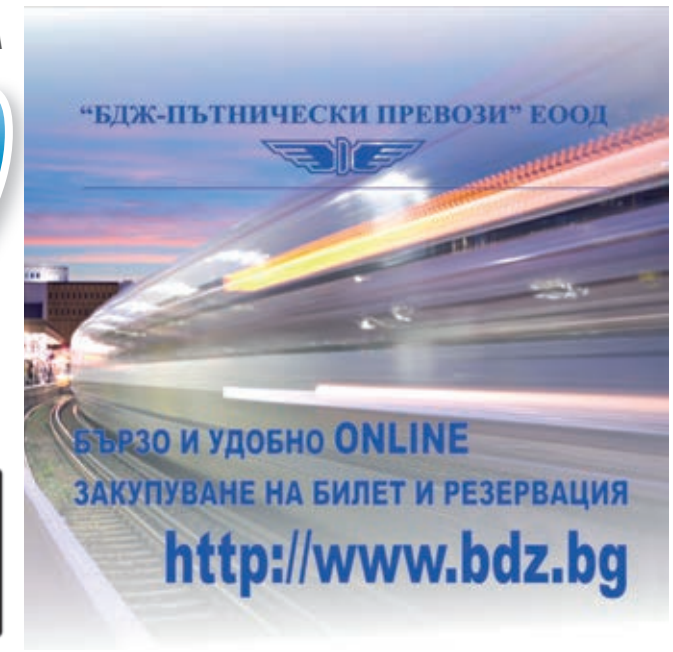
СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар
RAILWAYMAN

6 - 12 ноември 2014 г. Цена 60 ст. София, година XXIII, брой 34 www.facebook.com/RailwaymanBulgaria



БЪЛГАРИЯ И ИТАЛИЯ ЩЕ ЛОБИРАТ ЗА КОРИДОР N8 ПРЕД ЕК

Около идеята целият Паневропейски коридор N8 да се включи в Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) се обединиха министър Николина Ангелкова и колегите й от Македония Миле Янакиески и от Албания Едмонд Хаджинасто, които участваха в София в международната конференция „Балканите – инфраструктура и транспортни връзки между Черно и Адриатическо море“, организирана от „Форума за балкански транспорт и инфраструктура“ (FBTI). Беше прието, че като страни членки на Европейския съюз България и Италия, чиито морски пристанища са включени в коридора, ще лобират пред ЕК, за да стане това факт. Припомняме, той е един от десетте паневропейски транспортни коридора и свързва Адриатическо с Черно море, както и включва всички пътища, летища, железопътни линии, телекомуникационни връзки, които минават по протежение на трасето му.

Затова може би и един от най-важните резултати от завършилата конференция е приетата Декларация за координирани действия по изграждането на транспортното направление Бари/Бриндизи - Дуръс/ Вльора - Тирана - Скопие - София - Бургас/ Варна. Тримата министри се обединиха и около предложението да бъде създадена работна група и да се излъчи координатор за съвместния проект, както и веднъж годишно да се провежда тристранна среща между ресорните министри, за да се гарантират по-ефективни и качествени регионални транспортни услуги. Страните се договориха да работят заедно и да насърчават развитието на мултимодалната инфраструктура по коридора, да координират и прилагат мерки за улесняването на граничните превози и предоставянето на коридори за бърз и безпрепятствен превоз на стоки. Това пряко засяга съкращаването на престоите на превозните средства по граничните пунктове, които в Балканския регион често са твърде дълги, а това нанася преки щети на икономиката. Изхождайки от тези обстоятелства, и министър Ангелкова, и министър Янакиески, и министър Хаджинасто заявиха пълната си готовност непрекъснато да съгласуват действията си както по време на строителството на липсващите железопътни и пътни връзки, така и за тяхното модернизиране.

Още един ангажимент, свързан с приетия нов документ, е далновидното планиране и последователна политика за координирано развитие на инфраструктурата. Те ще се фокусират върху инвестиционните проекти, които имат най-висока добавена стойност за региона. Ще се акцентира и на координацията, чиято цел е развитието на оптимални транспортни стратегии, подкрепени с необходимото финансиране, изграждане на капацитет и нови механизми за насърчаване на навременния трансфер на технологии, свързани с намаляване на нивото на въглеродните емисии. Според декларацията, страните трябва да постигнат дългосрочна мобилност, висока ефективност и качество на услугите и да насочат усилията си върху предизвикателствата в сектора. Дефинирани конкретно, те се изразяват в модернизация на инфраструктурата, въвеждане на интелигентни транспортни системи, подобряване на конкурентоспособността на транспортните компании и намаляване на вредното влияние

На стр. 5

ТРАНСПОРТЪТ НЯМА ДА ЗАГУБИ ПАРИ ПО ОПЕРАТИВНИТЕ ПРОГРАМИ

Министър Николина Ангелкова откри в столичната градина Кристал фотоизложба „Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г. в кадри“. Експозицията, която ще продължи до 18 ноември, включва повече от 80 снимки, разположени на 28 пана, представящи постигнатите резултати при изпълнението на ОП „Транспорт“ 2007 – 2013 г. За последните седем години са рехабилитирани и новоизградени 242 км жп линии (разгърната дължина),направени са над 140 км магистрали и 40 км първокласни пътища; построени са 13 км метролинии с 13 метростанции.

В изложбата са показани кадри от строителството на някои от най-големите проекти, финансирани по ОП „Транспорт“ 2007 - 2013 г. Снимките представят изграждането на жп линията Пловдив – Бургас и Свиленград – турска граница; АМ „Тракия“, АМ „Струма“ и АМ „Марица“; разширението на столичното метро, рехабилитацията на жп гарите в София и Пазарджик, строителството на Речен информационен център в Русе и др.

Според заявеното от Николина Ангелкова пред агенция „Фокус“, до края на тази година няма опасност от загубим средства по Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г. В началото на нейния мандат са идентифицирани пет високорискови проекта. В пътния сектор това са АМ „Марица“, лот 1, и АМ „Струма“, лот 4”. В жп сектора високорискови са рехабилитацията на жп линията Пловдив – Бургас, проектът за модернизация на трасето Септември – Пловдив и довършването на линията по направлението Димитровград – Свиленград.

След мерките, които служебният кабинет е предприел, и засилването на контрола се вижда конкретен резултат на много от обектите. Пример е железопътното трасе Пазарджик – Стамболийски, което е част от проекта Септември – Пловдив. „След първата проверка на място, положението бе толкова тежко,

На стр. 3

КИТАЙСКИТЕ ЖП ПРОИЗВОДИТЕЛИ CNR И CSR GROUP ЩЕ СЕ ОБЕДИНЯТ

Най-големите китайски производители на подвижен жп състав - China Northern Locomotive & Rolling Stock Industry Group Corp. (CNR) и CSR Group - скоро трябва да се обединят в една компания. Това ще стане в съответствие с препоръката на Държавния съвет на Китай. Властите в Поднебесната империя смятат, че сливането на компаниите ще помогне на жп индустрията да печели по-лесно поръчки от чужбина.

