

## СКОРО ПО ОБНОВЕНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЩЕ ПЪТУВАТ МОДЕРНИ ВЛАКОВЕ



Обяви министър Ивайло Московски при откриването на модернизирани жп отсечки и гарата в Любимец

Още на една отсечка по жп на правлението от Пловдив до турската и гръцката граници бе дадена зелена улица за експлоатация. За тържественото ѝ откриване и на новата гара в Любимец бяха дошли министър-председателят Бойко Борисов, министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски, заместниците му Антон Гинев и Валери Борисов, депутати, представители на местната и централна власт, на обществеността, железничари, граждани. Нито на улицата пред обновената гара, нито на перона можеха да се намерят свободни места. Много хора искаха да поздравят гостите и да участват в предстоящата церемония.

След като отчули парче от бялата погача със сол, с която заедно с премиера и другите официални

лица бяха посрещнати, министър Московски припомни, че преди повече от десет години е започнала модернизацията на линията, която най-накрая вече приключва. Двете отсечки Димитровград – Симеоновград, Любимец – гръцка граница и жп гарата в Любимец са част от проекта „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив – Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2, участък Първомай – Свиленград“, финансиран с европейски пари от оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г. Средствата, вложени в цялото строителство са в размер на 424 млн. лева. Припомняме, че с този проект се увеличава скоростта по железопътната линия до 160 км в час за пътническите влакове и до 200 км в час с наклонящи се кошове. Товарните композиции ще могат да

развиват до 120 км в час. Обновени са и всички жп гари по направление – Димитровград, Симеоновград, Нова Надежда, Харманли, Любимец, Свиленград. Изградени са нови пасаралки, за да се избегне пешеходното пресичане. Изцяло са подменени контактната мрежа, тяговите подстанции, системите за сигнализация, телекомуникации и радиоуправление. Само последният обновен жп път от Любимец до гръцката граница е около 24 км. Основната цел е осъществяването на пълна оперативна съвместимост по цялото трасе от сръбската до гръцката и турска граници. „До няколко месеца ще бъде завършено и направление от Пловдив до Септември и ще остане да модернизира участъкът до София и границата ни със Сърбия“, заяви

На стр. 4

## НОВА СИСТЕМА ЗА ПРОДАЖБА НА ЖП БИЛЕТИ

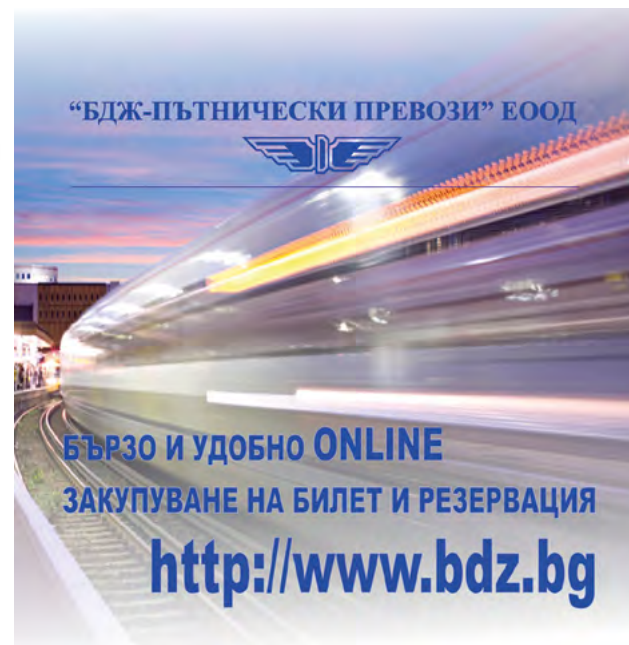
Преди около 20 години Световната банка финансира Български държавни железници. Част от тези пари бяха предназначени за създаването на нова система за издаване на билети, заяви зам.-министърът на транспорта, съобщенията и информационните технологии Валери Борисов във влака между Симеоновград и Любимец, преди официалното откриване на обновените жп отсечки Димитровград – Симеоновград и Любимец – гръцка граница. По време на пътуването той представи последната разработка на модерната централизирана система за издаване на билети и резервации в реално време, която до края на годината „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД ще започне да ползва. Проектът се внедрява съвместно с „Информационно обслужване“ АД, обясни Валери Борисов. Изпълнението на му е възложено след провеждането на обществена поръчка.

Първи, но неуспешен опит за модернизирани на продажбите прави Хюлет-Пакард. След него „Сименс“, а по-късно и една българска фирма се опитват да електронизират системата, за да се предложат по-съвременни варианти на кли-

ентите за резервации и продажба на билети, но те също претърпяват фиаско. Едва сега съвместният екип на БДЖ и „Информационно обслужване“ постигат реални положителни практически резултати. Централизираната платформа ще

замести настоящата двадесетгодишна система за билетоиздаване, която в момента се използва. Съществената положителна разлика между двете е, че новата подобрява качеството на услугата, предлагана на клиентите на националния железопътен превозвач. Има значително по-широк кръг от възможности. Най-съществената е, че предоставя разнообразни начини за издаване на различни видове билети. Между тях е стандартният за един или повече пътници, за малка група хора, семеен билет, кредитен билет. Включени са и глобите за нередовните. Клиентът може да избере маршрута, по който иска да пътува в една или в две посоки. Системата дава възможност и за избор на желан влак или влакове, ако трябва да направи прехвър-

На стр. 4



## ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ С НОВ СЕРТИФИКАТ ПО ИЗИСКВАНИЯТА НА ISO 9001:2008

Той официално беше връчен на управителя на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД Димитър Костадинов за внедрената Система за управление, в съответствие с изискванията на международния стандарт ISO 9001:2008. Сертификатът е присъден от Certification International за разширено използване на системата, която вече обхваща цялата дейност на дружеството. Сертификейшън Интернешънъл (Си Ай) България ООД е официален представител на Certification International (CI) United Kingdom LTD.

Документът удостоверява, че от началото на годината в системата за управление са включени ремонтът, продажбата на билети, както и превозната дейност. Системата се състои от шест обособени процеса, които обхващат, както основната дейност, така и седем процеса



за спомагателни дейности, 22 процедури по качеството, над 300 технически инструкции, предписания и др. Целта е непрекъснато да се подобрява ефикасното управление на процесите в организацията.

През 2017 г. ръководството на дружеството планира да се ориентира към пресертифициране по новата версия на стандарта ISO 9001:2015 за управление на качеството. За да се осигури подобряване на параметрите на предоставяните транспортни услуги и да се удовлетворят нарастващите изисквания на клиентите още от следващия месец започва усилена работа в тази насока.



## ЗАСИЛВА СЕ КОНКУРЕНЦИЯТА В ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПРЕВОЗИ

Европарламентът и Съветът на Европейския съюз постигнаха неофициално споразумение по въпроса за засилване на конкуренцията по вътрешните пътнически жп комуникации при равни условия за всички оператори. Тази тема е залегнала в пазарния блок market pillar на четвъртия железопътен пакет, регулиращ аспектите на достъпа на европейските жп оператори до вътрешните пазари за пътнически превози в страните от ЕС.

