



Тенденции
ШВЕДСКИЯТ ПЛАН ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ на стр. 3

Дискусионно
МЕХАНИЗЪТ на стр. 5

СРЕС ПРОЯВЯВА ИНТЕРЕС КЪМ БЪЛГАРСКИТЕ ЖП ПРОЕКТИ

Зам.-министър Занчев се среща с президента на корпорацията Зонян Джан

За България е от особено значение възможността да се възползва от добавената стойност на проектите, която създава сътрудничеството в рамките на инициативата 16+1. Това заяви заместник-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Велик Занчев по време на среща с президента на Китайската железопътна група CREC Зонян Джан. Тя се проведе в сградата на министерството. Китайската компания бе в България, за да участва в бизнес форум, част от Седмата среща на ръководителите на правителствата на страните от Централна и Източна Европа и Китай.

Железопътната група CREC е строителна компания, чийто основен акционер е държавната корпорация за железопътно инженерство в Китай CRECG. През 2015 г. по приходи CREC е най-голямата строителна компания в света. През следващата 2016 г. CRECG пък се нарежда на седмо място сред топ 500 на китайските предприятия.

По време на официалната среща бяха обсъдени основните железопътни направления, за които страната



ни търси финансиране. Заместник-министър Занчев подчерта, че за България е ключово сътрудничеството с утвърдени компании като CREC, които вече безусловно са доказали капацитет в изграждането на железопътна инфраструктура.

Зонян Джан подчерта, че друже-

ството, което ръководи има сериозен интерес към задълбочаване на сътрудничеството с България в рамките на инициативата 16+1. Той посочи, че в момента се изгражда железопътният коридор между Китай и Европа и страната му се надява България да пред-

ложи подходящи трасета за включване в него. По думите на госта Китай има сериозен интерес да създаде действаща платформа за споделяне на китайския опит и за обучение на персонал в България. Китайската жп корпорация е готова да обсъди финансирането на българските железопътни проекти, както и подписването на споразумения за изграждане на капацитет.

ПОДОБРЯВАМЕ ТРАНСПОРТНИТЕ КОМУНИКАЦИИ В РЕГИОНА

Това беше потвърдено на четиристранната среща между министрите на транспорта на България, Гърция, Сърбия и Румъния, където се обсъди засилването на сътрудничеството между страните за подобряване на регионалната транспортна свързаност. Събитието се състоя в рамките на официалното посещение на министър-председателя Бойко Борисов в Солун.

Третият мост над Дунав, железопътни трасета и съвместни инфраструктурни проекти дискутираха лидерите на Балканската четворка вчера. В срещата освен българският премиер участваха министър-председателите на Гърция Алексис Ципрас и на Румъния Виорика Дънчила, както и

президентът на Сърбия Александър Вучич. Сред основните теми бе развитието на железопътния коридор от средиземноморските пристанища на Гърция през българските Варна и Бургас на Черно море до Русе на Дунав, а оттам и разклоненията към Белград и Букурещ.

Другите въпроси засягаха газовите връзки между България и Гърция и построяването на терминал за втечен газ на гръцкото пристанище Александруполис, откъдето може да пристига природен газ от Катар. Очаква се третият мост над Дунав да е част от пакет проекти, който четворката ще предложи на Китай за финансиране.

Пред колегите си министър Ивайло Московски представи

напредъка по основните пътни и железопътни проекти у нас, както и внедряването на система за електронно таксуване по българските магистрали. Той посочи, че се очаква системата да влезе в експлоатация за автомобили до 3,5 тона през януари 2019 г., а за автомобили над 3,5 тона – до август 2019 г. Министрите коментираха, че ключов момент е постигането на оперативна съвместимост на системите за таксуване в съседните държави. Московски уточни, че това е заложено като изискване в тръжната документация. Предстои процедура за избор на доставчик на европейската услуга за електронно пътно таксуване.

В рамките на четиристранната среща министрите също обсъдиха

изграждането на мултимодалния коридор Солун – Кавала – Александруполис – Бургас – Варна – Русе, както и евентуалното включване на Румъния в това направление. Министър Московски посочи, че с разширяване на териториалния обхват на коридора се увеличава рентабилността му и по тази причина Европейската комисия е дала препоръки за присъединяването на северната ни съседка към проекта.

По отношение на трансграничните пътни и железопътни направления Ивайло Московски заяви, че България работи активно за изграждането на възможно най-голям дял пътища и жп линии, които ще засилят транспортната свързаност със съседните държави и ще активизират търговските и икономически връзки. Той изтъкна, че нуждата от инвестиции е огромна, както в жп, така и в пътният сектор. Очакванията на правителството са след въвеждането на по-справедлив модел за тарифиране по българските пътища, транспортният сектор да се балансира.

Инвестиции

ДАНИЯ ЗАДЕЛЯ \$1,7 МИЛИАРДА ЗА НОВИ ВЛАКОВЕ



С гласовете на мнозинството от депутатите датският парламент одобри изменението в плана за доставка на нов подвижен състав за държавните железници на страната (DSB). Той предвижда инвестиции за обновяване на жп транспорта в размер на 11 млрд. датски крони, равняващи се на 1,7 млрд. долара.

Предложените в първоначалния план промени засягат сключваните с компаниите-производители договори за техническото обслужване на произведените влакове за DSB. В момента националните железници на Дания имат готовност да проведат конкурси за доставка на не по-малко от 100 електрически композиции,

които е планирано да влязат в експлоатация до началото на 2024 г. Сроковете й ще бъдат щателно координирани с програмите на дейностите по електрификацията на линиите от жп мрежата на страната и със вече осъществяваната модернизация на системите за жп сигнализация.

Във връзка с това парламентът на скандинавската държава взе решение, което позволява на DSB да използва опцията за закупуване на 16 допълнителни двусистемни електрически локомотиви Vectron. Те ще допълнят 26-те единици, поръчани по-рано на германския концерн Сименс.

Освен това DSB планира провеждането на тендер за

доставката на още от 40 до 56 нови вагони. С тях до 2022 г. трябва да бъдат попълнени 113-те двуетажни вагони, използвани в регионалните жп комуникации с Копенхаген. Те са предназначени за дизеловите състави от серията IC4, които оперират по тези маршрути и към чието състояние има редица забележки.

Планираните покупки на подвижен състав са пряко свързани със сътрудничеството между DSB и държавните железници на Германия (DB). Те възнамеряват да открият след 2028 г. международен жп маршрут Копенхаген – Орхус – Хамбург – Берлин през балтийския пролив Фемарн - Белт.

Новият подвижен състав може да бъде използван и по направление Голям Белт – Ютландия - Фленсбург, когато започне реконструкцията на линията от Рингстед (Дания) до Фемарн (Германия). Тя ще се осъществи като продължение на строящото се в момента германско жп трасе Фемарн - Любек.

Придобиването на този подвижен състав ще позволи на DSB да изведе от експлоатация остарелите дизелови (тип IC3 и IC4) и електрически (IR4) влакове, с които основно оперира в момента.

Контракт

ЮЖНОКОРЕЙСКИ ЛОКОМОТИВИ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ НА БАНГЛАДЕШ

Железниците на Бангладеш сключиха контракт с южнокорейския жп производител Hyundai Rotem за покупка на 10 дизелови локомотиви с електрическа трансмисия. Те са предназначени за операции по теснолинейните участъци от жп мрежата на страната с широчина на релсите 1000 мм. Сделката е на стойност 2976 млн. бангладешки така (35 млн. долара) и ще се финансира от Азиатската банка за развитие.

