СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар

RAILWAYMAN

31 януари - 13 февруари 2019 г. Цена 60 ст. София, година XXVIII, брой 4

Пазари

ALSTOM И SIEMENS С НОВИ ОТСТЪПКИ ПРЕД ЕК

на стр. 2

Политики

DEUTSCHE BAHN: 10,7 МЛРД. ЕВРО ЗА ТОЧНОСТ, КОМФОРТ И ПЕРСОНАЛ

на стр. 4

ИЗГОТВЯ СЕ УСТОЙЧИВ МОДЕЛ ЗА РАЗВИТИЕ НА БДЖ

Стана ясно по време на представянето на новото ръководство на Холдинга в Народното събрание

Съветът ми към колегите от БДЖ е да са открити, прозрачни и да работят в максимална степен с транспортната комисия. Това заяви министър Росен Желязков при представянето на новото ръководство на „Холдинг БДЖ" ЕАД пред ресорната парламентарна комисия. И добави, обръщайки се към народните представители, че винаги ще бъде отговорен и съпричастен към въпросите, които те задават на мениджмънта на националния превозвач.

Председателят на Съвета на директорите на дружеството, Григори Григоров, посочи, че основната задача, по която в момента се работи, е в най-кратки срокове да бъде изготвен устойчив модел за развитието на компанията за следващите 10 години. Той трябва да отчита текущото й пазарно състояние, както и на подвижния състав, който ползва. Също ще включва възможните промени в правната рамка за следващите няколко години. Очаква се първият вариант да бъде разработен до 15 февруари. Това е и срокът, който новото ръководство на холдинга си е поставило, за да изготви бюджета за 2019 г. Депутатите от комисията по „Транспорт, информационни технологии и съобщения" ще бъдат запознати с първия вариант на модела за развитие и ще могат да вземат отношение по него, заяви Григоров.

Беше съобщено, че ще се предложи програма, която да осигури надеждна, качествена и достъпна услуга за пътниците. В нея, освен промените в правната рамка, ще бъде разработен механизъм за поддържане на финансовото състояние на БДЖ в управляеми граници, за да не се налагат извънредни действия от страна на принципала и основен собственик – Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, респективно държавата.

През 2019 г. дружеството ще оперира по 560 жп маршрути, по които трябва да се движат 128 единици подвижен състав. В момента всеки ден недостигът на локомотиви е между 10 и 20, на мотриси около 10, а на вагони от 50 до 60. Народните представители от ресорната комисия чуха, че БДЖ превозва около 21 млн. пътници годишно, които генерират 46 млн. лева приходи от продажби на билети или средно около 2 лв. на билет. Субсидията, в размер на 175 млн. лева, добавя още около 8,33 лева към всеки продаден превозен документ. Беше направен паралел с 2008 г., когато услугите на компанията са ползвали 33 млн. пътници, а приходите й от собствени продажби са били 72 млн. лева. Спадът от 2008 г. насам се е успокоил чак през 2016 г. и е запазил нивото си през 2017 и 2018 година. Изводът е, че очевидно това е най-ниското възможно ниво на потребление на услугата. „Надявам се занапред то да върви само нагоре и ако достигнем 25 млн. продадени билета, ще го считаме за успех" – каза Григори Григоров.

В средносрочната програма основната гранична точка е 2024 г., когато изтича текущият договор за услугата между Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и БДЖ, уточни изпълнителният директор на холдинга инж. Никола Василев. Той обясни, че действията на ръководството ще зависят на първо място от анализа на възлагане.

Пазарната конюнктура показва, че влаковите маршрути, които обслужва БДЖ, могат да се разделят на три основни групи. В първата влизат транснационалните влакове, т.е. далечните дестинации Варна, Бургас, Русе, Силистра, Свиленград. Те са около 30 на брой или 5 процента от всички влакови маршрути. По тях се транспортират между 15 и 20 на сто от пътниците и генерират приблизително 40 - 50 процента от приходите на БДЖ. Затова трябва да влезнат в приоритетния фокус на компанията за запазване, повишаване и подобряване на обслужването. Средният приход в този сегмент е 7 лв. Втората група са крайградските дестинации - около 300 на брой. Превозват приблизително 60 процента от клиентите на БДЖ и генерират между 10 и 15 на сто от приходите. В момента се обслужват от дизеловите мотриси, закупени между 2005 и 2008 година. При тях средният приход е под 1 лв. Третата група са около 200 влакови маршрути, чиято дължина е между 100 и 200 км. Те не попадат в горните две групи и се ползват от 30 до 40 на сто от пътуващите. Средният приход при тях е около 3 лв.

Цитираните цифри не включват субсидията, каза Григори Григоров. По думите му най-лесно се планират крайградските направления, защото са обезпечени до 2035 година с наличните мотриси „Дезиро", чийто живот е около 30 години при оптимален пробег 3,5 млн. км.

Още един приоритет пред новия ръководен състав на дружеството през 2019 г. е гарантирането на Графика за движение на влаковете с наличните на този етап ресурси. Краткосрочният вариант е със собствени сили да се постигне това, а при възможност да се наемат някакви малки капацитети, за да се осигури през тази година пунктуалността на жп движението. Средносрочният вариант предвижда при необходимост да се направи опит да се

На стр. 5

28-ОТО ИЗДАНИЕ НА „СУРВА" ПРИВЛЕЧЕ МНОГО ГОСТИ

Тази година интересът към маскарадните игри „Сурва" беше много голям. В празничните дни Перник събра над 7500 почитатели на сурвакарските и кукерски обичаи. Малки и големи пазители на традицията носеха чанове, с които плашеха злите духове. В събота и неделя от 10 часа сутринта настроението в миньорския град беше приповдигнато, а наоколо се чуваше смесица от различни езици. Вечерта на двете сцени гостите от всички краища на страната и от чужбина можеха да гледат богати фолклорни програми. В централния градски парк те присъстваха и на кулинарно шоу, а пред Общинския младежки дом бяха създадени творчески ателиета за маски, в които при желание всеки можеше да участва.

Поверието гласи, че с красивите, но страшни кукерски маски зимата се побеждава по-лесно и се разчиства от снеговете пътят, по който ще пристигне пролетта. Колкото те са по-страховити, толкова по-бързо ще бъде изгонено злото и ще дойде доброто.

Интерес към двудневните дефилета тази година проявяваха не само преките участници в тях, но и много гости, които въпреки студа и снега предпочетоха да ги наблюдават. За да могат многобройните почитатели на древните игри и ритуали безпроблемно да пристигнат в Перник дружеството за пътнически превози на БДЖ осигури допълнителни места не само в директните влакове, но и във всички, които преминават през пернишката гара в посока Радомир, Кюстендил, Благоевград, Дупница. С допълнителни вагони към композициите пътуваха 26 състава.

За да се гарантира удобно придвижването на пътниците, националният железопътен превозвач осигури още една възможност за пътуване между София и Перник с шест извънредни крайградски влака. И независимо, че цените на билетите бяха 2,30 лв., а притежателите на железопътни карти ползваха намаление, при което стойността на превозния документ излизаше 1,35 лв., за улеснение на клиентите си „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД осигури еднодневни карти с неограничен брой пътувания за 4 лв. Само с една композиция, за международния фолклорен празник „Сурва" на 26 и 27 януари, средно са се придвижвали между 600 и 800 души. В дружеството изчисляват, че общо през двата дни, в двете посоки между София и Перник, са превозили над 11 хиляди пътници.