Детайлите на обединението засега не са доуточнени докрай. Очаква се те да станат ясни, след като китайската инвестиционна банка (China International Capital Corp.) завърши подготовката на плана за сливането на подразделенията на двете държавни дружества, чийто акции се търгуват на борсата в Хонконг.

Икономическите анализатори се обединяват около становището, че единението на CNR и CSR Group ще доведе до създаване на много силен глобален конкурент в сегмента. От него ще се „роди" мегакомпания с годишни приходи от 33,6 млрд. долара и чиста печалба от 1,44 млрд. долара. Съвкупната капитализация на двете дружества в края на миналата година е съставлявала 26 млрд. долара, а наетият в тях персонал е наброявал 172 647 служители. Специалистите са категорични, че приключването на тази сделка ще изостри до край необходимостта от консолидация сред западните жп производители.

Китайските власти продължават курса на устремно развитие на скоростните жп превози. Те инвестират с ударни темпове в разширяването на високоскоростната железопътна мрежа на страната и увеличаването на скоростния ѝ железопътен парк. По този начин осъществяват най-значителната инвестиционна програма в жп индустрията на планетата. Само един фрагмент от нея са държавните поръчки за производството на общо 258 пътнически влакове-стрели на обща стойност 44,3 млрд. юана (7,2 млрд. долара), които бяха възложени на CNR и CSR Group през декември м. г.

Китай активно се бори за участие в много от големите чуждестранни проекти в сферата на жп превозите. В момента Пекин „воюва" едновременно за пазарите в Африка, Източна Европа, Латинска Америка и Югоизточна Азия. Само преди десетина дни CNR подписа договор на стойност 567 млн. долара с властите на Бостън за доставка на мотриси за метрополитена на американския мегаполис. Източният производител спечели сделката в конкуренция с още пет известни компании, като предложи най-изгодните условия на бостънската градска управа.

ОЧАКВАТ СЕ ПРОМЕНИ НА ЛИЗИНГОВИЯ ПАЗАР ЗА ТОВАРНИ ВАГОНИ В ЕВРОПА

Лизинговата и логистична германска компания VTG обяви, че договаря условията за придобиване на швейцарското лизингово дружество Ahaus Alstätter Eisenbahn (AAE). Ако преговорите завършат успешно, фирмата от Федералната република ще усили значително своите пазарни позиции и ще стане най-големия частен собственик на товарни жп вагони в Европа. Ако контролните органи одобрят сделката, се очаква тя да бъде приключена през първата половина на 2015 г.

Компанията AAE е представена в 24 държави на Стария континент. Тя оперира с над 30 000 товарни вагона, които основно се използват за превози на контейнери. Средната възраст на подвижния ѝ състав се приближава към 15 години. От своя страна VTG първоначално бе специализирана само в

експлоатация и лизинговане на вагони-цистерни. Впоследствие обаче разшири дейността си и в другите сектори от сегмента, включително в железопътната логистика. Вагоните в нейния жп парк надхвърлят 50 000, а средната им възраст е около 23 години.

Руските железници ще пускат платен Wi-Fi и социална мрежа

В близка перспектива руските влакове ще бъдат оборудвани със скоростен безжичен интернет по технологията Wi-Fi. Достъпът до световната мрежа обаче ще бъде платен. При покупка на билета си пътниците ще заявяват дали искат да ползват услугата и ще могат да я предплащат. Коментираната цена е 100 рубли (2,5 долара) на час.

Освен това руските железници планират да пуснат в пътническите състави и влакова социална мрежа. Чрез нея на пасажерите ще се предостави възможността да се запознават и общуват едни с други и да намират спътници, пътуващи към същата крайна точка. Системата ще пази личните данни и няма да позволява обмена им.

Макар че вече бяха официално анонсирани, засега няма точен срок за реализацията на двата проекта. Ясно е само твърдото намерение на националните железници на Русия да ги осъществят.

Hitachi тества нов влак за Великобритания

Японската компания Hitachi е започнала ходови изпитания на прототип на новия междуградски дизел-електрически влак Class 800 Super Express, който е разработен за Обединеното кралство. Те се провеждат на територията на завода на компанията край град Касадо. В началото на следващата година се предвижда

съставът да бъде транспортиран до Великобритания, а малко след това да бъдат доставени още два – също прототипни. С тях тестовете ще продължат по скоростна железопътна линия на източното крайбрежие на кралството.

Новите експреси се придобиват по програмата Intercity Express на британското транспортно министерство. Тя предвижда замяна на остарелите междуградски и регионални влакове InterCity 125 и InterCity 225. Последните обслужват две от основните жп магистрали на Острова - Great Western Mainline и East Coast Mainline, които свързват Лондон с източната и западната част на Острова. Очаква се проектът да бъде завършен до 2017 г. - 2018 г.

По силата на сключения договор Hitachi ще достави 51 деветвагонни и 12 петвагонни композиции от две модификации. Едната част от влаковете - Class 800 - ще са дизел-електрически, а другата - Class 801 – електрически. Те ще са съставени от вагони с алуминиев корпус и дължина 26 метра. Максималната скорост, която ще могат да развиват, е 202 км/ч.

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

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

„ОБУЧЕНИЕ В ГАРИТЕ“ ЗАЛАГА НА СОЦИАЛНАТА ОТГОВОРНОСТ

Проектът „Train in Station“ (Обучение в гарите) започна от септември тази година и ще приключи през септември 2016 г. През следващите две години в рамките му ще се създава общ модул за обучение на железопътните компании, който включва и постигането на консенсус за рисковете по гарите. Предвижда се и участие в програми за социално включване на скитащи и бездомни хора, които пребивават по тях в Европа. Ще се използват иновативни инструменти за справяне със скитничеството и бездомничеството в районите на гарите. Проектът е финансиран от европейската програма „Еразъм +“. В него участват четири европейски железници от България, Франция, Италия и Люксембург. Българската държава е представена от Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

Според авторите на проекта трябва да се създаде група от специалисти, които са специално подготвени за справянето с повдигнатите проблеми. Затова ще се организират квалификационни курсове и ще се изгради модул за обучение с общо европейско предназначение. Целта е да се формира екип от специалисти вътре в компаниите, които ще обучават колегите си по гарите.

Това беше и един от основните въпроси, които се дискутираха по време на дванадесетата сесия на Изпълнителната комисия на Европейската харта за солидарност по европейските гари и на съпровождащата я конференция на тема „Европа за развитие на социалната отговорност в гарите“. Тя бе включена в 15-тия салон за корпоративна социална отговорност, който заедно с другите две събития се проведе в средата на октомври в Милано.

