

# Железничар

RAILWAYMAN

18 - 24 септември 2014 г. Цена 60 ст. София, година XXIII, брой 27 [www.facebook.com/RailwaymanBulgaria](http://www.facebook.com/RailwaymanBulgaria)

**СЛЕДВАЩОТО ПОКОЛЕНИЕ**  
**ГАРИ: „ЗЕЛЕНИТЕ“**

на стр. 4

**МЕЖДУНАРОДЕН ДЕН**  
**НА ЛОКОМОТИВНИТЕ**  
**МАШИНИСТИ В ЕВРОПА**

на стр. 5

# ПОТОПЪТ ПАК УДАРИ ЖЕЛЕЗНИЦАТА

През миналата седмица обилните дъждове отново прекъснаха жп движението на няколко места в страната. Там придошлата вода буквално помете линиите и напълно разруши инфраструктурата. Това стана причина за спирането на влаковете между Стара Загора и Чирпан; Стара Загора и Димитровград; Нова Загора – Любеново – Свиленград. Бързите композиции, които пътуват между София и Бургас, се отклоняваха по обикновен маршрут през Пловдив – Карлово – Тулово, вместо да се движат по редовния си график през Стара Загора. Край старо-загорската гара Михайлово двете линии бяха напълно подкопани от пороя и увиснаха във въздуха.

Бедствието стана причина министърът на транспорта информационните технологии и съобщенията Николина Ангелкова да създаде оперативен щаб, чиято основна задача е контрол върху състоянието на железопътните участъци в страната. Той се ръководи от заместник-министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Георги Тодоров. В него влизат генералният директор на НКЖИ Милчо Ламбрев, изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Християн Кръстев, главният ревизор по безопасността на инфраструктурната компания Бисер Минчев. Екипи на двете железопътни предприятия – БДЖ и НКЖИ веднага започнаха подробни огледи по засегнатите от наводненията райони и отстраняване на аварията. Междувременно много бързо бе направена нужната организация от „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД за превоз на пътници по алтернативни жп маршрути или с автобуси. Припомняме, че най-тежко пострадалата жп отсечка между Михайлово и Калояновец, където линията беше увиснала във въздуха, беше изцяло обновена за 160 км в час и приведена към изискванията за оперативна съвместимост само преди няколко месеца, през април, с



*Около 3,2 млн. лв. ще са необходими за възстановяването на инфраструктурата, заяви министър Николина Ангелкова*

европейски пари от Оперативна програма „Транспорт“. Все пак, за късмет, придошлата водна стихия е помела всичко след себе си, но не е успяла да засегне преминалия само минути преди това по разписание пътнически влак от Пловдив за Стара Загора. В тази рехабилитирана отсечка бяха инвестирани около 35,6 млн. лв. и вложени над 800 тона чакъл.

Ще са необходими 3,2 млн. лв., за да се възстановят всички щети на железопътната инфраструктура, нанесени от последните порои, заяви министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Николина Ангелкова, след като посети засегнатите от наводненията участъци по жп трасето Димитровград – Нова Загора, за да се запознае с обстановката на място. Тя информира, че железният път и съоръженията към него са застраховани и вече са отправени искания към застрахователите за всички пострадали участъци, включително Михайлово – Калояновец, и се очаква оценката им. След проверката стана ясно, че незабавно са

на стр. 5

## ПИСМОТО НА ЕК – ДОПЪЛНИТЕЛНА ГАРАНЦИЯ ЗА КРЕДИТОРИТЕ НА БДЖ

В интервю за БНТ, министър Николина Ангелкова специално подчерта благодарността си за съдействието, оказано от Европейската комисия за решаването на казуса с държавната помощ за „Холдинг БДЖ“ ЕАД, след срещата ѝ на 4 септември в Брюксел. По-късно тази подкрепа бе потвърдена в специално писмо, изпратено до нея от главна дирекция „Конкуренция“, в което се казва, че ЕК смята за допустима държавната помощ за реструктурирането на националния жп превозвач.

На разговорите в Брюксел министър Ангелкова е представила своите допълнителни ана-

лизи и аргументи за ускоряването на процеса за нотификация на държавната помощ за БДЖ от страна на Европейската комисия като необходимо условие за бъдещите преговори с кредиторите, които трябва да придобият ясни параметри и да позволят нормалното функциониране на БДЖ.

„...В срещата ни наскоро ме информирахте за напредъка на българските преговори с международните кредитори на БДЖ и ме помолихте да Ви предоставя позицията на ГД „Конкуренция“ по отношение на планираното опрощаване на дълговете от 172 милиона лева, които компанията

е натрупала преди присъединяването на България към ЕС през 2007 г.“, се казва в писмото, подписано от Герт-Ян Купман, заместник-генерален директор „Политики за държавна помощ“ в ГД „Конкуренция“. В него, още се уточнява че „...по отношение на опрощаването на дълговете на базата на предоставената информация от страна на българските власти, тази мярка изпълнява условията, заложи в „Насоките за държавна помощ на железопътните предприятия“, които дават основание за обявяването на отмяна на дълговете на доставчиците на ж.п. услуги, натрупани

на стр. 5

# EUROSTAR ЩЕ СВЪРЖЕ ЛОНДОН И МАРСИЛИЯ ДОГОДИНА



Европейският високоскоростен пътнически жп оператор Eurostar International планира да открие редовни превози между британската столица и френския средиземноморски град Марсилия. Предвижда се те да започнат от 1 май 2015 г., а пътуването по новия маршрут да продължава 6 часа и 15 минути.

Откриването му ще даде възможност на пасажерите да извършват директни пътувания между Лондон и втория по големина град във Франция. Влакови трансфери помежду им има и в момента, но те са с прекачвания. Единствено през лятото съставите Eurostar извършват преки пътувания между Лондон и Авиньон.

С откриването на редовния директен маршрут Лондон – Марсилия, влаковете-стрели

на компанията ще подобрят и железопътните комуникации до френските градове Лил, Лион и Авиньон. Те са сред основните спирки по направлението. Пътуването от френското Средиземноморие към мъгливия Албион ще отнема един час повече отколкото пътуването в обратната посока поради имиграционните и митническите формалности, на които ще се подлагат пътниците в северния френски град Лил. Това се налага, защото Великобритания не е страна по Шенгенското споразумение.

Планирано е паралелно с това от Лондон да започнат да се извършват и редовни курсове по направлението Париж - Лил - Брюксел. От декември 2016 г. трябва да бъде открит още един маршрут - между британската столица и Амстердам. Обслуж-

ващите го експреси ще спират в белгийската столица, Антверпен и Ротердам. Пътуването по него ще продължава 4 часа.

Тарифата между Лондон и Марсилия и разписанието на влаковете се очаква да бъдат оповестени в края на ноември. От високоскоростния оператор обявиха, че билетите за маршрута ще бъдат пуснати в продажба през декември.

