



**ОМАН: РЕЛСИ
КЪМ БЪДЕЩЕТО**

на стр. 3

**ПРЕДСТОИ ВТОРА
ФАЗА НА ДАНАР**

на стр. 4

ОТГОВОРНОСТТА СЕ ПОЕМА

ОЩЕ ОТ УЧЕБНАТА СКАМЕЙКА

Потвърждава го утвърдената вече традиция „Ден на студентското управление“ във ВТУ „Тодор Каблешков“

Този 20-ти март стана специален за младите хора, които следват във ВТУ „Тодор Каблешков“. За четвърта година, в началото на пролетта, академичната общност в университета предава административното му управление в ръцете на своите възпитаници. Така те непосредствено се запознават с правата и задълженията на всички ръководни длъжности, участват активно в работата на спомагателните звена и центрове във висшето учебно заведение, в което учат.

Пролетта е символ на обновяващата се природа, но тя е символ и на младостта, на възродения човешки дух, каза на своите студенти по време на откриването и „предаването на властта“ ректорът проф. д-н инж. мат. Петър Колев. Той заяви, че 20-ти март не е избран случайно. Символиката е потърсена умишлено. „Защото Денят на управлението е една провокация за вас, в която освен любопитство, има и желание, амбиция, отговорности. Подхождайки по този начин, желаяйки да осъществите някои свои начинания, вие ще усетите и трудностите за осъществяването им, както и отговорността на ръководителя. Сигурен съм, че ще надделее стремежът за постигане на вашите идеи, ако не изцяло днес, то утре, но днес е денят, когато всеки от вас ще осъзнае, че бъдещето се гради в настоящето“, обобщил проф. Колев.

В откриването участваха всички титulary и дубльори-студенти, представители на НК „Железопътна инфраструктура“, „Холдинг БДЖ“ ЕАД, РВП – Илиянци и други транспортни фирми и организации. Гост беше и народният представител проф. Георги Мърков, който е завършил ВТУ и е негов Доктор хонорис кауза. По думите му навсякъде, където е бил, с гордост е заявявал, че е завършил това прекрасно висше учебно заведение. Йордан Аврамов, представител на

ръководството на РВП пък не скри, че когато при тях за едно място кандидатстват двама души, предпочитаният е от висшето транспортно училище. То подготвя отлични специалисти, чиито качества са неоспорими, мотивира се той. В момента шестима студенти – четирима с бакалавърска степен и двама с магистърска работят във фирмата и продължават да следват. Завършилите веднага заемат средни ръководни длъжности, защото много добре познават технологичните процеси и са наясно какви решения да вземат при всяка нестандартна ситуация. „Имаме голяма нужда от транспортни кадри, които добре познават съвременната компютризирана техника, навлизаща все повече във всекидневие ни. Тя изисква добро образование и знания, за да може компетентно да се работи с нея“, обобщил Аврамов. Той изрази увереността си, че с усвояването на парите от еврофондовете до четири – пет години транспортът в България отново ще стане гръбнак на икономиката.

След тържествената част, в съответните кабинети титлярите запознаха дубльорите с особеностите и детайлите на длъжностите, които през целия ден щяха да изпълняват. За втори път ректорското място за четвъртокурсникът Христо Костадинов, на когото проф. Колев още

на стр. 5



СТИМУЛИ ЗА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ

Правителството прие допълнение в Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събрани от управителя на железопътната инфраструктура, за да се създадат стимули за използване на комбинирания транспорт и на превозите на товарни автомобили с железница, съобщиха от пресцентъра на Министерски съвет.

С приетия документ се възстановяват преференциите и отстъпките при определянето на инфраструктурните такси за комбиниран транспорт и за превоз на товарни автомобили с железопътен транспорт. Преференциални такси за такъв тип превози са въведени още от 2004 г. С приета в началото на месец май 2012 г. нова

Методика за изчисляване на инфраструктурните такси, таксата за преминаване по железопътната инфраструктура става независима от вида на влаковете, което на практика отменя съществуващите дотогава преференции. Българската страна е заинтересована от развитието на комбинирания транспорт и превозите на товарни автомобили с влакове, тъй като обхващането на част от транзитния товаропоток по шосе от Турция за Европа и обратно, особено във връзка с пускането в експлоатация на тунела под Босфора, ще намали задръстванията в граничните пунктове, пътнотранспортните произшествия, разрушаването на пътната инфраструктура и замърсяването на околната среда.

НИТАСНИ МЕСТИ ЖП ПРОИЗВОДСТВОТО СИ



ВЪВ ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

Японският концерн Hitachi обяви, че ще премести железопътното си подразделение Hitachi Railway Systems от Страната на изгряващото слънце във Великобритания. Гигантът разчита че тази стъпка ще му позволи да разшири жп бизнеса си и да се конкурира по-ефективно с европейските производители на високоскоростен подвижен състав. В специално изявление британското правителство коментира решението като „огромен вот на доверие към Обединеното кралство“.

Специалистите отбелязват, че инициативата на Hitachi да прехвърли част от дейността си в чужбина е необичайна за японската корпорация. Компаниите от Страната на изгряващото слънце традиционно се стремят да наемат местни жители и да организират производствата си на японска територия. Но с този ход, жп подразделението на корпорацията се позиционира географски по-близо до основните си търговски противници и най-вече до главния сред тях – германският конгломерат Siemens.

Японската компания се надява да развие успешно дейността си в сегмента и да увеличи годишните си приходи до 1 млрд. евро. Това неминуемо ще е свързано

и с нарастване броя на заетите в жп производството. За Hitachi Railway Systems сега работят 2500 души, като очакванията са да достигнат 4000.

Компанията вече е спечелила няколко големи конкурса в Обединеното кралство. През миналата година извоюва производството на 30 деветвагонни междуградски експреса Class 800 (общо 270 единици подвижен жп състав). Договорът за 1,2 млрд. паунда (1,4 млрд. евро) бе сключен в рамките на програмата Intercity Express. Той е допълнение на 7-милиардния контракт за 92 идентични композиции в 6- и 7-вагонна конфигурация (596 вагона и локомотива), който фирмата си осигури в края на 2012 г. чрез Agility Trains - консорциум с британския ѝ партньор John Laing.