Споразумението предвижда сключването на договори за пътнически транспортни услуги на конкурсна основа да стане закон във всички членки на Евросъюза. Директните договори ще бъдат допустими само в изключителни случаи.



От Европарламента и Съвета на ЕС коментират, че засилването на конкуренцията в пътническите превози не е самоцел. Оттам отбелязват, че без силно пазарно

противопоставяне между превозвачите в сегмента железопътният транспорт няма да може да запази водещите си позиции в развитите европейски държави.

## ДАТСКИ ЕЛЕКТРОЛОКОМОТИВ ПОСТАВИ РЕКОРД ЗА СКАНДИНАВИЕТО

Датски електролокомотив Siemens Taurus успя да развие скорост от 235,8 км/ч и постави регионален рекорд. Това е максималния скоростен показател, достиган от класически локомотив в страните от Скандинавския полуостров.

Постижението е реализирано по време на изпитателно пътуване. То е осъществено в жп участък, преминаващ през моста Голям Белт, който свързва датските острови Шеланд (на него е разположена част от столицата Копенхаген) и Фюн. Локомотивът Taurus е бил предоставен от местния железопътен превозвач Hector Rail, а тестът е ръководен от операторът на жп инфраструктурата на Дания Banedanmark.



## ВНУШИТЕЛНА ПОРЪЧКА НА ВАГОНИ ЗА МЕТРОТО НА ЧИКАГО



Компанията за обществен превоз на Чикаго Chicago Transit Authority (CTA) сключи договор за доставка на нови моторни вагони за местното метро със китайско-американското предприятие CSR Sifang America. Базовата поръчка предвижда производство на 400 моторни и прикачени вагони от серия 7000. Предвидена е обаче опция за увеличаване на заявката до 846 единици. Контрактът е за 1,309 млрд. долара и е най-големият в историята на чикагското метро.

Вагоните серия 7000 са нова разработка на китайската компания CSR Sifang. Предвидено е да имат корпус от неръждаема

стомана, а моторния подвижен състав да се задвижва от тягови електродвигатели, работещи с променлив ток. За да се отговори на разнообразните очаквания на пътниците салоните са проектирани с надлъжно и напречно разположение на седалките и с ръкохватки, монтирани в различни конфигурации. По този начин ще се постигне добро ниво на комфорт и вместимост, като се осигури и достатъчно място за придвижване на пътниците. В проекта е залегнало също енергоспестяващо осветление и наличие на светодиодни информационни дисплеи.

По план прототипите на новия подвижен състав трябва да започнат изпитания през 2019 г., а в редовна експлоатация ще влязат през 2020 г. С тях ще бъдат заменени най-старите вагони (над 30-годишни), които в момента оперират в метрото на Чикаго. Това ще позволи на СТА да намали разходите си за ремонт на подвижния състав и да икономисва електроенергия за 7 млн. долара годишно.

CSR Sifang America спечели договора на СТА с ангажимента си да организира сглобяване на вагоните в завод, който ще бъде изграден в Чикаго. Инвестицията се оценява за 40 млн. долара и ще позволи да се открият 170 нови работни места. В града и по-рано са произвеждани пътнически вагони, но работата е прекратена преди повече от 30 години. Сега традицията може да се продължи.

Половината от подвижния състав на метрополитена на Чикаго вече бе обновен с моторни вагони на канадския производител Bombardier. Пълната реализация на договора с CSR Sifang America ще позволи да се поднови и останалият.

## Италианските железници ще строят скоростни линии в Иран

Държавните железници на Италия (FS - Ferrovie dello Stato Italiane) ще изградят две високоскоростни линии в Иран - Техеран - Хамадан и Кум - Ерак. Това ще стане по силата на договора, подписан в Техеран на 12 април 2016 г. с националната железопътна компания на страната (RAI). Той предвижда италианският жп монополист да бъде главен изпълнител в проектите. Стойността на контракта е 3 млрд. долара.

Специалисти на FS ще проектират и участват в по-голямата част от строителните работи, в изпитанията и в даването за експлоатация на жп трасетата. Освен това те ще проведат и професионално обучение на персонала на RAI. Дъщерната компания на италианските железници Italcertifer, от своя страна, ще подпомогне на иранската жп компания в изграждането на центрове за изпитание на нов подвижен състав и елементи от инфраструктурата.



## Франция се отказва от нощните влакове

Френското министерство на транспорта планира от 1 юли т. г. да прекрати движението на по-голямата част от нощните влакове на националните железници. От тази дата по железопътната мрежа на страната ще оперират само три нощни състава. Те ще пътуват между Париж и Бриансон, Родез и Латур де Карол.

В момента във Франция функционират 12 нощни жп маршрута. Експертите аргументират решението със загубите, които инкасира нощните състави на държавния жп превозвач SNCF. Според тях икономическите обстоятелства са срещу тези влакове. Нерентабилността им се обяснява с относително слабия пътнически интерес, значителните такси, които железниците плащат за достъп до жп мрежата и конкуренцията на бюджетните авиокомпаниите.

През миналата година SNCF предприе първите стъпки в оръждането на пътническите жп превози през тъмната част от денонощието. Тогава бяха спрени нощните жп състави между Париж и Барселона. Вместо тях по маршрута започнаха да се движат влакове-стрели TGV.

В същото време в Чехия се наблюдава обратната тенденция. През 2015 г. чешките железопътни оператори решиха да пуснат нощни влакове между Прага и основните градове на съседната Словакия.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

# КИТАЙСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ: ПО-МАЛКО ТОВАРИ, ПОВЕЧЕ ПЪТНИЦИ И ИНВЕСТИЦИИ

*Спад в товарните и ръст в пътническите превози. Такава тенденция се наблюдава при китайските железници през последната година. В същото време властите на огромната страна продължават да увеличават инвестициите в железопътния отрасъл и особено в инфраструктурата.*



В същото време пътническите жп превози на China Railway Corporation бележат ръст ...

Забавянето на темповете на икономически ръст в Китай довежда до свиване на товаропотока в железниците. По информация на държавния жп холдинг China Railway Corporation през първото тримесечие на 2016 г. обемът на транспортираните жп товари е 788 млн. тона. Това означава, че те са намалели с 9,4 процента спрямо аналогичния период на миналата година. Същевременно през цялата 2015-та китайските влакове са превозили общо 3,36 млрд. тона карго, което е с 11,9 на сто намаление в сравнение с година по-рано.

От Националната комисия за развитие и реформи в Китай (NDRC) отбелязват, че първото по-сериозно свиване на превозените жп товари транспорта в е през 2014 г. Тогава е регистрирано 3,9-процентно свиване (до 3,81 млрд. тона) спрямо 2013-та. Негативната тенденция се запазва устойчива вече трета година.