Европейската харта за развитие на социални инициативи по гарите е подписана от НК „Железопътна инфраструктура“ още през февруари 2012 г. Тя се подкрепя от Европейската комисия и досега към нея са се присъединили 18 европейски железници, които развиват социални програми и инициативи, насочени към хора, изпаднали в крайна бедност, без дом и прехрана, чието убежище са гарите в големите европейски градове. Инициатори на международния документ са италианските и френските железници.

Участниците в срещата бяха поканени да изнесат презентации по време на Салона за корпоративна социална отговорност. Той се проведе в университета Бокони в Милано. Позовавайки се на основните европейски ценности за взаимопомощ и социална отговорност, участниците дискутираха широк кръг от теми, свързани с

проявата й от страна на големите корпорации към гражданите и цялото обществото. Основната теза на този форум беше, че Европа не може да си позволи да развива икономика и общество, базиращи се единствено на пазара и конкуренцията, в която по-силният „изяжда“ по-слабия.

Представителите на НКЖИ изнесоха презентация, която запозна присъстващите с основните елементи на социалната политика на компанията и нейната корпоративна социална отговорност към служителите й. Подробно се представиха проектите за обновяване и модернизиране на някои от главните железопътни гари в България, както и проектът за осигуряване на ново работно облекло и безопасни условия на труд, финансиран с европейски средства.

СЪОБЩЕНИЯ

„БДЖ - Пътнически превози” ЕООД с публична покана обяви обществена поръчка за избор на изпълнител на основание чл. 101 б, ал. 3 от ЗОП по реда на Глава 8 „а” за възлагане на обществена поръчка с предмет: “Доставка на стоманени изделия, необходими за извършване на ремонта на ТПС, собственост на „БДЖ - ПП“ ЕООД за едногодишен период”.

Срокът за получаване на офертите е до 16:30 ч. на 10.11.2014 г., а отварянето им ще стане на 11.11.2014 г. от 14:00 ч. в сградата на „БДЖ - Пътнически превози” ЕООД с адрес: гр. София - 1080, ул. „Иван Вазов” №3.

***

„БДЖ - Товарни превози” ЕООД съобщава, че на същото основание на 29.10.2014 г. е публикувал в портала на обществените поръчки и на интернет страницата си публична покана за участие в обществена поръчка за доставка на кафе, чай и захар за нуждите на дружеството за период от една година. Прогнозната й стойност е 31 166,63 лв. без ДДС.

Оферти за участие могат да се подават до 16:30 ч. на 12.11.2014 г. на адреса на Възложителя - гр. София, ул. „Иван Вазов” № 3. Те ще бъдат отворени в 10:00 ч. на 13.11.2014 г. от комисия, назначена от „БДЖ - Товарни превози” ЕООД. По-пълна информация може да се намери в портала на обществените поръчки или в профила на купувача „БДЖ - Товарни превози” ЕООД (http://bdz.bg/novina.php?id=2209439).

ТРАНСПОРТЪТ НЯМА ДА ЗАГУБИ ПАРИ ПО ОПЕРАТИВНИТЕ ПРОГРАМИ

От стр. 1

че обмисляхме прекратяване на договора. Днес, след по–малко от два месеца, от 6 процента изпълнение, физическият напредък е достигнал около 15 процента, като почти е наваксан първоначалният строителен график”, коментира Ангелкова. По думите й това показва, че строителят вече е започнал да си върши работата професионално и да се справя с поетия ангажимент. Става ясно, че се наблюдава огромна мобилизация, строи се паралелно в четири участъка, на две смени с удължено работно време. В момента на обекта са заети 100 човека и около 80 машини.

Преди това, на срещата в Брюксел с новия комисар по регионална политика на Европейската комисия Корина Крецу, министър Ангелкова представи проектите, включени в обхвата на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Според нея фактът, че двете са разговаряли още в първия работен ден на новия комисар, означава, че може да разчитаме на подкрепата й. От българска страна подробно са очертани приоритетните железопътни проекти, включени в новия програмен период, но специално внимание е обърнато на АМ „Хемус“ и аргументите за включването й в обхвата на оперативната програма. Проектът е в напреднала фаза на подготовка, като има възможност още следващата година да започне строителство в участъка от Ябланица до Ловеч. Същевременно той отговаря на европейската регионална политика за балансирано развитие на регионите и е част от Трансевропейската транспортна мрежа. Предстои комисар Крецу да се запознае по-подробно и с наличната документация.

По време на срещата е обърнато специално внимание на подписания преди дни между България и Румъния Меморандум за разбирателство за изграждането на два нови моста на Дунав. Според комисар Корина Крецу това е важна стъпка за подобряване свързаността между двете държави и може да постави основите на още по-тясно сътрудничество в транспортния сектор. Министър Николина Ангелкова е заявила, че ще продължим да работим активно със северната ни съседка по общите ни проекти и ще информира комисаря по регионална политика за всички съгласувани действия, които двете страни предприемат при подготовката за кандидатстване на проекти по Механизма за свързана Европа.

Еврокомисар Корина Крецу и министър Николина Ангелкова в Брюксел

Същата теза за регионалната ни транспортна политика министър Ангелкова изложи и пред Алоис Щьогер, федерален министър на транспорта, иновациите и технологиите на Австрия по време на организирания в София българо-австрийски форум Заедно с останалите приоритетни проекти, отново бе обърнато внимание на работата по изграждане на двата нови моста на река Дунав – при Никопол - Турну Мъгуреле и Силистра - Кълъраш. „Налице е силен ангажимент от българска и румънска страна за осъществяването на тези проекти, доказателство за което е и подписаният преди дни Меморандум за разбирателство“, допълни Николина Ангелкова. Следващата седмица ще започне работа смесената експертна група, за да определи конкретни стъпки и срокове за подготовка на проектите. Очакванията са, че ако бъде осигурено финансиране и няма непредвидени обстоятелства, строителството може да стартира през 2017 г.

ФРАНЦИЯ ПРЕД НЕОБХОДИМАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА РЕФОРМА

Прочутите френски скоростни влакове TGV се оказаха... губещи. Сметната палата на Франция извърши проверка на дейността на системата на високоскоростния железопътен транспорт на страната. В отчета на специалистите й се констатира, че мрежата на влаковете-стрели, която дълги години бе един от символите на технологичния прогрес във Франция, в момента е твърде раздута и нецелесъобразна.

