

## Компании

**REGIO JET: ОПАСНИЯТ КОНКУРЕНТ НА СЛОВАШКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ** **на стр. 3**

## Седмицата

**ЕВРОПЕЙСКАТА ИНИЦИАТИВАТА „ЗА СПРАВЕДЛИВ ТРАНСПОРТ“** **на стр. 5**

**„БДЖ – Товарни превози“ ЕООД**  
**Вашият надежден партньор**



Адрес:  
1080 гр. София  
ул. Иван Вазов № 3  
Тел: (+359 2) 932 45 05  
Факс: (+359 2) 987 79 83  
e-mail: [bdzcargo@bdz.bg](mailto:bdzcargo@bdz.bg)  
[www.bdz.bg](http://www.bdz.bg) „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД



# БАБА МЕЦА ОТНОВО ОЧАКВА ФЕНОВЕТЕ СИ

*Уникалният локомотив, който с мощността си и конфигурацията на колелата си е единственият в движение парен локомотив в Европа бе реставриран и за пръв път пуснат в движение през миналата година. Още с първото си появяване предизвика огромен интерес сред феновете на ретро техниката, които от сърце му се възхищаваха. След като наскоро, под зоркото око на група чужди туристи, направи нова разходка из Родопите, теглейки товарни вагони, за които специално е предназначен от полските си създатели, на най-хубавите пролетни празници – Лазаров ден и Великден, отново ще потегли от Централна гара София, но този път към Черепишкия манастир.*

Припомняме, че заради голямата му мощност железничарите галено го наричат Баба Меца. През двата празнични дни, 23 и 24 април локомотивът, на който някога е работил Вапцаров, ще мине с четири пътнически вагона през живописното Искърско дефиле, за да отведе пътниците си до един от най-интересните и стари манастири в България. Историята на Черепишката обител датира още от Средновековието и през годините се свързва с имената на Пимен Зографски, Софроний Врачански, Иван Вазов и Алеко Константинов. Като представител на най-големите тендерни машини в Европа Баба Меца е единственият локомотив у нас с две безребордни колооси в ходовата си част и е уникално постижение в локомотивостроенето през 1931 г., когато е създаден.

През предстоящите празнични дни атракционното пътуване ще започне от Централна гара София в 09:15 ч., а пристигането му на гарата в Черепиш по разписание ще е в 11:10 ч. Монасите от местната обител ще посрещнат гостите. Освен че ще посетят храма, туристите

ще могат да разгледат и музейната част на комплекса. И през двата дни композицията обратно тръгва в 14:00 ч. и пристига в София в 15:55 ч.. Двупосочните билетите за специалното преживяване струват 17 лв. (включително със запазените места). Продажбата им започна на 12 април. За най-нетърпеливите се предлага и промоционален пакет. За двама цената е 28 лв. до изчерпване на ограничените бройки, обявяват от превозвача. Децата до 7-годишна възраст ще пътуват безплатно, но без запазено място. Малчуганите до 10 години задължително трябва да са с придружител. Един възрастен може да придружава само едно дете, уточняват от „БДЖ - Пътнически превози“ ЕААД. Ако се съди по миналогодишния интерес, когато билетите се изчерпаха за няколко часа, очаква се и тази година той да е изключително голям. Още повече, че и предлаганият маршрут привлича, както с красотата и живописната природа на Искърското дефиле, така и с интересната история на Черепишкия манастир „Успение Богородично“.

Разположен на северните склонове на Стара планина той се намира близо до с. Лютиброд, на 10 км от Мездра и на 25 км южно от Враца. Възникването му се свързва с историята на средновековния „Коритен град“, съществувал в близката местност „Ритлите“. Според легендата, е получил името си от белеещите се кости на загиналите воители, останали след битката на цар Иван Шишман с османските нашественици. В началото на 17-ти век е възстановен по инициатива на Пимен Зографски. Тогава е издигната и сегашната църква. През Възраждането в него се развива богата книжовна дейност. Между 1798 г. и 1799 г. става убежище на Софроний Врачански. В близост до Черепишкия манастир е местността „Рашов дол“, където е и последното сражение на част от Ботевата чета.

През 1889 г. и 1907 г. Черепишкият манастир е посещаван от Иван Вазов, а събитията в разказа му „Една българка“ се свързват именно с тази местност. През 1897 г. в него идва и Алеко Константинов. Вдъхновен от красотата му по-късно той написва пътеписа „Българска Швейцария“.

## БЪЛГАРСКИ СПЕЦИАЛИСТИ ПРИДОБИВАТ НОРВЕЖКИ ОПИТ

*Устойчива енергетика и околна среда е темата на приключилото обучение*

Вече 50 специалисти, които работят в системата НК „Железопътна инфраструктура“ притежават професионален сертификат за придобити знания и умения в сферата на енергийната ефективност. Удостоверенията им бяха връчени от акад. Чавдар Руменин – ръководител на проект „Норвежкият опит за устойчива енергетика и околна среда в България – повишаване на административния капацитет на българските държавни и местни власти в сферата“ към Института за системно инженерство и роботика (ИСИР) към БАН. Събитието се състоя в централната сграда на академията, където представители и на различни други отрасли получиха същия документ. В поредица семинари българските специалисти са изучавали опитът на скандинавските си колеги как най-ефективно и рационално може да се опазва околната среда.

Проектът е класиран от Министерството на енергетиката на първо място сред 30 други проектни предложения в областта на енергетиката. Основен е приносът той да заеме престижното в направената селекция е има опитът на нашите експерти от института и техните норвежки партньори от компанията GK Norgre - лидер в изпълнението на екологични проекти сред Скандинавските страни. Финансиран е по Програма BG04 „Енергийна ефективност и възобновяема енергия“, грантова схема „Обучение и образователни дейности за повишаване на административния капацитет, свързан с мерките за енергийна ефективност и възобновяеми енергийни източници“. Направената финална равностметка показва, че съвместната работа е допринесла за укрепването на двустранните взаимоотношения между Норвегия и България, чрез обменения опит и знания в сферата на околната среда, енергетиката, иновативните технологии и образованието.

Инж. Тони Грозданов – ръководител отдел „Изпълнение на програми с национално финансиране“ в НКЖИ, отбеляза по време на връчването на дипломите положителните резултати, които се очакват след като служители на компанията са имали възможността да участват в проекта, да усвоят част от норвежкия енергиен опит и да придобият полезни знания, които ще използват в усъвършенстване на българската енергийна ефективност.