През юли т. г. от Eurostar International съобщиха, че през първото полугодие са превозили с 6 на сто повече бизнес пътници, отколкото за аналогичния период на 2013 г. Общият брой на пасажерите за първите 6 месеца на т. г. е нараснал с 2 процента и е достигнал 5 млн. души. Приходите на оператора също са се покачили с 0,5 на сто и възлизат на 602 млн. евро.

# В ХОЛАНДИЯ СЕ ОТКАЗАХА ОТ ХАРТИЕНИТЕ ВЛАКОВИ БИЛЕТИ



Холандските железници се отказаха напълно от традиционните хартиени билети по вътрешните маршрути. Вместо тях вече се използват смарт-картите OV-Chipkaart. Другият вариант е да се използва картата като електронен портфейл: вкарвайки в нея определена сума, пасажерът може да заплаща за отделни свои пътувания по различни линии, но по стандартните тарифи.

Същите карти по-рано бяха въведени за пътуванията с градския транспорт в някои от регионите на страната. Сега OV-Chipkaart се превръща в единен билетен носител за по-голямата част от холандския обществен

транспорт. За използването на местните влакове е необходимо пасажерите да преминат с картата през турникетите по гарите или да я чекират на някое от валидиращите устройства по тях. Същата операция се изисква да бъде повторена след слизането от състава на съответната гара. Четящите устройства издават два различни звукови сигнала – при влизането на пасажера в гарата е един, а при напускането на крайната жп спирка - друг.

С тези чип карти е възможно да се осъществяват пътувания с продължителност до 6 часа. Цената на постоянната OV-Chipkaart е 7,50 евро. Зарежда-

нето и удължаването на срока на действието ѝ е възможно чрез автоматите на жп гарите, метростанциите и на ред други обществени места. Потребителят само трябва да заплати съответната сума.

Единствено за еднократните пътувания е допустимо използване не на пластмасова, а на хартиена версия на пластиката. Това прави обаче всеки жп трансфер с 1 евро по-скъп заради стойността на хартиения носител. За да избегнат излишните разходи, пасажерите имат възможност да закупят през интернет хартиената OV-Chipkaart и да си я разпечатват.

## Азербайджан С НОВИ ШВЕЙЦАРСКИ ВАГОНИ

Железниците на Азербайджан поръчаха 30 нови пътнически вагони на швейцарския жп производител Stadler Rail. 27 от тях са спални, а останалите 3 са вагон-ресторанти. Сключеният за тях договор е за 133,4 млн. долара. Той предвижда и опция за допълнителна доставка на още 70 единици подвижен състав от същия тип.

Новите пътнически вагони ще бъдат оборудвани със система от раздвижни колооси, което ще позволи да се движат по маршрути с различни междурелсия. Според споразумението, азербайджанските железници ще започнат да получават вагоните от средата на 2016 г. до средата на 2017 г. Предвидено е с приоритет те да бъдат използвани в съставите, обслужващи дострояващата се жп линия Баку – Тбилиси - Карс. Тя е пред завършване и по план трябва да бъде пусната в експлоатация през 2015 г. Довършителните работи по нея се водят едновременно в Азербайджан, Грузия и Турция.



## И метрото на Милано С НОВИ МОТРИСИ

Компанията-оператор на миланското метро - Azienda Trasporti Milanesi (ATM) започна да обновява транспортния си парк с нов тип мотриси. Те предлагат много по-високо ниво на комфорт и безопасност на пътниците. Снабдени са с модерна отоплителна и климатична система, а шумът в тях е значително намален благодарение на внедрените иновативни технологии. Вагоните са снабдени с нов тип ергономични седалки, а пасажерите имат достъп до интернет благодарение на прокарания wi-fi. Освен това по стените им е нанесено автивандално покритие, което не позволява лепенето на листовки и рисуването.

От съображения за сигурност и безопасност във вагоните са монтирани и видеокамери. Те работят постоянно в режим на запис.

Мотрисите са продукт на италианския жп производител Ansaldo Breda. По силата на договор от 2012 г. метро операторът ATM



поръча общо 30 шествагонни състава от новия тип. Те ще бъдат разделени между линиите М1 и М2. Първите 20 влака трябва да пристигнат до юли 2015 г., а последните десет – до март 2016 г. Покупката на композициите е финансирана с 220 млн. евро от Европейската инвестиционна банка.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

# ИАЖА ПОВИШАВА КАПАЦИТЕТА НА СЛУЖИТЕЛИТЕ СИ



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ



ОПАК. Експерти в действие

Европейски социален фонд  
Инвестиции в хората

Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) приключва проект „Изграждане на ефективна и компетентна администрация чрез повишаване квалификацията на служителите в ИА „Железопътна администрация“. Той се осъществи с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Административен капацитет“, съфинансирана от Европейския съюз чрез Европейския социален фонд по договор № ЦА 12-22-25/01.10.2013.

Проектът стартира в началото на месец октомври 2013 г. и продължителността му беше 12 месеца. В този период служителите на ИАЖА взеха участие в серия програми за обучение от каталога на Института за публична администрация за 2013 г. Те подпомагат служебното им развитие в седем направления: управленски умения в администрацията, управление на човешките ресурси, ефективни комуникации на държавната администрация, правни аспекти

и управление на административната дейност, превенция и противодействие на корупцията, финансово и стопанско управление и Е-правителство.

В рамките на проекта се проведоха и специализирани обучения, пряко свързани със специфичната дейност на служителите в областта на железопътната безопасност, оперативната съвместимост и системите за управление на качеството. Организирана се курсове за повишаване на езиковата подготовка на служителите - английски език с професионална насоченост.

Изпълнени са всички първоначално заложи индикатори по проекта. Проведени са общо 141 обучения и са придобити съответните сертификати. Достигнати са специфичните цели на проекта – служителите са придобили нови знания, умения и ключови компетентности. Проектът допринася за постигане на общата цел на Оперативна програма „Административен капацитет“ – изграждане на модерна



държавна администрация с акцент върху компетентността и качеството на дейността ѝ. При изпълнението на проекта

са спазени хоризонталните принципи за равенство между половете и липса на дискриминация, приложена е европейската практика за устойчиво развитие.

## В НКЖИ ПОДОБРЯВАТ РАБОТНАТА СРЕДА

Успешно приключи проектът „Повишаване безопасността при работа в ДП НКЖИ“, финансиран по Оперативна програма „Развитие на човешките ресурси“ 2007-2013. Той продължи 12 месеца и в него бяха инвестирани 232 540 лева, от които 186 032 лева са безвъзмездна финансова помощ.