На фона на нелицеприятната ситуация при товарните жп превози особено ярко контрастират успехите на китайските железници в областта на пътническите комуникации. Активното строителство на нови жп линии и разширяването на мрежата от стандартни и високоскоростни пътнически железни пътища доведоха до увеличаване броя на транспортираните пасажери. 13,7 процента е ръстът при пътниците през първите три месеца на 2016 г., сравнено с аналогичния период от предходната година. Данните на China Railway Corporation сочат, че от началото на януари до края на март т.г. в китайските пътнически състави са се возили 666,7 млн. души. Очаква се броят на пътниците да продължава да расте и до края на декември да бъде надминат миналогодишния скок, който беше повече от 10 на сто. За сведение през цялата 2015-та китайските влакове успяха да транспортират общо 2,5 млрд. души.

Междувременно стана известно, че Пекин планира да инвестира повече от 800 млрд. юана (около 124 млрд. долара) в железопътна инфраструктура до края на тази година. Това бе обявено преди няколко седмици от вицепремиера на Държавния съвет на страната Ма Кай по време на работно заседание за железопътното строителство. Висшият



... За първите три месеца на годината китайските влакове са превозили 666,7 млн души или с 13,7 процента повече от аналогичния период на 2015 г.

китайски политик отбеляза, че в периода 2016 - 2020 г. правителството смята да запази размера на ежегодните капиталовложения в жп отрасъла от последните няколко години. Членовете на кабинета са приели решение до края на десетилетието за развитието на жп инфраструктурата да бъдат „налетени“ 577 млрд. долара.

Припомняме, че през 2014 г. в основните фондове на железопътния сектор в Китай бяха вложени над 630 млрд. юана (103,27 млрд. долара). Тогава в страната бяха пуснати в експлоатация нови 6600 км жп линии. В началото на 2015 г. обаче китайските власти си поставиха още по-амбициозни цели за развитието на жп сектора. По това време от Пекин обявиха, че през годината планират да

инвестират в железопътната инфраструктура на страната до 800 млрд. юана (124 млрд. долара). С тези средства бе предвидено да се изградят 8000 км нови трасета за влакове-стрели... И намеренията не само бяха осъществени, но и надминати. Инвестициите в отрасъла за миналата година достигнаха 820 млрд. юана (126 млрд. долара), а дължината на новоизградените скоростни жп магистрали – близо 9500 км.

През 2016 г. акцентът ще се постави върху усъвършенстването на системата от скоростни железни пътища и строителството на нови жп участъци между мегаполисите и техните предградия. В същото време с ускорени темпове ще се работи за развитието на мрежата от нови товарни жп



Обемът на товарите, транспортирани от китайските железници намалява.



Пекин ще инвестира над 124 млрд. долара в нова железопътна инфраструктура до края на тази година.



Продължава активното строителство на нови жп линии и разширяването на мрежата от стандартни и високоскоростни пътнически железни пътища.

линии и за повишаването безопасността на трасетата.

По данни на Държавния статистически институт на Китай в момента икономиката на страната отбелязва най-слабите си темпове на ръст за последните 25 години. През миналата година тя е „пораснала“ с едва 6,9 процента (срещу 7,3 процента през 2014 г.), като прогнозите на някои икономисти са за спад до 6,5 и 6,3 в периода 2016 - 2017 г.

Сега управляващите на Поднебесната империя се опитват да

построят икономика, развиваща се за сметка на сферата на услугите и вътрешното потребление, а не на експорта и инвестициите. И полета-лека успяват – към настоящия момент 50,5 на сто от brutния вътрешен продукт на страната се формира в сферата на услугите. Ето защо от кабинета наричат забавеното икономическо развитие нормално явление.

Независимо от забавянето на стопанското развитие в Пекин имат намерение да продължат с интензивното строителство на железопътни линии и през близките години. Китай притежава железопътна мрежа с обща дължина 121 000 км. В т. ч. влизат и над 19 000 км скоростни жп магистрали, които превръщат страната в най-развитата високоскоростната железопътна мрежа в света. Тя вече надхвърля 19 000 км, а още около 10 000 км нови линии за влакове-стрели се намират в стадий на строителство.

Плановите предвиждат до 2020 г. китайската жп мрежа да достигне 150 000 км, от които 30 000 км трябва да са скоростни линии. Но по любопитно е, че е помислено и в още по-далечна перспектива – до 2050 г. Според разчетите и намеренията тогава най-голямата азиатска държава следва да разполага с жп мрежа 270 000 км.

Ивайло ПАШОВ



През 2015 г. китайските влакове са превозили общо 3,36 млрд. тона карго, което е спад с 11,9 на сто в сравнение с година по-рано.

# СКОРО ПО ОБНОВЕНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЩЕ ПЪТУВАТ МОДЕРНИ ВЛАКОВЕ

От стр. 1

министър Ивайло Московски. По думите му обаче без политическа стабилност и подкрепа от институциите, включително общини и кметове, всички трябва да бъдат сигурни, че това няма да може да се случи. И добави, че ще се направи възможното по силите си, освен новата инфраструктура, до няколко години да се пътува и с нови, съвременни влакове, които ще се движат по нея. Съобщи, че вече има проектна готовност и за жп проектите в Северна България. На такъв етап са отсеките Мездра - Горна Оряховица, Русе - Варна, Видин - София. „За новия програмен период нашата цел е довършването на започнатите жп направления“, добави още Ивайло Московски. Според него до няколко години от Сърбия до Турция, Гърция и до пристанище Бургас товарите ще пътуват по изцяло обновени трасета, които осигуряват бърз и сигурен железопътен транспорт.

„Когато преди време за пръв път дойдох в Любимец гарата беше в окаяно състояние“, заяви премиерът от трибуната пред насъбралото се множество по време на официалното откриване. „Няколко години труд и мисля, че всички вие намирате огромната разлика“, добави още той. И подчерта, че градовете от



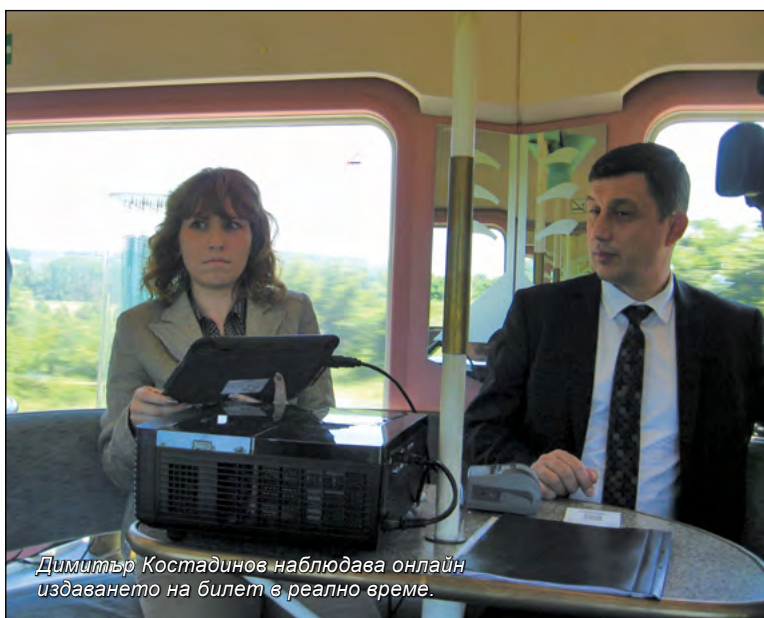
региона - Любимец, Свиленград, Харманли и Димитровград вече са на минути път един от друг, независимо дали се пътува до тях по магистрала или с влак. Инфраструктурните придобивки в района не се изчерпват само със обновяването на гарите, но и с реновирането на мостовете, добави още Бойко Борисов, сочейки като пример модернизирания железен мост над Марица в Симеоновград, строен от германците през войната, по който малко преди да се качи във влака за Любимец беше преминал. Съоръжението вече безпроблемно съединява ав-

томобилно и пешеходно двете части на града.