## ВСЕКИ ДЕН ФРАНЦИЯ ОТМЕНЯ ДО 90 ВЛАКА

От началото на годината френските железници SNCF всекидневно се принуждават да отменят между 70 и 90 регионални влака. Причината за това е недостига на персонал. Проблемът е възникнал заради големия брой излизащи в пенсия служители на компанията (най-вече локомотивни машинисти) и липсата на нови квалифицирани кадри, които да ги заместят.

Най-много състави се отменят по регионалните линии в Северна Франция. Засегнати са също маршрутите в югозападната и североизточната части на страната. Очаква се скоро проблемът да се появи и по югоизточните направления в региона Оверн – Рона – Алпи. Представителите на отрасъла твърдят, че проблемът не се дължи толкова на пенсионира-



нето на по-голям брой служители, колкото на непривлекателността на професията.

Изследванията сочат, че малко хора в страната са заинтересовани да стават железничари. Отблъскват ги трудните условия на труд и не особено високите

заплати. Именно това е довело до настоящия сериозен недостиг на машинисти и други жп работници, заради което SNCF не могат да поддържат обявените разписания по много регионални линии и причиняват дискомфорт на своите клиенти.

## В ГЪРЦИЯ ЩЕ СЕ ПОЯВИ ОЩЕ ЕДИН ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ОПЕРАТОР

Лондонската компания Piraeus Europe Asia Rail Logistics е пода-ла искане за издаване на лиценз за развитие на търговска дей-

ност като железопътен оператор в Гърция. Тя има намерение да развива товарни жп превози в южната ни съседка.

Дружеството е на път да стане третият жп кargo превозвач, осъществяващ превози на гръцка територия. В момента те се извършват от гръцките държавни железници и от частният оператор Rail Cargo Logistics Goldair. Последният превозва транзитни товари от февруари тази година.

Piraeus Europe Asia Rail Logistics ще си сътрудничи тясно с китайската транснационална компания COSCO, която е концесионер на контейнерното пристанище в Пирея. Двете вече имат договор за съвместна дейност. Китайското дружество има аналогични контракти и с железниците на Македония и Сърбия.



## ГЕРМАНСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ ИНВЕСТИРАТ 5,5 МЛРД. ЕВРО В ЖП ИНФРАСТРУКТУРАТА

Държавните железници на Германия (DB) планират да инвестират 5,5 млрд. евро за модернизация на жп инфраструктурата през настоящата година. Определената сума е с 200 млн. по-голяма от похарчената за същата цел през 2015 г. Капиталовложението е част от 5-годишната програма за подобряване на германската жп мрежа, разчетена за периода 2015–2019 г. Тя е насочена към повишаване на производителността на жп транспорта и се финансира на базата на договор между националния жп оператор и федералното правителство. Бюджетът ѝ е 28 млрд. евро.

За подобряване на качеството на работа на железниците през 2016 г. DB възнамеряват да заменят и ремонтират 3 200 км жп линии, 2 000 стрелочни механизми, 2,9 млн. траверси, 4 млн. тона баласта и 150 железопътни моста. През м.г. компанията е сключила 500 договора за ремонт и модернизация на инфраструктурата в 80 жп участъка. През тази година

е планирано да се направят още 850 контракта за аналогични дейности по 76 трасета.

Основните дейности ще се изпълняват при пълно спиране на жп движението по участъците: Хамбург – Хановер – Гьотингер (за замяна на линиите и стрелочните механизми); Мюнстер – Бремен (за модернизация на системата за управление на жп движението); Франкфурт – Манхайм – Карлсруе – Щутгарт (за за-

мяна на линиите, модернизация на гаровите перони, монтаж на нова електроника); и по Ерфурт – Нюрнберг, Мюнхен – Залцбург/Куфщайн; Кьолн – Хагени Улм – Аугсбург (за подмяна на жп платната, линии и ремонт на мостове).

За да може да се въведе в експлоатация по новата високо-скоростна линия Ерфурт – Нюрнберг за 34 седмици ще бъде затворен модернизираният участък Халщад – Бад – Шафешайн.



## Представиха нова мотриса за метрото на Билбао

Пътническият жп оператор Eusko Tren представи първата мотриса от новата Серия 950, която ще започне да обновява подвижния състав на метрополитена на Билбао (столицата на Баската автономна област). Тя е произведена от испанския жп производител CAF. Състои се от три 17-метрови вагона (два моторни с кабина за машинист и един прицепен), в които могат да се превозват общо 296 пътници (94 седящи и 202 правостоящи). В перспектива броят на вагоните може да бъде увеличен до 4.

Мотрисите от серия 950 развиват максимална скорост 90 км/ч. Вагоните им са оборудвани с електронна система за информироване на пътниците, видео наблюдение и система за противопожарна сигнализация.

Компанията Eusko Tren, която извършва жп превози по теснолинейната жп мрежа в Страната на Баските, е поръчала на CAF общо 28 мотриси от новия тип. Договорът бе сключен през 2014 г. и е на стойност 150 млн. евро. Доставката им трябва да бъде завършена до май 2020 г.

Предвижда се 12 от съставите да оперират по новата линия 3 на метрото в Билбао. По план тя трябва да приключи до края на тази година и ще е с дължина 5,9 км. Останалите 16 е предвидено да заменят остарелите мотриси от Серия 200 и Серия 300, които сега обслужват метро трасета 1 и 2.



## В Япония ще пътуват футуристични стелт-електрички

До няколко години по два от теснолинейните железопътни маршрута в Япония ще започнат да пътуват супер съвременни стелт-електрички. Техният футуристичен дизайн ще бъде разработен от известната с модерните си стилови решения японска архитектка Кадзуюо Седжима. Тя ще се опита да преобрази корпуса на влаковете така, че докато пътуват по трасетата да се сливат максимално с околната среда.

Проектът е на частния жп оператор Seibu Railway, който обслужва електрифицираните линии с широчина 1 067 мм, свързващи Токио със северозападните предградия. Компанията има



намерение да закупи общо седем 8-вагонни състава от авангардния тип. С тях се планира да се заменят електрическите влакове Seibu 10000, които сега пътуват по линиите Синдзюку и Икебукуро в покрайнините на японската столица.