На този етап високоскоростните състави TGV обслужват 230 жп направления. Доходите от тези влакове са нараствали постоянно през последните години. През 2005 г. приходите от TGV съставляват 3,3 млрд. евро, а няколко години по-късно - през 2012 г. – те вече достигат 4,9 млрд. евро. Единственото изключение в ръста е регистрирано през 2013 г., когато размерът на изработеното от тях се свива с приблизително 200 млн. евро. За последната година резултатите ще се подготвят тепърва, но и там се очаква възходящият тренд да продължи.

Въпреки това повечето скоростни маршрути се оказват губещи, което повлиява върху дела на TGV в оперативния приход на националните железници на Франция (SNCF). За проверявания от одиторите период (2012 г. - 2013 г.) той забележително е намалял - от 28 процента през в 2005 г. до 12 процента през 2013 г. Инспекторите отбелязват, че в голяма степен нерентабилността се дължи на факта, че 40 на сто от времето, в което съставите TGV се движат по направленията си, те пътуват по стандартни, вместо по скоростни железни пътища. Това се случва цели 33 години след пускането в експлоатация на първата високоскоростна линия в страната.

В доклада се отбелязва още, че ръководството на SNCF продължава да увеличава броя на маршрутите повече под натиска на местните власти, отколкото на базата на икономическата логика. При това на практика се нарушават всички принципи, изначално заложени в идеята за изграждането на мрежата от високоскоростните влакове. За да е оправдана тяхната експлоатация, този род жп комуникации трябва да се осъществяват само между големите населени места. Времето на пътуване на скоростните експреси следва да продължава от 30 минути до 3 часа, а спирките по маршрута им да са минимален брой или изобщо да няма такива. Необходимо е също така високоскоростните влакове да пътуват колкото се може по-често по обслужваните скоростни линии, а гарите, на които спират, задължително да осигуряват връзка с другите видове железопътен и автобусен транспорт.

Неприятните констатации в доклада на Сметната палата, ще принудят управата на френските държавни железници да коригира досега следваната политика. Върху предстоящите промени утвърждава национален план за развитието на железниците на всеки пет години. ARAF - държавната агенция за регулиране на железопътния транспорт - ще получи повече пълномощия и независимост по отношение на контрола върху изразходването на средствата и качеството на изпълнение на контрактите.

Монополът на железниците върху вътрешните транспортни комуникации им гарантира достатъчно пътници

със сигурност ще окаже влияние и планираната реформа във френския железопътен сегмент. В края на юни и първата половина на юли тази година двете камари на френския парламент – Сенатът (горната) и Националната асамблея (долната) – одобриха правителствения законопроект за преструктуриране на сектора. Той предвижда създаване на нова група от трите сегашни жп организации: държавният превозвач SNCF (като доминиращ структурата) и дъщерните му дружества SNCF Réseau и логистичното SNCF Mobilités, отговарящи за линейната мрежа и логистиката. Обединението ще погълне и компанията RFF, която притежава и поддържа националната железопътна инфраструктура, ремонтната организация SNCF Infra и директоратът за жп контрол DCF. Управлението на гарите ще остане ангажимент на влаковия оператор.

В резултат на реформата се очаква да бъде подобрено регулирането на дълговото натоварване на жп сектора и в него да постъпят нови инвестиции. Френското правителство ще

След неминуемата либерализация на транспортния сектор SNCF ще трябва да положат доста усилия, за да продължат да не губят клиентите си

Реформата цели също така да направи по-устойчиви инвестициите, да възстанови икономическото равновесие в отрасъла и да го подготви за конкуренцията. Съгласно европейската директива 91/440, страните от ЕС са задължени да осигурят свободен достъп за развитие на икономическа дейност до своите жп мрежи и на чужди компании, които нямат дял в тях.

Новата структура на управление на жп сектора се предвижда да започне да функционира от 1 януари 2015 г. Ако в този план нещата изглеждат що-годе предвидими, то от следващата година железниците на Франция могат да се окажат изправени пред още по-голямо предизвикателство. Европейската комисия засилва натиска над френските власти да се откажат от защитата на националния жп монополист в името на свободната конкуренция. Именно последното много притеснява френския жп превозвач.

В момента правителството в Париж извършва държавно регулиране на транспортния отрасъл, така че осъществява протекция над жп превозите за сметка на автобусните. Най-яркият пример за това е, че законите забраняват вътрешните автобусни превози и разрешават само международните. По този начин населението може да пътува между френските градове единствено с влакове и по-рядко със самолети (само до по-далечните дестинации, до които има полети).

Френският министър на икономиката Еманюел Макрон обещава статуквото да се промени след внедряването на пакет от структурни реформи. Необходимостта от тях вече е назряла, тъй като втората по големина икономика в Европа няколко години не показва добри темпове на развитие, но Париж настоява те да не се извършват шоково, а постепенно – до 2017 г.

В тази връзка френското правителство се опитва да получи нова отсрочка от Европейската комисия за привеждането на дефицита в държавния бюджет към нормата на ЕС - до 3 процента от брутния вътрешен продукт. Кабинетът на Манюел Валс „воюва" за нов двугодишен преходен период преди въвеждането й. Ако усилията на властите не дадат резултат, Париж ще трябва да ограничи бюджетния си дефицит до изискваното ниво още през идната година. За да стане това, ще се наложат драстични икономии. Планът предполага съкращаване на някои от местните ръководни органи, за да се повиши ефективността на управлението, също така и въвеждане на програми за опростяване на бюрократичните процедури за бизнеса, както и вдигане на забраната за извършване на междуградските автобусни превози.

Ивайло ПАШОВ

БЪЛГАРИЯ И ИТАЛИЯ ЩЕ ЛОБИРАТ ЗА КОРИДОР N8 ПРЕД ЕК

От стр. 1
върху околната среда.

Българският министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията обърна специално внимание, че като се има предвид важността на коридор N8 не само в регионален, но и в общоевропейски аспект, България е положила всички усилия и е успяла да защити включването на по-голямата част от трасето в TEN-T мрежата. Направлението София - Пловдив - Бургас е част от коридор „Ориент - Източносредиземноморски“, както и от създадената с Регламент 913/2010 железопътна мрежа за конкурентоспособни товарни превози. Николина Ангелкова допълни, че проектирането на железопътната линия Радомир - Гюешево също влиза в новия програмен период на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 г. По думите ѝ, координираните инвестиции в транспортната система и на национално, и на регионално ниво, са гаранция за успешното бъдеще и за благосъстоянието на населението, което живее в региона. Те със сигурност ще подобрят условията за свободно движение на хора и стоки.