Според ръководителя на проекта Георги Петков, който оглавява също инспекцията „Здраве и безопасност при работа“ в компанията, поставените още в началото цели са били постигнати. В НКЖИ на открито при различни климатични условия работят около 3 800 души, които използват специално работно облекло и оборудване. Това са хора, които изпълняват различни дейности в областта на поддържането и ремонта на железопътната инфраструктура. Те възстановяват жп линиите, когато възникнат произшествия, аварии или бедствия. Става дума за работници по поддържането и ремонта на железния път и съоръженията и за служители – специалисти в сферата на осигурителната техника и съобщителните свързочни съоръжения. В тази група, изложена непрекъснато на

неблагоприятни атмосферни влияния, влизат и работниците по поддържането и ремонта на контактната мрежа, уточни Георги Петков.

Затова осигуряването на ново, по-модерно, специално работно облекло, включващо водо-защитен комплект от яке с качулка и панталон със сигнални елементи за по-висока видимост, чиято доставка стана възможна благодарение на проекта, ще осигури на този персонал по-добри условия на труд. Чрез закупуването пък на останалото оборудване - полиестерни сапани, които се използват за жп крановете при разчистване на последиците от произшествия по инфраструктурата, ще се намали тежкия физически труд, полаган при експлоатацията на съществуващите стоманени сапани. Според производствената необходимост те обикновено се пренасят на определени разстояния, което е доста трудоемък и непривлекателен процес. С нововъведенията и модернизиранията на технологията той ще бъде облекчен до голяма степен. Така се намалява тежкия физически труд.

Проектът включва и специално обучение за по-безопасна работа с новите технологии.



Ръководителят на проекта Георги Петков заедно с екипа си (от ляво на дясно) – Веселина Матова – счетоводител по проекта, Елена Донкова – юрист и Стоянка Борисова – координатор на проекта

### КОНКУРС

## ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ И СЪВРЕМЕННАТА МОБИЛНОСТ

На тази тема е посветен фотоконкурсът, обявен от Общността на европейските железници (CER), който ще продължи до 15 октомври 2014 г. Това е и крайният срок, до когато трябва да бъдат изпратени всички направени снимки.

В състезанието за най-оригинална фотография имат възможност да се включат всички клиенти на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, както и любители на железопътния транспорт, които проявяват интерес към темата. Желаетелите да участват в конкурса могат да изпращат своите фотографии на официалната електронна поща на „Холдинг БДЖ“ ЕАД (bdz@bdz.bg) или директно на официалната интернет страница на CER (<http://www.cer.be/forms/2nd-european-railway-photography-contest>), придружени със следната допълнителна информация: лични данни на участника (три имена, години, местожителство), телефонен номер и адрес на електронна поща за контакт. На всяка от снимките задължително се посочва дата и мястото на заснемането ѝ.

Отличените фотографии на печелившите участници ще бъдат публикувани на официалната интернет страница на CER (<http://www.cer.be/>), като най-добрите ще получат и парични награди. Наградени ще бъдат дванадесет снимки, които ще се публикуват и в календара на Общността на европейските железопътни и инфраструктурни компании за 2015 г. с имената на авторите им и държавите, от които са.

Участниците в конкурса ще се съобразяват със следните условия:

- Приемат се до пет фотографии, направени само в държавите-членки на Европейския съюз, както и в Албания, Босна и Херцеговина, Грузия, Македония, Молдова, Черна гора, Норвегия, Сърбия, Швейцария и Турция;
- Снимките трябва да са с висока резолюция (с широчина поне 1600 пиксела), като се препоръчва хоризонтален jpeg формат;
- Допуснатите снимки не могат да изобразяват конкретно разпознаваеми влакове и търговски компании, както и да отразяват опасно поведение, като например пешеходци по железопътни релси;
- Необходимо изискване е участниците да притежават всички права върху изпращаните творби и гаранции, че те са техни оригинални произведения и не нарушават ничие авторско право;
- За снимка, на която присъства разпознаваемо човешко лице, се изисква специално писмено съгласие на заснетия. Получаването на разрешението е задължение на участника в конкурса и се представя в случай, че снимката бъде награден.

Припомняме, че CER е създадена през 1988 г. и представлява интересите на членовете си пред Европейския парламент, ЕК и Съвета на министрите на ЕС, както и пред други институции, формиращи европейската политика за железопътния транспорт. Една от основните цели на организацията е развитие на европейския жп транспорт като един от най-сигурните и екологични.

В момента в CER членуват над 80 компании-оператори и инфраструктурни управители от страните-членки на ЕС. „Холдинг БДЖ“ ЕАД е пълноправен член на CER и активно участва в дейността му.

# СЛЕДВАЩОТО ПОКОЛЕНИЕ ГАРИ: „ЗЕЛЕНИТЕ“

Вече над два месеца в разположеното между Кьолн и Аахен градче Хорем (в провинция Северен Рейн-Вестфалия), функционира първата „зелена“ жп гара в Германия. Тази високотехнологична и изключително екологична постройка е изградена по програмата „Station Green“ на германските железници Deutsche Bahn. Наричат я „модел на бъдещето“, защото трасира развитието не само на гаровите комплекси във федералната република, но и по целия свят.



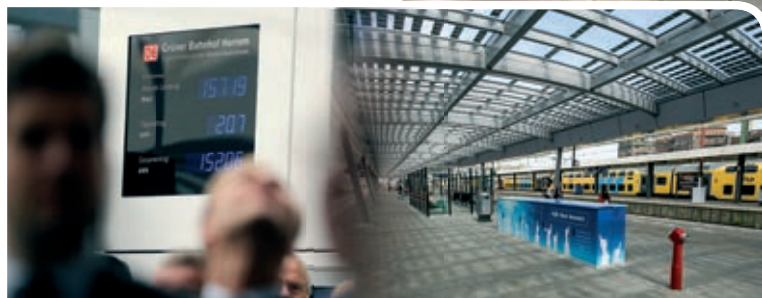
Гарата в Хорем е първата от цяла поредица гарови здания, планирани за изграждане в рамките на проекта „Station Green“. С построяването ѝ започна изпълнението на началната фаза от програмата, в която е заложен строежът на средни по големина жп спирки в различни провинции на Германия. Във втория етап вече ще се разчита на по-мощни гарови комплекси в големите градове и аналогична модернизация на вече съществуващите. Реализацията на тези съоръжения се базира на прилагането на методи, които защитават околната среда, енергетиката и изменението на климата, както и на иновации и „зелени“ решения, които се очаква да се превърнат в бъдещ стандарт.

Иновативното здание на жп терминала в 50-хилядното немско градче е изградено със средства, предоставени от Deutsche Bahn, транспортното министерство и местните власти. В него са инвестирани доста средства – 4,3 млн. евро. Дали такова значително капиталовложение си е струвало, можете да прецените сами.

Отправната точка в концепцията на гаровата сграда е съчетаването на съвременните екологични стандарти с високо ниво на комфорт на пътниците. Усилията на проектантите и строителите са били насочени както към опазването на окол-

ната среда чрез намаляване на емисиите на въглероден двуокис ( $\text{CO}_2$ ), така и към повишаване на удовлетвореността на клиентите на железницата-ползватели на зданието. За да се постигне това, е допуснато в проекта да бъдат използвани с 20 на сто по-високи инвестиции от тези, вложени в аналогичните обикновени жп спирки.