Разработката на външния и вътрешен дизайн на бъдещите стелт-електрички се очаква да завърши до 2018 г., а началото на експлоатацията им да започне през 2019 г. Производството ще бъде поверено на японския жп производител Hitachi. Цената на серията и техническите параметри на съставите засега не се обявяват.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ



# REGIO JET: ОПАСНИЯТ КОНКУРЕНТ НА СЛОВАШКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ



*В повечето бивши социално-демократични държави железопътната реформа се развива бавно и появата на частни пътнически превозвачи, особено чужди, е далечна перспектива. Има обаче и изключения, които могат да служат за пример – като Словакия. На нейна територия вече няколко години държавният жп превозвач ZSSK се конкурира с частния чешки оператор RegioJet. И от това пътниците печелят.*

Словашките държавни железници ZSSK са принудени да се конкурират с два чешки жп превозвача на територията на страната

Преди 5 години правителството на Словакия се реши на важна стъпка. До железопътната мрежа на страната бе допуснат частен оператор, при това чуждестранен – чешката жп компания Regio Jet. Първият влак на чехите осъществи пробно пътуване през април 2011 г., а година по-късно съставите им започнаха да извършват постоянни пътувания. От тогава жълтите композиции на оператора (фирменият цвят на Regio Jet) са неотменна гледка из жп мрежата на страната, наред със своите червено-бели конкуренти (композициите на държавните железници ZSSK). Всъщност, по словашките релси от 2014 г. пътува още един чешки „частник“ – LEO Express. Ала засега основната пазарна битка се води между другите двама играчи в сегмента.

С всяка година Regio Jet увеличава броя на своите пътници в Словакия. Ако през 2012 г. компанията е имала 1,5 млн. клиенти, то през 2015 г. те вече са били 4,1 млн. Разбира се компанията все още е далеч зад ZSSK, чиито пътници само през първото полугодие на миналата година са 27,4 млн. Но от няколко месеца конкуренцията помежду им сериозно се обостри. Дотам, че през януари т.г. държавният монополист се принуди да се откаже от междуградските си влакове Intercity, тъй като превозите с тях излязоха на загуба. Няколко години по-рано властите прекратиха субсидирането им и компанията не съумя сама да доведе превозите с тях до рентабилни. Това разубеди основателя и собственик на Regio Jet Радим Янчур да прекратява дейност в Словакия. Недоволен от темповете на развитие на компанията си на словашкия пазар, през есента на 2015 г. той бе обявил такова намерение.

След решението на ZSSK да извади от разписанието си съставите Intercity шефът на Regio Jet смени тона. „Гледаме на Словакия като на страна, в която планираме да разширим дейността си“ – заяви той. На практика веднага след това чешкият оператор увеличи броя на вагоните в съставите си по маршрута Братислава – Кошице. До 17 януари по него се движеха шествагонни композиции. Впоследствие вагоните на жълтите влакове по трасето станаха 10.

От Regio Jet искаха те да нарастнат до 13, но получиха отказ от компанията Železnice Slovenskej

republiky (ŽSR – държавните словашки железници), която управлява жп инфраструктурата в Словакия. Аргументът – влаковете на чешкия оператор тръгват от 14-и перон на жп гарата в Братислава, чиято дължина позволява обслужване на най-много 10-вагонни състави. Подълги композиции се приемат само на 10-и перон на жп терминала, но той се използва от ZSSK.

Естествено чехите пожелаха също да оперират от въпросната платформа. Ала пак удариха на камък. ŽSR отклони апела им, тъй като, ако и двете компании

биви. Когато започна дейност в Словакия през април 2012 г., неговите влакове тръгнаха по 100-километровия жп маршрут Братислава – Комарно. Дотогава годишният брой на пътниците по линията бе 789 000 души (по данни от 2011 г.). Само 12 месеца по-късно RegioJet успя да увеличи броя им до 1,2 млн. Днес те вече надхвърлят 2,4 млн. души, а направлението е почти изцяло „узурпирано“ от чехите. По него се движат 13 жълти влака и само два на словашките железници. Причината словаците да избират



Чешкият жп оператор LEO Express също развива дейност в Словакия



Във влаковете на Regio Jet има три пътнически класа

оперират оттам, влаковете им ще отпътуват през интервал от 15 минути. В същото време словашките държавни железници изискват той да е поне 20 минути, за да се осигури достатъчно време за комфортно качване и настаняване на пасажерите.

Но пред чешката компания има и друга възможност за привличане и превоз на повече словашки клиенти. От оператора обмислят откриване на нови жп маршрути. След като ZSSK спря междуградските композиции жп комуникацията между столицата Братислава и Източна Словакия се влоши. Особено засегнати от това се оказаха градовете в Пряшевска област. И от Regio Jet ще пробват да се настанят във въпросната пазарна ниша.

Превозвачът вече е доказал, че умее да извършва про-

чуждия превозвач са по-комфортните условия, които предлага.

Друг „магнит“, с който Regio Jet ги привлича е по-удобна онлайн система за резервация и продажба на превозни документи. Така при покупка на билет за маршрута Братислава – Кошице, клиентът може веднага да види не само класата на вагона („Стандарт“, „Релакс“, „Бизнес“), но също така и кратко описание на нейните особености и броя на оставащите свободни места във всеки от тях. За да разбере същото за композициите на държавните железници на Словакия на пътника ще се наложи да влиза в доста повече допълнителни менюта...

Ценообразуването на двете компании също не е еднакво, тъй като всяка предлага различни пътнически класове. ZSSK оперира само с вагони първа и втора класа и има две тарифи. При



Чешкият железопътен оператор Regio Jet вече 5 години извършва пътнически превози в Словакия



Чешкият жп превозвач вече е превзел част от междуградските жп маршрути в Словакия



Regio Jet привлича словашките пътници с доброто обслужване и по-комфортните условия в съставите си



Освен железопътни превози чешкият превозвач извършва и автобусни трансфери в Словакия



По-удобна онлайн система за жп резервации и по-ниски цени на билетите са другото, с което Regio Jet печели клиенти в Словакия

RegioJet пък класите и съответно ценоразписите за тях са три. Но главната разлика е в стойността на билетите. Тези на жълтите състави струват по-евтино. Например жп трансферът от Братислава до Комарно с чешки влакове излиза между 3,15 и 4,5 евро, докато с влак на ZSSK – 5,76 евро.