Акцентирайки върху липсващата жп връзка между България и Македония, Николина Ангелкова приветства усилията на съседите ни, които вече работят по направлението. Тя уточни, че от наша страна трябва да се модернизира линията Радомир – Гюешево, чиято прогнозна стойност е 450 млн. евро. „За да се отговори на предизвикателствата на глобализацията, ние трябва да развиваме все по-ефективни транспортни системи, които са от изключително значение за националните ни икономики. По този въпрос имаме единомислие с моите колеги от Македония и Албания“, заяви на брифинга по време на конференцията Ангелкова. „Проблемите, които стоят пред постигането на баланс между видовете транспорт от различно естество са свързани предимно с ограничените финансови ресурси, наличието на тесни места или липсващи връзки по транспортните мрежи, различна степен на изграденост на инфраструктурата, и на съвременни системи за управление на трафика. Характерни са и затруднени процедури на граничните преходи, неефективна комуникация между съседните страни. Затова трябва да работим съвместно за осигуряване на по-резултатни регионални транспортни услуги. За тях е необходимо дългосрочно планиране и последователна политика за координиране“. Министър Николина Ангелкова уточни още, че целта е в краткосрочен план да се положат всички усилия, за да се постигнат определени положителни резултати.

По уверенията на македонския министър на транспорта Миле Янакиески, до 2022 г. ще бъде готова цялата жп връзка до Скопие. Първата отсечка от Куманово до Беляковци, дълга 31 км, вече се строи със заем от 40 млн. евро от Европейската банка за възстановяване и развитие. Тя ще е готова през 2017 г. Вторият лот, който включва 36-километровото жп трасе от Беляковци до Крива Паланка, трябва да започне през следващата година и ще приключи през 2020 г. Той ще струва 145 млн. евро, информира по време на презентацията си Ирфан Асани, директор на „Македонските железници и инфраструктура“. Той заяви, че до края на настоящия декември ще бъде избран и изпълнителят на строителството. Същинските работи по железопътната линия от Крива Паланка до Деве баир на българската граница се планират за 2017 г. За тях ще са необходими 500 млн. евро, а участъкът по сегашните разчети ще е готов през 2022 г. Ирфан Асани подчерта, че страната му, както и България, работи по изграждането на модерна, сигурна и оперативно съвместима жп инфраструктура. Общо за доизграждането на липсващите около 92 км жп линия между София и Скопие ще са необходими 915 млн. евро.

Председателят на FBTI Петър Мутафчиев: „ Коридор 8 е най-пряката връзка между Югозападна Европа и страните от Кавказ, Средна Азия и Далечния Изток“

От българска страна остава да се доизградят 2,5 км от гара Гюешево до границата, каза инж. Мария Милева, представител на Българската асоциация на консултантските фирми по железопътно строителство. За тях ще са нужни 10,5 млн. евро. Тя също потвърди, че действащата в момента линия Радомир – Гюешево се нуждае от модернизация и рехабилитация. Трябва да се допробият и 644,7 м в тунела от наша страна, но това ще стане, когато Македония бъде готова за съединяване на двете жп линии.

Инж. Мария Милева

Ирфан Асани

Според албанския министър на транспорта и инфраструктурата Едмонд Хаджинасто, настоящата среща е била много полезна, защото е дала възможност да се получи по-голяма информация какво правят отделните страни по изграждането на коридора. Той също подчерта колко голямо е значението на общите виждания, които споделят и трите страни, и обърна внимание, че освен транспортната свързаност, трябва да се мисли и за изграждането на съвременни оптични и телекомуникационни трасгранични мрежи. Едмонд Хаджинасто напомни, че Албания е наследила остаряла и недостатъчно развита инфраструктура и има само една международна жп връзка с Черна гора. Остава ѝ да построи 3-километрова линия до най-близката точка с Македония - Лин, за което ще координира действията си със съседите. Албанският министър подчерта, че е много важна паралелната работа, както и по-бързото осъществяване на железопътната връзка, която ще даде възможност за удобен и бърз достъп на товарите до адриатическите пристанища Дуръс и Вльора.

С приемането на общия заключителен документ, който представи пред присъстващите, бившият министър на транспорта Петър Мутафчиев и председател на FBTI отново направи препоръка Коридор N8 да бъде присъединен към централната транспортна европейска мрежа TEN-T, защото той е най-пряката връзка между югозападна Европа и страните от Кавказ, Средна Азия и Далечния Изток. Мутафчиев припомни, че през 2002 г. е подписан първият Меморандум за разбирателство от Италия, Албания, Македония, България и Гърция, а също така и от Турция и представители на Европейския съюз. Още тогава този документ е дал ясен знак, че държавите са готови да предприемат съвместни действия. Декларации за обща работа са приети и на четиристранната среща в Пловдив през 2006 г. на министрите на Италия, България, Македония и Албания, на двустранните разговори в Охрид и Тирана през септември 2007 г., а също и в София през 2012 г. Според Петър Мутафчиев това не е само политическа активност, защото страната ни е включила Коридор 8 като приоритетно направление, което е дало възможност в отделни части от него на наша територия да се инвестират европейски средства.

По време на международния форум беше открита изложба, която проследява в снимки и документи историята и развитието на железопътната линия София – Кюстендил. Неин автор е н.с. д-р Ангел Джонов, директор на регионалния исторически музей в Кюстендил.

Мая Димитрова

АРХАНГЕЛОВДЕН

Православната църква, която почита седем свети архангели, е обявила 8-ми ноември за ден, в който се прекланяме пред съборното единство на ангелските чинове. Празникът е наричан още Събор на Св. Архангел Михаил и другите безплътни сили.

■

Легендите гласят, че при подялбата на света, на Архангел Михаил – един от седемте архангели в Библията, считан за главен сред тях – се е паднала отговорността за мъртвите души. Оттам идва и названието му „ангел на смъртта“, „душевадник“. Смята се, че Св. Архангел Михаил се спуска при умиращия, изтръгва душата му с нож и я съпровожда до отвъдния свят, където заедно със Св. Петър я отвежда или в райската градина, или в пъкъла. Неслучайно, именно в събота преди Архангеловден ние отбелязваме една от най-големите задушници през годината и почитаме паметта на покойните ни близки.

■

Св. Архангел Михаил освен това е и главният пазител на Рая, „вожд на небесните сили“, „борец против духовете на тъмнината“. Името Михаил буквално преведено означава „Който е като Бог“, а това е бил и бойният вик на небесните армии на иврит.

■

В българската народна обредност Архангеловден се чества с курбани за светеца, семейни и родови служби, събори. По традиция на масата присъстват ястия с овнешко, пилешко, ябълки и други сезонни плодове, жито, фасул, червено вино и обредна пита. На този празник имен ден честват Ангел, Гавраил, Милен, Михаил, Милка, Огнян, Радослав, Рангел, Серафим и др.

ИЗХВЪРЛЕТЕ МОБИЛНИТЕ ТЕЛЕФОНИ ОТ СПАЛНЯТА

Ако пристрастеността ви към мобилния телефон е стигнала дотам, че да не можете да заспите вечер ако той не е до възглавницата ви, това означава, че здравата сте загазили. Според изследвания на американски неправителствени организации, над 60% от хората на възраст между 18 и 29 години потъват в сън всяка вечер със своя смартфон или таблет в ръка.