Зданието е построено с мо-



Интериорът гарантира комфорт, информираност и лесен достъп за пътници, изпращачи/посрещачи

дулни панели, които могат да се комбинират в зависимост от наличното пространство и изискванията за ползване. На базата на средния дневен пътникопоток от 12 000 пасажери, които преминават през гарата Хорем, е изчислено, че нейната оптимална застроена площ трябва да бъде 620 кв. м. При необходимост конструкцията позволява лесно да бъде разширена.

В строителните работи широко е използван дървен мате-



риал. Причината е, че дървото има предимството да е напълно възобновяем ресурс, а освен това е доста здраво и следователно подходящо за използване в носещи конструкции. Облицовката на сградата е изработена от местни материали – шисти, каквито има в региона. Чрез използването на материали от околността отпада нуждата те да се транспортират отдалеч, а с това се спестяват и емисии на  $\text{CO}_2$ .

Гаровите здания са така про-

ектирани, че в помещенията да влиза максимално естествена светлина. Това е постигнато чрез създаване на големи стъклени фасади и използване на управляеми рефлексорни елементи, които пренасочват естествена светлина във вътрешните зони на сградата. Концепцията за осветление съчетава използването на дневна светлина с енергоспестяващи LED технология. Инсталирането на осветителни тела, снабдени с светодиоди, в публични зони намалява значително разходите за поддръжка.

Чакалните, магазините и прилежащите пространства са разположени по такъв начин, че отговорят на интуитивните очаквания на потребителите. Така например в сърцето на гаровия комплекс се намира зала от 250 кв. м без колони и разделителни стени. Щедро използване на стъкло (около 52 процента от фасадата са прозорци) осигурява висока степен на прозрачност и улеснява ориентацията на пътниците. Пести се от електричество за осветление, а влизащата слънчева енергия може да се ползва за затоплянето на части от помещенията през зимата.

Енергията, необходима за функционирането на комплекса, се осигурява от фотоволтаична инсталация с размер 440 кв. м. Нейните слънчеви панели са монтирани на покрива на зданието и генерират мощност от 38.2 kW. Общата им продукция за една година е около 35 000 kWh електричество. Електроенергията, която не бъде оползотворена и се окаже в излишък, бива насочвана директно към общата

електрическа мрежа.

Отоплението се осигурява чрез геотермална и слънчева топлинни системи. В състава на първата са монтирани десет сонди, които се намират на 100 м надолу в земята. Термопомпи позволяват на водата да циркулира чрез сондите в земята и да доставя енергия за отоплителните уреди, подовото отопление, вентилацията. Геотермалното съоръжение има топлинна мощност от 29 kW и мощност на охлаждане 37 kW и осигурява приятни температури на въздуха в помещенията.

За генериране на топла вода за съоръженията във вътрешността на сградата пак се използват слънчевите колектори. Налична е и система за събиране на дъждовна вода, с която се пълнят казанчетата на тоалетните. Тя се събира на 150 m<sup>2</sup> от покрива, върху който има растителност.

За първи път на „зелената гара“ в Хорем е внедрена и нова информационна система, позволяваща персонала и пътниците да комуникират чрез видеовръзка. От Deutsche Bahn искат да проверят как се възприема и използва това нововъведение от клиентите на компанията.

Втора германска гара се предвижда да бъде построена по програмата „Station Green“ във Витенберг. Изграждането ѝ трябва да започне през второто тримесечие на 2015. Очаква се да започне да функционира през 2017 г. Опитът, придобит в хода на експлоатацията на двата жп комплекса, ще залегне в бъдещите гарови проекти.

Ивайло ПАШОВ

## ПЪРВАТА ПЕРСПЕКТИВНА ЕКО ГАРА Е В АКРИНГТЪН

Първата „зелена“ гара от ново поколение е открит на 18 октомври 2010 г. в британския град Акрингтън. Acrrington Ecostation е безопасна, топла и комфортна. Великолепната комбинация от камък, дърво и стъкло, от които е изградена, я прави много привлекателна. Тези материали могат да се използват повторно, рециклират или компостират в края на настоящия им живот.

Снабдена е с автоматизираната система за управление (Building Management System), която отчита текущата консумация на енергия и вода и колко пътници са я използвали. Построяването на гарата възлиза на около 1,5 млн. евро (вкл. разрушаването на старото приемно здание). Проектът е финансиран от местните и национални транспортни власти. Подкрепен е и от независимия обществен Съвет за железопътна безопасност и стандарти (Rail Safety & Standards Board). Гарата е общинска собственост и е отдадена за стопанисване на жп оператора Northern.



От стр. 1

предприети действия за временно възстановяване на влаковото движение и поетапно учащите по път № 1 в гара Михайлово, между Любимец – Свиленград, Харманли – Любимец, гара Любеново предавателна и между гарите Меричлери – Димитровград север за кратко време са отворени за движение. По по-голяма част от тях обаче скоростта на влаковете е намалена на 25 км в час. Анализът показва, че най-проблемна е била отсечката Любеново – Гълъбово, по която движението бе възстановено предсрочно на 14 септември. През това време паралелно се работеше и по гърловината на гара Михайлово, за чието възстановяване е необходимо най-много време. Там движението се извършва само по едната линия, а по другата и в момента усилено се работи. Мерките за безопасност и сигурност на влаковото движение в засегнатите от наводнения части от железопътната инфраструктура продължават и сега са повишени. Непрекъснато се извършват проверки и се прилагат разписаните указания и действия в случай, че възникнат аварийни ситуации.



Така, увиснали във въздуха, изглеждаха жп линиите между Михалково и Калояновец. Възстановителните екипи работеха денонощно, за да отстранят разрушенията от водната стихия

Все пак добра новина за пътятната инфраструктура в България е, че не са големи щетите в отсечките, изградени с финансиране от Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013. Отстраняването на

преовлаженените почви няма да се отрази върху строителството и няма да има забавяне в сроковете за изпълнението на проектите, коментира министър Ангелкова след приключването на проверката.

Неустойки към изпълнителите поради закъснения, в следствие от нанесени щети, ще се търсят само ако се докаже, че те не са предизвикани от форсмажорни обстоятелства.

Министър Ангелкова съобщи, че и жп гарите в Чирпан, Стара Загора и Нова Загора ще бъдат включени в Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.

## ПИСМОТО НА ЕК – ДОПЪЛНИТЕЛНА ГАРАНЦИЯ ЗА КРЕДИТОРИТЕ НА БДЖ

От стр. 1

преди присъединяването към ЕС (или преди либерализация на сектора).“

Във връзка с това, още с пристигането на писмото в София, министър Ангелкова коментира, че за българския железопътен транспорт подкрепата, която ни дава комисията, е много важна за подновяване на диалога с кредиторите. На срещата с тях, добави тогава тя, ще се обсъдят възможностите за разсрочване на задълженията. Първата крачка вече е направена, тъй като с писмото ЕК се произнася, че не се нарушава законодателството, свързано с конкуренцията, и държавната помощ за БДЖ може да бъде отпусната. По думите на Николина Ангелкова обаче предстои още доста работа, за да се подобри финансовото състояние на компанията.