Конкуренти на Hyundai

Rotem в борбата за спечелване на контракта бяха китайски и испански локомотивни производители. Според условията на договора доставката на поръчаната тягова техника трябва да започне в средата на 2020 г. Проектирани са за скорост до 100 км/ч. Предвижда се да бъдат използвани за теглене на пътнически и товарни състави по главната жп линия на Бангладеш Дака - Читагонг.

По-голямата част от локомотивния парк на бангладеш-

ките железници е технически и морално остарял. Това създава оперативни трудности и затруднява превозите. Като мярка за преодоляване на проблема се закупуват 60 нови локомотивни двигателя, чиято доставка се извършва в момента. Още 70 ще са поръчат и на Hyundai Rotem.

Това не са първите договори на южнокорейската компания с железниците на Бангладеш. От 2011 до 2013 г. тя произведе и им предаде общо 11 дизелови локомотива.



Споразумение

ÖBB поръчаха 25 регионални електрички Talent 3



Федералните железници на Австрия (ÖBB) заявиха 25 шествагонни регионални електрически влака Talent 3 на канадския жп производител Bombardier Transportation. Контрактът е на стойност 188 млн. евро и съдържа опция за допълнителна доставка на още 5 влака на цената на тези от серията.

Това е втора сделка по рамковото споразумение, подписано между тях през декември 2016 г., което предвижда покупката на около 300 състава Talent 3. Първоначално ÖBB поръчаха серия от 21 влака на стойност 150 млн. евро. Те са предназначени за превози по линиите на австрийската провинция Форарлберг.

19 от електричките от втората серия са предвидени за обслужване на жп комуникациите в провинция Тирол. Останалите 6 ще свързват областта Южен Тирол с Италия. Очаква се появата на новите електрокомпозиции да подо-

бри значително транспортната среда в споменатите региони. Доставките им в тях трябва да започне съответно през 2020 г. и 2021 г.

Talent 3 са по-широки от по-ранните поколения електрички от едноименната серия и предлагат повече удобства на пътниците, въпреки че броят на седалките места в тях е двойно по-голям. Нископодовата конструкция позволява на пасажерите да слизат и да се качват по-лесно и бързо и да пътуват в максимално комфортни условия. Наличието на 6-моторни оси осигурява възможност за максимално бързо ускоряване - до 160 или 200 км/ч (в зависимост от поръчаната модификация).

Освен в Европа и в Канада в момента в експлоатация по света се намират около 1400 електрически жп композиции от различните поколения на семейството Talent. От тях 187 оперират по жп мрежата на ÖBB.

Тенденции

Световните автоматични метро линии вече над 1000 км



Общата дължина на линиите на метрополитените по света, по които се движат безпилотни автоматични моториси, вече е достигнала 1003 км. Това съобщи от Обсерваторията за автоматизираните метра (Observatory of Automated Metros) – структура на Международната асоциация за обществен транспорт (UITP), натоварена с мониторинга и разпространението на информация за тези транспортни системи. Оттам отбелязват, че това е постигнато преди няколко седмици след пускането в експлоатация на новото роботизирано трасе Pujiang на метрото в Шанхай.

По данни на обсерваторията в момента на планетата има 63 напълно автоматични метро линии, които се намират в 42 града на 19 държави. Първото такова трасе е от-

крито в японския град в Кобе през 1981 г. Пред следващите 30 години общата дължина на направленията на метрополитените, обслужвани от безпилотни влакове се е увеличила до 500 км. Още толкова аналогични направления са открити през следващите 8 години, като 250 км от тях са въведени в експлоатация през последните три години.

Очакванията са в бъдеще техният брой да продължава да нараства още по-прогресивно с всяка изминала година. Ръстът основно ще бъде стимулиран от това, че все повече китайски мегаполиси се обръщат към безпилотните технологии в метрополитените си.

През 2017 г. нови напълно автоматизирани метро линии се появиха в 5 големи града по света - Пекин, Сантяго, Истанбул, Сеул и Куала Лумпур.

Шведският план за развитие на железниците

В началото на юни шведските власти обнародваха новият национален план за развитие на транспорта между 2018 г. – 2029 г. От него става ясно, че през това време правителството на скандинавската държава планира да инвестира в модернизацията на железопътния, автомобилния, въздушния и морския транспорт 712,5 млрд. шведски крони (69,5 млрд. евро). Средствата за железниците са ориентирани най-вече към нова жп инфраструктура, скоростни превози, електрификация и иновации.

За транспортните проекти от бюджета на страната ще бъдат заделени общо 622,5 млрд. крони (60,71 млрд. евро). От тях за експлоатационни нужди и поддръжка на жп мрежата са определени 125 млрд. крони (12,2 млрд. евро), за автомобилните пътища – 164 млрд. (16 млрд. евро), а 333,5 млрд. (32,5 млрд. евро) ще отидат за усъвършенстване на шведската транспортна система като цяло.

Медиите посочват, че общата сума на отпусканите от хазната средства за транспорта ще се увеличи с около 100 млрд. крони (9,75 млрд. евро) спрямо заложените в предходния план 2014 г. – 2025 г. Ала коректността изисква да отбележим, че в новата транспортна стратегия са включени и няколко програми, чиято реализация излиза извън рамките на 2029 г. В същото време, поради застъпването на двата плана, част от вече започнатите проекти ще бъдат продължени в новия период.

Останалите 90 млрд. крони (8,78 млрд. евро) за обезпечаване на новата утвърдена стратегия ще бъдат осигурени от таксите за достъп до железопътната инфраструктура и за използването на автомобилните коридори. Средства се очаква да дойдат и по програми за съфинансиране с участието на регионалните власти.

Изводите сочат, че общата сума на инвестициите за подобряване на железопътния транспорт, в сравнение с предходния период, се е увеличила с 32 процента – до 148 млрд. крони (14,44 млрд. евро). Това е 77 на сто от всички вложения в големите инвестиционни проекти. Налице е най-високото ниво на инвестиционни разходи в развитието на железниците на страната през целия посочен период.

Сред по-знаковите инфраструктурни проекти, заложи

за изпълнение в стратегията за сектора до 2029 г., е строителството на участък от бъдещата скоростна жп линия North Bothnia. Тя ще е с дължина 270 км и ще свърже два ключови административно-икономически центъра в североизточна Швеция – град Умео във вътрешността с балтийския порт Люлео. В изпълнение на приетата концепция е планирано да се построи близо 135-километрово трасе от индустриалната зона Дава (край Умео) до шведския град Шелефтео или половината от целия маршрут на жп магистралата. До края на годината ще започне строежът на 12-километров участък от Умео до Дава. Началото на строителните дейности по направлението Дава - Шелефтео са планирани след 2024 г. Останалата част от линията до Люлео не е включена в рамките на плана 2018 г. – 2029 г. Ще бъде финансирана в рамките на следващата транспортна стратегия. Възможно е обаче тя също отчасти времево да се припокрива с последната.

Друг значим проект, залегнал в стратегията, е строителството на двойната високоскоростна линия Гьотеборг - Бурос (Южна Швеция) с дължина 60 км. Направлението ще обслужва летището Гьотеборг-Ландветер. По оценка на оператора на шведската жп инфраструктура Trafikverket, проектът за него по цени от 2015 г. съставлява 33 млрд. крони (3,2 млрд. евро). В инвестиционния план до 2029 г. обаче за това начинание са предвидени само 3,8 млрд. крони (370 млн. евро). Вероятно през периода на направлението само частично ще бъде изградено. Изпълнението на строителните дейности е планирано да започне след 2024 г. Идеята на транспортните власти е в перспектива въпросното трасе да стане съставна част на бъдещата високоскоростна магистрала



До 2029 г. Швеция ще инвестира над 14,4 млрд. евро в нова железопътна инфраструктура.