За година

9,1-ПРОЦЕНТЕН СКОК В ТОВАРНИТЕ ЖП ПРЕВОЗИ НА КИТАЙ

Обемът на товарните железопътни превози в Китай през 2018 г. се е увеличил с 9,1 на сто спрямо предишната година. За 12 месеца китайските железници са превозили 4,02 млрд. тона товари. Това е с 334 млн. тона повече отколкото за аналогичния период на 2017 г.

С композициите на китайските държавни железници (China Railway Corporation, CRC) са превозени общо са 3,19 млрд. тона карго. Или с 9,3 процента (272 млн. тона) над транспортираното през 2017 г. Останалият товарен обем се пада на железопътни компании, собственост на местните власти и на промишлените предприятия в страната.

Скокът в транспортираните товари се дължи преди всичко на по-големите количества въглища, превозвани от въгледобивни находища в провинциите Шанси, Шънси, Вътрешна Монголия и Синдзян-уйгурски автономен регион. За това допринася и фактът, че от началото на 2018 г. CRC започва да транспортира въглищата с композиции с по-голяма дължина и маса (10 000 тона) по линията Таншан – Хух хот. В резултат на появата им, годишният обем на превозите по направлението се е увеличил петкратно.

Друг фактор за ръста на жп каргото става промяната на транспорта, с който различните товари руда се извозват от пристанищата по брега на Бохайския залив и по източното крайбрежие на Китай. До неотдавна това ставаше с товарни камиони, но вече се извършва само с влакове. Общо по жп мрежата на Поднебесната империя през миналата година са транспортирани 311 млн. тона рудни изкопаеми или с 11,2 процента повече от 2017 г.

Увеличение има и в сегмента на контейнерните жп превози между Китай и страните от Европа. Контейнерни маршрути в момента са изградени от 59 китайски града до 49 европейски в 15 страни на Стария континент. По тях през м. г. са преминали 6363 товарни композиции – със 73 на сто повече от пътувалите по-предната година.

Сделка

ИНДИЙСКИ ВАГОНИ ЗА АВТОМАТИЗИРАНОТО МЕТРО НА МУМБАЙ

Държавната вагоностроителна компания на Индия BEML спечели конкурса за доставка на нови вагони за линиите 2A, 2B и 7 на метрополитена в Мумбай (щат Махаращра). Контрактът е на стойност 427,33 млн. долара и предвижда предаването на 378 метро вагони (моторни и прикачни), от които могат да бъдат композирани 63 шествагонни мотриси. За сделката се бореха още жп производителите Alstom, Bombardier, CAF, CRRC, Titagarh и Hyundai Rotem.

Електросъставите ще бъдат произведени в предприятието на BEML в Бангалор. Предвижда се да са автоматизирани и да оперират без машинист на борда. Вагоните им ще са с корпус от неръждаема стомана, с по 4 врати от всяка страна и напълно климатизирани. Предвижда се да бъдат оборудвани с енергийно ефективните рекуперативни спирачки, с видеонаблюдение и система от сензори за мониторинг на състоянието по време на движение в реално време. Доставката им е планирана да започне през октомври 2020 г. и да завърши през декември 2022 г.

Досега BEML е произвеждала метро вагони чрез съвместно предприятие с чужда вагоностроителна компания. Жп заводът в Бангалор е изграден в сътрудничество с японския концерн Hitachi. Предполага се, че с нейна помощ са разработени и проетирани и мотрисите за метро линиите в Мумбай.

Проектът се осъществява с подкрепата на Азиатската банка за развитие. В началото на ноември миналата година железниците на Индия съобщиха, че възнамеряват да инвестират 8,9 млрд. долара в развитието на крайградската жп мрежа на същия индийски мегаполис.

Пазари

Alstom и Siemens с нови отстъпки пред ЕК

Германският промишлен гигант Siemens AG и френският жп производител Alstom предложиха нови отстъпки на Европейската комисия, за да получат разрешението й за сливането на железопътните си дейности. Правителствата на двете страни го подкрепят с мотива, че от него може да се роди европейски гигант в бранша, способен да се конкурира с китайската жп корпорация CRRC. Но от Брюксел се опасяват от създаването на монопол в Европа.

Европейските конгломерати представиха плана за обединение на своите жп бизнеси през септември 2017 г. Ала ЕК се обяви срещу изначалния замисъл. Като антимонополен орган на ЕС еврокомисията обяви, че има опасност новият съюз да наложи хегемония в съответните отрасли на континента. На сделката възразиха и редица транспортни експреси Velaro и Pandolino. Отделно Siemens реши да се раздели със системата Digisafe, която се ползва за управление на автоматизирани метро мотриси.

Това се оказва недостатъчно за антитръстовия регулатор на ЕС. Според конкурентите на двете компании цитираните технологии вече са остарели и формират много малка част от годишните продажби на двете компании - около 4 процента (или 600 млн. евро). Лишавайки се от тях, продажбите на общото им дружество, на практика ще останат почти без промяна. Затова възможността то да доминира на пазара за жп технологии не ще намалее.

Това накара ЕК да поиска от Siemens и Alstom допълнителни гаранции, че няма да наложат монопол. Доколкото е известно с новите си отстъпки от края на януари т. г., двата конгломерата ще разрешат технологичните им лицензи за гореспоменатите скоростни влакове да се ползват за по-дълъг срок и в по-голям географски периметър (в т.ч. в някои държави извън Европа). Съгласяват се също да продадат ноухауто си за определени нови системни решения в сферата на сигнализацията.

регулатори и организации, защитаващи конкуренцията от различни държави.

През октомври миналата година Брюксел изпрати до двата концерна документ с условията при изпълнението, на които планираната сделка може да бъде одобрена. ЕК поиска те да отделят и продадат достатъчно активи от железопътния си бизнес, за да не представляват заплаха за сектора.

През декември от Siemens Mobility (транспортното подразделение на Siemens) и Alstom (Франция) предадоха предложенията си на ЕК. Чрез тях поискаха да се откажат от 4 пакета активи в сферите на високоскоростните влакове и технологиите за сигнализация. Партньорите обявиха готовност да продадат бизнесите си със системи за железопътна сигнализация и част от лицензионните споразумения за междуградските

Партньорите подчертават, че разчитат на успех, но не са уверени, че лансираните от тях мерки ще бъдат достатъчни, за да удовлетворят ЕК. Окончателното решение на регулатора по казуса с обединяването на железопътните бизнеси на Siemens и Alstom предстои да бъде взето до края на февруари или най-късно през март.

Ако съвместната компания стане факт се очаква годишните й приходи да надхвърлят 15,3 млрд. евро, а персоналът й ще наброява повече от 62 000 служители.

Страницата подготви: **Ивайло ПАШОВ**

КАКВО СПЪВА РЕФОРМИТЕ?

Железопътният транспорт има ключово значение за развитието на българската икономика. Осигурява териториалните връзки на производствения процес, превоз на суровини и готова продукция, стоки по вноса и износа и задоволява потребностите на населението от превози. Транспортирането на масови товари и пътници на дълги разстояния е негов приоритет.