Дни след това изявление се състоя поредната работна среща с участието на вицепремиера Екатерина Захариева и министър Ангелкова, представители на Българска банка за развитие и на „Холдинг БДЖ“ ЕАД. На нея дойдоха облигационерите, а кредиторите бяха представени от KfW. По време на разговорите ясно е било изразено мнението, че становището на ЕК за допускане на държавна помощ за реструктуриране на БДЖ е изключително важна стъпка напред в преговорния процес. Министър Ангелкова отново е акцентирала колко важно е стабилизирането и финансовото оздравяване на БДЖ. В крайна сметка и двете страни са се съгласили да продължат активно да работят в посока финализиране на взаимно приемливо споразумение. Затова

и експертите на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията и „Холдинг БДЖ“ ЕАД ще представят на кредиторите нов вариант на предварителния документ с включени в него конкретни план за действие, срокове и мерки. Той ще послужи за основа при следващите преговори, които се очаква да се проведат в началото на този октомври.

Пред БНТ министър Ангелкова уточни, че въпросните 172 млн. лв. ще трябва да се предвидят от 2015 г. нататък, но зависи от възможностите на държавния бюджет в какъв период от време ще се отпускат - три, пет или шест години. Това обаче ще е още една гаранция за кредиторите, че тези пари са допълнително перо в него. Според Ангелкова тепърва ще се формализира самата процедура в ЕК, която предвид новия състав на комисията, встъпващ в длъжност до края на годината, изисква малко повече време. Предстоят и допълнителни разговори, както и изготвянето на нови разчети с Министерство на финансите. Много важно е в момента да се разбере, че са предприети конкретни стъпки за оптимизиране на работата в железницата. Една от тях е редовното изплащане до края на годината месечно по три милиона лева от дълга на държавния превозвач, което независимо, че не е много показва постоянство в изпълнението на финансовите задължения.

Другата мярка, също обвързана с преговорите, е закупуването на нов подвижен състав, посочи Ангелкова. Тя непосредствено е свързана с безопасността на движението, както и правилното

планиране на ремонта на сега действащите мотриси. По думите й, най-спешната задача до края на годината остава постигането на взаимно приемливо споразумение с кредиторите. Другият приоритет с по-дългосрочен характер е реформата, свър-

зана с реструктурирането на дружеството. Тя ще бъде много внимателно обмисляна с всички партньори – част от международните финансови институции, Европейската инвестиционна банка, включително и с ЕК. Потърсена е техническа помощ от

„Джаспърс“ за разработването на цялостна стратегия за стабилизиране и реструктуриране. За успехът на тази мисия обаче много важна е приемствеността и последователността във всяко следващо правителство, обобща Ангелкова.

## МЕЖДУНАРОДЕН ДЕН НА ЛОКОМОТИВНИТЕ МАШИНИСТИ В ЕВРОПА

Честит професионален празник, уважаеми колеги!



От 1992 г. насам Денят на локомотивния машинист в Европа се отбелязва през третата събота на месец септември. Българският локомотивен персонал чества този празник от седемнадесет години.

На всички български локомотивни машинисти поднасям своите пожелания за здраве, безаварийна работа и всеотдайно изпълнение на отговорните служебни задължения!

Много са примерите за проявена бдителност и бързи реакции от страна на локомотивните машинисти и през настоящата година. Работата на локомотивните бригади е свързана и с изключително напрежение и отговорност. Необходима е постоянна концентрация, способност за бърза и адекватна реакция, физическа и психическа издръжливост. От началото на 2014 г. до настоящия момент 78 машинисти от двете дружества на „Холдинг БДЖ“ ЕАД са наградени за проявен висок професионализъм, бдителност и навременни действия. Въпреки тежките условия при които работите, свързани с недоброто състояние на железния път и локомотивния парк, благодарение на вашите бързи реакции и отлична концентрация са избегнати много железопътни инциденти, предотвратени са човешки жертви и са опазени превозваните товари.

Бих желал още веднъж да благодаря на колегите за упорития труд, без който не би могла да се гарантира ритмичността на превозния процес и удовлетворяването на нарастващите изисквания на клиентите на „Холдинг Български държавни железници“ ЕАД!

Изразявам увереността си, че българските локомотивни машинисти ще продължават да защитават достойнството на своята професия и със своите действия ще бъдат пример за всички служители на железницата! Бъдете все така достойни железничари, отдадени на своята мъжка професия! Честит празник!

инж. Християн Кръстев  
Изпълнителен директор  
„Холдинг Български държавни железници“ ЕАД

# КАК ДА ПОМОГНЕМ



## на някой, който се бори с депресията?

**Б**орбата с депресията е физически и емоционално мъчителна. Най-голямата трудност за страдащите от депресивни състояния, е усещането, че никой не ги разбира. След трагичната кончина на големия актьор Робин Уилямс през това лято, въпросите, свързани с депресията, вече се обсъждат много по-открито и се установяват действителните мащаби на това заболяване.

Според Грегъри Далак, ръководител на катедрата по психиатрия в университета в Мичиган, „мнозина мислят, че депресията е недостатък на характера. Това съвсем не е така. Много важно е да покажем на хората, които страдат от тази болест, че възприемаме депресията именно като заболяване, което може да бъде лекувано“.

За да помогнете на свой близък със симптоми на депресия, е необходимо най-вече да показвате с думи и действия, че сте до него. Това се отнася и за привидно дребни детайли като записване

на час за лекар, приемане на медикаменти, спазване на определен дневен режим. Депресията създава усещане у страдащите, че са съвсем сами в тъмен тунел, от който не могат да излязат. Специалистите препоръчват на близките да им напомнят, че заедно ще се борят с болестта и че я победят.

Друг съществен момент е да обясняваме на болния от депресия, че той не е заболял по своя вина. Според д-р Далак, повечето от нас са склонни да кажат „Абе, я се стегни!“ или „Защо си се вкиснал?“, но точно такива фрази подсилват усещането на страдащия, че той се чувства зле по своя вина. Както не по своя вина и не по свой избор се разболяваме от грип, така и не по своя вина се разболяваме от депресия. Както от грип не можем да се излекуваме просто ако се „стегнем“, така и депресията не се преодолява само с усилие на волята.

Особено благотворно влияние имат съвместните дейности.

Предложете да отидете на разходка или просто да поседите един до друг на дивана – така ще създадете у страдащия увереността, че има с кого да извърши онези обикновени действия, които съставят тъканта на нормалното ежедневие. Именно рутинните дейности като спане, хранене, движение и общуване предопределят душевния ни баланс. Усещането, че не си сам в тези базисни моменти от деня, спомага за преодоляването на депресията.