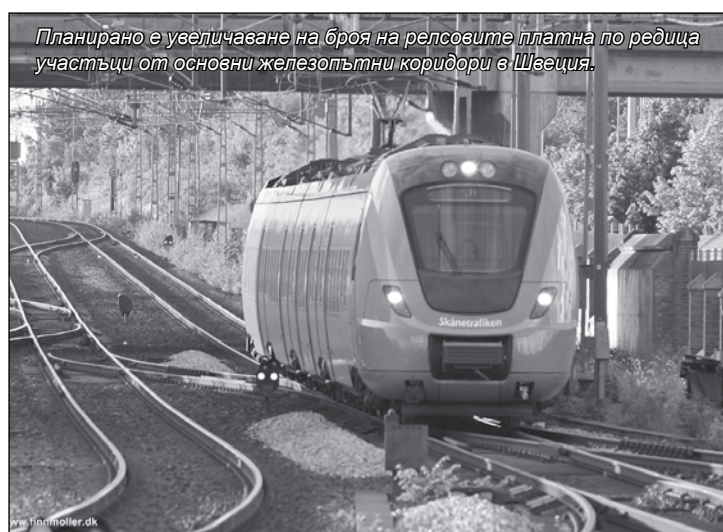
Стокхолм – Гьотеборг.

В транспортния план 2014 г. – 2025 г. е включено изграждането на отсечка от Ерна (район на шведската столица) до Линшьопинг. Тя е първата от перспективния скоростен коридор, който се очаква да бъде завършен до 2035 г. В същото време още не са определени сроковете за построяване на централния участък Линшьопинг – Йоншьопинг – Бурос.

Шведското правителство е потвърдило, че железният път Стокхолм – Гьотеборг ще се проектира за максимална скорост 320 км/ч. Властите отклониха предложенията за ограничаването ѝ до 250 км/ч. Ала някои специалисти определят това за грешка и изтъкват, че стойността на инфраструктурата, предвидена за по-ниски скорости, би била много по-евтина.

В актуалния план 2018 г. – 2029 г. е включено още изграждането на жп магистрала между южните шведски градове Хеслехолм и Лунд. Опасването на скандинавската държава със скоростните железни пътища ще доведе до разтоварването на някои от главните ѝ жп направления. Ще позволи да се увеличи броят на жп платната по линиите до 2 или 4. През 2024 г. е планирано да започне изграждането на по-пряк двоен жп участък (39 км), който да замени сега използваната единична отсечка Йевле – Крингланд (Централна Швеция), част от линията Стокхолм – Сундсвал (минава по източното крайбрежие на страна).

Увеличаване на релсовите платна е планирано и по други направления. В определени участъци на двойното трасе Стокхолм – Упсала ще бъдат положени по още две (по едно в посока). Такъв подход ще се осъществява и към релсовия път в отсечката между Мария и Хелсингбори (фрагмент от



Планирано е увеличаване на броя на релсовите платна по редица участъци от основни железопътни коридори в Швеция.

линията по западното шведско крайбрежие). Между 2024 г. и 2030 г. идентична реконструкция очаква и ключовата товарна жп артерия Халсбери – Мьолмю

В транспортната стратегия 2018 г. – 2029 г. е залегнало и електрифицирането на жп участъците Йоншьопинг - Вернамо, Несшьо - Вагерюд и Елмулт - Улофстрьом. По тях редовно пътуват товарни влакове с материали и продукция от много местни предприятия. До разположения покрай т.нар Южна магистрала град Елмулт (Южна Швеция, на 400 км от Стокхолм) например се намират логистични центрове на компаниите Ikea и Volvo. Известният производител на автомобили също така притежава голям завод в Улофстрьом. Ето защо след електрификацията на споменатите линии вече няма да е нужно тягата на товарните композиции да се подменя от електрическа с дизелова и обратното.

В края на периода, обхванат от транспортния план, шведските власти възнамеряват да дадат началото и на друг знаков инфраструктурен проект. През 2028 г. те планират да започне строежът на трансгранично метро през разделящия Дания и Швеция пролив Йоре-

сунд. Идеята е то да свърже датската столица Копенхаген и третият по-големина шведски град Малмьо, преминавайки през подводен тунел с дължина 22,1 км. Очаква се пропускателната му способност да достига 36 двойки моториси на час, с интервали на движение 2 минути в пикъта и 5 минути извън него. Предвижда се те да се движат с максимална скорост 120 км/ч, а маршрутът да се изминава за 20 минути в посока.

Датско-шведското партньорство по проекта вече е факт. От края на май представители на промишлеността, академичните кръгове и проектантите от двете държави проучват два варианта за маршрута му. Окончателното решение предстои да се вземе в края на годината.

Ако проектът се осъществи съоръжението трябва да бъде пуснато в експлоатация през 2035 г. То се оценява за 4 млрд. евро и се очаква да стимулира пътническия и товарния поток между двете страни. Предполага се, че ще отнеме и част от трафика по Йоресунския мост, който засега е единствената комбинирана директна автомобилна и железопътна връзка между Дания и Швеция.

Ивайло ПАШОВ



През 2028 г. се очаква да започне изграждане на трансгранично метро между Копенхаген и Малмьо, което преминава през тунел под пролива Йоресунд

МЕХАНИЗМЪТ

Кои параметри определят времето за пътуване между София и Бургас при техническа скорост на жп движението 160 км/ч.?

Железопътният ни транспорт чувствително изостава от постиженията в сектора на Западноевропейските страни, преди всичко по скорост на движението, културно обслужване на пътуващите и по системите за сигурност и безопасност на движението на влаковете. Световният рекорд в скоростта за сега принадлежи на френските железници – около 515 км/ч. В Япония се разработва проект за скорост от порядъка на 600 - 700 км/ч. Сериозно влияние за увеличаване на скоростта оказва и географският терен на страната и изградената железопътна мрежа в план и профил. За преодоляване на тези фактори са необходими значителни финансови средства за модернизация и реконструкция на основните железопътни направления. Във връзка с това в последните години се започна модернизация и реконструкция на железопътна линия Пловдив – Бургас и Пловдив – Свиленград за постигане на техническа скорост 160 км/ч. Финансовият ресурс затова се осигурява от паричните фондове на Европейския съюз.

Напоследък в пресата започна полемика за продължителността на времето за пътуване при скорост на движението 160 км/ч. по железопътната линия София – Бургас през гара Пловдив. Всяка дискусия

е полезно явление. По този повод голям германски философ е казал, че в спора се ражда истината. В пресата БДЖ обявиха, че това разстояние се изминава за 3 часа. Изрази се и противоположно мнение, че то ще е между 4 и 4.30 часа. Искам да вляза в полето на дискусията в качеството си на бивш ръководител по движението в Искърското дефиле (участък София – Мездра) при определен методологичен подход. Използвам експлоатационните параметри – техническа и търговска (маршрутна) скорост.

Експлоатационни параметри, които формират величината на продължителността на пътуването:

I. По действащия график за движението:

1. Категория на влака - бърз влак
2. Превозно разстояние - 450 км
3. Времетрае (вл. 8611) - 6.20 ч.
4. Техническа скорост - 79 км/ч
5. Търговска скорост - 73 км/ч.