Новите състави се придобиват по програмата Intercity Express на британското транспортно министерство. Тя предвижда замяна на остарелия парк от междуградски и регионални влакове и превръщането в скоростни на две от основните жп линии в страната – East Coast Main Line и Great Western Main Line, които свързват Лондон с източната и западната част на Острова. Очаква се да бъде

реализирана до 2017 г. - 2018 г. По-голямата част от влаковете ще бъдат произведени в жп завода, който Hitachi вече изгражда в Нютън Айклиф, графство Дъръм (североизточна Англия). След откриването му, предвидено за догодина, в него ще бъдат разкрити 750 работни места. По силата на договорите, азиатската компания ще осъществява техническото обслужване на влаковете в продължение на 27,5 години. Там ще се поддържат и експресите ѝ Class 395, които достави през 2009 г. за обслужването на линията Лондон – Кент.

В Япония Hitachi Railway Systems се занимава с изграждане на високоскоростната жп мрежа и производството на влаковете-стрели Shinkansen. Заетите в нея са сравнително малък процент от 326-те хиляди служители на целия концерн Hitachi. Това се дължи на факта, че железопътният бизнес е една от по-малките му дейности, но затова пък е доста успешен. Конгломератът присъства в почти всички машиностроителни сектори – произвежда от оборудване за атомни електроцентрали до монитори и медицински прибори. За последното тримесечие на 2013 г. Hitachi отчита чиста печалба от 870 млн. евро.

В ИСПАНИЯ ЩЕ СЕ ПОЯВЯТ ЧАСТНИ ВЛАКОВЕ



По няколко железопътни направления в Испания скоро се очаква да тръгнат частни влакове. Това стана възможно, след като испанското правителство разреши на търговските компании да предлагат и извършват жп услуги както с обикновени и високоскоростни пътнически състави, така и с товарни композиции.

Първият испански влак, при-

надлежащ на частен инвеститор, може да влезе в експлоатация още тази година. Предвижда се той да се движи по маршрута Мадрид - Валенсия или Мадрид - Аликанте, осъществявайки пасажерски рейсове. С железопътен лиценз за превоз на пътници вече се е сдобила компанията Veloi Rail. Няколко други фирми пък са придобили правото да оперират

със собствени товарни състави.

Очаква се един от най-доходоносните проекти за частниците да стане поемането на някои от пътническите влакове по високоскоростния маршрут Мадрид - Валенсия. Много от инфраструктурните компании също виждат привлекателни инвестиционни възможности в сегмента покрай промените.

Deutsche Bahn вече возят безплатно децата до 14 години



Германските държавни железници (Deutsche Bahn) разрешиха на децата до 14 години да пътуват безплатно. За да се възползват от това право, е нужно те да имат придружител (родител, баба или дядо, роднина) и имената им да се посочват в неговия билет.

Досега от привилегиите на свободното пътуване можеха да се възползват само малчуганите до 6-годишна възраст. От Deutsche Bahn обясняват реверанса с желанието на компанията да подпомогне и влезе в положението на пасажерите, които пътуват с целите си семейства.

За придружителите, водещи със себе си три и повече деца от различни възрасти е предвидена специална семейна карта.

В рамките на проекта е разработена и програмата Kids on Tour. Тя е ориентирана към децата, които пътуват с влака без родители и придружители. В този случай германските железници са готови да им предоставят служители, които да им правят компания и да ги наглеждат.

Развитието на метрото в Турция продължава ударно



В турската столица Анкара бе тържествено открита новата линия на метрото М3 (Кизилай - Чайюлу). Тя е с дължина 16,6 км, има 12 местростанции и бе изградена предсрочно за малко повече от 2 години (строителството ѝ започна през февруари 2012 г.). Влезе в действие само няколко седмици след пускането в експлоатация на по-късото метротрасе М2 (Батикент – Синджан, с дължина 15,5 км и 10 спирки). Двете правят връзка както помежду си, така и с останалите линии на подземната железница.

Метрополитенът на Анкара започна да функционира през 1996 г. и в момента се състои от 4 линии – по-старите А (8,7 км) и М1, както и новите М2 и М3. Общата им дължина достига 60,4 км. В процес на изграждане е и една допълнителна линия до летището на столицата, а строежът на друга (30-километрова) отсечка предстои да започне. Планирано е също удължаване на метродиаметър А.

Миналият месец бе въведено в експлоатация и 3,5-километрово разширение на линия М2 на метрото в Истанбул (Шиджан – Йеникапъ). С него 8-те трасета на местния метрополитен (6 от тях в европейската част на града) достигнаха дължина над 122 км. По тях има изградени 62 станции, а други 30 ще се появят по сега изгражданите нови отсечки на подземната железница.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ОМАН: РЕЛСИ КЪМ БЪДЕЩЕТО

През последното тримесечие на тази година Оман планира да започне първата фаза от проекта за изграждането на мрежа от железопътни линии с обща дължина 2 244 км. Тя ще се финансира с държавни средства и ще струва на арабския султанат 15 млрд. долара. Предвижда се да бъде завършена до 2018 г. на 4 етапа. За управлението на организационните и оперативни процеси на мегапроекта бе учредена компанията Oman Railway Co. Същата трябва да извърши подбор на консултантските и строителни компании, които ще участват, да подготви и сключи договори с тях, да надзирава дейностите.



Нещата вече са в ход. Преди броени дни правителството на арабската монархия сключи контракти с три фирми, препоръчани от Oman Railway Co. Най-големият от тях (за 35,3 млн. долара) е с италианската инженерна фирма Italferr за изготвяне на 170-километров жп маршрут между индустриалния град-пристанище Сохар (столица на провинция Северна Ел Батина, на 240 км от столицата Маскат) и Ал Бурайми (главен град на едноименния окръг, на границата с ОАЕ). Трасето ще се проектира и построи в рамките на първия етап на програмата. Очаква се визията за него да е готова до юли т. г., а прокарването му да отнеме между 20 и 25 месеца. След това ще се направи избор на строител както за тази линия, така и за железните пътища, чиято поява е залегнала в следващите три фази на проекта. Крайната цел е създаване на мрежа от жп трасета между седемте ключови административни и търговско-промишлени центрове на Оман (в т.ч. южният порт Салала, на брега на Индийския океан).

В момента железопътният транспорт на султаната не е особено развит. Във вътрешността на страната населението предпочита да се придвижва с автомобили, а за по-големите разстояния – да използва авиацията. Достатъчно красноречив е фактът, че броят на летищата в относително малката като територия абсолютна монархия достига 150.

Масщабната инициатива за създаване на нови жп комуникации е насочена към увеличаване на товаропотока и развитието на търговията, която играе важна роля за формирането на брутния вътрешен продукт на Оман. Чрез изграждането на планираната жп мрежа, разположената в източна-

та част на Арабския полуостров държава може да се превърне в алтернативен маршрут за транспортването на петрол, заобикалящ Ормузкия проток. През последния танкерите превозват около 20 на сто от суровия нефт за световните пазари и 35 процента от всички нефтени доставки, осъществявани по море на планетата. Ала не се знае те кога могат да бъдат прекъснати.