Далечната 1866 г. поставя началото на нашия железопътен транспорт. Реален израз е построяването на първата железопътна линия в България - Русе – Каспичан – Варна, с дължина 226 километра. Дава се старта за изграждане на националната транспортно-комуникационна система. ЖП транспортът изминава дълъг път в своето историческо развитие, който обхваща период от век и половина. Другите видове транспорт (автомобилен, воден, въздушен) се появяват в един по-късен етап с исторически хоризонт от 70 години. Пътят на железницата е осеян с много трудности, препятствия и предизвикателства на времето. Преживял е няколко войни (локални и световни), периоди на възходи и падения.

В нашето съвремие в нея настъпват съществени промени – в структурен план и динамиката на обема на превозите и транспортните мощности, в неговия икономически и финансов потенциал, изменения в трудовите ресурси и други. Съществени промени настъпват и в железопътната инфраструктура. През последните три десетилетия се появиха нови изисквания, произтичащи от директивите на Европейския съюз. Главната цел беше да се проведат радикални реформи в системата. Налагаше се да бъде приет нов статут на БДЖ.

Проведените реформи в Български държавни железници обхващат следните главни направления:

Прие се Закон за железопътния транспорт (обнародван в ДВ, бр.53 от 1995 г. в сила от 01.01.2002 г.). Той се превърна в основна нормативна база за провеждане на реформите. С него се определи статутът на БДЖ, функциите и взаимоотношенията между отделните структури, взаимоотношенията с държавния бюджет, системата за лицензиране на частни превозвачи и други проблеми, свързани с техническата и търговската експлоатация. В чл.62, ал.3 от Търговския закон е предвидено, че с отделен закон могат да се образуват държавни предприятия. В съответствие с това се създадоха държавно предприятие, наречено – Национална компания „Железопътна инфраструктура“, а Българските държавни железници се превърнаха в търговско дружество.

- От системата на БДЖ се изведе железопътната индустрия, дейността по ресторантите и спалните вагони, столовете за хранене и др. Закриха се експлоатационни звена – секции, гари и др.
- Числеността на персонала се намали от 70 хил. души на около 20 хил. души.
- Започна процеса за закриване на малодеятелни и губещи железопътни линии.
- Създаде се система за отдаване под наем на обекти в района на гарите.
- Въведе се нов механизъм за начисляване на амортизационните отчисления за подвижния състав.
- Значително се намалиха задълженията от 850 млн. лв. Те станаха 300 млн. лв. В това число към банковия сектор - към 100 млн. лв.
- Създаде се конкурентна среда с навлизането на частни превозвачи в сферата на товарните превози.

И въпреки това останаха два нерешени проблеми с ключово значение. Първият се отнася до осигуряване на необходимия финансов ресурс, а вторият до подмяна на амортизирания подвижен състав (локомотиви и вагони).

По мое мнение в процеса на реформите се допуснаха и някои грешки. Примерно – в завода в Дряново се произвеждаха пътнически вагони. Но той попадна в обсега на приватизацията, така че вагоните ще трябва се осигуряват предимно от внос. Това обаче ще влошава отрицателното валутно салдо на страната. Ще се намалява паричната маса на брутния вътрешен продукт (БВТ) и ще се задържа неговият растеж. От друга страна – възприетият структурен модел не беше най-оптималния при нашите конкретни условия. Получи се смесване на функциите, дублиране на звена, сложни взаимоотношения и увеличение на административния персонал.

Основната задача на НКЖИ е да поддържа, ремонтира и развива железопътната инфраструктура, а не да се занимава с организация на движението на влаковете. Наруши се единният технологически процес.

Една прогноза. Ако транспортното министерство продължава да лицензира нови частни превозвачи в сектора на товарните превози, след някоя друга година тази дейност ще изчезне от БДЖ. При такъв вариант би следвало структурата на пътнически превози да се обедини с тази на НКЖИ.

Малко история. Преди промяната (1989 г.) бяха удвоени и електрифицирани основните железопътни направления. С това се увеличи над два пъти пропускателната способност на участъците. Подобриха се екологичните параметри за разлика от автомобилния транспорт. Предостави се съвременна осигурителна техника в гарите и територията между тях. Наред с това чувствително се увеличи полезната дължина на коловозите в гарите.

Към 1970 г. парната тяга и стрелочните кабини в гарите отидоха в летописите на историята. Железопътният транспорт като мобилна структура се интегрира със западно-европейските железници. Започнаха участия в международни организации, съглашения, конвенции, договори, тарифи и др. в областта на техническата и търговска експлоатация. Въпреки това нашият железопътен транспорт сериозно изостава от европейските стандарти – по скорост на движение, комфорт при пътуване и системи на безопасност на движение.

По-късно, в годините на прехода, настъпиха съществени промени в динамиката и обема на превозите. За сравнение - през 1939 г. са превозени 6 108 хил. тона товари и е извършена превозна работа в размер на 1 113 мил. тонкилометри при средно превозно разстояние – 182 км. През 1985 г. (върхова в това отношение) са транспортирани 86 000 млн. тонкилометра при средно превозно разстояние – 219 км. Тогава се превозени и 108 608 хил. пътника. През 2009 г. товарите са 13 283 хил. тона и 31 360 хил. пътника. През 2015 г. са превозени общо 14 709 хил. тона общо. В тази цифра влизат 8 316 хил. тона товари от „Холдинг БДЖ” ЕАД, а от частните превозвачи – 6 393 хил. тона. В извършената превозна работа частният сектор вече заема около 60 процента. Анализите показват, че намалението в обема на товарните превози е следствие главно от срива на продуктовата структура на националната икономика – преди всичко в индустриалния и аграрния сектори.

Как стои проблемът от финансова гледна точка. Финансовият ресурс сега се осигурява предимно от няколко източници:

- собствени ресурси на холдинга;
- ресурси от държавния бюджет;
- ресурси от паричните фондове на ЕС;
- кредитен ресурс.

Със собствени средства на холдинговата структура се погасяват главно задълженията към банковия сектор и доставчиците (от продажба на скрап).

Всяка година от Републиканския бюджет се осигуряват 170 - 180 млн. лв. (главно за компенсиране на безплатните и с намалени цени пътувания на социално слаби слоеве от населението). Но без финансова помощ от страна на държавата не е възможно нормалното функциониране на железопътния транспорт. Това показва и практиката в западноевропейските железници.

(Следва)

Вълко Вълков

Бивш зам.-министър на транспорта и председател на УС на фирма БДЖ

DEUTSCHE BAHN: 10,7 МЛРД. ЕВРО ЗА ТОЧНОСТ, КОМФОРТ И ПЕРСОНАЛ

Предвидено е увеличаване и обновяване на подвижния пътнически жп състав

Управата на държавните железници на Германия Deutsche Bahn (DB) представи на министъра на транспорта Андреас Шойер спешен план за обръщане на негативната тенденция при пътническите превози. Той се състои от краткосрочни мерки, които се очаква да решат проблемите с влошената точност и намаляването на производителността на компанията в пасажерския сегмент. Предложенията налагат и мащабни инвестиции – 10,7 млрд. евро до края на годината.