От думите на кмета на Любимец Анастас Анастасов стана ясно че направеното строително обновяване на жп гарата в града е първото от 143 години насам. Той специално благодари на екипа на министър Ивайло Московски, който след това връчи на генералния директор на НК „Железопътна инфраструктура“ Милчо Ламбрев разрешителното за експлоатация. По-късно премиерът Бойко Борисов и министър Ивайло Московски пътуваха с влака по изцяло обновеното трасе от град Любимец до Свиленград.



## НОВА СИСТЕМА ЗА ПРОДАЖБА НА ЖП БИЛЕТИ



Димитър Костадинов наблюдава онлайн издаването на билет в реално време.

От стр. 1

ляне, както и предпочитаната категория по направлението. Включени още са и изборът на класата – първа или втора, към която вагоните в композицията се числят, запазено място според предпочитанието на пътника, прилагане на намаление с жп карта, талон-добавка за превоз на колело или домашен любимец, както и за консумация във нагонът-бистро, ако има такъв. Всичко това нагледно бе демонстрирано пред гостите и журналистите, които пътуваха за откриването. Дори на един от тях бе издаден и първият електронен билет между столицата и Видин в присъствието на управителя на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД димитър Костадинов.

По думите на зам.-министър Борисов ще се подобри работата на всички служители в дружеството. Ако в момента им са нужни около 40 дни, за да съберат информация за продадените билети в страната и приходите, постъпили от тях, когато системата започне пълноценно да работи отчитането на продажбите и броя на пътниците ще става веднага, в реално време. Предимството на тази скоростна информация е, че тя дава възможност за вземането на бързи и правилни управленчески решения. Чрез нея могат своевременно да се оптимизират маршрутите и съставите на влаковете. Системата отговаря на всички изисквания на Националната агенция по приходите за интегрираност

автоматизация при управлението на търговската дейност и има директна връзка с НАП.

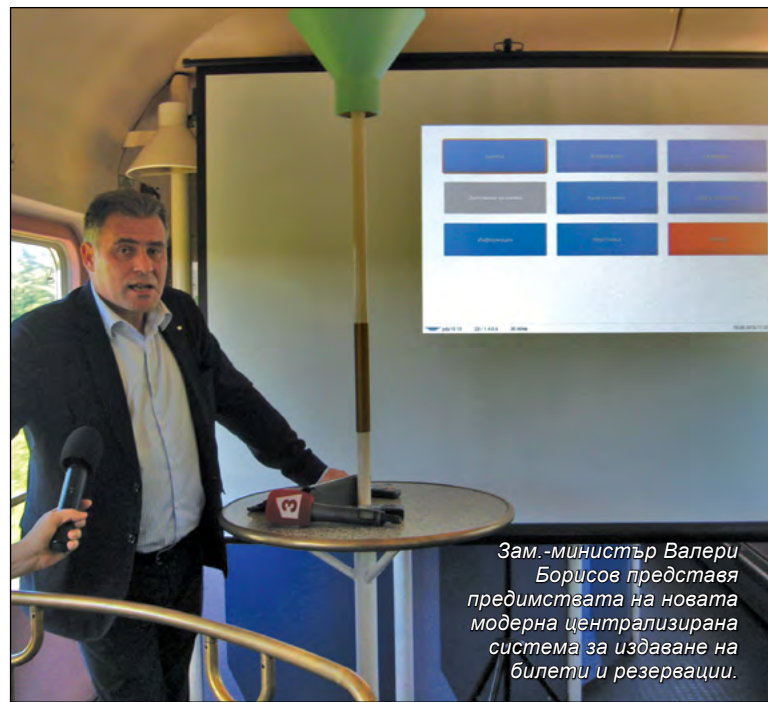
Ако пътникът се качи на гара или спирка, където няма каса, без глоба може да бъде таксуван от кондуктора във влака, ползвайки възможностите на системата. Билетът се издава чрез мобилна интернет връзка с централния сървър през мобилно устройство – таблет и мобилен принтер за отпечатването му. В това присъстващите сами имаха възможност да се уверят. Беше обяснено, че всички данни се съхраняват на централния сървър, а таблетът служи преди всичко като средство за комуникация с тях. За в бъдеще се обмислят варианти за стимулиране на продажбите, според времето и срока, когато билетът е закупен чрез промяна на фиксиранияте цени и тарифи, отбеляза зам.-министър Валери Борисов.

Централизираната система предоставя и значително по-широки възможности за контрол, както от страна на кондуктора във влака, така и на съответните им ръководители върху работата, която извършват. В случай на нередовен пътник, тя помага и за безпроблемното издаване на билета и глобата, определена в тарифите на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. За нередовни пътници се считат и онези, които без превозен документ се качват на гара, където има каси. Всяко действие на служителите, които работят със системата, се записва в сървъра и може

стриктно да се проследява. Валидирането на билетите ще позволи на Звеното за вътрешен контрол на дружеството да подобри и усъвършенства работата си, свързана с изпълнението на служебните задължения на кондукторите.

Припомняме, че тази година „Информационно обслужване“ АД отбелязва около 5 процента над планираното увеличаване на приходите в бизнес плана си. В първите три месеца е отчетен и спад на разходите с 9 процента. Сред новите проекти е и последният договор за тригодишно технологично обслужване на информационни и комуникационни системи на Министерство на финансите. Компанията ще отговаря за поддръжката и развитието на ИКТ системите на финансовото ведомство, Агенция „Митници“

и Националната агенция по приходите. В рамките на договора ще извършва и дейности по поддържане и развитие на комуникационната инфраструктура, информационните системи, както и ще предоставя изнесени услуги за специализираните му звена. Дружеството е сред лидерите в областта на предоставянето на високотехнологични услуги в ИТ сектора на България. Оценката бе направена след провеждането на обществената поръчка от Министерство на финансите, в която взеха участие едни от най-големите български ИКТ компании. Победата на „Информационно обслужване“ в търга е безспорен факт, който говори за предоставянето на високо професионално техническо предложение с най-добра ценова оферта.