Заплахата от затваряне на пролива за корабоплаването е постоянна тема във взаимоотношенията на Иран и западните държави след ислямската рево-

люция на несиурния Ормузки пролив.

Перспективната жп мрежа има потенциала да помогне и за разнообразяване на икономиката на султаната. Досега тя се базираше основно на добива и експорта на нефт. Предвид намаляването на запасите от „черното злато“ обаче оманският монарх (и премиер) султан Кабус бен Саид провежда икономическа диверсификация. Развиват и се разширяват добивът на природен газ, металургичната промишленост и туристическият бизнес. Очаква се и значителен подем на строителството покрай прокарването на новите жп тра-



Новите жп линии ще преминават през цялата територия на Оман.



Част от новата жп мрежа на Оман ще е участък на Трансарабската магистрала

люция в тази страна през 1979 г. Рискът от реализирането ѝ се възприема напълно сериозно, отчитайки, че ширината в най-тесното място на протока е 54 км, а целият му северен бряг е иранска територия. Освен това тази морска артерия е сериозно претоварена. Ежедневно през нея се превозват 17 млн. барела нефт, което е с 5 пъти повече, отколкото през Суецкия канал.

В този контекст, ако свърже железопътната си мрежа с нефтените терминали на своите пристанища по бреговете на Индийския океан, Оман може да спечели много. Има реалния шанс да се превърне в ключов коридор за износа на арабския нефт и товари в обход

сета. Разчетите сочат, че само в този сектор ще бъдат разкрити 70 000 нови работни места.

Планираната за изграждане оманска железопътна система на практика ще стане част от Трансарабската жп магистрала. Тя трябва да свърже шестте държави-членки на Съвета за сътрудничество на страните от Персийския залив (СССПЗ). Предвижда се магистралата да започва от северната част на Кувейт (близо до границата с Ирак), да преминава по източното крайбрежие на Арабския полуостров през Саудитска Арабия и ОАЕ, като има отделни отклонения, прокарани към Бахрейн (в т.ч. върху насипи, паралелно на изградените шосейни пътища) и



Специалистите прогнозираят, че новата жп инфраструктура ще привлече инвестиции до 10 милиарда долара в султаната.

Катар, достигайки на юг до Оман. Линията ще свързва основните пристанища и промишлени зони на държавите и ще прави възможен превоза на хора и товари помежду им. Изграждането ѝ се оценява на повече от 20 млрд. долара, като те се разделят между отделните държави пропорционално на дължината на железните пътища, които преминават през територията им. Строителните работи в Саудитска арабия и ОАЕ вече стартираха и се изпълняват с усилени темпове. Предстои да започнат и в останалите държави. По план магистралата трябва да бъде официално пусната в експлоатация през 2018 г., а общата ѝ дължина да съставлява 2 177 км.

Възможно е по-късно тя да бъде продължена от Оман до вътрешността на Йемен. Членките на СССПЗ са поръчали проучване за икономическата целесъобразност на допълнителния участък. Проектът предполага изграждане на допълнителни 1 400 км железен път и още поне 12 жп гари.

Специалистите смятат, че трансарабското трасе ще стане алтернатива на автомобилните, авиационни и морски превози в региона на Персийския залив. Железопътните трансфери по

него ще излизат по-евтино от тези с първите два вида транспорт и ще са по-бързи от водния. Очаква се така да се разтоварят с 40 на сто въздушните превози и да се увеличи с 10 процента общият пътникопоток в региона, както и да даде допълнителен тласък за развитието на икономическата интеграция между монархиите на Арабския полуостров. Основно по жп магистралата ще се превозват товари, но също така ще се осъществяват и пътнически комуникации. По план скоростта на движение на пасажерските състави трябва да достигне 220 км/ч, а на товарните от 80 до 120 км/ч.

Заложената в техническата документация ширина на линиите е 1435 мм (европейски стандарт). По тях ще оперират основно композиции, теглени от дизелови локомотиви, което значително поевтинява стойността на проекта. Първоначално се предвиждаше арабската жп магистрала да бъде обслужвана от електрически тягов състав, и оценката му надхвърляше 25 млрд. долара. По-високата цена се дължеше на потребността от изграждане на захранваща електрическа мрежа.

Ивайло ПАШОВ



Ще се развият както товарните...



...така и пътническите жп превози



Оманската жп мрежа може да се превърне в ключов жп коридор за експорт на арабския нефт и товари в обход на несиурния Ормузки пролив

ПРЕДСТОИ ВТОРА ФАЗА

НА ДАНАР



Концепциите, подробно описани в документите, подготвяни в продължение на три години след стартирането на проекта DaNar, които обхващат генералните и стратегически планове за развитие на пристанищата, ще се осъществяват през втората му фаза. За този, начален период, който вече приключи, в „Железничар“ информира подробно в бр. 10 от 13 – 19 март 2014 г.

Подготовката за DaNar II вече е в ход. Освен плановете за развитие на пристанищата се обмисля и как ще се осигурява финансирането им. Най-важната задача за следващата фаза ще бъде осъществяването на възможно повече стратегически направления, които са очертани от подробните анализи, направени в рамките на завършилия проект, както и подобряването на свързващата железопътна и пътна инфраструктура. DaNar I се отличаваше с доброто сътрудничество между партньорите, придружено от обещаващи бъдещи планове, подкрепата на Брюксел и представителите на заинтересованите страни. В момента продължава да се коментира бъдещата методология и концепциите, по които ще

се работи, а участниците вече предлагат алтернативни идеи за развитие.

За Дунайварош се очертават две възможни решения. Едното от тях е изграждането изцяло на ново пристанище под моста Пентеле. Тази инвестиция ще осигури 6 милиона тона оперативен и 3,2 тона товарен капацитет, като портът напълно ще се свърже с модернизирания железопътна и автомобилна мрежа. Ще се предлагат кораборемонтни услуги, ще работи митница и терминали, предназначени за обслужване на различни логистични и мултиmodalни нужди. Развитието на пристанището, което е част от проектите по Плана за национално развитие II, ще струва 77 милиарда унгарски форинта.

По-евтиният вариант обаче е модернизирани и разширяване на пристанището ISD-Dunafer. Това също би означавало увеличаване на железопътните и шосейни мощности, водещи към река Дунав, както и модернизация и разширяване на вече съществуващите съоръжения - удължаване на речната стена, изграждане на товарни мостове, поставяне на кранове и др. Прогнозният бюджет е



между 14 и 17 милиарда форинта.