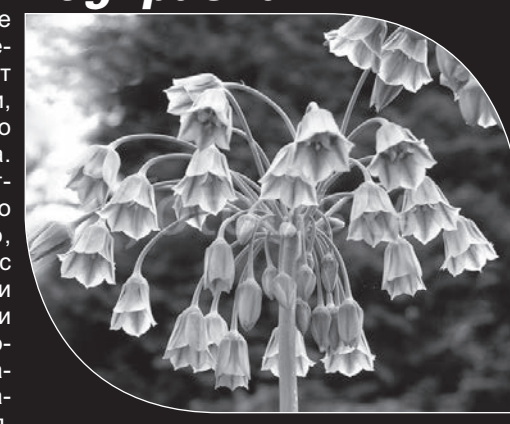
Проф. Чарлз Чайслер от медицинския факултет на университета Харвард пък публикува още миналата година в авторитетното списание „Нейчър“ резултатите от своето проучване върху влиянието на електронните устройства върху невроните в нашия мозък и потискането на усещането за сънливост, доказвайки теорията си, че хроничното недоспиване е свързано с факта, че допускаме в спалнята си електронните джаджи с техните лъчения. Оказва се, че модерните технологии за комуникация нарушават и качеството на съня ни, тъй като влияят върху производството на мелатонин – хормонът, който поражда желанието за сън.

Спалнята ни трябва да върне изначалното си предназначение на тихо и спокойно убежище от катаклизмите на ежедневието, на своеобразен „храм на отмората“.

Висенето до посред нощите със смартфона в ръка, само и само да не пропуснем някоя новост в социалните мрежи и интернет, разрушава здравословния ритъм между будно състояние и сън и ни прави много по-неработоспособни и отпуснати на следващия ден.

Дори и да не го осъзнаваме, присъствието на електронните устройства около нас ни прави и хипер-бдителни, защото постоянно сме нащрек за нечие обаждане, текстово съобщение, сигнал за получен нов коментар към нашия Facebook статус и пр. Тази изкуствено поддържана бдителност всъщност пречи на организма ни да се отпусне и да отпочине.

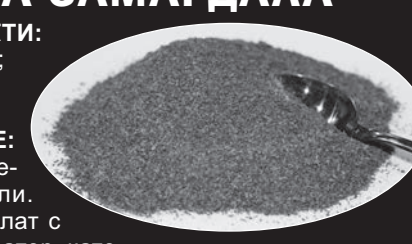
САМАРДАЛА – *традиционната българска подправка*



Самардалата е многогодишно тревисто растение от семейство Лукови, което достига до 130 см. височина. Растението се отличава със здраво и кръгло стебло, което завършва с едри камбановидни цветове, обагрени в бяло, зелено, розово и кафяво. Заради чисто декоративната си функция, самардалата бива именувана и „българско лале“. Едно от имената на растението - Nectaroscordum siculum - в превод означава „нектаров чесън“. В северозападната част на България самардалата е позната под името „кучи лук“, сливенчани я наричат „зелената сол“, а в югозападна България се използва названието „стрижак“. Диворастяща самардала може да се открие в Румъния, Молдова, Турция, на остров Крит и др., но извън България употребата й е почти минимална.

За да се приготви като подправка, смляната самардала се смесва с йодирана сол и се изсушава. С времето наситеният зелен цвят на сместа изчезва, но това не се отразява по никакъв начин на специфичния вкус и той запазва уникалните си качества. Подправката се използва за овкусяването на печени картофи, яйца, гъби, варени меса, ястия с ориз, краставици и домати. Любопитен факт е, че самардалата е в списъка на лечебните растения, които са под закрилата на закона. Мястото на растението в тази листа е подсигурено от неговия ценен състав – подправката е богата на етерично масло, танини, флавоноиди и стероли, които са известни с противовъзпалителните си свойства, използват се за превенция на високо кръвно, сърдечно-съдови заболявания и дори рак. Сред ползите от консумацията на самардала са способността на подправката да сваля вредния холестерол, да улеснява храносмилането и дори да възбужда апетита. Чай от зелената сол се използва в случаи на запек или болки в стомаха, а освен това пречиства бъбреците и пикочния мехур. Няколко капки етерично масло от самардала са чудесен мехлем за труднозарастващи рани.

ИЗСУШЕНА САМАРДАЛА



НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:
1 кг. листа от самардала;
1 кг. сол.

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:
Стръковете се берат преди семената да са узрели. След това листата се смилат с машинка за месо или с пасатор, като се получава много ароматна и зелена маса, която се смесва със йодирана сол. Обикновено съотношението е 1:1, но зависи от това на кой вкус искате да наблегнете. Ако не ви е препоръчителен приемът на сол, използвайте по-голямо количество смляна самардала. След като сте уточнили съотношението, разбъркайте и разпределете сместа върху голяма тава или друг плосък съд. Следва съхненето – за тази цел, трябва да поставите тавата на сенчесто, сухо и проветриво място. Разбърквайте сместа от време на време, докато изсъхне напълно, а след като е готова, можете да я пресеете през сито.

Снимка: samardala_podpravka

САМАРДАЛОВИ ХЛЕБЧЕТА СЪС СУШЕН ЛУК

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:
400 гр. бяло брашно;
5 гр. суха мая;
100 мл. прясно мляко;
150 мл. вода;
10 гр. сушен лук;
1,5 ч.л. сол и захар;
2-3 с.л. зехтин;
1 ч.л. самардала.

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:
За приготвяне на тестото първо разтворете маята в предварително затопленото до около 40 градуса мляко. Прибавете 1/2 ч.ч. брашно и захарта. Разбъркайте добре, за да се получи гъста каша. Оставете да втаса. Прибавете към готовата смес и останалите продукти - брашно, вода, зехтин, сол, самардала и сушен лук и започнете да месите. Тестото трябва да стане еластично и меко. Оставете тестото да втаса (да удвои размера си двойно). Върху набрашнена повърхност разточете тестото на тънко. Завийте го на руло. Нарежете на отделни питки. Наредете ги в намазнена тава или върху кухненска хартия. Намажете питките с малко зехтин и оставете да втасат повторно. Изпечете ги в предварително загрята фурна на 180 градуса за около 20 минути. Горещите питки намажете с масло и покрийте с кърпа.

БАЩА НА ТИЙНЕЙДЖЪР

най-отговорната професия

Тийнейджърският период в живота на децата е едно от най-големите предизвикателства пред родителите. Обикновено майките са тези, които поемат основната тежест при общуването и грижите за подрастващите в семейството. Татковците обаче не трябва да пренебрегват отговорната си роля в този важен етап от израстването на децата.