Също толкова важно е и да разговаряме със страдащия за чувствата и мислите, които го възбудят в момента. Колкото и да ни е тежко, понякога тези мисли ще бъдат суицидни, т.е. свързани със самоубийство. Психиатрите препоръчват да се отнесем със състрадание към подобни мисли и да обясним, че при състояние на депресия те са нормални, но същевременно много категорично да заявим, че е неприемливо те да бъдат реализирани като действия.

## УДОБНОТО МЯСТО ЗА УЧЕНЕ Е ВАЖНО ЗА ДЕТЕТО

В началото на учебната година родителите трескаво се впускат да търсят учебни пособия, комплекти и прочие аксесоари, необходими на хлапчетата в училище. Не по-малко важно обаче е мястото у дома, където малчуганите ще се подготвят за следващия учебен ден.

Както всеки друг кът от дома, така и учебният кът трябва да бъде удобен, практичен и естетически привлекателен. Добра идея е да включите хлапето във взимането на решение къде ще бъде неговото място за учене и как да изглежда то.

Учебният кът трябва да бъде разположен на тихо и спокойно място. Здравото и достатъчно голямо бюро е задължително. Проверете дали столът е удобен или ще принуди детето да седи в изгърбена поза. Тапицирайте седалката с плат, избран от малкия ученик, или пък боядисайте стола в любимите цветове на своето дете. Доброто освет-



ление е от изключително значение. Настолната лампа, която може да се насочва, е много добро решение.

Осигурете на хлапето достатъчно място, където да държи своите учебни пособия. Заедно с малкия човек направете цветни етажерки, украсете големи пластмасови кутии с цветни етикети или обвийте здрави кашони с интересна хартия или плат. Така учебният кът ще бъде подреден, спретнат и красив.

Отделете място, където хлапето да показва своите постижения като например новата си рисунка или проектът, изработен по някой от учебните предмети. Лесен и ефектен вариант е корковата дъска. Върху нея детето може да си записва и предстоящи задачи, а защо не и да намира по някоя обичлива бележка, оставена от татко или мама, преди да тръгнат на работа?

## ШИПКАТА – ЛЕТНИ ВИТАМИНИ ЗА ЗИМНИ НАСТИНКИ



Шипката е една от най-популярните билки в нашата страна. Дотолкова широко разпространена е тя, че дори не обръщаме внимание на алените ѝ плодове, докато се разхождаме из гората в края на лятото, вместо да се възползваме от ценните им свойства, за да се преборим с настинките и болестите, които само дебнат да настъпи студения есенно-зимен сезон.

Плодчетата на дивата роза съдържат много високи количества витамин С – около 30-40 пъти повече от червените домати и лимоните, и около 300 пъти повече от ябълките. Шипката е добър източник и на витамините А, К, D и Е, както и на минералите калций, магнезий, калий и манган. В традиционната медицина тя се използва именно заради високото си витаминозно съдържание, което повишава защитните сили на организма. Шипката влияе благотворно върху имунната ни система и облекчава симптомите на настинка и грип.

Червените ѝ плодчета укрепват сърцето и кръвоносната система, влияят добре върху функциите на черния дроб. Те понижават и нивото на кръвната захар, което ги прави подходящи за болни от диабет. Отвара от шипки се препоръчва при умствена и физическа умора, анемия, авитаминоза, простудни и др. В плодчетата на дивата роза се съдържа уникално съчетание от естествен витамин А и незаменими мастни киселини, в комбинация с мощни антиоксиданти-флавоноиди и витамин Е, които правят кожата здрава и еластична, като елиминират в голяма степен симптомите на нейното остаряване.

### ШИПКОВ МАРМАЛАД

#### НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

2,5 кг узрели шипки;  
500 –750 гр захар;  
2 л. вода.

#### НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Шипките се почистват от листата и дръжчиците, измиват се, заливат се с вода, колкото да се покрият, и се слагат да се варят до пълно омекване. След това се претриват през гивгир, за да се отстранят семките и люспите. Получената каша се прекарва през много гъсто сито или тензух, за да се отстранят косъмчетата. Така пречистената каша се вари на силен огън в широка тава и се бърка непрекъснато с лопатка. Когато се посъгъсти, се добавя захарта и сместа продължава да се бърка. Мармаладът е готов, когато лопатката оставя чиста и трайна пътека по тавата. Горещият мармалад се насипва в буркани, които се затварят добре, но не се стерилизират.

### ШИПКОВО ВИНО

#### НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

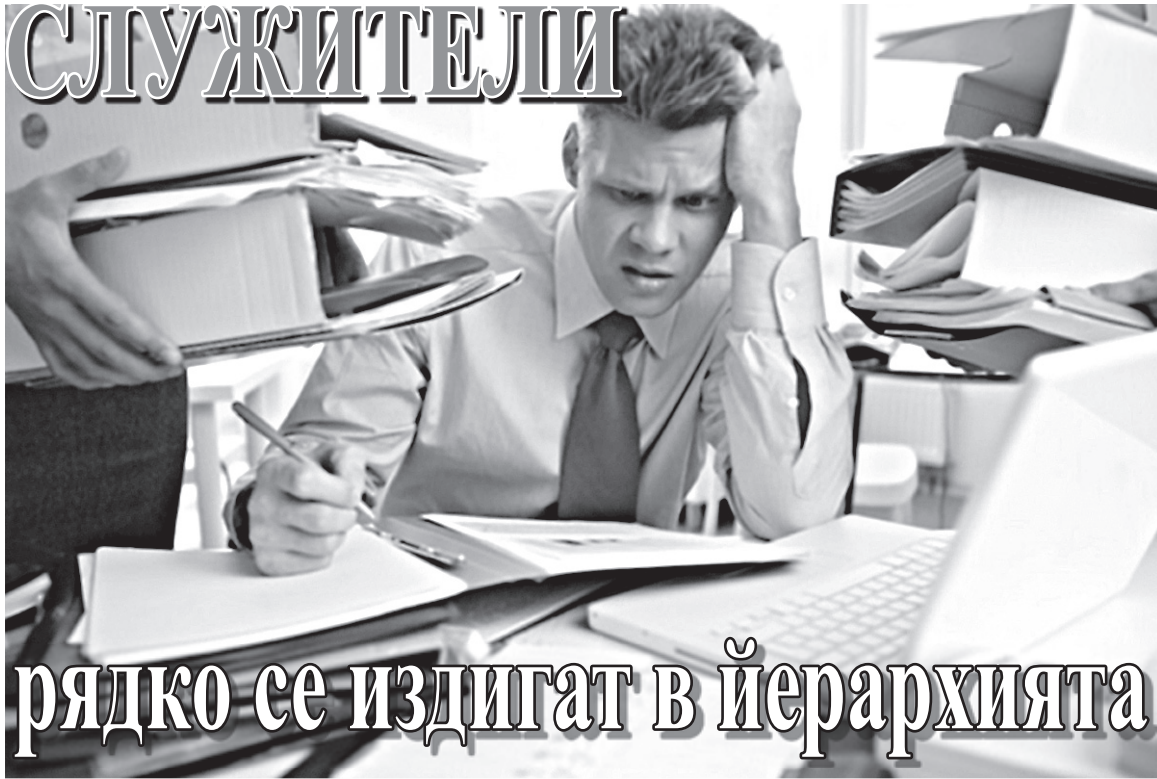
0,5 кг. шипки;  
250 гр. захар;  
2,5 л. вода.

#### НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Шипките се измиват. Може леко да се счукат. Поставете се в дълбок стъклен съд, посипват се със захарта и се заливат с водата. Оставят се на топло 6- 7 дена. Получената течност се прецежда през марля и се пресипва в бутилки, които се затварят плътно. Оставя се да ферментира още 10 дена и след това може да се консумира. Ако престои прекалено дълго, течността придобива вкус на оцет.



# СВРЪХПРОДУКТИВНИТЕ СЛУЖИТЕЛИ



## рядко се издигат в йерархията

Работите действително здравата. Не просто давате всичко от себе си, а дори често надминавате границата на човешките възможности, когато изпълнявате служебните си задължения. Загърбвате обедната почивка, свободното си време, приятелите, любимите си хобита, само и само да свършите възложените задачи не просто в срок, а перфектно. Нещо повече, правите нещата по-добре, отколкото е поискано от вас. Когато, обаче, дойде моментът за пренареждане на управленските позиции, вие никога не попадате в списъка на кандидатите за повишение.

Според някои специалисти по психология на управлението, гореописаното поведение е почти сигурна рецепта за неуспех в кариерата. Свръхпродуктивните

перфекционисти са всъщност по-добрен вариант на издръжливия работен кон, който търпеливо понася всяко бремене, с което е натоварен. Те имат една цел в живота си: да изпълнят колкото е възможно по-бързо и безпогрешно възложената им работа.

Съществува тънка, но много съществена разлика между свръх-продуктивните и свръх-ефективните служители. Вторите са стратегисти. Те знаят кога да изчакат, кога да атакуват, кога да направят жертва и кога да променят посоката. Те са и хората, които в повечето случаи получават повишение в службата. Подобно на свръх-продуктивните служители, те също са способни да генерират резултати в краткосрочен план. Значимата разлика, обаче, е в това, че със

своите действия те успяват да генерират ползи за компанията и в дългосрочен план, което неуморимите перфекционисти, така и не постигат.

Според други теории на управлението, свръх-продуктивните служители не напредват нагоре в йерархията поради простата причина, че стават незаменими на позицията, която заемат в момента. Кой бизнес би си позволил да влага допълнителни средства в обучение на нови кадри, при положение, че разполага със служителя X, на когото винаги може да се разчита, че ще свърши работата идеално и навреме? Да не говорим, че има и работодатели, които биха се чувствали застрашени ако чувстват, че техен подчинен е по-продуктивен от тях самите.

## НИСКОБЮДЖЕТНИ ХОТЕЛИ ОТ... ЦИМЕНТОВИ ТРЪБИ

Уникалният проект Das Park превръща циментови тръби в нискобюджетни хотелски стаи в Германия и Австрия. Във всяка стая има двойно легло, пространство за багаж и електрически контакт за зареждане на мобилни телефони и батерии на фотоапарати.



Стаите могат да се ползват безплатно за три нощувки. Ако искат, туристите могат и да заплатят за спането сума по свое желание. Необичайните хотели са отворени тази година от май до октомври. Три такива нискобюджетни хотелски стаи са на разположение на пътешествениците в австрийския град Опеншайм и пет в град Бернепарк в Германия. Резервациите се правят на уебсайта на проекта.

Според инициаторите на Das Park, минималистичният дизайн, символичната цена и уникалната идея привличат много туристи. Разположени в красиви паркове и в близост до обществени санитарни възли, които предлагат и душ кабинки, необичайните дизайнерски хотели, украсени със стенописи от съвременни художници, предлагат нетрадиционно преживяване, което е по джоба на всеки.

## ПУСНАХА В ПРОДАЖБА НАЙ-СКЪПАТА ВИДЕОИГРА

На пазара вече излезе видеоиграта Destiny, която е най-скъпият до момента софтуерен продукт от този вид. Изработването ѝ е струвало цели 500 милиона долара, което значително надхвърля



бюджета и на най-скъпите холивудски продукции като „Аватар“ например. Според създателите на Destiny, „Новото поколение видеоигри дава невероятни възможности на геймърите да общуват помежду си и да предприемат епични екшън-приключения“.

Действието се развива 700 години напред в бъдещето, по време на война между населението на Земята и извънземни същества. В началото на играта всеки геймър получава на свое разположение обикновен космически кораб и карта с мисиите, в които може да се впусне. Някои мисии изискват от играчите да се кооперират в отбори. Според правилата, не е възможно играчите да стрелят един срещу друг, а винаги само срещу противниците на земното население, т.е. извънземните. Играта е предназначена за лица над 16-годишна възраст, заради множеството кървави битки с извънземните същества.

През юли т.г. над четири и половина милиона души тестваха Destiny на най-голямата бета конзола от това поколение. Сега, няколко месеца по-късно, продажбите на новата видеоигра само през първия ден достигнаха рекордните нива от 800 милиона долара.

## НАПРАВИХА ЧАЙНИК ОТ... ШОКОЛАД

Специалисти от технологичния център на Nestlé в град Йорк във Великобритания изработиха чайник от шоколад, за да оборят пренебрежителната английска фраза, „Еди-кой си е полезен колкото шоколадов чайник“.



Планирането и дизайна на необичайното изделие са отнели шест седмици. Майстори-шоколатиери, технолози и инженери в крайна сметка са се спрели на черен шоколад с 65 процента съдържание на какао с идеята, че той ще се разтопи най-бавно. Освен това, този вид шоколад е и много вкусен. За изработването на чайника, което е отнело малко над два часа и половина, е използван силиконов калъп.