Аналогична е ситуацията и по трасето Братислава – Кошице. Стойността на билетите на RegioJet е съответно 9 евро (за място в класа „Стандарт“), 14,9 евро („Релакс“) и 23,4 евро („Бизнес“). Същото пътуване в червено-белите влакове е по-скъпо – 18,82 евро в тяхната втора класа и 27,73 евро в първа. При това държавните композиции са по-бавни. По критерия скорост монополистът доскоро лидираше само при междуградските влакове Intercity, но техните билети бяха още по-солени – между 20 и 24 евро.

Любопитно е, че след появата на чешките състави по маршрута Братислава – Жилина – Кошице, ZSSK за кратко се опита да прави дъмпинг, поддържайки изкуствено ниски цени на билетите (до 12 евро). Но не постигна очакваните резултати. Напротив – държавният превозвач на Словакия инкасира загуби. В момента Regio Jet е с лидерска позиция по трасето, а поддържането ѝ се улеснява от изтеглянето на съставите тип

Intercity от страна на жп монополиста. В словашките медии дори се появи информация за възможно увеличаване на цените на билетите за жълтите влакове. Това красноречиво говори за самочувствието на чешкия превозвач.

Наред с железопътните превози компанията Regio Jet извършва и автобусни трансфери в Словакия. Те са нейн спомагателен вид транспорт и оперират по маршрути, по които влаковете не са много рентабилни. Дълго време с тях се обслужваше само направлението Братислава – Нитра – Банска-Бистрица. През миналата година по него са транспортирани 467 000 пътници. От декември 2015 г. жълтите рейсове вече пътуват и между Братислава и Виена. За сравнение ZSSK няма собствен автобусен транспорт и в този сегмент инициативата изцяло се държи от чешкият конкурент.

Какъв дял от словашкия жп пазар ще успее да завладее фирмата на предприемача Радим Янчур ще покаже бъдещето. Държавните железници на Словакия засега поддържат монополното статукво, но ако останат в ролята на догонвачи, ги очакват още загуби на сегменти от транспортния сектор. Апетити към него има и чешката жп компания LEO Express. Затова отговорът им ще е интересен.

Ивайло ПАШОВ



# ПРОФЕСИОНАЛНА ГИМНАЗИЯ по ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ “НИКОЛА ИОНКОВ ВАПЦАРОВ” ГОРНА ОРЯХОВИЦА



## О Б Я В Я В А

ПРИЕМ ЗА УЧЕБНАТА 2016 - 2017 ГОДИНА ПО СЛЕДНИТЕ СПЕЦИАЛНОСТИ:

### ТЪРГОВСКА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

ПРИЕМ СЛЕД VIII КЛАС

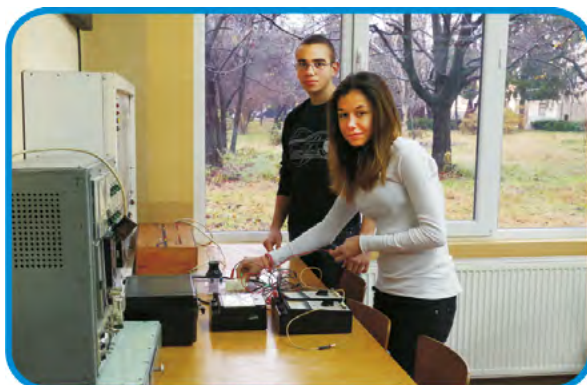


ПРОФЕСИЯ - **ОРГАНИЗАТОР ПО ТЪРГОВСКА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

»Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.  
»Придобиване на правоспособност:  
"Влаков кондуктор"; "Ръководител търговска експлоатация и билето-багажен касиер"; "Управление на МПС категория - В".

### ОСИГУРИТЕЛНИ И КОМУНИКАЦИОННИ СИСТЕМИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНА

ПРИЕМ СЛЕД VIII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - **ТЕХНИК ПО АВТОМАТИЗАЦИЯ**

»Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.  
»Придобиване на правоспособност:  
"Електромеханик осигурителни инсталации";  
"Електромеханик комуникационни системи";  
"Управление на МПС категория - В".

**Гимназията** разполага със съвременна материално-техническа база, включваща кабинети по:  
-общообразователна, общопрофесионална и специална подготовка  
- езиков кабинет  
- компютърни кабинети  
- учебен корпус с три работилници



**Общежитие** - за учениците от другите населени места е осигурено общежитие, предлагащо стаи за **момичета и момчета**, намиращо се в района на училището с всички необходими условия. Общежитието е с **обновена материална база** и разполага със зала за фитнес и тенис на маса, компютърна зала с Интернет връзка, кабелна телевизия.

**Спорт** - на учениците се предоставя възможност за активни спортни занимания - игрища за футбол, волейбол и баскетбол, физкултурен салон, зала за фитнес и тенис на маса.

**Възможност за придобиване на правоспособност за управление на МПС, категория "В"**

### ЛОКОМОТИВИ И ВАГОНИ

ПРИЕМ СЛЕД VIII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - **ТЕХНИК ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТЕХНИКА**

»Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.  
»Придобиване на правоспособност:  
"Заварчик на ъглови шевове";  
"Помощник локомотивен машинист";  
"Ревизор вагони".

### ЕЛЕКТРООБЗАВЕЖДАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТЕХНИКА

ПРИЕМ СЛЕД VIII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - **ЕЛЕКТРОТЕХНИК**

Дневна и задочна форма на обучение.

»Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.  
»Придобиване на правоспособност:  
"Механик контактни мрежи";  
"Машинист на подвижни работни площадки".