Първата точка от плана е насочена към повишаване на точността по дългите маршрути на влаковете на DB. През 2019 г. при този показател трябва да има ръст с 1,6 процента, за да достигне до 76,5 процента. За целта се предвижда да бъде увеличен броят на техническия персонал в ремонтните депа, чиито специалистите осигуряват техническата готовност на подвижния състав. Ръководството на Deutsche Bahn изисква всекидневно 225 пътнически влака да са в готовност да се отправят на път. Тоест с 5 на сто повече отколкото в момента.

През т.г. железопътният монополист на Федералната република планира да увеличи инвестициите си до 10,7 млрд евро. Това е 1,3 млрд. евро повече спрямо 2018 г. От тази сума 1,1 млрд. евро се предвижда да бъдат изразходвани за внедряване на цифрови технологии. Освен това в Deutsche Bahn възнамеряват да наемат на работа 22 000 нови служители (машинисти, диспечери и обслужващ персонал). Визията за бройката на обслужващия персонал, отговорен за точността при потеглянето на жп композиции от гарите, е да бъде удвоена.

Германските железници се ангажират да предоставят на пътниците по-точна информация, както на жп терминалите, така и в самите влакове. За това ще разчитат на по-широкото използване на цифровите информационни услуги. В инвестиционния план е заложено чакалните да бъдат ремонтирани, а по гарите да се осигурят повече точки за интернет достъп чрез Wi-Fi. От държавната компания обещават да обновят и менюто, което се предлага във вагон-ресторантите на съставите, обслужващи междуградските маршрути.

В Deutsche Bahn смятат, че с увеличаване на флота от подвижния пътнически жп състав с около 4 процента (до 80 млрд. пътниккилометра) ще нарасне и пропускателната способност по далечните жп дестинации. Затова от компанията изтъкват необходимостта от ремонт на крайградските състави в Мюнхен и Хамбург. А също - нуждата от придобиване на нови релсови транспортни средства за регионалните превози.

В сегмента на товарните превози Deutsche Bahn обещава да направи своите железопътни операции „още по-екологични". Монополистът възнамерява да увеличи дела на възобновяемата енергия, използвана в локомотивите до 60 процента.

Припомняме, че през 2018 г. германските влакове влошиха точността си на пристигане спрямо 2017 г. Преди няколко седмици федералните железници предоставиха данни за пунктуалността и спазването на разписанията по дългите и локалните пътнически маршрути. От тях стана ясно, че през миналата година пътническите композиции са спазвали графика средно в 93,5 на сто от случаите. Което е отстъпление в сравнение с предходните 12 месеца, когато този показател е 94 процента. Но при съставите, обслужващите магистралните трасета (основно скоростните експреси), резултатът е значително по-нисък - едва 74,9 процента докато година по-рано е 78,5.

От DB са поели ангажимента и да повишат възнагражденията по отношение на политиката на заплащане на труда на техническия персонал. Тя стана причина през декември 2018 г. тази категория служители на немския национален превозвач да излязат на протест. Това предизвика сериозни нарушения на движението на влаковете в регионален и национален мащаб. Междурегионалните жп трансфери (движението на дълги разстояния) бяха отменени в цяла Германия заради 4-часовата стачка на служителите. В много големи градове като Берлин, Франкфурт, Мюнхен и други столици на федералните провинции локалният железопътен трафик почти напълно спря.

До стачката се стигна след като най-големият профсъюз на служителите от жп транспорта във Федералната република - EVG - се оттегли от преговорите за нов колективен трудов договор на своите членове. Синдикатът, представляващ около 160 000 железничари, обяви, че предложенията за повишаване на заплащането са прекалено ниски.

При поредното договаряне на колективните трудови договори, профсъюзите на немските транспортни работници апелираха за увеличение от 7,5 на сто на възнагражденията и предявиха искания за работното време и почивните дни. От Deutsche Bahn обаче предложиха скок на възнагражденията с 5,1 на сто и еднократен бонус в размер на 500 евро.

След масовите протести и временния транспортен хаос в страната германският жп монополист и профсъюзите на 15 декември все пак постигнаха споразумение. Те се договориха за 6,1-процентно увеличение на трудовите възнаграждения в два етапа. Служителите на DB ще получат първоначално повишение от 3,5 на сто през юли 2019 г., а още едно (с 2,6 на сто) от юли 2020 г.

Според главния преговарящ от EVG Реджина Руш-Зиемба стачките на членовете на профсъюза са изпратили „ясен сигнал" към държавните железници за непоколебимата позиция на служителите й. Представител на железопътния оператор от своя страна подчерта, че след постигането на споразумението Deutsche Bahn ще може да се фокусира върху подобряването на услугите си и най-вече на точността.

Ивайло ПАШОВ

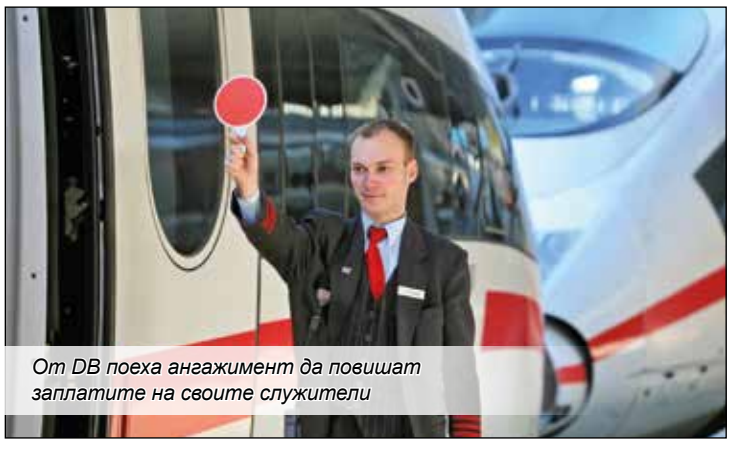
Deutsche Bahn ще назначат повече технически персонал в ремонтните депа

ГЕРМАНСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ ОБМИСЛЯТ ПРОДАЖБАТА НА ДЪЩЕРНИ КОМПАНИИ

Deutsche Bahn могат да продадат дъщерните си жп компании Arriva и DB Schenker, за да покрият финансовия дефицит на концерна, който се оценява в размер на 4 млрд. евро. На 15 януари т. г. тази възможност бе обсъдена на среща между ръководството на концерна и германския транспортен министър Андреас Шойер. Повод за нея стана ситуацията с все по-честите закъснения на немските пътнически влакове.

Оценката на активите на базирания в Обединеното кралство пътнически жп оператор Arriva обаче е доста трудна предвид неопределеността, възникваща от неяснотите около Брекзит. Превозвачът влезе в състава на DB през 2010 г. и извършва железопътни и автобусни трансфери във Великобритания и още 13 европейски държави. Особено силни са позициите му на британския пазар.

DB Schenker осъществява товарните транспортно-логистични услуги на DB с 88 000 служители, разпръснати в 130 държави. Тя е лидер в железопътните карго превози, комбинирания и сухоземния транспорт в Европа. Заема второ място в бранша на въздушните и трето в сегмента на презокеанските товарни трансфери. Ето защо повечето специалисти засега изключват реалната възможност германските железници да се откажат от този свой „мотор". По-възможни са промени и развитие на съвместни партньорства в някои от изброените бизнес сегменти.