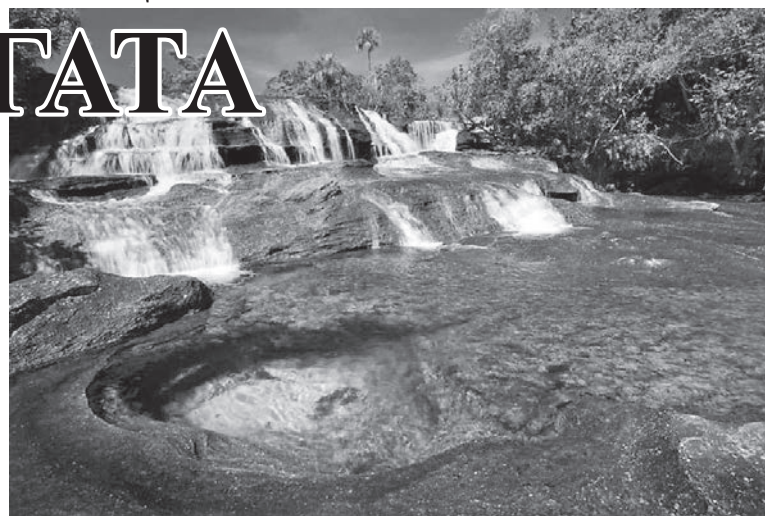
При тестването на шоколадовото изделие са използвани 2 торбички за чай, запарвани в гореща вода в продължение на 2 минути. За учудване и на самите участници в проекта, така направеният чай е имал вкус на... чай, със съвсем леки нюанси на шоколад.

# РЕКА С ЦВЕТОВЕТЕ НА ДЪГАТА

В източното подножие на Андите, през централните части на Колумбия тече река Каньо Кристалес, която е единствена по рода си в целия свят. Наричана „Водна дъга“, тя променя цвета си с отенъци на червено, синьо, жълто, оранжево и зелено в определени месеци от годината. Подобно явление не е наблюдавано никъде другаде.

До преди десетина години районът е бил трудно достъпен поради наличието на въоръжени партизански групировки, но днес колумбийската армия контролира 30-километрова зона около градчето Ла Макарена, разположено в близост до необикновената река, и осигурява безопасен достъп на туристи.

Погрешна е досегашната теория, че уникалните багри на Каньо Кристалес се дължат на водорасли или мъхове. Всъщност,



„художникът“ на „Водната дъга“ е дребното растение Masagena Clavigera, характерно само за този регион. Цветовете на реката могат да се наблюдават само през периода от юни до декември, защото през сухия сезон от януари до май растението изгубва багрите си и потъва в „зимен сън“.

За да се опази крехкото екологично равновесие и най-вече

уникалната Masagena Clavigera, в района се допускат само организирани групи от максимум 7 туристи. Забранено е ползването на слънцезащитни кремове и репеленти срещу насекоми заради съдържащите се в тях химични субстанции, които биха могли да се отразят пагубно върху природната чистота на това райско кътче.

# ОЩЕ ПО-БЛИЗО ДО „ПОКРИВА НА СВЕТА“

Преди няколко седмици в Китай бе потрито продължението на най-високо разположената жп магистрала в света - Цинхай-тибетската железница. Отсечката с дължина 253 км свързва Лхаса, столицата на автономния район Тибет, с втория по големина град в региона Шигатце. Последният е манастирски град, седалище на Панчен лама, вторият по важност духовник в тибетския будизъм след Далай лама. Той се намира недалеч от границата с Непал и е наричан „Вратата към Еверест“.

Новият участък преминава край живописната река Брахмапутра и по някои от склоновете на Еверест. По маршрута се откриват пленителни гледки към величественото речно плато и заснежението хималайски върхове. Трасето съкращава времето за пътуване между Лхаса и Шигатце до 2 часа. За сравнение, до скоро пътуването на туристите между двата града отнемаше 4 - 5 часа.

Отсечката е част от огромната китайска инвестиционна програма за развитие на инфраструктурата (но и за установяване на икономически и политически контрол) в отдалечените западни територии на страната. Строителството на участъка започна през 2010 г. и погълна 2,16 млрд. долара или над 8,5 млн. долара за километър. Рекордните разходи бяха обусловени от изключително сложния релеф, през който премина линията, и необходимостта от изграждане на голям брой тунели и мостове.

В Пекин обаче са на мнение, че инвестицията е оправдана. Новата линия създава предпоставки за развитието на туризма, търговията и рудодобивната промишленост в региона. Тибет е привлекателна дестинация за много пътешественици, но трудният достъп до него отказва мнозина. Сега това може да се промени. Същевременно разчетите сочат, че по трасето Шигатце - Лхаса годишно могат да се превозват 8,3 млн. тона товари, в т.ч. руда, залежи от която не липсват в района.

До 2020 г. Китай възнамерява да разшири още тибетската жп мрежа. Властите на Поднебесната империя планират да удължат настоящето разклонение на Цинхай-тибетската железница до границата с Непал. Предвидено е построяването и на друго едно разклонение - до град Нинчи в източната част на Тибет (в близост до Индия и Бутан). На това тибетците обаче не гледат еднозначно. Мнозина от тях са недоволни от китайското управление. Те смятат, че колосалните инвестиции помагат за по-бързата културна асимилация на региона и облагодетелстват най-вече китайските имигранти.

До 2006 г. Тибетският автономен регион бе единственият, който нямаше жп връзка с останалата част на Китай поради изключително трудния и пресечен терен и високата му средна надморска височина от 4000 м. През юли същата година бе завършена и открита основната отсечка от Цинхай-тибетската жп магистрала - участъкът Голмуд - Лхаса (с дължина 1142 км). Той бе строен 5 години и свързва тибетската столица с някои от китайските мегаполиси, в т.ч. Пекин, Чънду, Чунцин, Синин, Ланджоу и Шанхай.

Линията Голмуд - Лхаса неслучайно е наричана „Покрива на света“. От нея над 960 км, по които са разположени 30 гари,

*Най-високата жп линия „порасна“ с още 253 км и доближи Еверест*



е построена на височина над 4000 м над

морското равнище, а около 550 км - върху вечно замръзнал терен. За стабилността на замръзналата земя са изградени охладителни системи. По протежението на трасето има 675 моста с обща дължина 159,88 км. Това строителство е в размер на 4,2 млрд. долара и се превръща в забележително инженерно дело. В строителните дейности участват около 20 000 души, като в някои от свръх-високите зони се е работило дори с кислородни маски. Постигнати са няколко рекорда. Линията преминава през прохода Тангула, на 5 072 м надморска височина, което е най-високият участък от железопътна линия в света. Част от нея е и най-високо разположения (на 4 905 м надморското равнище) жп тунел - Фънхуошан (дълъг 1338 м). Поради това, че пътуват близо до „небето“, обслужващите я влакове са със специални вагони, в които е осигурено изкуствено налягане и кислородни маски за пътниците. Целта е пасажерите да се чувстват добре в условията на разрежения въздух.

Наред с трасето Голмуд - Лхаса, Цинхай-тибетската железница е съставена от още един участък - линията Синин - Голмуд, с дължина 814 км. Последната е в експлоатация още от 1984 г. Общата дължина на жп магистралата е 1956 км.

Ивайло ПАШОВ



Пътят на Цинхай-тибетската железница минава през много мостове и тунели



Маршрутът на железницата до „Покрива на света“. От влаковете се откриват поразителни гледки



Тибетската култура и будизма привличат туристите



Съставите, пътуващи до Тибет, гарантират много комфорт на пасажерите