Подобни разработки се правят и в други партньорски портове. Например в Енсхафен предвиждат на нови терминали и допълнителни връзки, драгиране на реката и стартиране на линейни услуги. Братислава ще модернизира пристанището с изграждане на нови терминали и допълнителни мерки за сигурност, докато в българският порт в Силистра възнамерява да разшири капацитета за съхранение и управление на контейнери.

„Осъществяването на тези планове зависи преди всичко от финансовите възможности и обстоятелства. Поради тази причина, интеграцията в програмите

за развитие на Европейския съюз е от решаващо значение“, казва Ласло Редли, представител на община Дунайварош и ръководител на проект DaNar. Едно от сериозните предимства е, че VII коридор на трансевропейската транспортна мрежа минава по дължината на река Дунав от Австрия до Румъния. Припомняме, че становището на Европейския съюз е за специално внимание към пристанищата. Затова освен подробни национални планове за развитие, страните трябва да създадат и обща координирана и хармонизирана концепция, добавя Редли.

Паневропейските насоки за развитие на река Дунав през следващите години ще бъдат очертани от

Дунавската стратегия. Една от целите ѝ е подобряване на транспорта чрез установяване на институционална система и добре работещ механизъм. Следващата стъпка ще бъде приемането на транснационални макропрограми на ЕС за бюджетния период 2014 г. – 2020 г. Така стратегията ще има право на достъп до ексклузивните фондове за развитие и поддръжка, за да кандидатства за разпределението и получаването на средства и по други програми.

Важно е да се има предвид, че DaNar е включен в стратегията предимно с национални програми, а регионалният комисар Балаш Медгиеши, представител на правителството на Унгария, също няколко пъти изрази подкрепата си за неговото продължаване във втора фаза. По този начин, и националните оперативни програми могат да бъдат използвани като ресурс за развитие. За да се осигури успешното продължение на проекта обаче трябва да се поддържа тясно сътрудничество между водещите партньори и институциите, координирайки различни европейски и международни програми, както и тези, които взимат окончателните решения.

Участниците в DaNar са поискали през декември миналата година от лидерите на ЕС в Брюксел конкретни действия, за да бъде постигната една от основните цели – да се гарантират 300 плавателни дни през годината, като се осигури минимална дълбочина на реката 2,5 м за безопасно плаване. Също така да се модернизират шосейните и жп връзките между пристанищата и основния трансевропейски коридор по протежението на реката. Поискано е и създаването на стандартизирана регулация за цялата дължина на Дунав и обмен в реално време на информация за RIS (Речни информационни услуги). За корабоплаването по реката

ще бъде от решаващо значение до 2020 г. най-малко 20 на сто от товарите да преминават по нея, тъй като водният транспорт е икономичен и благоприятен за околната среда, коментира Мате Гьори, технически ръководител на DaNar.

Още едно важно проучване беше направено и създадена ГИС (Географска информационна система). Тя анализира продукцията на промишлеността и земеделието в различните райони. Изработени са осем географски карти, които се фокусират върху осем различни отрасли - производството на зърнени храни, минното дело, нефтената промишленост, стоманодобива, производството на хартия, химическата промишленост, машинното инженерство и горското стопанство. Картите са придружени от доклади за възможностите и преимуществата на деветте речни порта, участващи в проекта. Паралелно се разкриват възможните за икономиката, свързващи точки и препращат към най-добрите възможности за по-нататъшно развитие.

Чрез ГИС се е стигнало до заключението, че регионите с най-голям капацитет в земеделието са Трасданубия и Войводина, защото в тези области се събират няколко плавателни реки - Дунав, Тиса и Сава. Нужен е и значителен пристанищен капацитет на Дунайварош, Вуковар, Нови Сад. Минното дело е най-добре развито в западните и югозападните райони на Румъния и в области на Сърбия на юг от Дунав. Близко пък до Енсхафен е концентрирано машинното инженерство, а химическата промишленост е водеща за австрийските, унгарските и словашките региони. Всички тези отрасли могат да осигурят работа на пристанищата, а едновременно с това товарният транспорт по вътрешните водни пътища ще подпомага растежа на икономиката в Югоизточна Европа.

ПРЕЗ ДУНАВ МОСТ 2 ЩЕ ПРЕМИНАВАТ И ВЛАКОВЕ

Българо-румънска работна група подготвя експеримента

България и Румъния се договориха да пуснат железопътния трафик между Видин и Калафат по моста „Нова Европа“ в най-кратки срокове. Това беше решено по време на първата сесия на българо-румънска комисия за работа по трансграничната железопътна мрежа. Разговорите се проведоха в сградата на Министерството на транспорта инфор-



мационните технологии и съобщенията и се водеха от заместник-министъра Антон Гинев. Ръководител на румънската делегация бе държавният секретар в Министерството на транспорта на Румъния Юлиан Матаке.

В края на срещата се подписа протокол за създаването на работна група, която ще набележи мерки за организиране на пътническите и товарни железопътни превози. Първата среща на работната група ще се проведе в края на март.

По време на изнесеното заседание на Министерски съвет във Видин министър Данаил Папазов потвърди, че в момента се подготвя експеримент за пускането на влакове през Дунавмост 2. Очаква се това да стане през следващите няколко месеца. Проблемът е в

малкия участък след моста на румънска територия, където линията не е електрифицирана, информира той. „Операторите с нетърпение очакват решението, защото се предполага, че ще има доста сериозен транзитен трафик през България, след като се завърши скоростният участък Анкара-Истанбул. Тъй като се проявява интерес към жп транс-

порта и по-специално към товарния превоз, намеренията са да организираме движението с дизелов локомотив, за което преговорите започват“, допълни министър Папазов.

Той още информира, че с решение на правителството е променена тарифата за жп инфраструктурата, като са намалени таксите за блок-влаковете, които регулярно ще преминават през страната. Те са снижени значително, с около 40 процента при превоза на тирове. По думите на Папазов, така ще се опита да бъде пренасочена част от интензивния трафик на камиони и те да бъдат транспортирани с влакове. На този етап интересът все още е ограничен, но се очаква в бъдеще да се засили и услугата интензивно да започне да се използва.