СЛЕД VIII КЛАС:

|          | ПОДАВАНЕ НА ДОКУМЕНТИ | ЗАПИСВАНЕ НА ПРИЕТИТЕ УЧЕНИЦИ |
|----------|-----------------------|-------------------------------|
| I ЕТАП   | до 05.07.2016         | до 07.07.2016                 |
| II ЕТАП  | до 11.07.2016         | до 14.07.2016                 |
| III ЕТАП | до 19.07.2016         | до 21.07.2016                 |

**За допълнителна информация:** гр. Горна Оряховица, ул. "Антон Страшимиров" №44

тел: (0618)26-856, 26-528

Интернет адрес: [www.pgjpt-go.org](http://www.pgjpt-go.org) e-mail: [pgjpt\\_go@abv.bg](mailto:pgjpt_go@abv.bg)



# ЕВРОПЕЙСКАТА ИНИЦИАТИВА „ЗА СПРАВЕДЛИВ ТРАНСПОРТ“

**Тя открива възможността  
пред граждани да участват в  
транспортната политика на ЕС**

Европейската федерация на транспортните работници (ЕТФ) е обявила 13 април за Международен ден на железопътния работник. Тази година той непосредствено се свързва и с гражданската инициатива „За справедлив транспорт“, инициирана от седем държави-членки на ЕС, сред които е и България – активен участник в организационния комитет. Тя става и мотото на 13 април в железопътния бранш.

Принципно това е нов инструмент, който от 1 април 2012 г. дава възможност на гражданите на Европейския съюз непосредствено да участват в оформяне на неговата политика. Създадена е с договора от Лисабон и позволява на 1 милион души от поне една четвърт от държавите-членки да поискат от Европейската комисия да предложи законодателство в области, които попадат в рамките на нейните правомощия. Организаторите на инициативата, която се ръководи от граждански комитет, разполагат с една година за набирането на необходимата подкрепа. У нас Съюзът на транспортните работници в България (СТСБ), който е и член на ЕТФ, е основният й двигател като синдикална организация, която от миналата година я популяризира сред работещите в транспорта.

На проведената научно-практическа конференция в НТС по транспорта съвместно с Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Федерацията на научно-техническите съюзи у нас (ФНТС) и със съдействието на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, НК „Железопътна инфраструктура“, НСБС, Мила Николова, експерт по международно сътрудничество в СТСБ представи

в детайли гражданската инициатива. Поводът тя да бъде подета и в европейския железопътен сектор са зачестилите нелоялни практики, които продължават да се засилват и разпространяват чрез нарастващата конкуренция между жп компаниите, заяви Екатерина Йорданова, председател на СТСБ и вицепрезидент на Европейската федерация на транспортните работници. По думите ѝ за постигането на безопасни, качествени услуги и условия на труд, европейската гражданска инициатива „За справедлив транспорт“ предлага различни решения, които могат да окажат значително въздействие върху осигуряването на равнопоставеност между транспортните сектори и уеднаквяването на условията, в които работят жп работниците в страните-членки на ЕС. Това са няколко основни стъпки, които се изразяват най-напред в защита на персонала при смяна на фирмата, изпълняваща услугата, мониторинг и по-строги правила за спазване на работното време и почивките, директно наемане на работника, създаване на хармонизирани европейски стандарти за квалификация и обучение.

Смяната на доставчика на транспортната услуга не трябва да води до съкращения на хора, до влошаване на условията на труд и социалният диалог, подчерта по време на презентацията си Мила Николова. Засиленият контрол за строгото спазване на работното време гарантира по-добра трудова и експлоатационна безопасност, добави тя. Практиката пък за наемане на външен изпълнител за т.нар. спомагателни дейности е предпоставка за несигурност на работните места, влошаване на услови-



ята на труд и заплащане преди всичко, защото в тези случаи се подценява или дори напълно прекратява социалният диалог. Според представителите на СТСБ, само чрез общите европейски стандарти за квалификация и обучение на всички оперативни и свързани с безопасността железопътни професии може да се постигне, както по-качествена услуга, така и по-високо ниво на безопасност.

Една от главните цели на инициативата „За справедлив транспорт“ е предлагането и приемането на европейско ниво на законодателни и други мерки срещу лошите практики и за справедливо решаване на съществуващите проблеми, аргументира се Николова. Затова е необходимо да се въведат ясни правила в жп сектора срещу нелоялната конкуренция във всичките й разновидности – условия на труд, сива икономика, лоши фирмени практики, недействителни фирми, „надпревара“ вместо допълване между отделните видове транспорт.

Един от начините да се постигнат целите на инициативата е точно да се дефинира какво означава нелоялна конкуренция, създаваща социален дъмпинг, смятат в СТСБ. Също така трябва да се ревизира Директивата за командировките на работниците, както и да се осигури еднакво прилагане на съответното законодателство. Необходими са също нови, строги законови мерки, които ще стопират възможностите за отрицателните явления, наблюдавани в момента при провеждането на обществените поръчки, както и срещу фалшивото самонаемане.

Повишаването на нивото на контрола, създаването на европейска карта за социална осигуровка и признаването на представителността на синдикатите заедно с възможността за колективно договаряне са все неща, към които европейската гражданска инициатива се стреми, подчерта Мила Николова.

„Когато през миналата година на Управителен съвет на ЕТФ коментирахме възможностите и резултатите, които се очакват, бяхме единодушни, че е необходимо да се съберат поне 1 милион подписа в рамките на една година, които безусловно ще помогнат за легитимирането на инициативата и за популяризирането ѝ сред жп бранша в Евросъюза“, заяви за в. „Железничар“ Екатерина Йорданова. Тъй като България не е голяма страна са необходими най-малко 12 750 подписа, но желанието е те да са около 14 500. Така транспортната общност у нас ще докаже, че не само е активна, но също и социално ангажирана и солидарна с европейските си колеги. На среща в Брюксел е станало ясно, че засага най-добре са се справили Дания, Швеция, Белгия и Великобритания. Всеки транспортен работник, всеки железничар у нас по електронен път може и на български да даде своя глас, без това да му отнеме повече от минута, уточни Йорданова. Тя увери, че сигурността на личните данни е гарантирана, а още по-подробна информация „За справедлив транспорт“ ще се получи от публикуваните материали на сайтовете на СТСБ и ЕТФ, където може и да се гласува.

Мая Димитрова





# ГЛУХАРЧЕТО

Глухарчето ни е добре познато още от детските години. То е многогодишно тревисто растение с млечен сок. Коренът е прав, обикновено неразклонен, дълъг 20-60 см, широк 1-3 см, отвън червено-кафяв, а отвътре бял. Листата са събрани в розетка, а цветовете – в съцветия обвити отвън със зелени листчета. Плодчетата са твърди.