От DB поеха ангажимент да повишат заплатите на своите служители

И КАРНОБАТ С НОВА ГАРА СЛЕД ДВЕ ГОДИНИ

След две години гаровият комплекс в град Карнобат ще бъде изцяло обновен и ще придобие европейски облик. Карнобатската жп гара, която се намира на железопътната магистрала Пловдив – Бургас и е част от европейския коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“, не е ремонтирана повече от 33 години. Реконструкцията й включва пълно архитектурно обновяване на приемното здание. След завършване на ремонта, то ще отговаря на всички европейски изисквания за енергийната ефективност, техническа безопасност и достъпна среда. Целта на проекта е да осигури модерна, съвременна среда за пътниците и изграждане на необходимите съоръжения, гарантиращи комфорт и равнопоставен достъп за гражданите с намалена подвижност.

Проект „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“ се финансира по Приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 - 2020 г.

Изпълнителят на обекта, обединение „Железопътна инфраструктура Карнобат“ ДЗЗД, беше избран след провеждането на конкурс. В него влизат фирмите „Билдинкс“ ООД и „Билдинг Комфорт“ ООД. Според договора ще бъдат инвестирани 4 142 125,00 лв. без ДДС.

Модернизацията на жп гарата е част от по-мащабен проект, в рамките на който ще бъдат обновени още жп гарите в Подуяне, Искър, Казичене, Стара Загора и Нова Загора. Общата стойност на осигуреното европейско финансиране и за шестте жп гари е приблизително 30 млн. лв. Реконструкцията на гаровия комплекс ще се извършва със съфинансиране от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) чрез Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 - 2020 г. и от националния бюджет.

ИЗГОТВЯ СЕ УСТОЙЧИВ МОДЕЛ ЗА РАЗВИТИЕ НА БДЖ

От стр. 1

наеме подвижен състав, който да подмени експлоатационно амортизираните превозни средства, безспорно доказали, че не са в състояние да изпълняват задачите си. От първоначалното проучване се вижда, че средният срок за наемане на подвижен състав е около 3 години. „Това означава, че се разполага с една година за подготовка, три години за вземането под наем и пет 5 години до пристигането на нови пътнически композиции. В такъв случай, може да използваме една комбинация от решения, за да осигурим надеждна и качествена, достъпна услуга” – коментира председателят на Съвета на директорите. В дружеството предстои да бъдат въведени съвременни бизнес методи, пазарно ориентирани и обезпечени, чрез внедряването на системи за планиране и управление на процесите, добави той. И подчерта, че в кратки срокове е заложено подобряване на условията на труд на експлоатационния персонал. За улесняване на клиентите, посредством различни онлайн инструменти и други мерки, ще им бъде гарантирана изчерпателна информация за пътуванията, които възнамеряват да предприемат. „Защото не пътникът следва влака, а влакът следва пътника, за да може да се постигне необходимият баланс между него и публичния транспорт” - обобщи Григори Григоров в отговор на депутатска реплика, че връзката между двата субекта е сериозно нарушена.

От страна на народните представители беше пожелан успех при изправянето на крака и възвръщането на общественото доверие към най-масовия сухопътен транспорт. Както и в оптимизирането и поставянето му на достойното място, което заслужава.

ЗА ЕДНО ДЕНОНОЩИЕ ПРОИЗШЕСТВИЕ ЗАТВОРИ ПОДБАЛКАНСКАТА ЖП ЛИНИЯ

Технически проблем най-вероятно е причина за произшествието в района на сливенската гара Шивачево, е мнението ва Бойчо Скорбански, ръководител на Звеното за разследване при Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. То става на 26 януари, около 18:40 ч., при транзитно преминаване на дълга 720 метра композиция, с празни вагони, на частния превозвач DB Kargo Bulgaria. Движи се в посока Бургас - Пирдоп.

При преминаването на ешалона дежурният на гарата вижда, че един от вагоните е излязъл извън релсовия път и подава светлинен сигнал, но локомотивните машинисти не го забелязват. Налага се аварийно изключване на тока по контактната мрежа, при което композицията принудително е спряна след като е продължила да пътува по инерция още известно време. Малко по-късно на прелез дерайлира и втори вагон. В резултат е повредена 5 км и 850 м от подбалканската жп линия. Потрошени са траверси, релси и свързващи звена, унищожена е автоматичната сигнализация. Причината, според Бойчо Скорбански, е скъсване на шарнирен болт на един от вагоните. „Принципно – казва той – ако композицията е била натоварена вероятността за дерайлиране намалява”. Но при обратен курс влаковете обикновено се предвижват празни.

Аварийните екипи на НКЖИ веднага са реагирали. Двата вагона са вдигнати с кранове, влаковият състав и четирите електровоза изтеглени към близката гара Твърдица, уточни Скробански. По предварителни данни скоростта на състава е била 75 км/ч. при разрешени 80 км/ч. Не е нарушен и графикът за движение. Локомотивните машинисти са правоспособни.

Ремонтът на повредения участък започва рано в неделя, а пътническите и товарните влакове са отклонени през гара Стара Загора. В момента в НКЖИ се изчислява какъв е размерът на финансовата щета, но тя със сигурност няма да бъде малка, заявяват от компанията.

Докато жп линиите се ремонтират и движението е пуснато в 16 часа на неделния ден, пътниците на БДЖ в участъка се превозваха с автобуси.

Страниците подготви:
Мая Димитрова

АБОНАМЕНТ 2019

Припомняме, че той вече усилено тече.

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

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

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

Име ..... Фамилия .....

Фирма ..... тел. .....

Адрес:

пощ. код ..... гр./с. .....

област ..... ул./жк .....

№/бл. ..... вх. .....ет. ..... ап. .....

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

1. Идентификационен № ..... тел./факс .....

2. Материално отговорно лице .....

3. Адрес на фирмата по регистрация .....

Железничар

Банкова сметка на вестника в лева
Титуляр:
„Поделение за почивна дейност“ - ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BPBI79241064295803
BIC: BPBIBGSF
Банка: **Юробанк България АД**

*Изпратете този талон на факс **(02) 987 71 51** или на адрес:*
София 1000, ул. Иван Вазов №3

*За справки: **0889 413 003***

Цената на годишният абонамент е 24 лв с включено ДДС.

Кои храни намаляват киселините

Стомашните киселини може и да не са животозастрашаващ проблем, но със сигурност се отразяват върху състоянието ни през деня, защото изгарящото усещане, болката, подуването, гаденето и кашлицата, които предизвикват, ни затрудняват да изпълняваме с лекота всекидневните си дейности.

Макар да няма доказателства, че някои хранителни продукти могат да излекуват причината за киселините, редица алкални храни със сигурност ще ни помогнат да ограничим дискомфорта и да понижим нивото на стомашна киселинност.

Храни, богати на калий

Калият играе особено важна роля в тялото за нормалните контракции на мускулите. Тъй като киселините се причиняват от непълното затваряне на клапата, която свързва хранопровода и стомаха, богатите на калий храни могат да решат този проблем. Има множество подходящи продукти, които потушават парещото чувство – лимони, банани, мед, сладки картофи, ябълки, ябълков оцет и т.н.

Лимонът като цитрусов плод изглежда, че би трябвало да предизвиква киселини, но научните факти показват тъкмо обратното - умерената киселинност на лимона помага за неутрализирането на киселините в стомаха.