II. По новия график (160 км/ч.)

1. Категория на влака - бърз влак
2. Превозно разстояние - 450 км
3. Времетрае (вл. 8611) - 4.20 ч.



4. Техническа скорост - 160 км/ч

5. Търговска скорост - 126 км/ч.

Техническата скорост заема най-висок относителен дял в размера на продължителността на пътуването, но не е базов фактор за определяне на размера му. Такъв е търговската (маршрутната) скорост. В нея се отразява влиянието на времето от престоите в гарите. Преди беше разработен график за движение на влаковете при скорост 160 км/ч, който спира в 14 гари. Освен това се отразява и намалената скорост на жп композицията при транзитно преминаване на гарите със скорост 40 км/ч. Тя се определи в края на миналия век след катастрофата в гара Одрене. Тогава бях председател на управителния съвет на фирма „БДЖ“. Генерален директор беше Веселин Павлов, а директор на движението - Атанас Тонев. Това беше съвместно решение.

При неспазване на тази ско-

рост от локомотивната бригада, при влизането на стрелките в гара Хитрино, стана катастрофа с много тежки последици.

В параметъра търговска скорост се включва и влиянието от намаленията в острите криви на пътя и намаленията при ремонт на железния път. Този фактор не е отразен в направените разчети. Това е необходимо да се включи при съставянето на годишния график за движение на влаковете в условията на реално време. Вероятно при определяне на времето за пътуване от 3 часа, не е използван параметърът – търговска скорост. Нужно е обаче да се има предвид, че скоростта на движението на влаковете зависи главно от два фактора – от състоянието на железния път и от техническите и експлоатационни възможности на подвижния състав. Във връзка с това е необходимо своевременно да се осигури доставката на нов, за да се постигне проектната скорост от 160 км/ч. Сегашни-

те влакови композиции вече са значително амортизирани. Паралелно възниква и един икономически проблем при постигане на високите скорости. Разходът за електроенергия чувствително ще се увеличи, а това ще доведе и до скок при себестойността на транспортната продукция. В последните години относителният дал на тези разходи в обема на общите е около 7 процента. Компенсирването на увеличените разходи би следвало да се извърши чрез повишаване на превозните цени или чрез други компенсаторни фактори. Известно е, че при ценообразуването в условията на пазарната икономика има един критерий – за по-високото качество на стоката и услугата се заплаща и съответно по-висока цена.

В процеса на дискусията ще се намери оптималният вариант за величината на продължителността на пътуването.

Вълко Вълков
бивш заместник-министър на транспорта

СЕДМИЦАТА

„Холдинг БДЖ“ ЕАД получава близо 104 млн. лева финансова помощ за погасяване на задълженията си към облигационерите.

Правителството одобри допълнителни плащания от централния бюджет към транспортното министерство в размер на 103 728 000 лв. Сумата ще бъде предоставена на „Холдинг БДЖ“ ЕАД като възмездна финансова помощ, която трябва да се възстанови до 28 декември 2020 г. Средствата се предоставят на холдинга за погасяване на задълженията по Втория облигационен заем, сключен през 2007 г.

Припомняме, че през юни кредитори на държавните железници поискаха 40 млн. лева, а активи на дружеството бяха обявени за продан. В последния брой на в. „Железничар“ съобщихме, че „Холдинг БДЖ“ са успели да се договорят с облигационерите си и разпродажбата на активи беше прекратена. През 2017 г. Европейската комисия позволи държавна помощ в размер на 224 млн. лева за БДЖ. Досега на два пъти правителството отпуска заеми на държавната компания, за да може да изплати старите си дългове и да продължава да изпълнява основните си дейности.

Правителството одобри Меморандум за създаването на Изпълнителен съвет за железопътен товарен коридор „Алпийско-Западно Балкански“. Той е част от приетата през 2010 г. европейска железопътна мрежа за конкурентоспособни товарни превози, в която попадат общо 9 жп направления.

Новият коридор, който преминава през Австрия, Словения, Хърватия, Сърбия и България, цели да подобри свързаността и стокообмена със страните от Западните Балкани. През март 2018 г. Европейската комисия взе решение за създаването му, а според законодателството на Съюза, той ще трябва да започне да функционира в рамките на две години.

Меморандумът регламентира създаването на Изпълнителен съвет, който ще управлява и ще следи изпълнението на заложените цели, свързани със засилване на търговските връзки по направлението.

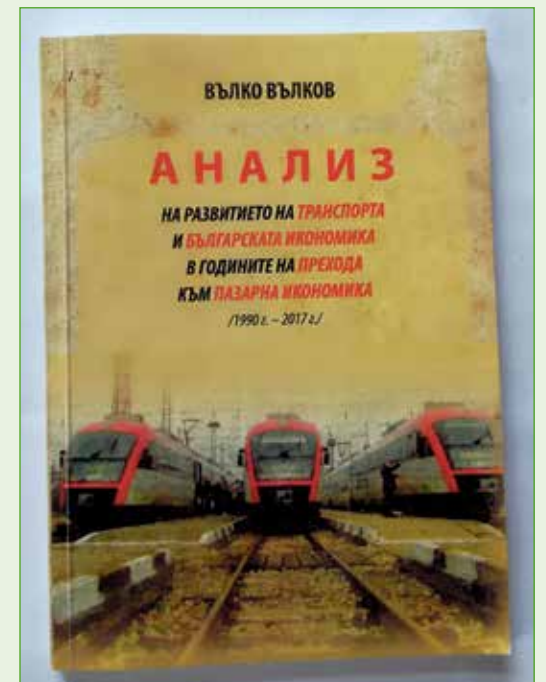
Новата книга на Вълко Вълков не е първата, в която той аналитично разглежда проблемите на транспорта от началото на 90-те години до днес в България. Тогава в отрасъла навлизат коренно различни икономически принципи от плановата икономика. Адаптацията към новите пазарни условия изискват специфични подходи и промяна на стереотипите.

„Анализ на развитието на транспорта и българската икономика в годините на прехода към пазарна икономика (1990 – 2017)“, не е документален прочит на посочения период, а аналитично проучване със задълбочени оценки и виждания, почиващи на огромен опит и познания на автора като транспортен специалист и ръководител. Аналитичният труд вече предизвика интерес сред бранша, особено след представянето му в Клуба на железничаря, където се проведе и оживена дискусия.

Едно от изтъкнатите достойнства на книгата е, че благодарение на доброто познаване на проблематиката Вълко Вълков е успял да направи не толкова снимка на този период от развитието на транспорта и железницата у нас, колкото да погледне в дълбочина причините, които в определени етапи са водили до застои, а в други са стимулирали. Взаимната обвързаност между икономика и транспорт, паралелните им

затруднения или успехи потвърждават тезата на автора за необходимостта от еднакъв подход, когато се търсят най-адекватните експлоатационни или управленчески решения.

Точно това се стреми да покаже Вълко Вълков и в статията, която публикуваме в този брой, където на базата на конкретни данни се правят съпоставки и изводи за механизма и факторите, с които трябва да се съобразяват скоростите на влаковото движение у нас.