Глухарчето цъфти през пролетта и началото на лятото, докато има влага. Растението е разпространено в цяла Европа и Западна Азия, и е пренесено в цял свят. У нас се среща из ливадите и тревистите места, на пясъчливи и влажни почви.

Използва се надземната част от корените или само корените. Надземната част се бере малко преди цъфтежа или по време на цъфтежа (месеци май – август), а корените се вадят през пролетта преди цъфтежа (април) или през есента (септември – октомври).

Листата се употребяват през пролетта като първа пролетна салата – нарязани на ситно, стрити със сол и полети с лимонов сок и зехтин (или оцет и олио). Преди да ги нарежем може да ги сварим в малко вода – докато променят цвета си, а после да излеем во-

дата и да приготвим салатата както при първия случай. Прясната салата от листа на глухарчета се препоръчва при пролетна умора и авитаминоза.

Корените с коренището или цялото растение се употребяват като средство за регулиране дейността на стомаха (засилва храносмилателния процес и увеличава апетита) във вид на отвара – 1 с. л. се залива с 200 мл вряла вода и след като изстине се пие по 1 с. л. четири пъти дневно.

Народната медицина препоръчва глухарчето против запек, за прочистване на кръвта, против хемороиди, против възпаление на пикочния мехур, при воднянка и диабет.

Надземната част с корените подобрява функциите на черния дроб, действа жлъчегонно, пикочогонно и противоглистно. Лечебният ефект се дължи главно на горчивите вещества, органичните киселини и гликозидите. Установено е, че глухарчето усилюва действието на подстомашната жлеза – повишава отделянето на инсулин и намалява количеството на холестерина в кръвта. Прилага се при камъни в жлъчката, в бъбреците и пикочния мехур, при стомашни и чревни



смущения, при кашлица, екземи, подагра, болести на далака, възпаление на червата, анемия, газове, кръвохрачене и за регулиране на кръвното налягане.

Външно билката се използва при ревматични болки, за налагане на лапи при екземи, циреи, лунички по лицето, за промивка при възпаление на очите, за гаргара при гърлобол. Млечният сок, който изпуска глухарчето, се препоръчва за мазане при брадавици. При екземи се използва смляно цялото растение, смесено с мед и топла млечна суроватка.

Употребени като салата, пресните листа на глухарчето със своя леко възгорчив и пикантен вкус напомнят донякъде вкуса на градинската цикория. Ситно нарязаните жълти или зелени листа на глухарчето са много добри и за намазване върху хляб за приготвяне на билкова извара (нарязани на ситно и добре объркани с изварата).

Листата могат да бъдат задушени, както се задушават спанак или нарязани на ситно да се прибавят накрая към готови пролетни чорби.

# ЛАЗАРОВДЕН И ЦВЕТНИЦА

Лазаровден и Цветница се честват последните събота и неделя преди Великден. Това са най-цветните и красиви момински празници, които символизират възвращащата се природа с живот, изпращането на студените зимни дни, любовта и цветята.

Лазаровден, „Лазарица“ или „Лазарова събота“ се празнува винаги в съботата преди Цветница. Празникът носи името на Свети Лазар, който е възкресен от Христос на четвъртия ден от своето погребение в знак на благодарност за проявеното от него гостоприемство.

За девойките това е обред за „посвещение“ в моминството, за „замомяване“ – така те влизат в групата на момите и са готови да създадат семейство. Тяхната възраст е от 10 до около 16 години. Някога се е смятало, че девойка, която не е лазарувала, не може да се ожени. Обикновено на този

ден в миналото момците са искали ръката на своята избраница.

Лазарките, облечени в празнични дрехи и с цветни венци на главите, носят кошнички, окичени със зеленина за събиране на дарове. Те обикалят къщите с песни, пожелавайки здраве, плодородие, щастие, благоденствие и сбъждане на най-съкровени надежди за всеки от семейството, а от своя страна стопаните ги даряват с орехи, яйца, пари, плодове и дребни подаръци.

Вярвало се е, че обичаят Лазаруване носи стопанско и житейско благоденствие на цялото село. Затова лазарките, макар съвсем млади момичета, се посрещат с особена почит от всички жители.

Цветница е най-пъстрият празник през годината и е естествено продължение на Лазаровден. Празнува се неделата преди Великден (Възкресението) – най-големият християнски празник.

Възкресил в събота Лазар, Христос влиза в Йерусалим, възседнал магаре, а хората го посрещат с палмови клонки, които постилат на земята пред краката му и с радостни възгласи „Осанна“. На този ден в българската православна църква се отслужва молитва и се освещават върбови клонки, които заменят палмовите клонки (оттам идва и другото наименование на Цветница – Връбница). На самия празник след тържествената литургия, свещениците ги раздават на вярващите. Освещаването се извършва на нощно бдение в събота вечер. Християните ги отнасят в дома си за здраве на здравите и за излекуване на болните. Вярва се, че осветената върба пази от зло и затова се поставя върху домашната икона, а на входната врата се окача върбово венче, които стоят до следващата година.

Момите, лазарували предния ден, се събират на реката (кладенеца или чешмата), като всяка носи свое венче и омесения предварително обреден хляб, който прилича на човешка фигура (затова и се наричат „куклa“) и изпълняват обичая „кумичене“. Парчета от хляба и венчетата се нареждат върху дъсчица и се пускат по течението. Момата, чието венче излезе най-напред, се избира за „кумица“ – вярва се, че тя ще се омъжи първа и повежда моминското хоро към своята къща. Момите „говоят“, т.е. мълчат пред кумицата до Великден, когато отиват с червени яйца в нейния дом.

На Цветница имен ден празнуват всички с имена, свързани с цветя, дървета и всякакви други растения.



## Пречистете черния дроб с чай от глухарче и куркума

Куркумата и глухарчето притежават лечебни свойства, които в комбинация биха могли да помогнат за пречистването и възстановяването на организма, като същевременно намаляват риска от заболявания. Препоръчително е тяхната консумация да се осъществява вечер, тъй като по този начин се улеснява регенерацията на черния дроб, който има способността да се възстановява в ранните часове на сутринта. По този начин се стимулира естественото пречистване на тялото и се улеснява чревната функция на следващия ден.