Други храни като мед, пъпеш, ябълки също могат да ни предпазят от появата на киселини, ако се консумират всеки ден.

Ябълковият оцет е един от най-бързите и ефикасни варианти за редуциране на киселините. Ако те обаче са посериозни, можем да приемаме по две супени лъжици ябълков оцет, разтворени в чаша вода.

Сурови плодове и салати

Суровите зеленчуци като цяло са алкални и съдържат много храносмилателни ензими. Те помагат за понижаването на киселинността в стомаха повече в сравнение с готвените зеленчуци - защото термичната обработка променя съдържанието им от алкално в киселинно.

Суровите плодове като ананас, папая и ябълки също съдържат определени ензими, които подпомагат храносмилането и съответно облекчават киселините.

Сода за хляб

Макар че содата за хляб не е точно „храна“, тя е особено ефективна за погасяването на киселините. Трябва просто да разтворим половин чаена лъжичка сода в чаша вода и да изпием сместа. Това ще облекчи моментално симптомите. Тъй като содата за хляб е изцяло алкална, тя действа бързо и помага за цялостното алкализиране на вътрешната обвивка на стомаха.

Пълнозърнести продукти

Някои зърнени култури като киноа, амарант, просо и произвежданите с тях пълнозърнести храни са полезни за туширането на киселините - заради високото си съдържание на калий и съответно алкализиращата си природа. Натрошени, тези зърна могат да заместят рафинираното брашно. Те са богати още на протеини, витамин от група В, калций и други полезни хранителни вещества, поради което са много важна храна за хората, които често страдат от киселини.

Храни, богати на калций

Калцият помага за ограничаването на секрецията на стомашни киселини и затова съдържащите този минерал суровини помагат при подобни неразположения. Храни като мляко, броколи, кълраво зеле, извара и други успокояват вътрешната лигавица на стомаха.

Комбинацията от богати на калций и богати на калий храни като например мляко с мед има още по-добър ефект. Неслучайно калциевият карбонат е широко достъпно противокиселинно средство, продавано в аптеките.

Риба и морски дарове

Морските дарове и най-вече рибата са полезни при стомашни киселини. Морските риби съдържат специфична органична киселина - таурин. Точно като храните, богати на калций, тауринът допринася за ограничаване производството на стомашни киселини.

КАК ДА РАЗЛИЧИТЕ ГРИП ОТ НАСТИНКА

Грипът е тук, както всяка година по това време. Тук са и традиционните вирусни инфекции, които ни спохождат при отслабената заради студа имунна система.

Двете заболявания обаче са различни и трябва да се лекуват по различен начин. Всяко от тях има своите специфични симптоми, по които лесно можете да ги различите и да вземете съответните мерки след консултация с лекар, разбира се.

Симптоми на настинка:

Може да започне с леки болки в гърлото или хрема. В продължение на няколко дни ще се чувствате малко отпаднали, хремата може да се засили или да започнете да кашляте.

Неразположението може да не ви попречи да вършите ежедневните си дейности и едва ли ще вдигнете висока температура.

В такива случаи помагат много витамин С, капки за нос и спрей за гърло. Ако кашлицата се засили, на всяка цена посетете лекар, който ще прецени дали имате нужда от сироп или по-сериозни лекарства.

Симптоми на грип:

Само за няколко часа ще ви втресе и ще се почувствате много отпаднали. Ще имате мускулни болки, очите ще ви болят и ще ви е трудно да станете от леглото.

Имате висока температура, без хрема и със суха кашлица.

Усетите ли подобни симптоми, по най-бързия начин се отидете на лекар, който ще ви изпише противогрипни препарати. С тяхна помощ ще овладеете последиците от грипа бързо и няма да се стигне до усложнения.

Останете си вкъщи за няколко дни, в изолация. Пийте много течности и спазвайте всички инструкции на лекаря.

За да предпазите близките си, се хранете отделно от тях, използвайте своя кърпа за ръце и лице, проветрявайте често и не стойте с тях в една стая.

Ползите от сушените кайсии

Кайсиите са любим плод на мнозина, а сушените кайсии – любимо лакомство.

Сушените кайсии са естествен избор в средата на зимата, когато любимите ни плодове отсъстват от пазара. Те са богати на витамини и минерали, лесно се усвояват от организма и са много полезни за здравето ни. Заслужава си да им обърнем внимание.

Мнозина ги предпочитат пред пресния плод, защото:

1. Шепа сушени кайсии имат 5 пъти по-високо хранително съдържание, отколкото една средно голяма свежа кайсия.

2. Сушените кайсии са верен съюзник на всяка диета за отслабване. Тъй като имат по-висока хранителна стойност, достатъчно е да се изяде една малка порция между храненията, за да се постигне чувство за ситост.

3. Сушените кайсии подпомагат храносмилането и са полезни за стомаха и червата.

4. Заради високото си съдържание на витамин А те имат положителен ефект върху кожата, лигавиците и очите.

5. Сушените кайсии съдържат повече бета-каротин от което и да било друго лакомство за бързо засищане, така че определено са номер едно сред тях!

6. Антибактериалното действие на сушените кайсии помага за детоксикацията на цялото тяло.

7. Те предпазват и от свободни радикали, които увреждат кожата.

8. По време на бременност е добре жените да консумират сушени кайсии в обилни количества. Повишеното им съдържание на фолиева киселина се отразява благоприятно на клетъчното делене и се грижи за здравето на майката и плода.

9. Сушените кайсии успешно попълват запасите на организма от желязо, затова се препоръчват за състояния като желязодефицитна анемия.

10. Нека обобщим: сушените кайсии са вкусни, сочни и хранителни и не бива да липсват в нито един дом! Те са страхотна алтернатива на сладкишите с положителен ефект върху имунната система.

Пълнени сушени кайсии с орехи

Необходими продукти:

250 гр цели едри сушени кайсии
1/3 ч. ч. вода
2 с. л. захар
2 с. л. краве масло

За пълнежа:

1/2 ч. ч. смлени орехови ядки
1/4 ч. ч. захар

За украса:

шамфъстъци

Начин на приготвяне:

Докато фурната загрява, включена на 180 градуса, смесете захарта и орехите в купа.

Измийте сушените кайсии и ги сложете за 10-15 мин. в топла вода, след това отцедете течността.

Разтворете плодовете и във всеки сложете по 1 ч. л. от сладката орехова комбинация.

Подмажете с масло тава, в нея подредете кайсиите и налейте мъничко вода.

Върху всеки плод сложете по парченце масло, поръсете със захар и изпечете за 25 мин. във вече загрятата фурна.

Поднесете десерта с украса от натрошени шамфъстъци.

Какво ни очаква в Годината на свинята според китайския хороскоп

Китайската нова година ще започне на 5 февруари 2019 и ще завърши на 24 януари 2020 година. 2019-а ще премине под знака на кафявата земна свиня.

Плъх

(1924; 1972; 1936; 1948; 1960; 1972; 1984; 1996; 2008)

2019-а ще е година на възможности и предизвикателства за Плъховете. Ще можете да поправите всички грешки, които сте допуснали през 2018-а. Това ще ви донесе успехи. Ще сте по-бавни във вземането на решения, но пък ще е за добро.

