична обработка омеква до консистенцията на сварен картоф. По вкус напомня на магданоз и целина, а освен корена също се консумират и листата на растението, които са изключително подходящи за свежа салата. Заради плътната му структура и сладкия вкус, пащърнакът засища бързо и е идеална диетична храна. Коренът и листата на растението са богати на кумарини, етерични масла, фолиева киселина, а също и на витамини С и К, които са важни за съединителната тъкан и имунната система. Наличието на фолиева киселина в пащърнака го прави подходящ за консумация от бременни жени, както и основен помощник за здрава нервна и костна система. На кореноплодното растение можем да разчитаме като сигурен източник на манган, магнезий, фосфор и калий. В народната медицина пащърнакът се използва за лечение на бъбреците и отделителната система, както и при високо кръвно налягане, анемия и бронхит. Подобно на моркова, пащърнакът също съдържа антиоксиданти, които освен да забавят развитието на раковите клетки, имат и антигъбично и противовъзпалително действие. Интересен факт е, че пащърнакът някога се е считал за афродизиак – най-вероятно заради диуретичните му и съдоразширяващи качества.

За разлика от картофите, с пащърнак трудно се преяжда, което е причина диетолозите да го препоръчват при борбата с наднорменото тегло. Използва се предимно в супи, салати и гарнитурни, а освен обработен, може да се консумира и в суров вид. Също така пащърнакът може да се използва отлично вместо картофи в множество рецепти.

КРЕМ СУПА С ЯБЪЛКА И ПАЩЪРНАК

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

- 850 мл. зеленчуков бульон ;
- 1 ябълка;
- 550 г. пащърнак;
- 1 глава лук;
- 300 мл. прясно мляко
- 1 с.л. олио;
- 1 скилдка чесън;
- 2 ч.л. кориандър;
- 1 ч.л. смлян кимион;
- 1 ч.л. куркума;
- сол на вкус.



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Лукът се запързва около 5 минути докато омекне, а после се прибавя чесънът за още 1 минута. Добавя се затопленият бульон, ябълките, пащърнакът, солта и останалите подправки. Остава се да къри около 15 минути, а после се отстранява от огъня и се прибавя прясното мляко. Разбърква се добре и се пасира, след което се връща отново на котлона. По желание се декорира с кориандър и кисело мляко.

ЧИПС ОТ ПАЩЪРНАК

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

- 500 г. пащърнак;
- 150 мл. олио;
- сол на вкус



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Пащърнакът се измива, подсушава и се нарязва на тънки ленти или кръгчета, които се оставят да изсъхнат малко. Изпържват се в загрята мазнина и се отцеждат, а после се поръсват със сол и се сервират. По желание могат да се консумират с домати или млечен сос.

НЯКОЛКО НАТУРАЛНИ ТРИКА ЗА ИСКРЯЩО БЯЛА УСМИВКА

Искушаващата бяла усмивка е желана от всеки, но процедурите за нейното постигане често са дълги и най-вече - ужасно скъпи. Какво може да се направи в такъв случай, за да се постигне бленуваната и очарователна искряща усмивка? Ето няколко натурални метода за избелване на зъби:

1. ГАРГАРА С ЯБЪЛКОВ ОЦЕТ

Изплаквайте устната кухина с ябълков оцет всяка сутрин и вечер. Оцетът помага за премахване на петната, пречи на задържането на плака и избелва зъбите. Освен това той убива бактериите, причиняващи проблеми с венците и лош дъх.

2. ЯЖТЕ „ПОЧИСТВАЩИ“ ХРАНИ

Някои храни имат свойството да избелват и почистват. Такива са ябълките, суровите моркови, целината, пуканките, доматиите, банановата кора и босилека. Тези храни премахват наслагванията от храна и дават усещане за току-що измити зъби.

3. ПОЧИСТВАЙТЕ ЕЗИКА

Много от нас забравят да почистят езика, а наблягат само на зъбите. Върху езика се задържат много бактерии и частици от храната, които правят зъбите жълти. Лошият дъх също се дължи до голяма степен на натрупвания върху езика. Не забравяйте да четкате и него при измиване на зъбите.

4. СМЕНЕТЕ ЧЕТКАТА ЗА ЗЪБИ

Четките за зъби са средище на бактерии. В тях се създават добри условия за растеж и размножаване на микроорганизми. Затова трябва да се сменят най-много на 2-3 месеца. С нова четка зъбите се почистват по-качествено, което помага за поддържане на бяла усмивка.

5. СОДА ЗА ХЛЯБ

Мийте зъбите със сода за хляб веднъж седмично. Изсипвайте половин чаена лъжичка сода за хляб в пастата за зъби и четкайте. Содата действа като абразив, който изстъргва наслагванията и избелва зъбите.