Зам.-министър Валери Борисов представя предимствата на новата модерна централизирана система за издаване на билети и резервации.

# ФИНАНСОВИТЕ РЕЗУЛТАТИ В ТОВАРНОТО ДРУЖЕСТВО СЕ ПОДОБРЯВАТ

**Стана ясно на брифинг след среща със синдикатите в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията**

Въпреки свития пазарен дял тенденциите за финансовото стабилизиране на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД са оптимистични, обобща изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Владимир Владимиров в края на миналата седмица на брифинг, след среща със синдикатните организации, ръководството на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и ръководителите на националния железопътен превозвач. На нея основната коментирана тема бе бъдещето на държавното дружество за товарни превози.

На този етап интерес към приватизацията му няма, заяви министър Ивайло Московски, позовавайки се на информация, получена от Агенцията по приватизация и следприватизационен контрол. Независимо, че няколко пъти, в продължение на пет години, то бе обявено за раздържавяване положението в агенцията и в момента е в началната фаза. Така че най-вероятно ще бъде приложен вторият „вариант Б“ за оздравяването му и продължаването му да оперира като държавна компания. Този вариант бе подробно описан в Плана за развитие на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и двете му дружества, а също и в Стратегията за развитието на железопътния транспорт у нас. Ръководството на холдинга ще продължи да си партнира със социалните партньори, за да се намери оптималният вариант за реструктуриране и стабилизиране на дружеството. По думите на Московски приоритетната идея е то да стане работещо предприятие, където процесите на оздравяването ще имат минимален ефект върху хората, които работят в него.

Според Владимир Владимиров, липсата на приватизационен интерес от една страна се

дължи на факта, че дружеството все още не е напълно оздравено. Освен това големият конкурентен натиск също оказва влияние. Принципно товарните превози в цяла Европа се намират в стресова ситуация, аргументира се Владимиров в интервю, дадено по-късно за програма „Хоризонт“ на БНР. Развиват се новите технологии, променя се и видът на товариите. Тежките индустрии си отиват и се заменят от високотехнологични производства, което непосредствено рефлектира върху железниците. Превозват се по-малко товари в цяла Европа. „Навсякъде има излишък от активи, товарни вагони и локомотиви във всички железници, а и този бизнес е печеливш преди всичко на дълги разстояния“ – е мнението на изпълнителния директор на холдинга. С други думи, ако българският пазарен дял е тесен за една компания, за да може успешно да устои на конкуренцията, тя трябва да работи на много пазари. Във връзка с тази специфична икономическа ситуация в сектора Владимир Владимиров посочи по време на брифинга конкретен пример с австрийското жп карго. Там държавата компенсира финансово всички товари на къси разстояния, които частните превозвачи отказват. У нас те също се поемат предимно от „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД. Владимиров също, както и Ивайло Московски опроверга тиражираните цифри за масови свирания. И обясни, че повече от година са в постоянен диалог със социалните партньори, който не само е спокоен, но и много конструктивен. Затова са предпоставка и по-добрият финансови резултати през миналата година, когато всяка една от трите компании в групата е намалила загубите си. В товар-



ното дружество тя е по-малко с около 12 млн. лв. Същата тенденция се наблюдава през първото тримесечие на 2016 г. Това е в резултат на реформите, които това ръководство не е преставало да провежда.

Едно от най-актуалните действия в тази насока, което вече е предприето, е създаването на смесено дружество между товарните и пътническите превози за ремонт на подвижния състав. По такъв начин двете предприятия със спортни вноски ще обединят ресурсите си като машини, съоръжения, депа и цехове. Така ще се постигне съвместяване, което ще допринесе за поевтиняване на ремонтните дейности, ще облекчи доставките на резени части. Освен това двете дружества ще акцентират повече върху подобряването на качеството в работата с клиентите – спедитори, товародатели, пътници. Ще продължат реформите и за оптимизиране на маневрената дейност и други експлоатационни детайли. Създадена е работна група, която анализира ситуацията и паралелно обмисля как занапред ще могат да се подобрят условията на труд в ремонтните цехове и депа. При направения в началото на годината преглед в тази насока е установено, че те от години са лоши, обясни Владимир Владимиров. Но при настоящите задължения няма как да се предприемат ремонти. Вече има обща представа за необходимите инвестиции, които трябва да се направят

по места. Със създаването на смесеното предприятие ще може напълно да се изясни какви цехове и депа ще бъдат необходими, какви нови машини ще трябва да се вкарат в производството и кои от старите все още могат да се ползват. „С този важен проект, изтъкна Владимиров, от една страна се очакват икономии, от друга подобряване на транспортната услуга и паралелно положителен социален ефект за хората.“

Беше изтъкнато, че предстои и замяна на дълг срещу собственост с НК „Железопътна инфраструктура“ във връзка с прехвърлянето на фериботния комплекс, което отдавна е планирано да стане. Служителите му, които сега са част от дружеството за товарни превози ще преминат заедно с фериботния комплекс в НКЖИ. Посочвайки този конкретен пример по време на брифинга, още веднъж беше подчертано, че се обмислят и дискутират със синдикатите всички благоприятни варианти за железничарите, така че никой да не остане на улицата.

Стана ясно и че, за да бъде постигнато генерално решение за обновяване на парка на дружествата на холдинга са нужни около 420 млн. лв. Такава сума е невъзможно държавният жп превозвач сам да инвестира. Затова толкова се разчита на концесията на летището в София, заяви министър Московски. Той уточни, че по време на разговори с премиера Бойко Борисов и финансовия министър Владислав Горанов е взето

решение да се търси вътрешен ресурс за погасяването на дълговете на железницата. По думите му, заемите в сектора не са държавно гарантирани, но сега се налага да бъдат платени, въпреки че отговорността за огромната задължениост не е по вина на сегашното ръководство на БДЖ. Затова и приходите от концесията на летище София ще се пренасочат от Сребърния фонд за изплащане на дълговете, както това е заложено в чл. 101 в Закон за държавния бюджет за 2016 г. Междувременно на последното си заседание Министерски съвет откри процедурата за концесията. Интерес към нея имало от големи европейски оператори, заяви по време на брифинга пред журналисти транспортният министър. Според него реалните срокове за осъществяването ѝ са тази есен. Той поясни, че до няколко месеца се очаква и отговорът на Брюксел във връзка с нотификацията за държавна помощ, за да може концесионните приходи ефективно да се използват от жп превозвача. Информира, че Стратегията за развитието на железопътния транспорт се намира в Европейската комисия, а процесът е в доста напреднала фаза. И припомни, че документът още миналата година единодушно е подкрепен от всички членове на Комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения в Народно събрание.