2019-а ще е и годината, в която ще създадете нова връзка или ще преустановите настоящата. Година на ново начало и в двата случая. Не се колебайте. Ако харесвате някого, отидете и му споделете.

В работата и бизнеса успехите няма да са особено забележителни. Дори е възможно да ви очакват трудни времена.

Бик

(1925; 1937; 1949; 1961; 1973; 1985; 1997; 2009)

Бикът ще се радва на една прекрасна година. Това е годината на релакса и забавленията. Както в любовта, така и в работата ще сте благословени със стабилност. Погрижете се добре за здравето и храненето си. Това ще е от огромно значение за в бъдеще.

Що се отнася до връзките, Биковете ще трябва да се постараят малко повече, за да ги заздравят, въпреки стабилността. Новите проекти на работа ще държат вниманието ви и съзнанието непрекъснато заети. Това ще ви донесе материални облаги.

В личен план 2019-а година ще е идеална за Биковете, които искат да организират пътешествие с партньора си или да планират бременност.

Тигър

(1926; 1938; 1950; 1962; 1974; 1986; 1998; 2010)

Родените под този знак ще се радват на прекрасна година. Ще се чувствате непобедими и готови да завладеете целия свят. И не стига това, но и до каквото се докоснете през 2019-а ще се превръща в злато, тоест годината ще ви донесе материални успехи. Трябва да се концентрирате и да насочите енергията си в тази посока.

Годината ще е щастлива за Тигъра и в любовта. Свещи, романтични вечери, цветя и много любов – така ще премине тази година за тях.

В професионален план годината няма да е особено успешна, ще е дори трескава, но пък няма да е невъзможно да овладеете трудните ситуации. Просто дръжте финансите си под око и се предпазвайте от безсмислени харчове.

Заек (Котка)

(1927; 1939; 1951; 1963; 1975; 1987; 1999; 2011)

За Заека 2019-а година ще е година на предизвикателства. Но с вашата силна воля и решителност ще сте способни да преодолеете всякакви препятствия. Не прекалявайте с тренировките в здравословен план. Предпазвайте се и не се претоварвайте. Избягвайте прекомерната консумация на червено месо и захар през тази година, защото има известен риск от развитие на някои заболявания, свързани с тях.

В любовен план 2019-а ще бъде не особено бурна. Ще сте здраво стъпили на земята. Не ви очакват сложни взаимоотношения.

Успехът в кариерата ви ще зависи до голяма степен от детайлите. Не игнорирайте малките неща на работа.

Дракон

(1928; 1940; 1952; 1964; 1976; 1988; 2000; 2012)

За Дракона Годината на свинята ще е спокойна и мирна. Вие ще сте изпълнени с енергия и ентусиазъм. Използвайте ги за добри каузи и дела. Брачните двойки ще се радват на връзки, изпълнени с щастие и любов. Необвързаните ще продължат напред към срещи, предполагащи по-стабилни връзки в бъдеще.

Това е годината на креативна работа в професионален план. Финансовото ви състояние ще се стабилизира неочаквано. Релаксацията и медитацията ще ви помогнат да направите живота си по-щастлив и балансиран.

Змия

(1929; 1941; 1953; 1965; 1977; 1989; 2001; 2013)

Змията ще се радва на спокойствие през 2019-а година. Почивката ще е важна. В любовта нещата ще са малко объркани. Може да се окажете с разбито сърце. Но не се отчайвайте. Вероятно е за добро. Съберете мислите и силите си и продължете напред.

Годината крие рискове от разочарования и в професионален план, но това е част от живота. Научете се да ги приемате такива, каквито са и то с усмивка на лицето. Важното е, че ще се движите с темпото, което вие сами си диктувате, а не някой друг. Възползвайте се от това.

Кон

(1930; 1942; 1954; 1966; 1978; 1990; 2002; 2014)

Родените под знака на Коня ще се чувстват много уверени през 2019-а. Няма да имате търпение да опитате нови неща през тази година. Тя ще е добър момент да започнете нови спортове и да се погрижите основно за здравето си.

Помнете, че трябва да отделяте достатъчно време за половинката си, семейството си и приятелите си. Това е единственият начин връзките ви да станат още по-силни.

Екипната работа и установяването на социални и работни контакти ще изиграе съществена роля в професионалния ви живот. Работете върху положителните си черти и работата ви ще се увенчае с успех някъде през зимата на следващата година.

Овца (Коза)

(1931; 1943; 1955; 1967; 1979; 1991; 2003; 2015)

Овцата ще има интерактивна и комуникативна година. Ще подобрите здравословното си състояние и ще редуцирате стреса. Необвързаните ще открият любовта, но също така бъдете подготвени и за кратки връзки и бързи раздели. Семейните ще се радват на още по-стабилни връзки през годината.

Работата ви ще се нуждае от още повече внимание от ваша страна. Усилията ви ще бъдат възнаградени. Очаквайте повишение на поста или заплатата. Има вероятност да сте объркани, заради няколко работни предложения, които ще получите. Мислете внимателно преди да решите да действате.

Маймуна

(1920; 1932; 1944; 1956; 1968; 1980; 1992; 2004; 2016)

Маймуните ще са най-щастливите сред всички зодиакални знаци в Годината на свинята. Ще имате свободата да правите каквото си поискате без притеснения и напрежение. Но ще трябва да си дадете тласък и увереност, за да постигнете поставените цели.

Има вероятност за конфликти във връзките. Но ако сте обвързани, не се притеснявайте – и тази година връзката ви ще издържи.

Трябва да демонстрирате уменията си на работа. Нищо в тази година не може да ви повали на земята, ако имате доверие в самите себе си.

Петел

(1921; 1933; 1945; 1957; 1969; 1981; 1993; 2005; 2017)

2019-а ще е година, в която Петелът не трябва да се отказва от онова, което прави. Тя не е подходяща за започване на нова работа или нова връзка. Опитайте се да запазите онова, което имате и да го държите под контрол. Дори да започнете нещо ново, новите ви начинания няма да са особено дълготрайни.

Вътрешните ви сили и енергия ще са по-слаби, отколкото в предходните и предстоящите години. Това е период, в който трябва да анализирате и организирате живота си в подготовка за 2020 година.

Куче

(1922; 1934; 1946; 1958; 1970; 1982; 1994; 2006; 2018)

Годината ще е много динамична в любовен и професионален план. Може да си намерите и ново хоби.

Любовта и страстта ще са видими с просто око за околните, когато погледнат Кучето отстрани. Любовни афери и флиртове ще са често срещано изкушение за необвързаните.

Усилията ви на работа ще бъдат забелязани от ръководството и преките ви шефове без да се налага сами да изтъквате успехите си. Но ще трябва да овладеете по-добре нещата във финансов аспект, ако управлявате собствен бизнес.