Има дълбока психологическа връзка между даването на прошка и свалянето на тежък товар от собствения ни гръб. Когато имаме зъб на някого и сме стаили в сърцето си неприязнено чувство към този човек заради негова грешка или провинение към нас, тежестта на ядовитото усещане е бремене най-вече за самите нас.

Изследване, проведено в ротердамския университет „Еразъм“, доказва, че облекчението, което изпитваме, когато простим, е не просто психологическо, а и чисто физическо усещане. Експериментът е проведен с участието на 160 студенти, разделени на три групи, които са помолени да опишат в писмена форма някоя конфликтна случка от живота си. Първата група са инструктирани да опишат случай, при който не са простили за нанесена обида или друго подобно провинение. Втората група са помолени да разкажат случка, след която са успели да дадат прошка на човека, кой-

то е накарнал чувствата или достойнството им. Третата група е имала задачата да опише сравнително неутрален конфликт, при който нито е нанесена голяма обида, нито пък отсрещният човек е стаил особена неприязън. По време на изследването и трите групи студенти е са инструктирани да опишат случаите така, че максимално ярко да предават емоционалното им състояние. След тази писмена задача, участниците в експеримента били помолени да направят несложно физическо упражнение: да скочат пет пъти колкото е възможно по-високо, без да сгъват краката си в коленете.

Резултатите показват, че най-високо - около 30 см - са скачали онези участници в изследването, които са описали случка, при която са простили някому за неговото провинение. Групата студенти, които са писали за конфликт, след който не са успели да простят на виновника, са направили подскоци със

средна височина 22 см. Подобни са и резултатите на участниците, разказали за неутрален случай, при който не е предизвикано чувство за обида.

При втори подобен експеримент е доказано, че хората, които са успели да дадат някому прошка, възприемат изкачването по неголям хълм в близката околност като по-леко натоварване в сравнение с онези участници, които са описали случай, след който продължават да имат зъб на някого.

С други думи се оказва, че облекчението, което изпитваме, прощавайки някому, е не просто красива метафора, а физическа реалност, която усещаме с тялото си. Тези експерименти са проведени в съответствие с най-новите теории в психологията за т.нар. „въплъщаване на възприятията“, според които физическата реалност и реалността на човешкото съзнание са много тясно преплетени.

СЕРВИРАНЕ С ШЕМЕТНА СКОРОСТ

В Абу Даби има един ресторант, който придава нов смисъл на фразата „заведение за бързо хранене“. Там храната се поднася не от сервитьори или от самите посетители, а се спуска до масата по спираловиден улей, подобен на съоръжение от увеселителен парк, с височина 12 метра. Всяка от масите е оборудвана с нестандартната система за сервиране.

Клиентите на ресторанта поръчват избраните ястия и напитки чрез таблет, монтиран върху масата пред тях. Храната се приготвя на място от сърчните готвачи, поставя се в специални затворени купички и с помощта на специален механизъм се издига от кухнята до върха на спираловидния улей, откъдето подобно на атракционно влакче се спуска с шеметна скорост към конкретния посетител. Системата е проектирана така, че шумът при движението на поръчаното меню да бъде минимален.

Според собствениците на нетрадиционния ресторант, не само децата, но и възрастните с чувство за хумор и



любов към приключенията се впечатляват от уникалната система за сервиране. Мотото на заведението е „Вкусът е пътешествие – той поема по необичайни маршрути“.

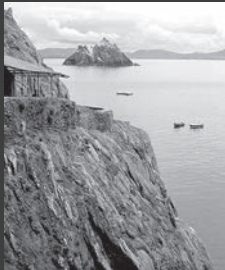
ПЛОЧИТЕ НА СМЪРТТА, НАЦИОНАЛЕН ПАРК ЙОСЕМИТИ, САЩ



Със своите 1500 метра височина, скалата предизвиква катерачи от цял свят. Най-опасната част от прехода са последните 120 метра, които са почти вертикални и се преминават само със специална обезопасителна екипировка и помощта на метални въжета. Падаването и удавянето в локалните реки не са единствените проблеми, тъй като са известни и няколко случая, в които туристи са повяляни от светкавица, опитвайки се да изкачат скалите.

СКЕЛИНГ МАЙКЪЛ, АТЛАНТИЧЕСКИЯТ ОКЕАН

На острова Скелинг Майкъл, който е незаменима част от ирландското културно наследство, се намира манастир, построен там от монасите именно с идеята да бъде трудно достъпен. За да посетите острова, трябва да наемете лодка през бурния океан, но още по-трудно е да акостирате на острова - огромните вълни трудно го позволяват. След това ви чакат 1000-годишни каменни стълби, които водят до манастира, но не са обезопасени. Въпреки това малкият скалист остров е изключително красив отблизо и отдалече.