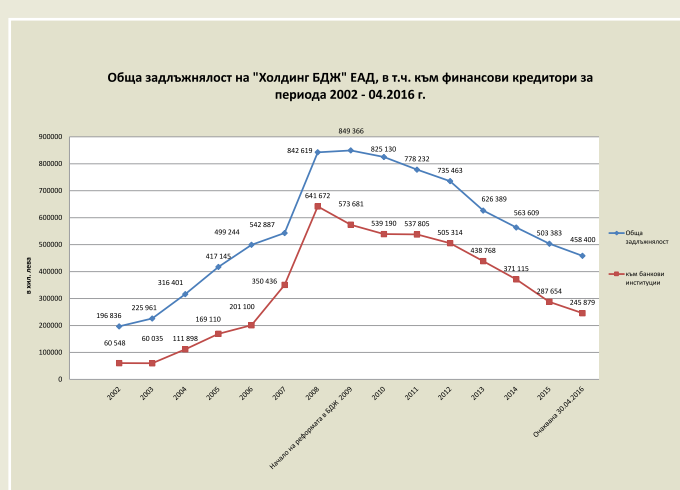
Страницата подготви  
Мая Димитрова

**След предприетите мерки в дружеството финансовото състояние на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД се е подобрило. Общата задължениост на компанията през първите три месеца на 2016 г. е 95,409 млн. лв. Сравнявайки с първите три месеца на 2015 г., когато е била в размер на 111,602 млн. лв., тя е намалена със 16,192 млн. лв.**

**За същия сравнителен период (първите три месеца на 2015 г. спрямо 2016 г.) финансовият резултат на товарния железопътен превозвач е подобрен с 4,161 млн. лв. Загубата от 5,397 млн. лв. е намалена на 1,236 млн. лв. Тези показатели се подобряват и между 2014 и 2015 години. Тогава финансовият резултат на дружеството от загуба 20,624 млн. лв. за първата година е свита на 8,129 млн. лв. за 2015 г.**

**В същото време общата задължениост на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД между 2014 и 2015 години е спаднала с 12,495 млн. лв. като за 2014 г. е в размер на 112,225 млн. лв., а за 2015 г. – 99,409 млн. лв.**

**Очакваната задължениост на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Група към 30 април 2016 г. е 458,400 млн. лв., от които 245,879 млн. лв. са задължения към финансови институции. За сравнение общата задължениост на дружеството през 2009 г. е 849,366 млн. лв., от които 641,672 млн. лв. към финансови институции.**



# 24 МАЙ – ДЕН НА БЪЛГАРСКАТА ПРОСВЕТА, КУЛТУРА И СЛАВЯНСКА ПИСМЕНОСТ

Денят на българската просвета и култура и на славянската писменост е български официален празник, отбелязван на 24 май. На този ден в България се отдава почит на българската просвета, култура и създаването на глаголицата от Солунските братя Кирил и Методий.

Първите известни свидетелства за честването на празника са открити в арменска летопис от 1813 г., където се споменава за честване на светите братя на 22 май 1803 г. в Шумен. За първи път на 11 май 1851 г. в епархийското училище "Св. Св. Кирил и Методий" в Пловдив по инициатива на Найдено Геров се организира празник на Кирил и Методий – създатели на глаголицата.

Според църковния календар Денят на Св. Св. Кирил и Методий, създали първообраза – Глаголицата – на българската писменост, която е и славянска писменост, се чества на 11 май. Глаголицата претърпява своеобразни промени, докато се оформи в сегашния си вид –



Кирилица, на която се пише на български, руски, украински, македонски, сръбски и други езици.

Кирилицата е официална азбука в Монголия и в някои републики от бившия Съветски съюз, а до 19 в. се е ползвала и в Румъния.

Свързването на датата 24 май с Деня на Славянската писменост и българската култура произлиза от това, че след 1916 г., когато в България е установен Григорианския календар

като държавен, граждански календар, денят на Св.Св. Кирил и Методий, отбелязван от Българската православна Църква на датата 11 май по църковния литургичен календар, се пада на 24 май по държавния, и така тази дата добива по-голяма популярност.

След 1968 г. църквата чества Св. Св. Кирил и Методий на 11 май, а на 24 май – Деня на българската просвета и култура и на славянската писменост.

Днес този лечебен метод се нарича фелинотерапия (от лат. "felis" – котка), а за осъществяването му е необходим само тесен контакт между човека и животинката, както и взаимна любов.

## Как лекува котката

Обикновено при наличието на някакъв проблем – котката сама идва при стопанина си и ляга в близост до болното място. Нейното биополе има мощен оздравителен ефект, особено по отношение на възпалителните заболявания – ставни или гинекологични. Котката действа успокояващо, премахва стреса, тревожността, безсънието и дори предсеща сърдечните пристъпи. Затова, когато сте най-нервни и напрегнати, тя започва да се умилква и да мърка, отнемайки по този начин напрежението. Присъствието на домашен любимец в дома има и профилактичен ефект. Стопаните на котки боледуват пет пъти по-малко от останалите.

Налагало се да складират големи количества храна, но се сблъскали с нов проблем – вредителите. Единственият начин да предпазят реколтата си от бързо множащите се пълхове и мишки, било отглеждането на техните естествени врагове – котките. Затова в египетската митология те са смятани за свещенни животни на Баст – богинята на плодородието, веселието и... лечебната сила. Последното не е случайно съвпадение. Още древните хора забелязали, че котките със своето биополе имат способността да трансформират енергията в болните органи и да ги лекуват.

# КОТКАТА ДОМАШНИЯТ ЛЕЧИТЕЛ

Малка пухкава топчица, котката е не само само миловиден източник на радост, но и вещ-лечител. Като благодарност за грижите, които полагаме за нея, тя открива наличието на здравословен проблем и в много случаи е способна да ни избави от него. Затова тандемът между човека и това благородно животно е „обременен“ на дълъг и щастлив живот.

## Едно хилядолетно съжителство

Необходимостта от одомашняването на котките се появила тогава, когато хората започнали да водят уседнал начин на живот и да се занимават със земеде-

# Ягодите



Най-рано зреещият пролетен плод на територията на нашата страна е ягодата – нискокалоричен плод, известен с вкусовите си качества, ценен поради богатото количество на витамини и доказаните лечебни свойства върху организма. Поради широкото разпространение на ягодата е трудно да се открие родината ѝ. Според исторически записки, тя е попаднала в Европа през XVI век, когато френски офицер донесъл ягоди от Чили и ги подарил на френския крал. Обещал му, че те ще изпълнят разума му с веселие, душата с любов и ще освободят сърцето му от страданията, до които го довели държавните дела. В народната медицина у нас ягоди са били лек за рани и екземи. Плодът е бил като лек за раздразнение на кожата, при малки рани и екземи, като сместа от смачкани ягоди се е нанасяла върху засегнатия участък.

Според историята, през XVIII век френският ботаник Франсоа Фрезер крстосва два сорта дива ягоди, като резултат се получава познатия ни вкусен, месест, сърцевиден плод – градинската ягода. Днес са известни над 600 сорта ягоди, различаващи се по вкус, големина, цвят и аромат. Ниското съдържание на калории ги прави подходящи за всяко меню, включително и при нисковъглехидратни диети. Според хранителните стойности, в 100

гр пресни ягоди се съдържат около 30 калории, 2.3 гр целулоза, 0.3 гр мазнини, 0.6 гр протеини, 7 гр въглехидрати, 0.4 мг желязо, 14 мг калций, 10 мг магнезий, 27 мг калий и 19 мг фосфор. Ягодите са богат източник на витамини B9 и B5, а в 100 гр ягоди се съдържа препоръчителната дневна доза витамин C.