КЛУБЪТ НА ЖЕЛЕЗНИЧАРЯ РАЗШИРЯВА СОЦИАЛНИЯ СИ ЖИВОТ

С годините той се утвърди като едно от местата, където се води активен социален живот. И в двете помещения – обновеното на Централна гара София и на ул. „Иван Вазов“ №3 - всекидневно са изпълнени с посетители, които идват не само да изпият по чаша кафе или чай, но и да разменят мисли, свързани с професията, с новостите или проблемите в бранша. Тази непринудена колегиална атмосфера още по-силно може да се почувства, когато се чества личен празник, отбелязва се Великден, Коледа, Нова година или по различни поводи се организират специализирани срещи за обсъждане на определена проблематика. В такива моменти и двата салона се оказват тесни, за да поберат всички, които искат да присъстват и да участват в конкретното събитие от календара на клубния живот. Тогава могат да се чуят най-откровените мнения и позиции на различни представители на гилдията, които не рядко са критични, но продиктувани от желанието по-бързо да се преодоляват слабостите в железниците с помощта на технологични, експлоатационни и организационни промени.

Затова и на годишното-отчетно събрание Стоил Фердов, председател на сдружението изтъкна, че сега е времето да се подаде ръка на колегите от другите краища на страната, за

създаването на повече териториални клубове, където да се развива и усъвършенства опитът на столци. Като пример той посочи Враца. Там първите стъпки вече са направени, но предстои решаването на още редица организационни и битови въпроси, които очакват финализиране. „Има още толкова празни, неизползвани сгради и помещения в много гари и железопътни възли. За да се изпълнят с живот са нужни две неща - да намерим наши колеги, ентузиастични по местоживееене и да успеем да убедим и привлечем за каузата ръководствата на БДЖ и НКЖИ тук в центъра“ – коментира Фердов.

Потвърждение, че интересът към дейността на софийския клуб все повече се засилва са няколкото нови членове, които бяха приети преди седмица с гласовете на общото събрание. Може би донякъде това е и резултат от усилията на управителния съвет, който през годината направи всички възможно адекватно да реагира на обстановката и да продължи успешно дейността си.

По думите на Стоил Фердов акцентирано е на участието с експертни предложения, анализи и становища по време на обсъждането на различни проблеми, засягащи транспортната система на страната и по-конкретно състоянието и перспективите за БДЖ. Група



специалисти се е включила активно в публичната дискусия, свързана с бюджет 2018 г., в раздела транспорт, организирана от парламентарната група по транспорт при Народното събрание, НС на БСП и браншовите организации. За първи път тази година заедно с НТС по транспорта, Сдружението на инженерите по релсов път, Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията ръководството на клуба става съорганизатор на „Железопътен форум – 2017 г.“ По темата обстоятелствени изказвания са направили Христо Монов, Цветан Иванов и още няколко други членове, заяви Фердов.

Интерес е предизвикал и дискусияният форум „Ново начало за устойчиво развитие и управление на железниците, платформа 2025 г. - 2030 г.“ Основен докладчик на него е бил професор Йордан Мирчев, а модератор инж. Иво Янакиев. Пак съвместно със Сдружението на инженерите по железен път е организирана лекция на тема „Между Атлантически и Тихия океан през Сибир“, посветена на 100-годишнината от строителството на Трансибирската жп магистрала, с лектор инж. Иван Гогев. Като още един конкретен пример за активност бе посочено участието в експертния съвет, ръководен от зам.-министъра Велик Занчев, в подготовката на обществената поръчка за доставка на нов подвижен състав за „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД.

По общо решение Клубът на железничаря е станал корпоративен член на НТС по транспорта, което вече му дава право да участва със делегати в избирането на ръководните

органи на съюза, съобщил Стоил Фердов.

По време на годишното събрание стана ясно, че от плана на сдружението не само не са отпаднали тематичните екскурзии, но са се увеличили. Проведени са до гара Черпиш с посещение на манастирския комплекс. Друга е била свързана с пътуване по атракционната теснопътна линия Септември – Банско, за което е лична заслугата на управителя на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД Пламен Пешаров, отбеляза Стоил Фердов. Третата двудневна екскурзия, посветена на деня на железничаря, пък е организирана до Правец, по инициатива на Христо Монов. Там са участвали и колеги от Пловдив, Бургас, Враца и Горна Оряховица. Траен спомен е оставила и интересната екскурзия в Румъния и тази до Кюстендил в деня на празника на черешите.

В чест на 140-годишнината от освобождаването ни от турско робство е направена презентация на книгата „Роди се чужденец, живя като голям българин“, автор инж. Матей Илиев. Припомняме, че тя е посветена на живота и дейността на Ованес Савиджан, който като началник гара Пазарджик, с риск за живота си, изиграва решаваща роля за спасяването на населението на града от избиване през освободителната Руско-турска война. По време на тържественото честване на 140 години от Освобождението, организирано от Славянското дружество, представители на клуба са връчили на председателя на Международния славянски съвет академик Сергей Бабурин, книгата „Железницата на България и нейните стро-

ители“, чийто автор е Георги Бирданов. Тя вече се съхранява в библиотеката на Международната славянска академия за наука и образование в Москва.

Една от новостите в клуба е създаването на музеен кът, посветен на 130-годишнината от създаването на българската железница. Затова председателят му специално благодари за оказаната помощ на генералния директор на НКЖИ Красимир Папукчийски, който и в момента съдейства за попълване на експозицията. Пак във връзка с отбелязването на юбилейни годишнини голяма група от клубни членове е участвала в тържеството, съпроводено с международен концерт, по случай 80-годишнината от създаването на Дома на културата на транспортните работници.

Учредена е и благодарствена грамота, която се връчва на хора с голям личен принос за развитието на БДЖ. Вече са я получили по случай кръглите си юбилей дългогодишни и опитни транспортни специалисти като Александър Каменов, Стоил Гелев, Кирил Ерменков, полк. Цветан Тодоров, Генади Колев, Вълко Вълков. Продължава и оформянето на летописната книга, в която се документират по-важните инициативи и дати, свързани с клубния живот, за което, според Стоил Фердов значителен е приносът на Георги Бирданов. Той не пропуска да отбележи и заслугите на неуморните домакини Лора, Таня, Славка и Стания, които всекидневно - енергични и гостоприемни - се грижат срещите в клуба да бъдат винаги желани и приятни.

Страницата подготви:
Мая Димитрова



СВ. ВМЧЦА МАРИНА



Всяка година на 17-и юли православната църква почита паметта на св. вмчца Марина. Този ден се нарича още Марина Огнена, Опалена Марина.

Света Марина е била дъщеря на езически жрец в Антиохия през 3-и век, възпитана от баща си в идолопоклонство. От 12-годишна възраст тя се отдава на християнската вяра. Марина желаела да получи свето кръщение, но нямало свещеник нито в града, нито в околностите, който да извърши това тайнство.

Когато е на 16 години Марина попада на Олимврий, управител на източните провинции. Изповядвайки му вярата си, момичето е подложено на ужасни изтезания. Въпреки жестоките мъчения, по време на които раните ѝ са опалвани с огън, Марина не се отказва от вярата си. Молитвите ѝ към Бог да я удостои да мине през водата на кръщението, карат управителят да се опита да я

удади. Хвърлили я вързана в каца с вода. Марина започнала да се моли на Господ да ѝ развърже веригите, а водата да бъде желаното от нея свето кръщение. Едва свършила молитвата, оковите се разкъсали и неизказана светлина огряла Марина. Мъченицата стояла във водата и пеела хвалебствена песен. Сетне била осъдена на смърт.

В народните вярвания св. вмчца Марина се смята за покровителка на водите и закрилница на Южното Черноморие.

Светицата е почитана в цяла България за предпазване от пожар, а в Родопите, Странджа и междуречието на р. Струма и р. Места, тя се тачи като господарка на змиите и лечителка от тяхното смъртоносно ухапване.