ОТГОВОРНОСТТА СЕ ПОЕМА ОЩЕ ОТ УЧЕБНАТА СКАМЕЙКА

От стр. 1

в двора на университета беше предал папката с необходимата документация. В ректората той отново обърна внимание върху сериозното отношение на студентите му към целия учебен процес. Според него те знаят защо са дошли в университета и какви специалисти искат да бъдат, когато навлязат в реалната икономика. Всъщност основната идея на Денят на управлението е още от учебната скамейка младежите, макар за няколко часа, да се реализират като ръководители, за да могат добре да преосмислят утре в живота каква голяма отговорност ще трябва да поемат.

За ползата от подобни инициативи говори и последната Рейтингова система на висшите учебни училища в България през тази година, според която ВТУ „Тодор Каблешков“ заема четвърто място. В новото си издание тя сравнява 51 висши училища по 52 професионални направления, въз основа на 70 индикатора, измерващи различни аспекти на учебния процес, научната дейност, учебната среда, предлаганите социално-битови и академични услуги, престижа и реализацията на завършилите

на трудовия пазар. Интересна е класацията при най-масовата професия у нас – икономиката, коментира Петър Колев. Челното място заема Американският университет в Благоевград, на второто и трето място съответно са СУ „Климент Охридски“ и УНСС, а на четвъртото е посочено ВТУ. Придвижването е с две позиции напред само за една година, съобщава ректорът. От анализа на останалите дисциплини става ясно, че в областта на транспорта ВТУ е на второ място, в машинното инженерство - на седмо, в комуникациите и осигурителната техника - на трето, а в строителството, архитектурата и геодезията – на второ.

Всичко това още повече задължава и дава основание на студентите да се гордеят, че учат точно тук, смята дубльорът – ректор Христо Костадинов. Доволен е, че ще завърши успешно и е сигурен, че веднага ще започне работа. Статистиката показва 93 процента заетост на дипломиралите се, което е достатъчно показателен фактор при огромната младежка безработица в страната. Благодарение на тези оптимистични показатели Висшето военноморско училище „Никола Йонко Вапцаров“ във Варна вече е сключило споразумение за сътрудничество и обучение с ВТУ за следващата учебна година по специалностите корабоплаване и корабна механика. Идеята е да се даде шанс да кандидатстват за тях на млади хора от Северна България, които през първите две години ще учат в София, а след това ще довършат образованието си във Варна, обяснява проф. Петър Колев. Академичната общност във Военноморското училище е сигурна, че тандемът ще е успешен и продъл-

жителен, защото по данните, с които разполага, такива кадри са много търсени от Европейската морска администрация.

В кабинета на зам.-ректора по научно-изследователската и международна дейност доц. д-р Даниела Тодорова става ясно, че с всяка изминала година международните връзки се разширяват. Благодарение на това все повече студенти и докторанти имат възможност да практикуват и се усъвършенстват в чужбина. И независимо, че през тази година бюджетът е изключително свит, с 16 процента, на предстоящия съвместен ректорски съвет с дубльорите ще се предложи организирането и провеждането през месец май на младежки научен форум на тема „Иновации и устойчиво развитие“, информира четвъртокурсничката Цветослава Грухланска, която е поела за деня щафетата от доц. Тодорова. Не само многоцветя, които придават пролетно настроение на кабинета на доц. Даниела Тодорова, но и изобилието от книги са характерни за него. Разбираме, че това е само малка част от богатата библиотека, с която разполага университетът. В момента доц. Тодорова запознава дубльорката си с луксозното авторитетно издание за световни патенти. Присъствието в него е възможно едва след получаването на положителна рецензия. Публикациите освен на книжен носител са и в електронен вид. В тази връзка доц. Тодорова подчертава, че вниманието в отдела изключително е насочено към докторантите. Не само те, но и студенти се включват в научноизследователски проекти. Според нея така от обединението на рутината и младежки ентузиазъм се създава много по-качествен и пълноценен продукт. Доказва се и, че младостта не е порок, а предимство.

По-късно в кабинета на другия зам.-ректор по учебната дейност доц. Румен Улучев, с дубльор второкурсникът от специалност „Транспортно строителство“ Генчо Тенев, ни доказват, че работата тук е не по-малко проблемна. В момента двамата обсъждат новата идея за провеждането на



конкурси в професионалните гимназии по транспорт. Тя предвижда оценяването на проекти, с които гимназистите ще участват в тях. При успешно справяне със задачата бъдещият студент ще може да следва във ВТУ и с оценката си от този конкурс. Изненадваща новина е и че Пекингският технологичен университет проявява интерес да предостави за български студенти в университета 5 магистърски и докторантски стипендии.

На заключителния ректорски съвет всички новости отново се обсъждат и ако се стигне до консенсус, се приемат. В днешния ред са влезли и няколко организационни въпроса, свързани с богатата спортна дейност на висшето учебно заведение, както и проблемът със сключването на застраховки за спортистите. Решава се да бъде създаден

спортен клуб. Инициативата не е самоцелна, а ще помогне за усвояването на 40 хил. лв. Условието е, че без такава структура министерството на Младежта и спорта не може да ги отпусне.

Вниманието на всички се насочва и към преместването на музея на името на патрона. В него ще влязат и 100-те исторически тома, дарени наскоро от „Холдинг БДЖ“ ЕАД, които представляват ценна библиография за развитието на националната ни железница. Предвижда се от стопанския бюджет да се направи специално интериорно осветление, от което експозицията ще стане по-атрактивна. Едно от предложенията е най-сполучливата конкурсна разработка за него да бъде възложена като дипломна работа.

Мая Димитрова

НАПИТКИТЕ,

КОИТО ПОМАГАТ ПРИ БОРБАТА С КАЛОРИИТЕ

Ако сте решили да изгубите някой и друг килограм, тогава със сигурност знаете, че единственият начин това да стане е да съчетаете усилените тренировки с една здравословна и балансирана диета. Съществуват няколко вида напитки, които ще ускорят изгарянето на мазнините и съответно ще направят отслабването по-бързо и ефикасно.

1. ДЕТОКСИКИРАЩ СОК

Детоксикиращите сокове са най-сигурните помощници в битката срещу килограмите – лесно можете да ги пригответе от зеленчуци и плодове. Цитрусите са известни със силния си пречистващ ефект, което ги прави задължителни съставки на този вид напитки. Кореноплодните растения с високо ниво на фибри като джинджирил и моркови, както и ябълките, също се препоръчват, защото спомагат за правилното функциониране на храносмилателния тракт и са ценен източник на антиоксиданти. Както вероятно знаете, антиоксидантите са съществени, защото защитават тялото от негативните ефекти на свободните радикали, които могат да имат опустошително действие върху здравето. Две чаши пречистващ сок на седмица със сигурност ще ви предпазят от много проблеми!