ТЕСНИЯТ ПЪТ ПРЕЗ ПЛАНИНАТА ХУА, КИТАЙ



Въпреки че планината Хуа със своите 2160 метра не е най-високата планина в Китай, тя предлага главозамайващо преживяване - „дъсченият път“. Той може да се премине само с помощта на вериги, а в една своя част е направен от тесни дъски, което принуждава хората да се придвижват плътно прилепени към скалите. Въпреки екстремните условия и спиращите дъха височини, пътят продължава да се радва на множество смели посетители всяка година.



С провокативно дефиле красиви модели представиха новото дамско бельо на BLUEBELLA

Британският производител на дамско бельо Bluebella избра лондонското метро, за да демонстрира по необичаен начин новата си колекция „Пролет - Лято 2015“. Манекенки, обле-

Основателката на Bluebella - модният дизайнер Емили Бендъл - коментира, че с организирането на нетрадиционното ревю е искала да подари малко добро настроение на пътници-

места“, заяви тя пред медиите. „Съзирането на красивото и еротично женско бельо вдъхва вътрешна увереност, дори и ако сте сред онези, които закъсняват за офиса“.

Бендъл отбеляза още, че една от целите на модното шоу е била да покаже, че дамското бельо може да се носи навсякъде, по всяко време и да предизвиква възхищение. „Нашите продукти са разработени, за да се чувствате като герой от приказка всеки ден. Защо да не превърнем сивото ежедневие в по-особен момент, носейки красиви бикини, сутиени, жартieri, чорапи и прочие аксесоари под дрехите?“

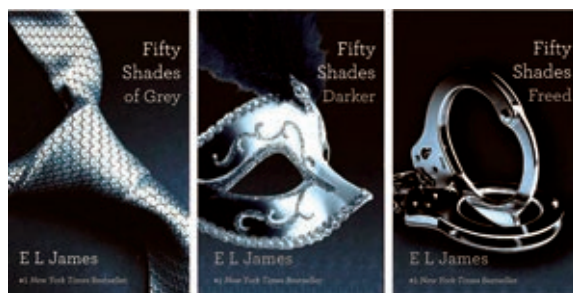
Провокацията се е полюбила на повечето от чаканите мотористите пасажири. Естествено, особено на мъжете. Журналистите отбелязват, че е имало и редица пътници, които са се отнесли към появата на полублещените манекенки в

типично британски стил. Те са си дали вид, че нищо не са забелязали...

Дженифър Анстед - една от манекенките, участвали в ревюто, впоследствие разказа, че това е била една от най-необичайните й и притеснителни професионални изяви. Тя споделя, че е изпитала дискомфорт и неловкост от стотиците втренчени в нея погледи на импровизираната публика от пътници, но паралелно с това много й е харесало: „Беше невероятна тръпка.“

Марката Bluebella е на пазара вече 10 години и е ориентирана към производство на луксозно и провокативно бельо за средната класа. Световна известност обаче придоби едва наскоро. Това стана след като компанията на Емили Бендъл сключи ексклузивен договор с Е. Л. Джеймс - авторката на романа „50 нюанса сиво“ - за производството на специална колекция бельо и секс играчки. Те бяха използвани при снимките на нашумелия едноименен филм, който официално бе пуснат по големите екрани на 12 февруари т. г.

Кинолентата е създадена по носещия същото име роман на британската писателка, написан



Провокативната акция на Bluebella за кратко пренесе духа на „50 нюанса сиво“ в лондонското метро



Момент от ревюто на Bluebella в лондонското метро

чени само в новите модели на компанията, се появиха в метростанцията в сутрешен час пик и дефилираха сред смаяните пътници, тръгнали за работа.

В моден подиум на нестандартното ревю се превърна лондонската метростанция „Тотнъм Корт Роуд“, която е по маршрута на Северната линия на подземната железница. Изявата бе предварително съгласувана с ръководството на метрополитена.

те. „С екипа сметнахме, че едно дефиле с великолепно изглеждащи модели ще повдигне тонуса на пасажерите, насочили се към работните си



Манекенките дефилират по перона на метростанция „Тотнъм Корт Роуд“

и издаден през 2011 г. В книгата и филма се разказва за взаимоотношенията между студентката Анастейша и увличащия се по БСДМ (нетрадиционни форми на сексуални отношения, базирани на ролеви игри на господство и подчинение) милиардер Кристиан Грей. Екранизацията съдържа около 20 минути еротични епизоди, заради които всъщност филмът се превърна в тотален хит.

Неотдавна Bluebella представи серия бельо под името „50 нюанса сиво“. В създаването й е взела участие и авторката на еротичното произведение Е. Л. Джеймс. Сега компанията продължава да извлича дивиденди от това. Част от моделите влязоха и в новата модна колекция „Пролет-Лято 2015“.

Ивайло ПАШОВ

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 получаване 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: BG07BVB179241064295803
BIC: VPBVBG3F
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.