Според резултатите от изследване ягоди спомогат и за понижаване на нивото на общия холестерол, на лошия холестерол и на триглицеридите. Изследването е проведено с доброволци, които в рамките на един месец, всеки ден изяждали по половин килограм ягоди. След края на изследването кръвните тестове били сравнени с първоначалните тестове. Оказало се, че нивата на общия холестерол са се понижали с 8,78%, на лошия – с 13,72%, а на триглицеридите – с 20,8%.

Ягодите са едни от плодовете, които намират най-широко приложение в сладкарството. Те се използват за направа на едни от най-вкусните торти и сладкиши, нектари и натурални сокове. От ягоди се приготвят много сладка, мармалади и конфитюри. Най-полезни и вкусни са в натурално състояние. Компотите от ягоди са друг вариант за тяхната консумация през студените месеци. Освен това ягоди се съчетават прекрасно със шампанско, сметана или шоколад.

# Кекс с ягоди

## Необходими продукти:

115 г меко краве масло  
115 г захар  
115 г заквасена сметана  
190 г брашно  
1 и 1/2 ч. л. бакпулвер  
2 яйца  
115 г ягоди  
1/4 ч. л. ванилова есенция  
щипка сол  
пудра захар

## Начин на приготвяне:

Предварително фурната се загрява на 180 С. Огнеупорна тава се намазва и се набрашнява или пък се застила с хартия за печене. Мекото масло се разбива заедно със захарта. Прибавят се едно по едно яйцата, като след всяко тестото се разбива добре. След това се добавят сметаната, солта и есенцията. Тестото се разбърква и се прибавя пресното брашно с бак-

пулвера. Сместа се бърка до поемане на брашното. Ягодите се измиват и се нарязват на половинки или четвъртинки. Изсипват се в тестото и внимателно се разбърква. След това тестото се разпределя в подготвената форма и се изглажда с шпатула. Пече се 40-50 мин. до готовност. Кексът се оставя да изстине във формата около 20 мин., след което се вади и се охлажда напълно върху метална скара. Поръсва се с пудра захар.



# КАКВО ПРЕДВЕЩАВАТ ЕДНАКВИТЕ ЧИСЛА, КОИТО ВИЖДАМЕ СЛУЧАЙНО



На всеки се е случвало да види случайно няколко еднакви числа, поглеждайки часа на телефона си например. Повечето хора вярват, че това съвпадение сбъдва желания, но от значение е и точно кои числа сте видели.

**Три или четири 1** – Такава последователност показва, че пред вас се отваря нова възможност, а интуицията ви води в правилната посока. Внимавайте с мислите си, защото е възможно да ги видите в реалността.

**Три или четири 2** – Едно от вашите големи желания е на път да се сбъдне. Нужно е само още по-силно да повярвате в него и да отделяте време, в което да визуализирате това, което искате най-силно.

**Три 3** – Според нумерологията това е числото на духовния водач. Последователността на тройките ви показва, че скоро ще откриете точния човек, от когото да получите нужната подкрепа и помощ.

**Три 4** – Четворката се смята за ангелско число и ако случай-

но я виждате да се повтаря, това най-вероятно ви предупреждава да се пазите в бъдеще. Престоят ви трудности и изпитания, пред които трябва да покажете желязна воля.

**Три 5** – Последователността на петиците предвещава голяма промяна, която ще ви се случи внезапно. Може да е положително или отрицателно събитие, като то напълно ще промени живота ви до момента.

**Три 6** – Ако видите тези цифри случайно, означава, че прекалено сте се фокусирали върху

материалния свят, а Вселената иска да ви припомни, че има много по-важни неща от вещите.

**Три 7** – Трите седмици се смятат за положителен знак и ако случайно попаднат пред погледа ви, означава, че скоро ще реализирате всички свои планове и ви очаква период на хармония и щастие.

**Три 8** – Осмицата символизира безкрайността и ако я виждате случайно, скоро ще приключете с един етап от живота си, за да започнете друг. Сигналът за вас е, че трябва да работите повече,

за да се радвате на успехи в бъдеще.

**Три 9** – Това е сигнал за край, подсказващ ви, че е време да загърбите миналото и да погледнете към бъдещето. Време е да откриете нови хоризонти за себе си и да оставите това, което ви прави нещастни и ви дърпа назад.

**Три 0** – Нулата е символ на покой. Ако често я виждате, това е знак, че сте преминали през най-големите си трудности и е време да си вземете поуки от тях, за да не се повторят отново.

# ТОП 40 НА НАЙ-БЕЗУМНИТЕ ЗАКОНИ

Повечето от тези закони са създадени в САЩ по времето на прехода от селското стопанство към индустриализацията и отдавна са невалидни или съществуват само на хартия, но много от тях важат с пълна сила и до ден днешен!

1. В Лос Анджелис има строг закон, забраняващ търговията на кисели краставички. А причината е, че могат да оскърбят човек с вида си или миризмата си.

2. В Джорджия на малките пиленца от закона им е забранено да пресичат пътищата.

3. До 1920 г. в Съединените Щати е било забранено гласуването на лица от женски пол. Известна е случката, когато през 1872 г. Сюзън Б.Антони, борец за женската независимост, се е опитала да гласува, но била хваната и глобена на \$100 (доста пари за онова време).

4. Незаконно е язденето на грозен или болен кон в Уилбър (Вашингтон).

5. В Аризона, ако някой открадне сапун, то е длъжен да го споделя с другите чак докато сапуната не свърши.

6. Роднини по първа линия (братя и сестри) могат официално да се женят в Юта, но само след като и двамата навършат 65 години.

7. В Северна Дакота никой не може да бъде арестуван на 4 юли.

8. В щата Тенеси е незаконно децата да си играят навън без специално разрешително.

9. В щата Калифорния е забранено облизването на корема на жабите. Колкото и абсурдно

да звучи точно този закон обаче има съвсем разумно обяснение – на корема си тези жаби имат специални жлези, отделящи халюциногенни вещества. Не са малко случаите на пострадали от отровата им наркомани.

10. В един от законите на Мичиган се споменава, че крокодилите трябва да се връзват за пожарните кранове.

11. Стар закон от Колорадо гласи, че хората трябва да ядат каша по рецепта на лекар, като трябва да го правят преди да си вземат душ.

12. Според още няколко закона от Колорадо един мъж няма правото да се жени за бабата на съпругата си.

13. В щата Канзас влаковете, които минават през кръстопът, трябва напълно да спрат и да пуснат да минат всички останали.

14. В Калифорния на жените им е забранено да шофират облечени в халат.

15. В щата Мичиган косата на жената е собственост на съпруга ѝ.