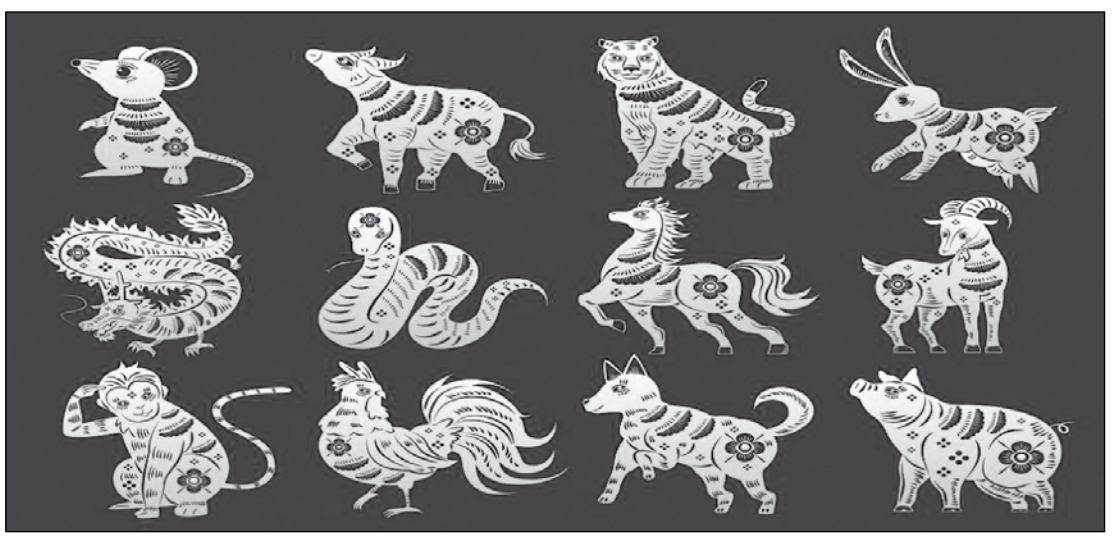
Свиня

(1923; 1935; 1947; 1959; 1971; 1983; 1995; 2007; 2019)

Годината на кафявата земна свиня ще бъде балансираща за родените под този знак. Това е времето, в което ще е необходимо коригиране на предишни грешки и подготовка за бъдещето. Погрижете се за здравето си с простички домашни средства. Те ще облекчат стреса.

Научете се да общувате качествено с партньора си. Това ще ви помогне да скрепите връзката си.

Що се отнася до кариерата, научаването на нови умения е от огромно значение за вас през 2019-а.



Железничар
София 1080, ул. „Иван Вазов“ 3
„Холдинг БДЖ” ЕАД
www.bdz.bg
Главен редактор Мая ДИМИТРОВА
Предпечат и дизайн Фидел Ангелов
Материали се приемат на електронен носител
E-mail: maya02@abv.bg
Печат: Алианс Принт ЕООД ISSN 0861-0851

ВКУСЕН КОМПЛИМЕНТ ЗА ОТГОВОРНИТЕ

Токийското метро предлага безплатна храна на пътуващите извън пиковите часове

Метрополитенът на Токио предлага на пътниците, ползващи една от най-натоварените линии на метрото в Токио, възможност да си „заработят" комплимент под формата на безплатна храна. За да го получат те просто трябва да се качват на мотрисите извън пиковите сутрешни и вечерни часове.

Всекидневно с подземната железница в японската столица се придвижват около 7,2 млн. души. В най-натоварените часове, влаковете по някои линии се препълват много сериозно. Този наплив от хора затормозява работата и създава дискомфорт за пасажерите, които буквално се тъпчат като сардели в мотрисите.

Най-лошо е положението по линия „Тозай" (Tozai), която свързва източните предградия на Токио с бизнес центъра на града и продължава на запад. Тя е и най-претоварената метро дестинация в Страната на изгряващото слънце. От 07:50 до 08:50 ч. всяка делнична сутрин по нея пътуват над 76 000 пътници. Това са двойно повече хора от първоначално планираното и води до куп неудобства за пътниците. Между 17:30 и 18:30 ч. привечер положението е сходно. Красноречив е фактът, че в пиковите часове мотрисите по нея са запълнени с около 199 процента от капацитета им…

За да облекчи натоварването, ръководството на метрополитена се опитва да насърчи пътниците да хващат влаковете, движещи се извън най-интензивните часове. И за да ги стимулира е взело решение да предоставя безплатна храна на тези, които приемат предизвикателството.

Ако между 21 януари – 1 февруари броят на пасажерите, използвали метрото по линия „Тозай", извън час пик, надхвърли 2 000 души, токийското метро ще сюрпризира приятно отговорните си клиенти. Те ще получат талони, с които да похапнат безплатно във веригата ресторанти Metro-an, разположени край метростанциите. На каква храна ще имат възможност да се насладят зависи от броя на хората, включили се в 10-дневната инициатива.

Ако са между 2000 и 2499 талонът им дава право на безплатна темпура (традиционно японско блюдо от риба/ морски дарове и зеленчуци, изпържени в тесто). В случай, че надхвърлят 2 500 души, срещу него ще получат купа със соба (ястие с нудълс от брашно и елда във вкусен бульон, със зеленчуци и скариди). А ако са повече от 3000 – ще вкусят и от двете гозби.

Пътуващите трябва да се регистрират онлайн на специално приложение и да чекират транспортната си карта при влизане в метрото, за да се удостоверя, че са го ползвали извън час пик. Талоните за безплатна храна ще им се изпращат по пощата.

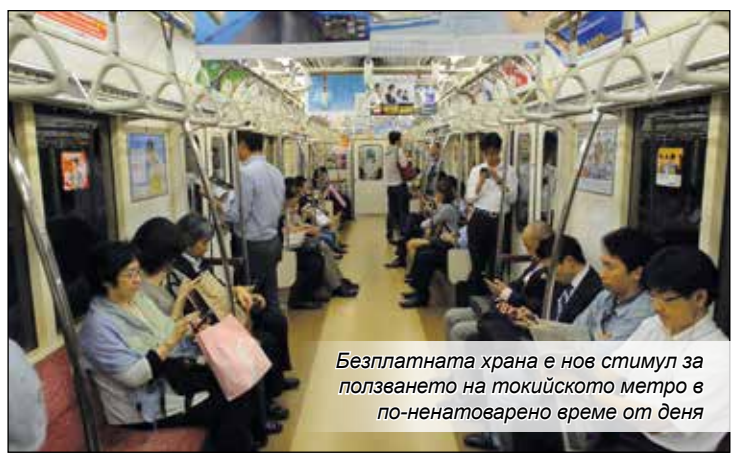
Това е поредна акция на метрополитена в Токио, насочена към намаляване на претоварването на линиите. Близо 1 000 японски и чуждестранни компании с офиси в Токио решиха да се включат в нея, като позволиха на своите служители да идват и напускат работа в по-ранни или по-късни часове от обичайните.

Правителството на Япония, която ще е домакин на летните Олимпийски игри през 2020 г., е загрижено как туристите, които посещават Токио, ще се справят с пренаселеността на обществения транспорт. Затова на транспортните власти е възложено да намерят нов начин за облекчаването й. Пускането на повече мотриси по линиите на метрото едва ли ще помогне много, тъй като и сега по-голяма част пътуват през интервал от две минути.

Ивайло ПАШОВ

Час пик в токийското метро

Всекидневно с подземната железница на Токио пътуват 7,2 млн. души



Безплатната храна е нов стимул за ползването на токийското метро в по-ненатоварено време от деня

На някои метростанции в Токио са назначени служители, чиято задача е да помагат на пътниците да се „натикат" във вагона

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