### Необходими продукти:

200 мл вода  
1 ч. л. корен от глухарче  
1/2 ч. л. куркума на прах

### Начин на приготвяне:

Сложете водата на огъня, за да заври, след което я свалете от котлона. Към нея добавете глухарчето и куркумата. Покрийте съда с капак и го оставете да престои за 5 мин. Прецедете чая и го консумирайте вечер преди лягане.



## Салата от глухарчета и маслини

### Необходими продукти:

500 г листа от глухарче  
80 мл зехтин  
80 мл лимонов сок  
100 г маслини  
сол

### Начин на приготвяне:

Листата на глухарчето се измиват добре, нарязват се и се попарват с гореща вода. Посоляват се и се разбъркват със зехтина, лимония сок и безкостените и нарязани на ситно маслини.





# МЪЖЕ, ЕТО КАКВО ЦЕНЯТ У ВАС ЖЕНИТЕ

Тайната на мъжката привлекателност отдавна не се крие в това колко точно печели той или колко е силен. С годините равноправието между двата пола във финансово отношение или на тема „статут в обществото“ става все по-осезаемо, затова жените вече ценят съвсем други неща в мъжете.

## Доброто настроение

В нашия нелек живот умение то да не изпадаш в тежки депресивни състояние често е по-важно от дебелия портфейл. Тази способност е част от характера. Тя не изчезва с времето, значи с такъв мъж леко се живее.

## Усмивката

Откритата усмивка казва на жената, че нейният спътник е уверен в себе си и се отнася доброжелателно към обкръжаващия го свят. С такъв човек може да се отпуснеш и да се чувстваш комфортно.

## Спретнатостта и подредеността

Минаха времената, в които се смяташе, че е съвсем нормално мъжът да владее хаоса у дома или да не разбира от последните модни тенденции.



**Добрата физическа форма**  
Външната привлекателност е въпрос на вкус. Но едно е безспорно: физически здравият мъж има повече шансове да успее в привличането.

## Способността към приключения

Способността на мъжа да предложи на жената истинско романтично приключение е гаранция, че съвместният им живот никога няма да се превърне в рутина.

## Способността към докосване и прегръщане

Жената ще е готова да отиде на края на света с човек, в чиито обятия ще се чувства защитена.

А нежните докосвания отстраняват всякаква умора и стрес.

## Умението да се слуша

Жените определено ценят у мъжете уменията да слуша и да не прекъсва с фразата: „Скъпа, разкажи направо как всичко приключва.“

## Отговорността и грижата

Жените искат да имат до себе си мъж, на когото могат да разчитат. Това е една от най-привлекателните черти. Когато мъжът казва на компанията: „Момчета, време е да тръгвам. Трябва да купя хляб и да сложа децата да спят“, това действа по-силно от всяка проява на мъжка доблест.

# УВОЛНИХА РОБОТИ СЕРВИТЬОРИ В КИТАЙ

Китайски ресторанти уволниха роботите си сервитьори, защото се оказаха много непохватни – разливат напитки и супите, и хората започнали да се оплакват от тях.

„Роботите не могат да носят добре супа и ястия, а и често се

повреждат. Затова шефът реши повече да не ги използва. Уменията им са недостатъчни“, разказа един от служителите.

Ресторантите в провинция Гуанчжоу са платили по 7720 щатски долара за наема на всеки робот. Допълнително всеки

месец има разходи за електричество и поддръжка. Те обаче не могат да вършат всичко като хората. Трябва да следват само определен маршрут, не умеят да взимат поръчки, рисковано е да сипват гореща вода в чашите.

За сравнение заплатата на обикновените сервитьори в Китай е около 340 щатски долара, повече от поддръжката на роботите, но не и толкова много. Затова управителите на ресторантите са решили, че си струва да имат само човешки персонал, макар и да признават, че роботите наистина привличат повече клиенти.

Чжан Юн от технологичния университет в Гуандун обясни, че роботите подобряват много продуктивността във фабриките, където са необходими повторяеми действия. Те обаче още не са достатъчно добри в среда, където е необходимо често общуване с хора.



# РЯДЪК СИН ДИАМАНТ СТАНА НАЙ-СКЪПОТО БИЖУ, ПРОДАВАНО В АЗИЯ

Рядък син диамант беше продаден за 32 млн. долара на търг на Сотбис в Хонг Конг, което го направи най-скъпото бижу, продавано някога в Азия.

Камъкът De Beers Millennium Jewel 4 е с овална форма, диамант с безупречно ярък син вътрешен блясък. С тегло 10.10 карата, ре-

кордно скъпият диамант е част от 12 произведения от De Beers през 2000 г. в чест на новото хилядолетие.

В колекцията на De Beers Бижута Милениум има 11 редки сини диаманти и един безцветен, който произхожда от известната мина Кулинан в Република Южна Африка.



Освен, че е най-скъпото бижу, продавано в Азия, камък №4 от колекцията на De Beers е и най-големият ярък син диамант, който се предлага на търг, твърди Сотбис Хонг Конг.

# Как да направим уикендите си пълноценни

Ако сте от хората, които мразят да пропиляват времето си, вижте няколко съвета как може да направите уикендите си приятни и пълноценни

Всяка седмица започва и свършва с мисълта за уикенда. Той разбира се, е кратък и недостатъчен, но дали виновни затова не сме самите ние. Изморени от задачите и ангажиментите през работната седмица, тръпнем в очакване да дойдат почивните дни, за да ги прекараме в спане до късно и излежаване пред телевизора. Това ли е най-доброто, което можем да направим за себе си? Често дори след почивните дни се чувстваме изтощени, отколкото сме били, вместо заредени да започнем новата седмица.

Ако сте от хората, които мразят да пропиляват времето си, вижте няколко съвета как може да направите уикендите си приятни и пълноценни.

## Движете се

Освен че засилват и отпускат тялото, физическите упражнения укрепват ума. Разбира се, трениров-

е чудесен начин да оставите за кратко отговорностите си и да опитате нещо ново.

## Изключете се

В събота и неделя забравете за всички електронни устройства – телефон, лаптоп, таблет, телевизия. Тази дистанция ще освободи времето ви за по-приятни неща и ще ви припомни, че вие сте господари на технологичните си устройства, а не обратното.

## Не забравяйте изкуството

Кога последно ходихте на концерт, пиеса, музикален фестивал или музейна изложба? Изкуството стимулира въображението и помага да презаредите.