КАКВО ДА НАПРАВИТЕ, АКО КРЪВНОТО ВИ РЯЗКО ПАДНЕ



Замъглено виждане, шум в ушите, слабост на крайниците, бледа кожа, умора, загуба на концентрация - това може да са сигнали, че едно имате пониско кръвно налягане. Падналото налягане и отпадналото състояние, причинено от него, са едно от най-честите заболявания през горещото лято.

В ситуация, когато ви падне кръвното не е необходимо да се вземат задължително някакви лекарства, освен ако те не са предписани от лекар. Това, което можете да направите, е да изпиете чаша силен черен сладък чай. В идеалния случай - със сушени кайсии.

Кафето също допринася за увеличаване на налягането, но може също така да предизвика спазъм на кръвоносните съдове (ако например разликата между горната и долната граница на кръвното налягане е много голяма). Заради това, по-добре е да не поемате рискове и изобщо да не пиете кафе.

Намаляването на налягането може да се дължи на много фактори. Често това се случва на фона на недостиг на хранителни вещества, особено след като апетитът изчезва в жегата. В този случай ще бъде полезно да се хапне нещо - например черен хляб с масло и сирене. Този вид сандвич съдържа мазнини, въглехидрати, както и витамини В - хранителни вещества, които бързо възстановяват енергийния тонус.

Също така при отпаднало състояние от ниско кръвно налягане, човек може да консумира сушени плодове. Те активират защитните сили и помагат на сърцето, заради високото съдържание на калий.

Ако случаите на понижаване на налягането се повтарят, трябва да отидете на лекар. Причината за това заболяване може да бъде както стрес, така и умора, и хормонални нарушения, диабет, сърдечна недостатъчност.

ПАТЛАДЖАНЪТ



Родом от региона на Индия, култивиран преди около 4000 години, днес патладжанът е разпространен в почти всяка страна с топъл климат. Смятан от мнозина за зеленчук, братовчедът на картофа и домата всъщност се оказва плод.

От Индия и земите на днешен Пакистан, патладжанът скоро се разпространил и в Египет и Турция. Арабски записки от 9-и, 10-и и 12-и век показват, че патладжанът е бил важна част от арабската, турската и персийската кухня.

През периода от 4-и до 7-и век маврите разпространили плода в Испания, а от там той много бързо се разпространил в цяла Европа. Преди да се превърне в любим продукт за готвачите, патладжанът дълги години споделя нелеката съдба на пълното отрицание - смятали го за отровен.

Най-широко разпространен-

ните сортове в Европа и Северна Америка са издълженият и яйцевиден патладжан с тъмно лилава кожа. В Азия се срещат доста по-голямо разнообразие от цветове и форми - от тайландските дребни колкото до матче патладжани до по-едриите и тумбести оранжеви, известни като турски патладжани.

Суров, патладжанът има леко горчив вкус и пореста наподобяваща гъба текстура, която обаче става мека и крежка след като се сготви. Той може да поеме огромни количества мазнини и сосове по време на готвене, което правя ястията с него богати на вкусове и аромати. Не случайно в Индия наричат патладжана „кралят на зеленчуците“.

Въпреки че е богат на витамини и минерали, патладжанът е ниско калоричен, а месото му насищащо. Той съдържа витамин С, каротин, както и малки

количества от витамините В1 и В2.

Доскоро мнозина у нас отричаха патладжана като тежка храна, която затормозява и натоварва работата на ббреците. Това обаче съвсем не е така, защото той всъщност е идеален за диети, прочистване на организма и бариера срещу инфекциите. Главно достоинство е способността му да извежда от организма излишъка от вреден холестерол. Затова диетолозите съветват хора, склонни към сърдечно-съдови заболявания, да включват в менюто си този зеленчук. Съдържанието на калий в патладжаните стимулира работата на сърцето и помага за извеждане на течности от тялото.

Ако имате язва, обострен гастрит или склонност към разстройство на червата, по-добре е обаче да изключите патладжаните от своето меню.

И нещо много важно. Преди да започнете да готвите патладжан, задължително трябва да го оставите да престои нарязан десетина минути с малко сол, за да се отцеди горчилката му.

На Балканите патладжанът се приготвя по най-различни начини: запечен в гръцка мусака, пълнен със зеленчуци, печен и пюриран в различни салати и разядки и др.

ПАТЛАДЖАН КЕБАП

Необходими продукти:

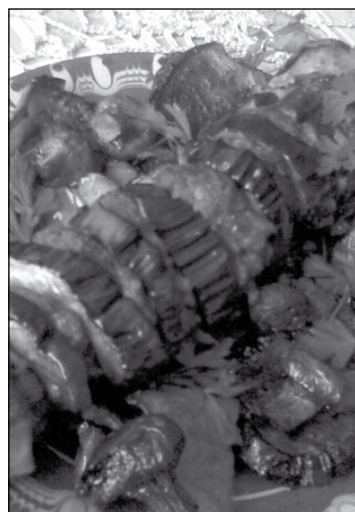
4 малки патладжана
300 г кайма
3-4 скилидки чесън
3-4 печурки
1 глава лук
кимшон
сол
олио

Начин на приготвяне:

Лукът, гъбите и чесънът се нарязват на ситно. Смесват се

със смляното месо, посоляват се, подправят се и се оставят да престоят известно време. Патладжаните се нарязват на еднакви по големина кръгове и се оставят да киснат 10 мин. в подсолена вода. Нанизва се на шиш резен патладжан, върху него топче с кайма и така до края.

Пече се по възможност на скара с дървени въглища, но може и във фурна.



Лодки от патладжани с кайма

Необходими продукти:

6 патладжана
4-5 чушки
1 глава лук
4 скилидки чесън
доматен сок
500 г кайма
червен пипер
черен пипер
чубрица
магданоз
сол
за заливката:
3 яйца
1-2 с.л. брашно
кисело мляко, да се получи кашичка (като за мусака)

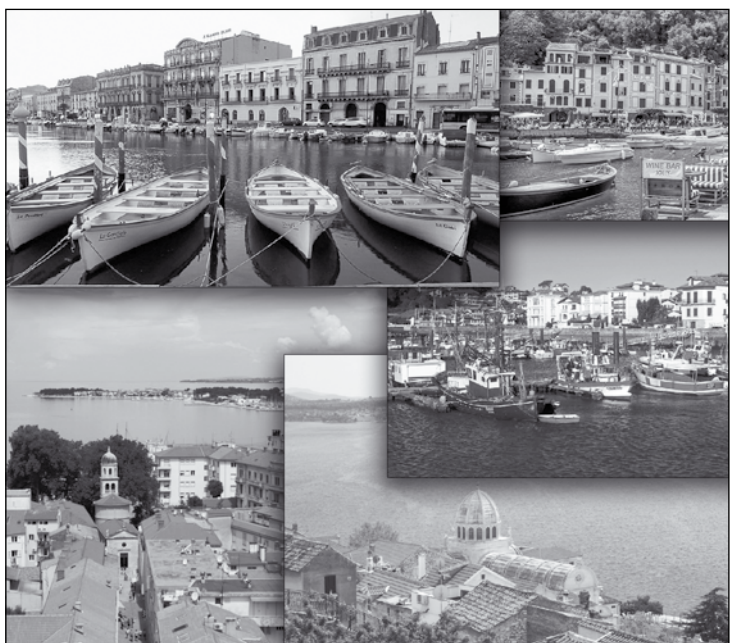
Начин на приготвяне:

Патладжаните се режат по дължина и се издълбават.