2. СОК ОТ ЗЕЛЕНЧУЦИ

Усилията ви за сваляне на ненужните килограми определено биха били още по-ефикасни, ако са подкрепени от някоя и друга чаша зеленчуков сок. Известен факт е, че най-подходящите за тази работа зеленчуци са от семейство Кръстоцветни. Зелено, броколи, карфиол и техните подобни – всички ще бъдат сериозно оръжие срещу токсините във вашето тяло. Друга важна подробност е, че този вид зеленчуци балансират нивата на хормони в тялото ви и предотвратяват хормоналните разстройства. Кръстоцветните зеленчуци са изключително богати на естествени фитонутриенти, които контролират нивата на кръвна захар, подпомагат метаболизма, редуцират възпаленията и осигуряват генерална детоксикация за тялото.

3. ЗЕЛЕН ЧАЙ

Зеленият чай е придобил своята популярност от стотици години именно заради многобройните

си полезни качества, а загубата на килограми е само едно от тях. Освен, че помага за намаляване на теглото, чудесната напитка е задължителна добавка към всякакви диети. Дори и да нямате време да тренирате редовно, пиейки една чаша зелен чай на ден, ще си доставите всички нужни антиоксиданти и ще подпомогнете метаболизма си. Този чай е перфектен за горене на калориите, а също и за повишаване на цялостната енергия и потискане на апетита. Този чай е ефективен именно, защото редуцира ненужния глад. Зеленият чай е особено популярен сред японците, които го посочват като ключ към понижаването на стреса и осигуряването на добра почивка за ума и тялото.

4. СОК ОТ ПЛОДОВЕ – ЧЕРВЕНА БОРОВИНКА И КРУША

Прясно изцедените плодови сокове са извънредно вкусни, лесни за приготвяне и много богати на хранителни вещества, витамини и минерали. Съществуват стотици различни плодове, от които можете да избирате, а крушата и червената боровинка са само два от най-ефикасните, поради високите си нива на витамин С. Те не само улесняват метаболизма, от който зависи горенето на калории, ами и цялостно увеличават енергията и доставят на тялото всички нужни витамини и протеини. Не е особено известен факт, че червената боровинка ефективно предотвратява инфекциите на пикочния мехур. На свой ред крушите осигуряват магнезий, калий и фосфор, които са задължителни за здравословния начин на живот, а също така и витамин С и калций, като така заздравяват костите.

5. ЧЕРНО КАФЕ

На последно място, но не и по важност, е добре известният факт, че ако консумирате кафето с мляко, то ще допринесе много за вашето здраве. Освен, че съдържа множество от така важните антиоксиданти, които намаляват и риска от определени видове рак, популярната напитка редуцира опасността от диабет и сърдечни заболявания. В същото време кофеинът е чудесен за раздвижване на метаболизма и за увеличаване на количеството изгорени калории. Бъдете внимателни, защото ако разчитате на кафето като помощник в борбата с калориите, ще трябва да го консумирате без мляко или захар.

ЦЕЛИНА – МАГИЧЕСКАТА ХРАНА

Според Омир, любимата храна на красивата Афродита била именно двугодишното тревисто растение, познато у нас като целина или кервиз. Неговият произход води началото си от средиземноморските региони на Северна Африка и Южна Европа, а също така и от области на изток от Хималаите. Поради голямото си съдържание на полезни вещества и различни етерични масла, целината е придобила статута на ценна и широко използвана храна. Освен стъблата на растението, също се използват листата, корените и семената, които намират приложение като подправки или природни лекарствени средства. Древните гърци ползвали целината за направата на венци и за изцеление на различни болести, но едва през средновековието употребата на растението се разширила извън медицината. В природата кервизът расте по влажни и заблатени места, а у нас е разпространен по цялото Черноморие, както и по поречищата на няколко големи реки.

В кулинарията целината намира се употребява като кореноплоден зеленчук и като подправка. Използва се в най-различни диети поради ниската си калоричност и високо съдържание на витамин С. Целината е полезна за организма ни с големите си количества желязо, калий, магнезий, фолиева киселина, фосфор, каротин, флавоноиди и фитонциди. Преимущество на кервиза е, че съдържа органичен натрий, който е естествен заместител на солта. Специфичното при тази него е, че подобрява усвояването на хранителни вещества и не се натрупва в организма. Корените на целината, съдържащи амини, киселини, скорбяла и глютамин, оказват сериозно противовъзпалително действие при остри и хронични бъбречни заболявания, подагра и ревматични проблеми. Освен, че спомага за намаляване на високото кръвно налягане, целината се справя отлично с понижаването нивата на холестерол в организма.



ПЕСТО ОТ ЦЕЛИНА

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

50 г. листа от целина;
2 скилидки чесън;
50 мл. зехтин;
2 ч.л. сол.

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Листата от целина се измиват с гореща вода и се накълцват, а после се разбиват с останалите съставки в блендер. Пестото от целина е изключително ароматно и е подходящо за сос към паста или картофи.



КРЕМ СУПА С ЦЕЛИНА И СИРЕНЕ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

1 глава кромида лук;
1 скилидка чесън;
3 глави целина;
2 с.л. смлени орехи;
1/2 връзка магданоз;
2-3 стръка копър;
1 с.л. масло;
2 с.л. брашно;
600 мл. зеленчуков бульон;
150 г. сирене;
150 г. кисело мляко;
2 с.л. сметана;
смятан черен пипер и сол на вкус;
крутони.

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

След като се измият и почистят, всички зеленчуци се нарязват на дребно. В тенджерата се разтопява маслото, към което се прибавят лукът, чесънът и целината и се задушават 2-3 минути. Огънят се намалява, прибавя се брашното и докато се бърка равномерно, се прибавя и зеленчуковият бульон. Разбива се с пасатор до получаване на хомогенна смес и се оставя да кипне. Огънят се намалява и се добавят сиренето, сметаната и киселото мляко. Готовата супа се поднася със ситно нарязаните зелени подправки и крутони.



СЕДЕМ ДРЕВНИ ВЯРВАНИЯ,



ПОДКРЕПЕНИ
ОТ МОДЕРНАТА НАУКА

Земята може и да не е плоска, нито да е центърът на Вселената, но това не означава, че античните мъдреци са грешали за всичко. Модерната наука вече потвърждава истинността на множество вярвания, произлизащи от дълбока древност, на които сме се доверявали досега, без да са емпирично обосновани. Сега, с подкрепата на сериозната наука, можем да приемем съвсем на сериозно тези вековни мъдрости и да започнем наистина да ги прилагаме.