16. В Пенсилвания е незаконно жените да носят със себе си козметика без да имат официално разрешение за това.

17. В Колорадо на мъжете им е забранено да целуват спящите си съпруги.

18. В Айдахо е забранено да се разхождате с чужда жена по улицата.

19. За обикновен флирт в Арканзас могат да Ви затворят за 30 денонощия.

20. В Мисисипи мъжът преди сватбата е длъжен да отиде на лов и да застреля минимум 6 свраки или 3 гарвана.

21. В Колорадо има закон, по който може да подадеш иск за всеки, който отглежда глухарчета.

22. На жените в Мемфис (щата Тенеси) им е забранено да шофират, ако на съседната седалка няма човек, който да размахва червен флаг и да предупреждава пешеходците и автомобилистите.

23. В Минесота е незаконно децата до 12 годишна възраст да разговарят по телефона без присъствието на родител.

24. В Монтана децата са длъжни да предоставят бележка от лекар, ако искат да си купят бонбон.

25. Линда Парсън от Оклахома се е опитала да намали бракоразводните дела, включвайки в брачното споразумение следните точки: „Мъжът никога не трябва да хърка; поне веднъж седмично мъжът трябва да готви; флакона с паста за зъби трябва да се подвива от края към основата, когато се



използва; на жените им е забранено да оставят чорапогашниците си в банята; тоалетната чиния винаги трябва да бъде свалена, когато не се използва.”

26. В Еврика (да, има такъв град в Невада) е забранено на мустакати мъже да целуват жени.

27. В Тексас е забранено изхвърлянето на обелки от банан на улицата, тъй като конете биха могли да се подхлъзнат.

28. В Тексас официално е забранено разпространението на известната Британска енциклопедия, тъй като в нея има рецепта за приготвяне на бира.

29. В Сейнт Луис (Мисури) на пожарникарите им е забранено да спасяват жени по нощници – те трябва да са напълно облечени при такива ситуации.

30. В градчето Харвадр (Кънектикът) на мъжете им е забранено да целуват жените си в неделя.

31. Във Вайоми възрастите имат правото да се къпят във ваната си максимум 1 път месечно зимата, а на децата въобще им е забранено.

32. По законите на Флорида пък всеки, който се къпе във вана,

трябва да е облечен.

33. В гр. Уайтвил, срещу жената може да бъде повдигнато обвинение, ако тя първа предложи брак на „бъдещия си“ съпруг.

34. В Кентъки се счита за престъпление да се ожениш за 4-ти път.

35. В Южна Каролина съществува закон, според който съпругът може да посегне на жена си в неделя при определени условия.

36. В Аризона на мъжете със закон им е разрешено да бият жената си, но само веднъж месечно.

37. В Тенеси е още по-строго, отколкото в Уайтвил – престъпление е дори ако момиче покани първа момче на среща.

38. Официално постановление в град Атланта (Щат Джорджия) забранява на „пошо миришещите“ хора да се возят в обществен транспорт.

39. В Кентъки със закон е забранено носенето на сладолед в... джоба.

40. При гасене на пожар в град Илинойс ще бъде платено само на тази пожарникарска команда, която първа пристигне на място.

# ТАРАН ВМЕСТО НЕМИНУЕМА КАТАСТРОФА

**Полски машинист предпочете да блъсне влака си в камион, за да спаси пътниците**

Случката се разиграва преди месец, но доби известност едва след като записите от влаковите камери попаднаха в медиите. Видеото показва как 27-годишният полски машинист Матеуш Шимански се превръща в герой след като за секунди решава да блъсне в изскочил на релсите камион като предотвратява по-сериозна влакова катастрофа и спасява пътниците.

Сутринта на 19 април Шимански управлява скоростна мотриси по маршрута Вонгровец - Познан. Влакът излиза от завод край град Яроцин, когато младият машинист съзира камион, закъсал на 150 м пред него, наред автомобилния жп прелез. „Движихме се със 110 км/ч и нямаше никакъв шанс да спрем навреме. При тази скорост композицията се нуждае от около 350 метра спирачен път...” – разказва той. Затова решава да не активира системата за аварийно спиране, а незабавно преустановява работата на двигателя, излиза от кабината и тичайки

през пътническия салон нарежда на пътниците да легнат на пода и да се подготвят за неизбежния сблъсък. Всичко това става в рамките само на няколко секунди.

Експертите определят решението и действията на машиниста за правилни и съответстващи на инструкциите за безопасност. Последните категорично забраняват екстремното спиране докато влакът се движи с висока скорост. Особено пък в завои! Ако Матеуш Шимански беше пренебрегнал предписанието, подавайки се на неминуемото първосигнално желание да задейства спирачната система, композицията е щяла да дерайлира. И тогава кризисната ситуация би завършила с фатална жп катастрофа с много ранени, а вероятно и загинали...

Вместо това стълкновението на набралата скорост мотриса и товарния камион завършва относително благополучно. Влакът помита каросерията на камиона и продължава да се движи по инерция без да излезе от релсите.

Пострадали при инцидента обаче няма. Само сериозно изплашени.

„Имах едва 2 - 3 секунди и нямаш време да мисля много. Бях уверен, че по този начин ще се минимизират възможните увреждания при удара – коментира ситуацията Матеуш Шимански. – Пътниците реагираха правилно. Веднага легнаха на пода. Затова и нямаше ранени”. Всъщност на видеозаписите от камерите в пътническия салон обаче може да се види, че има и такива, които не изпълняват веднага нараждането на машиниста. Една от пътничките за миг сякаш остава безучастна към случващото се. Тя заляга на пода едва в последния момент. Секунда по-късно, дървена греда от товарния камион влиза през страничния прозорец на височината на седалката на пътника, точно където до преди миг е седала жена. На практика тя оцелява, защото все пак взема под внимание указанията на машиниста.

Дали се чувства като герой? „Категорично не! – отговаря Матеуш на журналистите. – Бих искал да благодаря на моите пътници за тяхното поведение като по учебник. Горд съм, че заедно успяхме да оцеем при инцидента”.

Самият влак получава щети при удара. Кабината на машиниста е сериозно повредена, а стъклата на пътническия салон са разбити на парчета. Ала всичко подлежи на ремонт.

Заради адекватните действия при кризата управата на железницата награди своя герой с парична премия 2500 евро.

Самият Матеуш Шимански признава, че това не е първата му в кариерата подобна инфарктна ситуация. Зад гърба си има и други сблъсъци, но не толкова сериозни и при по-ниски скорости. Затова апелира към колегите си: „Бъдете внимателни, не губете самообладание и гледайте къде карате!”

Ивайло ПАШОВ



Пасажерите изпълняват нараждането да легнат на пода и седалките.



Разбитото странично стъкло и дъската върху седалката, на която е седала една от пътничките.



Водачът на влака Матеуш Шимански



Закъсалият на жп прелеза камион, заснет от камера на влака преди и в момента на удара.

## 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: BG07BPBI79241064295803  
BIC: BPVIBGSGF  
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