Колкото и да сте заети, оставете служебните задачи настрани и обърнете внимание на своето пораснало хлапе. Тийнейджърите постоянно се стремят към независимост, но дълбоко в себе си имат нужда да общуват със своето семейство и най-вече с бащите си. Така у тях укрепва чувството, че ще могат да разчитат на своя татко винаги.

Бащите могат активно да се включат в живота на вече големите си деца. Най-лесната стъпка към това е да установят кои са общите им интереси или хобита. Родителите, които имат високи очаквания към децата си, често пропускат онези неща, които ги сближават, както и удоволствието от съвместните дейности.

Татковците могат да бъдат и най-ярките модели за поведение. Те показват чрез собствените си постъпки какво означава да проявиш характер, да преодолееш трудности, да докажеш приятелство в моменти на изпитание, да превъзмогнеш личния интерес в името на доброто на общността.

С израстването на децата се променя и ролята на родителите. От наставници, които определят правилата, те се пренастройват към много по-важната роля на доверени съветници, които общуват с своя тийнейджър като с равен. За татковците на подрастващите вече е отминало времето за раздаване на наставления как да се реши домашното по физика или за издялкване на нова играчка за хлапето. Тийнейджърът няма нужда някой да му поднася готови решения или да върши нещата вместо него. Бащата трябва да предложи не нареждания, а съвет или помощ и да бъде готов да приеме евентуален отказ. Ако пък детето само се обърне към него за съдействие, тогава разговорът трябва да бъде диалог между равни. Така се изгражда доверие и тийнейджърът може уверено да навлезе в своята зрялост.

Да поддържаме форма с домакински задължения

Нека си признаем, че прекарваме по-голямата част от своето време седнали и вторачени в някакъв монитор или екран. Когато ни се наложи да се придвижваме, ползваме най-вече автомобил дори и за къси разстояния. Рядко се качваме по стълби ако разполагаме с алтернативата да използваме ескалатор или асансьор. Повечето от нас са истински ленивци по отношение на физическата активност, а оправданието ни за това е липсата на време.

Експертите препоръчват да отделяме 150 минути седмично за средно натоварващи физически дейности или 75 минути за високоинтензивни упражнения ако искаме да се предотвратим риска от сърдечно-съдови и ракови заболявания, както и опасността от наднормено тегло.

Британски доброволци участваха в експеримент под ръководството на специалисти по физическа подготовка, при който беше измерено натоварването за тялото при изпълнение на обичайните домакински задължения. Като параметър е използван т.нар. метаболитен коефициент, който отговаря на количеството енергия, изразходвано за един час. Метаболитният коефициент на гледането на телевизия, например, е единица. Всяко домакинско задължение, при което коефициентът е над 3, се счита за средно натоварваща физическа дейност, а при коефициент над 6 вече говорим за високоинтензивна активност.

Не е изненада, че гладенето и бърсането на прах имат метаболитен коефициент 1,3 и съответно 1,5. На свой ред при чистенето с прахосмукачка и миенето на пода този коефициент достига 3.

Миенето на прозорци, засаждането на цветя и измиването на личния автомобил се оказват средно натоварващи физически дейности, при които метаболитният коефициент надхвърля 3. Косенето на тревата в двора пък достига „шеметния“ рейтинг от 4,4 по метаболитната скала.

Шампиони сред домакинските ни задължение по отношение на изразходваната енергия са цепенето на дърва, прекопаването на двора с лопата или риненето на сняг. Всички те надхвърлят коефициента 6 и така влизат в сферата на високоинтензивните физически упражнения. Единствената дейност със същия рейтинг, извършвана обикновено от жени, е изтъркването на подовете и ваната.

ДЪБОВА ПРЪЧИЦА ПОДОБРЯВА ВКУСА НА УИСКИТО

Висококачественото уиски, особено от редки реколти, може да достигне цена от 1,4 млн. щатски долара ако е отлежавало с години в специални дъбови бъчви. Една компания от щата Орегон обаче изобрети много по-евтино приспособление за изкуствено „състаряване“ на напитката и подобряване на нейния вкус.

Дъбова пръчица с нарези, които увеличават повърхността на допир с алкохолния еликсир, филтрира нечистите примеси като метоксфенилоксим и ацеталдехид, присъстващи във всяко евтино уиски, и му придава типичния дървесен дъх, характерен за първокласните марки.

Според авторите на изобретението, дъбовата пръчица трябва да престои потопена в декантер или бутилка уиски само за 24 часа. Предназначена е за еднократна употреба. В момента е започнала пробна продажба на комплекти от две пръчици с цена 12 долара.

ГИГАНТЪТ ОТ ДЕБРИТЕ НА ЗЕМЯТА

Гигантска фигура на човек, който сякаш разпаря повърхността на земята, за да излезе отгоре, предизвика удивление сред жителите и посетителите на Будапеща миналата седмица. Автор на необичайното произведение на изкуството е унгарският художник Ервин Херве-Лорант. Наименованието на представената на един от централните площади творба е „Изскачане“. Тя е изработена от полистирен специално за четиридневното международно изложение за съвременно изкуство в унгарската столица.

Според кураторите на изложението, гигантската човешка фигура символизира стремежа към свобода, любопитството и динамиката на всяко развитие. Организаторите на проявата са наблегнали и на принципа на интерактивността в изкуството и възможността зрителят да общува отблизо с творбите.

След края на изложението в Будапеща огромната композиция е отпътувала за германския град Улм, където ще очарова местните жители и туристите.

ЖЕНСКИТЕ ХИЕНИ СА ВОДАЧИ НА ГЛУТНИЦАТА

Петнистите хиени са едни от най-недолюбваните животни, за които се носят напълно неоправданите слухове, че се хранят само с мърша или пък крадат от плячката на по-висши хищници като лъвовете, например. Това изобщо не отговаря на истината. Петнистите хиени улавят сами антилопи и други диви африкански животни. Нерядко се случва изгладнелите лъвове да се опитват да отмъкнат примамливата мръвка от многото подребните си петнисти посестрими.

Петнистите хиени са и твърде интелигентни животни, които живеят на големи глутници, които надхвърлят 70 възрастни и малки. Пронизителният вик на тези хищници, който напомня злокобен смях, е част от сложната система за комуникация между членовете на глутницата. Женските екземпляри са водачи на огромните групи хиени. Интересен факт е, че репродуктивната анатомия на мъжките и женските петнисни хиени е твърде сходна, което според учените улеснява женските при избор на партньор.