ПОМОЩТА КЪМ ДРУГИЯ Е ЗДРАВΟΣЛОВНА

Древните гърци постоянно спорели за относителните ползи от хедонистичния и евдемоничния начин на живот. За хедонистите щастието е увеличаване на удоволствията и редуциране на страданието, докато евдемоничното щастие, изпитано например при оказване на помощ или съдействие, се постига при наличие на смисъл в живота. Научно изследване в САЩ днес доказва, че двата вида щастие влияят върху хората на генетично ниво. Участниците с по-хедонистична насоченост произвеждат по-малко вирусно-атакуващи антители, докато при евдемонично-ориентираните се установява увеличено производство на антители.

АКУПУНКТУРАТА МОЖЕ ДА ВЪЗСТАНОВИ БАЛАНСА В ТЯЛОТО

Вярва се, че традиционните китайски медицински техники помагат на персоналната енергия „чи“, която циркулира във всяко живо същество, да регулира вътрешния баланс в човека. Нови проучвания доказват, че акупунктурата е ефективен начин да се облекчи мигрената, артритата и други хронични болести. Според изследователите, традиционната акупунктура е много по-ефективна от своите съвременни псевдо-варианти и от стандартната западна медицина, когато става въпрос за лечение на различни болести като например хронични болки в гърба.

РАЗБИРАТЕЛСТВОТО В ОБЩЕСТВОТО НИ ПОМАГА ДА ЖИВЕЕМ ДОБРЕ

Според традиционните будистки учения, обществото е ключът към щастливия и удовлетворен живот. Проучвания, проведени от два американски университета, потвърждават вярването, че здравословното социализиране подпомага дълголетието. Изследване върху над 300 000 участници показва, че социално-активните хора имат 50% по-голям шанс да доживеят до по-дълбока старост. Позитивният ефект на социалните взаимоотношения върху нивата на смъртността е по-голям от този на редовните упражнения, а негативните последици от изолацията надхвърлят тези от прекаленото напълняване.

ПРАКТИКУВАНЕТО НА ТАЙ ЧИ ОБЛЕКЧАВА МНОЖЕСТВО БОЛЕСТИ

Това древно китайско бойно изкуство е основано върху вярването, че постигането на баланс на ума и тялото създава цялостно усещане за хармония и мир, което естествено повишава дълголетието. Научни доклади вече доказват, че практикуването на тази своеобразна „медитация в движение“ може да предотврати и излекува много болести, свързани с остаряването. Приложението на Тай Чи се смята за особено полезно за хората, страдащи от артрит, чупливи кости и сърдечни проблеми.

МЕДИТАЦИЯТА ПОМАГА ЗА РЕДУЦИРАНЕ НА СТРЕСА И ПОСТИГАНЕ НА ДУШЕВЕН ПОКОЙ

Вярва се, че медитацията успокоява съзнанието, увеличава будността на ума и подобрява здравословното състояние. Учени от университета в Харвард доказват, че тя въздейства благотворно върху гените, които отговарят за имунната система и стреса. При наблюдения върху хора, подложени на висок стрес, които изпълняват препоръчаните им медитации и йогойски упражнения, е установено повишаване на енергията, устойчивостта и производството на митохондрии. Именно това редуцира напрежението.

СЪСТРАДАНИЕТО Е КЛЮЧ КЪМ СМИСЛЕНИЯ ЖИВОТ

Тибетската будистка традиция включва практика, наречена „метта“, основаваща се на любовта и добротата. Нови проучвания показват, че състрадателната медитация, базирана върху този тибетски модел, може да пробуди емпатията у човека към другите. Прилагането на този вид практика води до завишаване на позитивните емоции, позволяващи да се достигне до по-дълбоко чувство на загриженост към другия, да се открие смисъла на живота, да се оцени подкрепата от страна на околните и да се подобри здравословното състояние. Всички тези компоненти са задължителни по пътя към достигането на цялостно удовлетворение от живота.

ДА ПРИЕМЕШ РЕАЛНОСТТА Е КЛЮЧЪТ КЪМ ПРЕОДОЛЯВАНЕ НА СТРАДАНИЕТО

Традиционният будизъм учи, че за да преодолеем страданието, трябва да приемем нещата, които не можем да променим. Австралийски учени доказаха истинността на тази древна мъдрост с проучване сред възрастни хора, изправени пред радикални промени в начина си на живот. Изследването показва, че приемането на неизбежните житейски реалности като например нуждата от постоянно медицинско наблюдение и загубата на независимост е ключов фактор за общата удовлетвореност от живота. Адаптацията към промените, върху които не можем да влияем, е важна при запазване на общото усещане на радост от факта, че сме живи.

КРАЙ НА ПРЕСТОРЕНИЯ СМЯХ



Следващият път, когато шефът разкаже някоя лоша шега и се чувствате задължени да се засмеете, бъдете внимателни – престореният смях се усеща. Изследователи от Лондон са установили, че в мозъка ни се осъществяват два различни процеса, в зависимост дали чуваме истински смях или изиграно подхилване. Когато засмиването е насилено, се активира част от мозъка, която е свързана с дешифрирането на емоциите. Това означава, че ние автоматично разбираме кога смеят е фалшив и веднага се опитваме да установим защо е такъв, какво означава и какво си мисли отсрещният човек. Чистият смях активира зони на мозъка, които от своя страна са свързани с щастието и позитивните емоции. Точно тази чувствителност на мозъка ни помага да разберем дали другите се забавляват с нас или на нас.

Друго проучване е доказало, че смеят има изключително полезно действие върху имунната ни система. Редица изследвания показват, че клетки, взети от току-що искрено смял се човек, имат много по-силно разрушително действие върху ракови клетки и ефективно атакуват болестта.

ЗА МРАВКИТЕ И ХОРАТА



Руската фотографка Ирина Козорог е създавала чудата серия от фотографии на мравки, обитаващи фантастичен свят, поставяйки ги обаче в типични ситуации от човешкия живот. Сценариите на снимките включват мравки, правещи снежен човек, целуващи се на мост или пък дискутиращи като бизнесмени в заседателна зала.

Създателката на снимките първоначално си представя детайлно сцената във въображението си, а после излиза в парка, зада да привлече дребните насекоми с нещо сладко. След като направи множество различни кадри, Ирина поставя заснетите мравки с помощта на компютърни програми върху вече подготвени сцени или пейзажи. Умело съчетавайки снимките с компютърната обработка, фотографката достоверно пресъздава сцените, в които насекомите сякаш са заместили хората в реални ситуации.