Осоляват се и се слагат във вода. Вътрешността им се нарязва на ситно. Чушките и лука също се нарязват на дребно. Запържват се лукът, чушките и каймата. Малко преди да са напълно готови се добавя и нарязаната вътрешност от патладжана. След като и той се позапържи се добавя 1 ч. л. червен пипер и се "гаси" с доматиен сок. Малко преди да е готова сместа се добавят подправките и нарязаният чесън. Лодките се пълнят и се пекат на 200°C. Като се позапекат се заливат със сместа от яйцата, брашното и млякото до получаването на златиста коричка.



10-те най-добри морски града в Европа



Чудите се дали е добра идея да прекарате морската си почивка някъде извън родината? Не се чудете повече. И докато типичните морски градове в Европа като Ница, Лисабон или гръцките острови често гъмжат от туристи, то има някои малки бижута из Стария континент, които не са за изпускане. Там, освен че можете да се излежавате на плажа по цял ден, ще можете и да разгледате различни архитектурни забележителности – всичко, от което имате нужда, за една страхотна лятна ваканция.

А ето и 10-те най-добри малки, морски градчета в Европа

1. Волос, Гърция – крайбрежен, пристанищен град с много забележителности, които бихте могли да посетите. Можете да разгледате археологическия музей на Волос, да видите много неокласически сгради, музея за модерна история, музея на коприната, музея на маслините, националния музей за индустриална история и др. Волос е съвременен градски

център и е идеална дестинация за почивка в южната ни съседка. Там ще можете да се насладите на много страници и нови за вас неща. Например заведенията им „Ципурадико“ – това са теверни, в които се поднася ципура с вкусни закуски от морски дарове.

2. Сет, Франция – Сет е град в Южна Франция, разположен недалеч от Марсилия. В това малко градче всичко може да бъде достигнато пеша, но можете да използвате и такси. Посещавайки го ще можете да се насладите на чудните гледки от Монт Сент Клер.

3. Сан Хосе, Испания – крайморско село в Испания, в община Нихар. Населението е около 1000 души, но през летния сезон то достига около 20 000. Там можете да посетите плажът на Сан Хосе, който се намира на един страничен залив на Коста дел Алмерия за една спокойна почивка край брега.

4. Галаксиди, Гърция – китно селце в регион Фокида. Една от най-големите забележителности там са Капи-

танските къщи. Невероятното културно наследство, което заедно с обичаите придава уникален вид на града.

5. Задар, Хърватия – разположен на брега на Адриатическо море. В стария град, който е отделен на полуостров, обграден с крепостни стени, можете да видите белезите оставени от различните завоеватели от римско време до днес.

6. Сан Ремо, Италия – град, намиращ се на средиземноморския бряг на Западна Лигурия. Интересни там са фестивалите. Най-емблематичен е музикалният фестивал Сан Ремо – музикален конкурс, който се организира ежегодно в театъра Аристон. Също много известен е фестивалът на фойерверките.

7. Шака, Сицилия, Италия – уникалната и автентична Сицилия има богата култура и много красива природа. Курорта Шака е известен с карнавалите, риболова и минералните извори. Там автентичната красота на плажовете и на живописните традиционни къщи е запазена от векове и заслужава да се види.

8. Шибеник, Хърватия – Градът Шибеник е гордостта на Хърватия. Там можете да посетите катедралата „Свети Яков“, а също крепостите „Свети Николай“, „Свети Иван“, „Свети Михаил“ и „Шубичевац“.

9. Санлукар де Барамеда, Испания – град в Южна Испания. Там също има много забележителности, които можете да посетите и спокойни плажове, на които да си почивате.

10. Сен-Жан-де-Люз, Франция – намира се в района на Аквитания. Архитектурата на това градче е много интересна – тесни улички и малки дървени къщички с покриви от керемиди. Залива е много красив и можете да му се насладите пълноценно с любим човек.

Кои са най-скъпите и най-евтините градове в света?

Ужасно високата цена, за да си собственик на кола в изпитващия недостиг на място град-държава Сингапур показва, че това е най-скъпото място за живеене в света пета година поред.

Постоянно известните с високите си цени Токио и Ню Йорк не попаднаха дори в първата десетка на годишната класация на Economist Intelligence Unit (EIU), победени от Париж, Цюрих (и двата града са на второ място), Хонконг (четвърти) и Осло (на пето място). Сеул и Женева делат шестата позиция, следвани от Копенхаген, Тел Авив и Сидни.

Притиснатият от войната Дамаск, размирната венецуелска столица Каракас, Лагос в Нигерия и пакистанският град Карачи са сред най-евтините градове в света, сочи проучването.

Въпреки някои плюсове бившата британска колония остава най-скъпото място за купуване и притежаване на

кола, сочи EIU. Сингапур избягва огромните задръствания, характерни за Азия, чрез контролиране собствеността на автомобилите чрез квотна система, по силата на която притежателят на кола трябва да плаща за право на собственост – в момента около 40 000 сингапурски долара (30 000 американски долара) – над действителната цена на автомобила. Това означава, че обикновена кола без екстри по нея, отива на цена от 100 000 сингапурски долара.

Има тенденция азиатските градове да бъдат най-скъпи за пазаруване на хранителни стоки, докато Европа излиза на върха по поддържане на дома, личните грижи, отдиха и развлеченията, се казва в проучването.

Валутните колебания остават основна причина за промените в класацията, като по-слабият американски долар държи американските градове извън първите 10.



Сингапур



Дамаск

Тест

КАКВО ЗНАЕТЕ ЗА ЩАСТИЕТО?

1. Кое според психолозите е най-сигурният индикатор за щастие?

- а. парите
- б. децата
- в. бракът
- г. религията
- д. свободното време

2. Кой е по-щастлив – жените или мъжете, според световното проучване на Pew Global Attitudes Project, проведено сред 38 хил. души в 44 държави?

- а. мъжете
- б. жените
- в. еднакво

3. Мъжете или жените стават по-щастливи с напредването на възрастта?

- а. мъжете
- б. жените
- в. еднакво

4. Коя част от психологията изучава какво прави хората щастливи?

- а. психология на щастиято
- б. позитивна психология
- в. психология на удоволствието

5. Коя е най-щастливата нация според доклада за щастиято по света, изготвен за ООН?

- а. Коста Рика
- б. Швейцария
- в. Норвегия
- г. Дания

6. Физическите упражнения правят човек щастлив, като

намаляват нивото на хормона, асоцииран със стреса. Той е:

- а. кортизол
- б. тестостерон
- в. прогестерон
- г. пролактин

7. По време на фитнес чувството за щастие се усилва и защото организмът отделя повече:

- а. липиди
- б. ендорфини
- в. опиоиди
- г. окситоцин

8. Щастливите хора са изненадващо склонни към кой тип поведение:

- а. негативизъм
- б. агресия
- в. предрасъдъци

г. да се самодепресират

9. Музиката, която обичаме, стимулира мозъка да отделя химикал – същия като приядене на шоколад и при секс. Кой?

- а. серотонин
- б. норепинефрин
- в. инсулин
- г. допамин

10. Вярно ли е, че проучванията показват, че домашните любимци правят стопаните си по-щастливи?

- а. да
- б. не

11. Колко години по-дълго може да се очаква да живеят щастливите хора в сравнение с нещастните?