## Медитирайте

Медитацията понижава високото кръвно налягане, редуцира напрежението и повишава продуктивността, креативността и благосъстоянието. Отделете малко време за медитация и ще бъдете в най-добрата си форма през следващата седмица.

## Не прекалявайте с очакванията

През уикенда намалете задачите до минимум, ограничете домакинските задължения и забраве-



ките само през уикенда не са особено ефективни, затова е добре когато не сте затрупани от работа да отделяте време за физическо натоварване и през седмицата.

## Планирайте

Винаги е важно е имате план, дори през уикенда. Не ви е нужен подробен график за всяка една минута, но е добре да разполагате с някакъв общ дневен ред, за да успеете да подредите и изпълните приоритетите си, и за да ви остане време за всичко. Все пак имате на разположение само два дни.

## Отделете време за личните си отношения

Времето с любимите хора винаги е добре прекарано. Използвайте част от почивните дни, за да укрепите връзката си с децата или партньора си. Може да посетите родителите си или пък да се срещнете с някой стар приятел. **Посетете някое специално място** Откога не сте ходили на вилата, а помните ли последната семейна ваканция, която организирахте. Ако тези неща са се случили далече в миналото, значи е време на попълване. Кратка ваканция през уикенда

те за неприятните отговорности. Така ще започнете седмицата свежи, а не изтощени.

## Четете

Независимо дали искате да научите нещо, или да се пренесете в различен свят, прекарвайте по малко време с книга в ръка. Посетете книжарницата или библиотеката, за да намерите приятно четиво.

## Подремавайте

Много хора посрещат уикенда с недоспиване от седмицата, но и през почивните дни не успяват да се наспят. Ако спите до късно, ще се почувствате изтощени, но една кратка следобедна дрямка действа приятно, полезна е за здравето и помага да поддържате енергията и вниманието си.

## Учете нови неща

Ученето не само носи нови знания, но и може да повдигне самочувствието ви. Намерете тема, която ви интересува, умение, което искате да развиете, или сфера, която да изследвате по-задълбочено. Оттам нататък бихте могли да се запишете на курс през почивните дни или на онлайн обучение. Това е повод да намерите и нови познания.



# „ТИХИ“ ВАГОНИ В ПОЛСКИТЕ ЕКСПРЕСИ

**Във влаковите „зони на тишина“ са забранени разговорите на висок глас, а звукът на електронните устройства трябва да е изключен**

В полските високоскоростни влакове Pendolino се появиха специални „тихи“ вагони. Пътниците, които избера да се настанят в тях могат да разчитат на изключително спокойно пътуване.

В специализираните „зони на тишина“ са абсолютно забранени разговорите по мобилни телефони и слушането на музика, освен със слушалки (без обаче да се пречи

Иновацията е първата по рода си за полските железници. „Нашите пътници отдавна ни съветваха да въведем и при нас такава услуга. Има я във влаковете в Германия и Чехия. Желанието на клиентите ни да пътуват в зони без шум се потвърди и чрез допитването, което проведохме сред тях. В хода на изследването повече от полови-



Във всеки полски експрес Pendolino вече има по един „тих“ вагон

за ползвателите на модерните влакове-стрели Pendolino, които обслужват междуградските маршрути. Всеки пътник може да обяви желанието си да пътува в „тих“ вагон при резервацията и закупуването на билета си.

Във въпросните експреси на този етап е предвидена само по една „зона на тишина“. В такава е превърнат вагон номер 7 на всяка композиция. Неговият интериор и оборудване са като тези във вагоните втора класа. Спокойствието, което може да гарантира обаче е много по-различно.

Любопитно е, че екстрата не натоварва джоба на пасажерите, които решат да ѝ се насладят. Цената на билета за тихите вагони е същата като за всяко друго място във втора класа на полските Pendolino.

В момента нововъведението се предлага пробно. В продължение на два месеца превозвачът ще извършва мониторинг доколко услугата се харесва на клиентите. Впоследствие предстои да бъде направен анализ и да се вземе решение дали тя да придобие постоянен характер. Специалистите са оптимисти и смятат, че много поляци ще оценят по достоинство възможността да се откъснат от напративия и натоварващ шум на обкръжаващия ни свят. Уви, в съвременното ни забързано ежедневие дори тишината вече е лукс, на който все по-рядко можем да се радваме.

Освен германските и чешките жп състави, с тихи вагони са оборудвани и някои влакове-стрели



Влаковият персонал следи за спазването на правилата

в Италия (като Italo на частната жп компания NTV) и във Франция (low cost композициите iDTGV на държавните железници SNCF). Там важат същите правила като във вагон номер 7 на полските Pendolino и се настаняват именно хората, които търсят пълно спокойствие. В „тихата“ (zen) зона на

френските iDTGV обаче се предлага и една особено атрактивна платена услуга. За копнеещите за пълен физически релакс е обособен сектор с масажни кабинки, в които те могат да се насладят на отпускане и тонизиращи масажни процедури.

Ивайло ПАШОВ



В „зоните на тишина“ пътниците могат да се отпуснат и да пътуват изключително спокойно

на околните). Ползването на електронни устройства, като лаптопи, таблети, смартфони, айфони и др., е допустимо само, ако техните звуци са изключени. Правилата за пътуване не препоръчват и гласовата комуникация, освен в крайни случаи. Дори и тогава инструкциите са тя по-възможност да бъде водена шепнешком.

ната кореспонденти определиха появата на „зони на тишина“ като добра идея – разказва Беата Чемерайда, пресаташе на държавния пътнически превозвач на Полша PKP Intercity.

Железопътният оператор започна да предлага новата услуга от втората половина на месец март. Засега тя е достъпна само



В „тихите“ вагони пътниците са задължени да изключват звуците на своите електронни устройства до слизането



„Зоните на тишина“ осигуряват откъсване на пътника от напративия и натоварващ шум на обкръжаващия свят и му позволяват да си почине истински

## АБОНАМЕНТ 2016

**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 ползване и документ за внесена сума по посочената сметка, може да изпратите в редакцията на вестника.**

## 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 почтена дейност“ - ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BPRB179241064295803  
 BIC: BPRBIBGSF  
 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.

### 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 договоряне  
 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 договоряне

### При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договоряне  
 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 договоряне