Мравките са съвсем истински и това прави много трудно заснемането им в нужните пози, които да отговарят на предварително зададените от Козорог обстоятелства. Сред фотографиите, показващи мравки, които пият по питие в бара, гледат луната или пък си играят на детската площадка, се намират и снимки, които представят красиви моменти от действителния живот на трудолюбивите насекоми.

„СЛЕДВАЩА ГАРА... ПИВОВАРНАТА!“

Собственикът на чешкото бирено предприятие инициира появата на първата железопътна спирка в страната, притежавана от физическо лице



Пивоварната и ресторантът ѝ привличат много туристи и местни жители



Гостите на завода могат да се насладят на няколко вида висококачествена бира Косоур и да се запознаят с технологията на направата ѝ



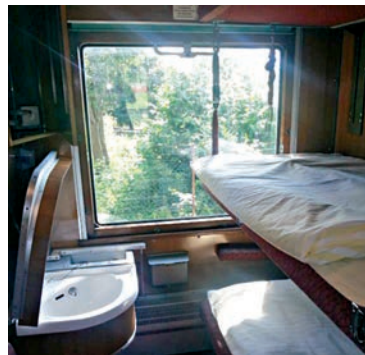
Бизнесменът Йозеф Шуста



До края на март гостите получаваха чаша безплатно пиво при представяне на билет за влака до Варнсдорф



Към пивото се предлагат и вкусни чешки наденички



Спалните вагони на територията на пивоварната са превърнати в хостел

В северното чешко градче Варнсдорф неотдавна бе открита първата и единствена засега частна железопътна гара в страната, притежание на физическо лице. Тя е изградена по инициатива и със средствата на Йозеф Шуста – собственик на местния пивоварен завод „Косоур“ (на бълг. „Коцоур“). Освен нея, в Чехия има само още една жп станция, финансирана с частен капитал – в промишлената зона на град Ихлава – но от търговско дружество (компанията Bosch).

Гарата, наречена „Пивоварна“, се намира непосредствено до самото предприятие и е третата в рамките на Варнсдорф. Заедно с останалите е разположена на 60-километровата жп линия, свърз-

ваща чешките градове Либерец и Варнсдорф с немските Цитау и Зайфхенерсдорф. Проектът за гарата е реализиран в унисон с плановете на местната власт да се изградят още две градски жп спирки. „Когато узнах, че намерението е едната да се строи в нашия район, предложих да е край пивоварната. Една жп спирка до завода хем може да улесни пътуването на живеещите наблизо, хем да провокира повече хора (и чеши, и германци) да ни посещават, за да опитат нашето пиво“, разказва Шуста.

Построяването на жп станцията струва на предприемача около един милион чешки крони (37 000 евро) и е извършено от местни фирми. Дизайнерът е на архитектурното бюро Domyjnak.

Спирката е изпълнена във вид на малък метален павилион от дебели, двусантиметрови листове патинирана стомана, в които са направени множество отверстия, които в съвкупност изобразяват логотипът на завода Косоур. „За формите на павилиона дизайнерите са почерпили вдъхновение от традиционните бирени кутии от миналия век, които са своеобразно свързващо звено между тази постройка и пивоварната. А решението да изберат като материал за направата ѝ „ръждив“ метал е продиктувано от индустриалния характер на околната територия“, обяснява творческият замисъл архитектът Петр Шикола. Вътре в жп станцията, освен разписание на влаковете, има пейка и отварачка

за бутилки.

От възникването на идеята за жп спирката до нейното откриване изминават 3 години. „Беше необходимо да получа разрешения от около 40 инстанции“, споделя биреният бос. Той успява обаче да издейства всички влакове, пътуващи по трасето Либерец – Зайфхенерсдорф, да спират там и се заема да превърне мястото в атрактивен туристически обект.

Чрез реализацията на проекта Йозеф Шуста получава възможност да сбъдне една от детските си мечти, свързани с железниците. Той е техен фен от малък и бленува за своя жп гара и влак. Шансът да ги претвори в реалност получава, след като започва успешен бизнес в областта на автотранспортните

услуги, а впоследствие купува банкрутиралата фабрика за керамика във Варнсдорф и я превръща в пивоварна с ресторант. За да привлече туристи и клиенти, бизнесменът създава и зоокът с разнообразни домашни животни в бивша каолинова кариера на територията на предприятието. Мината и заводът са свързани с жп линия, на която позиционира два спални вагона, в които гостите могат да пренощуват. Те са закупени на старо от руските железници, ремонтирани са и обновени.

Властите в региона се надяват, че инициативата на бизнесмена ще помогне за увеличаване на пътничкопотока между Либерец и Зайфхенерсдорф. Заради малкото пътници, от декември м. г. линията се обслужва само от съставите на германския жп оператор Vogtlandbahn, ала от ръководството му обмислят съкращаване на маршрута. Ако активността на Шуста започне да привлича туристи, тази опасност не само ще отпадне, но е коментирано и удължаване на влаковите маршрути до германския град Айбау, където също има пивоварно предприятие. Собственикът на Косоур пък планира да започне атракционни турове между своя и айбауския бирени заводи с възстановен исторически ретро-влак.

Ивайло ПАШОВ

Продължава АБОНАМЕНТ 2014

И през тази година вестник „Железничар“ ще продължава да информира за актуалните събития в бранша.

За ваше улеснение отново ви предлагаме абонаментен талон, който след попълване и документ за внесена сума по посочената сметка, може да изпратите в редакцията на вестника.

Цени за реклама

За контакти:
Мая Димитрова
0889 41 30 03
maya02@abv.bg
bdz@bdz.bg

При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,50 лв. за кв. см
Вътрешна страница - 0.50 лв. на кв. см.
Последна страница - 1.00 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1.80 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 1 лв. на кв. см.
Последна страница - 1.50 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

Име.....Фамилия.....
Фирма.....тел:.....
Адрес: пощ. код..... гр./с.
Област..... ул./жк.....
№/бл.....вх. ет. ап.

Ако искате да получите фактура, моля, попълнете следните данни:

1. Идентификационен №.....тел./факс.....
2. Материално отговорно лице
3. Адрес на фирмата по регистрация.....

Железничар

Банкова сметка
на вестника в лева

ТИТУЛЯР: „ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ПОЧИВНА
ДЕЙНОСТ“ - ХБДЖ ЕАД
IBAN: BG07BWB179241064295803
BIC: BWPBGSF
БАНКА: ЮРОБАНК БЪЛГАРИЯ АД

Изпратете този талон
на факс (02) 987 71 51
или на адрес: София 1000,
ул Иван Вазов №3
Печатни издания БДЖ ЕАД
За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент 24 лв.