- а. 5
- б. 10
- в. 20
- г. 25

Отговори:

1-в, 2-б, 3-а, 4-б, 5-г, 6-а, 7-б, 8-в, 9-г, 10-а, 11-в



ИЗГУБЕНИ ПО РЕЛСИТЕ

Британски машинист по грешка закарва пътнически влак на 250 км от обявената крайна гара

Невероятно, но факт! Машинист на британски пътнически влак успя да се изгуби по жп мрежата на Обединеното кралство. Вместо да откара пътниците си до разположения на около 60 км, западно от Лондон град Рединг, той ги отвежда до гарата на градчето Понтифракт в графство Западен Йоркшър – на близо 250 км северно от обявената крайна точка.

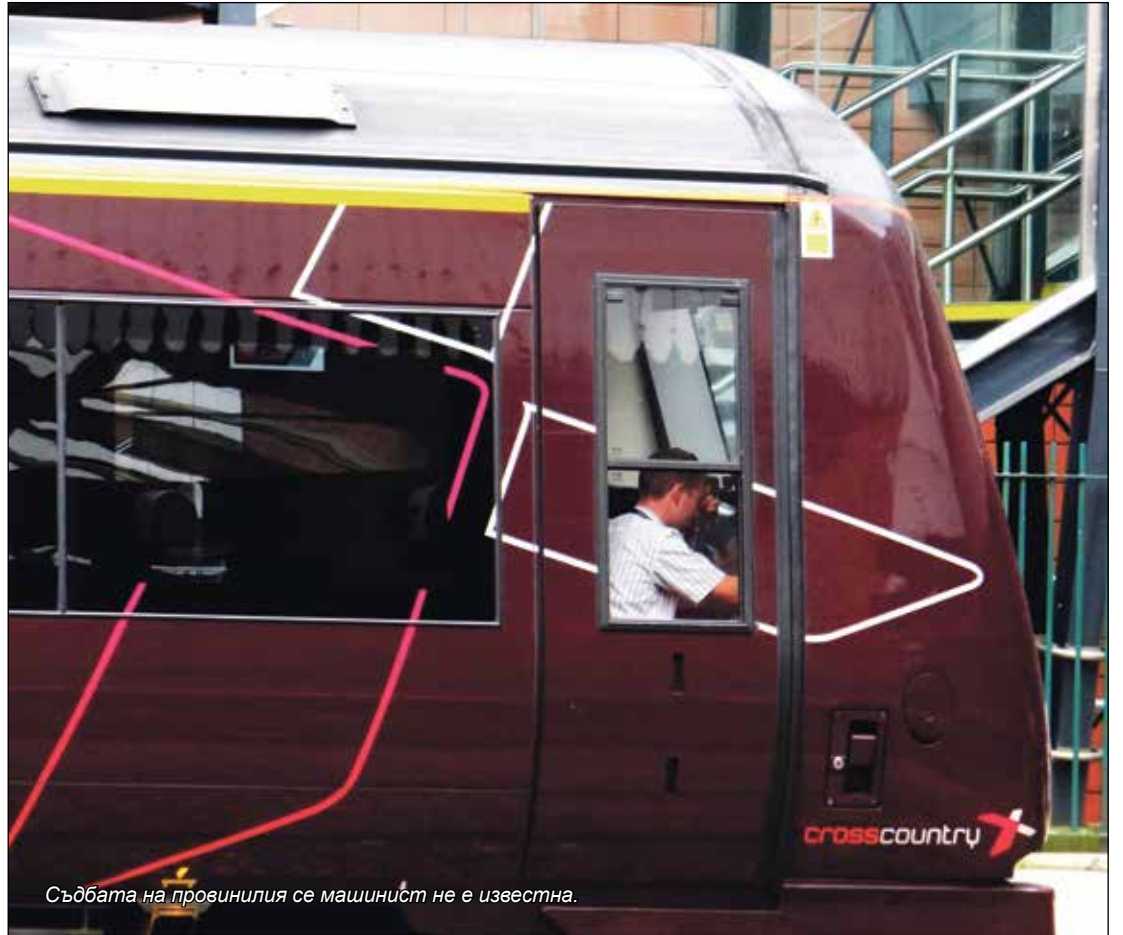
Междуградският състав на жп оператора CrossCountry, собственост на алианса Arriva UK Trains, тръгва от град Нюкасъл (Северна Англия), който се намира на 446 км от британската столица. По план трябва да следва обичайния си маршрут и след като се спусне от северната до южната част на страната да пристигне в Рединг. Но заради грешка на машиниста, в района на Донкастър (графство Южен Йоркшър), се отклонява по обходно направление.

Заради инцидент по линията, първоначално на водача на влака е разпредено да поеме по обходно направление. Впоследствие той обръква стрелките и прави погрешен завой. В резултат съставът поема не на юг, а на запад. Удивителното е, че грешката е забелязана едва когато се добрира до градчето Понтифракт.

„В момента се намирам в един изгубил маршрута си влак,

някъде край Понтифракт – пише в Twitter Джени Харуей, една от пътничките на злополучната композиция. - Озовахме се тук, защото машинистът е „избрал неправилната линия“. Някой може ли да си представи, че такова нещо изобщо е възможно?!“. В поста си тя споделя още, че в същата ситуация заедно с нея са изпаднали още стотици пътници.

След дълъг престой в покрайнините на Понтифракт, експресът е върнат обратно на север до мястото, където водачът му обръква посоките. Това отнема около час. В Шефилд, Южен Йоркшър, пътниците са свалени на гарата. Било им предложено да ги превозят до Бирмингам, а оттам с друг влак, за около час и 40 минути – до Рединг. Куриозната железопътна одисея, разиграла се в края на май т.г., завършва благополучно за пътниците. Като компенсация за загубеното време и преживените несгоди от оператора CrossCountry са им предложили да изберат между парично обезщетение или ваучер за безплатно бъдещо пътуване. Какви са последствията за невнимателния машинист обаче остава загадка. Дали му е наложено наказание или е бил уволнен от компанията отказват да коментират. В лаконичното й изявление се казва само, че



Съдбата на провинилия се машинист не е известна.

са предприети необходимите мерки случилото се повече да не се повтаря.

Историята помни и по-странни случаи. През септември 2014 г., например, в източния индийски щат Бихар изчезва препълнена с хора пътническа композиция. Същата е открита от жп властите едва след... 17 дни! Влакът се движил по направление Горакхпур - Музафарпур. Но още в самото начало на пътуването обичайният маршрут бил променен заради железопътна авария. Затова диспечерите го пренасочват по заобиколен път и тогава връзката с него прекъсва. За последно е забелязан на гара Хаджилур. Откриват го две седмици и половина по-късно на един от жп терминалите в страната, но името му не е съобщено. В официалния коментар на индийските железници по случая се казва: „След като разбрали, че маршрутът е променен, всички пасажери напуснали състава на една от гарите по новото направление. След това връзката с машинистите прекъснала и затова е обявен за изчезнал...“

Случката извежда на показ куп актуални проблеми с надеждността на комуникациите и действията при кризи в индийските железници. Изглежда, че мерки за преодоляването им са взети, тъй като от тогава друга композиция не е изчезвала в Индия.

Ивайло ПАШОВ

Заради грешка на машиниста експресът на CrossCountry се озовава на 250 км от крайната точка на обичайния си маршрут.



С цената на много изгубени часове и куп прекачвания пътниците все пак се добират до Рединг.



През 2014 г. железниците на Индия цели 17 дни издирва къде е изчезнал пълен пътнически влак...



Джени Харуей, една от стотиците потърпевши пътници в композицията, споделя историята в Twitter.

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