Железничар
София 1080, ул. „Иван Вазов“ 3
„Холдинг БДЖ” ЕАД
www.bdz.bg
Главен редактор Мая ДИМИТРОВА
Оформление Милкана ИВАНОВА
Материали се приемат на електронен носител
E-mail: maya02@abv.bg
Печат: „Военно издателство“ ЕООД ISSN 0861-0851

ВЛАКЪТ ДО ЗАБРАНЕНАТА ПЛАНИНА

Разказ за Pilatusbahn - най-стръмната зъбчата железница в света

През 2001 г. Американската асоциация на инженерите-механици обявява зъбчатата железница на Лохер за историческа забележителност на инженерната механика

(Продължава от бр. 33)

Железопътното трасе на Pilatusbahn е изградено от компанията Locher Systems, собственост на самия инж. Едуард Лохер. Изцяло с частни капитали са финансирани строителните работи. В тях участват около 600 работници, сред които има много италианци, изпълнявали по-рано строежа на Сен-Готардската жп линия. Въпреки изключително трудния процес, благодарение на опита им изграждането на Pilatusbahn е успешно завършено в рамките на 400 дни. Официалното откриване на зъбчатата железница е на 4 юни 1889 г.

Независимо от изключително високата за онези времена цена на билета от 10 франка (толкова била седмичната заплата на работниците), желаещи да се издигнат с влака до върха на планината Пилатус не липсвали. За първата половин година били регистрирани 37 000 пътници – четири пъти повече, отколкото се очаквало.

И днес влакът е винаги пълен. Поразлични са само пътниците. Ако някога да пътуваш по живописната жп линия са могли да си позволят само заможните хора, днес вече не е така. На железницата се качват както туристи от цял свят, така и много швейцарци. Цената на билета за жп круиза е 68 швейцарски франка. Не е толкова евтино, но си заслужава!

Почти половин век по трасето оперират мотриси, теглени от парни локомотиви. След електрифицирането му през 1937 г. те са заменени от електрически. Парните състави са пъплили по стръмните склонове средно с 3 - 4 км/ч и достигали разположената под връх Есел гара Кулм за около 60 минути. При електричките скоростта се е увеличила близо 3 пъти. Те се изкачват с 9 км/ч и вземат маршрута за половин час.

По време на изкачването туристите имат възможност да се насладят на невероятни гледки. Пред очите им се разкриват тучни алпийски ливади и чисти планински потоци. С повечко късмет могат да видят дори диви кози или редките алпийски рози. От планината Пилатус и района около връх Есел са „родом" над 900 вида растения, сред които и много защитени. На няколкото по маршрута спирки на влакчетата пътниците имат възможност да слязат и да се разходят. Имат възможност да правят снимки на фона на невероятните природни красоти и панорами, както и да си купят сирена от местните фермери и сувенири.

Един от най-опасните участъци по маршрута е малко след отпътуването от началната гара в Алпнахщад, когато композициите се „измъкват" от гъстата хвойнова гора в подножието на върха. Петдесетина метра след нея започва много стръмен, тесен тунел, издълбан в скалата. При преминаването през него пътниците са „залепени" за седалките от наклона. На половината път до върха композициите пресичат планинско пасбище, което изглежда много равно, но това е зрителна измама. Наклонът му е 19 процента и ако пътниците повърват по него, могат да го почувстват.

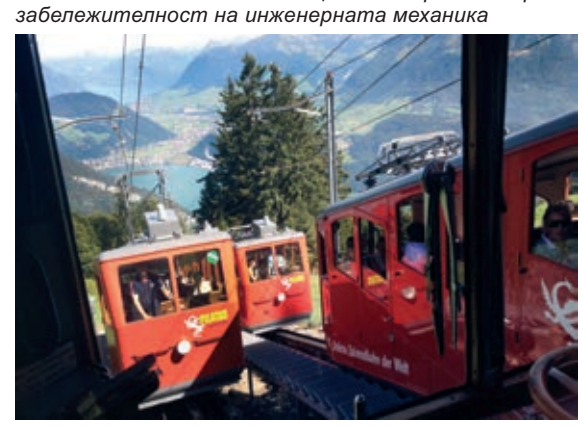
Обикновено туристите се изкачват с влакчетата до гара Кулм и предпочитат да се спуснат обратно с един от двата кабинкови лифта (романтично наричани „гондоли"), пуснати до планинския връх. От тях се откриват невероятни панорамни гледки към езерата в централната част на Швейцария и Алпите. Двете въжени линии обаче не връщат туристите в Алпнахщад, а в разположеното от другата страна на връх Езел курортно градче Крийнс. Оттам те лесно се добират с влак до Люцерн.

Доста хора съчетават екскурзията с кратка почивка, като отсядат за по два в двата малки хотела, построени в подножието на връх Есел, непосредствено до жп гара Кулм. Ресторантите им предлагат традиционни ястия и романтична историческа обстановка. Когато това се комбинира с красивия пейзаж на планината Пилатус и фолклорните легенди за добрите дракони, които някога са я населявали, изживяването със сигурност остава незабравим спомен.

Железницата Pilatusbahn функционира само през топлите месеци от годината – между май и ноември. В този период влакчетата се движат от 08:10 ч. сутринта до 17:50 ч. следобед. Последният състав се връща на гарата в Алпнахщад в 18:45 ч. През зимата линията не се използва заради повишената опасност от лавини и снегонавявания.

Любопитно е, че електрическият подвижен състав, който я обслужва, не е подменян от 1937 г. Масово се използват и оригиналните релси, положени преди 125 години. Е, това ако не е швейцарско качество - здраве му кажи!

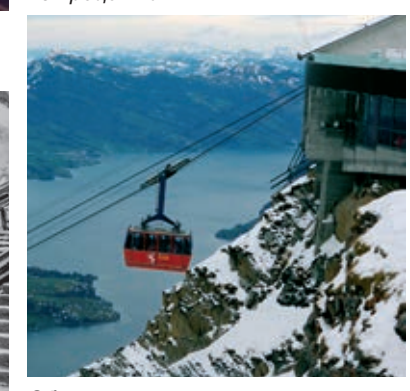
Ивайло ПАШОВ



И днес Pilatusbahn остава достатъчно доходоносна, за да не е необходимо държавно финансиране за поддръжката ѝ

Наклонът по трасето достига до 48 процента

Първоначално линията са обслужвали парни състави



Обикновено туристите се изкачват с влакчетата до гара Кулм и се спускат с кабинков лифт до курорта Крийнс

Pilatusbahn вече 125 години неуморно катери алпийските склонове

Под връх Есел има хотели, където туристите да се настанят и наслаждават на невероятните гледки, местните традиции и кухня

Продължава АБОНАМЕНТ 2015

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

За ваше улеснение отново ви предлагаме абонаментен талон, който след попълване и документ за внесената 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: BG07BPBI79241064295803
BIC: BPBIBGSF
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.