



ПЪРВИ СЪПЪРКИ КЪМ НОВИЯ ПЪТ НА КОПРИНАТА

След като по време на петото заседание на Междуправителствената българо-грузинска комисия за търговско-икономическо и научно-техническо сътрудничество, която се проведе в грузинската столица Тбилиси, „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД подписа Меморандум за сътрудничество с Trans Caucasus Terminals LLC, в най-скоро време предстои подписване и на многостранно Споразумение за създаване на транспортен и транзитен коридор Персийски залив – Черно море.

Дружеството Trans Caucasus Terminals LLC е дъщерно на грузинските железници. През изминалия близо месец, техни представители заедно с българските си партньори, активно участваха в преговорите, водени във връзка с проекта за споразумение. По време на пленарните заседания в Тбилиси, във връзка с участието на Грузия в инициативи за развитие на мултиmodalния транспортен коридор от Китай за Европа през Транскаспийския маршрут, се обсъди и възможността за включването на България през железопътно-фериботната връзка Варна – Иличевск – Пот/Батуми или през пристанище Бургас. В резултат на стартиралите по-рано преговори между „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД и Trans Caucasus Terminals LLC бе и подписаният меморандум между двете компании, с който ще се активизира развитието на взаимното сътрудничество и участието в различни инициативи и проекти в сферата на товарните превози. Също така, се разгледа и възможността за присъединяването на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД

към основания в края на 2015 г. консорциум между големи транспортно-логистични компании от Китай, Азербайджан, Казахстан, Грузия и Турция (като асоцииран партньор) за превоз на товари от Китай за Европа по т.нар. нов Път на коприната.

В Грузия българската делегация бе водена от министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски. По късно в Бургас, където беше на посещение заедно със заместник-председателя на Националната комисия за развитие и реформи на Китай Дзиджъ Нин и ръководената от него китайска правителствена делегация, министър Московски заяви, че китайските инвестиции ще допринесат значително за растежа на черноморския ни регион. Гостите разгледаха пристанищен комплекс Бургас и прилежащите към него портове Бургас-Изток, БМФ-порт и България Запад.

Зам.-председателят Дзиджъ Нин отбеляза, че у нас е с поставена от министър председателя на Китайската народна република задача, да продължи започнатото при посещението в неговата страна на премиера Бойко Борисов през ноември миналата година.

Във Варна зам.-министър Антон Гинев запозна китайската делегация с транспортната инфраструктура на черноморската ни столица. Включените в нея представители на Министерството на транспорта, на Министерството на външните работи, на Китайската банка за развитие, на китайските железници и други транспортни фирми разгледаха фериботния комплекс, пристанище Варна-За-



пад и пристанище Варна-Изток. Те се запознаха и с възможностите за инвестиции в пристанищната и железопътната инфраструктура, както и дейността на „Пристанище Варна“ ЕАД като оператор. След направените презентации от ДП „Пристанищна инфраструктура“, НК „Железопътна инфраструктура“ и пристанище Варна ЕАД, членовете на правителствената делегация проявиха интерес към строителството на интерmodalния терминал във Варна, както и към модернизациите на железопътните линии Варна – Русе и Карнобат – Синдел.

Още една стъпка в посока страната ни да стане част от новия Път на коприната е подписаното на 6 март споразумение за сътрудничество с българската логистична компания „Деспред“ и държавната Zhengzhou International Hub Development and Construction, която оперира в областта на транспорта и логистиката. Това

стана в присъствието на зам.-министъра на транспорта Антон Гинев, който беше на посещение в Китай. Споразумението предвижда коопериране и съвместно опериране на линията Джънджоу – Бургас, включително с български ферибот. Направлението е основна част от новия Път на коприната, при който Бургас ще бъде входна врата за Европа и първа европейска дестинация, съобщават от транспортното министерство. Уточнено е и, че „Деспред“ ще предостави ферибота си за превоз.

Подписването е част от визитата в началото на март на зам.-министър Гинев в Шанхай и Джънджоу. В столицата на провинция Хенан – град Джънджоу, който е основният транспортен хъб в Централен Китай, той проведе срещи с представители на ZIH. Нейни експерти вече са посещавали българските портове, за да се запознаят с техническото им състояние. Началото на маршру-

та, който сега беше набелязан, е от китайската провинция Хенан, през Казахстан, след това пресича Каспийско море до Баку, а оттам през Грузия и Черно море до Бургас. През Каспийско и Черно море превозът ще се извършва с фериботи. На пристанището в Бургас товарите ще бъдат качвани на блок-влакове, от където ще тръгват към Хамбург.

Идеята за включването на България в Пътя на коприната е още от 2010 г. Дори се появили информации, че Поднебесната република има намерение да създаде фонд от 16,3 млрд. долара, предназначен за инфраструктура, свързваща пазарите ѝ с три континента. Това е потвърждение, че Китай продължава с плановете си за съживяване на един от най-древните търговски маршрути. Дори се появили изявления, че той е включен в националната стратегия на далечната азиатска страна.

ПОЧЕТЕН ПРИЗ ЗА „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“



На официална церемония през февруари, свързана с благотворителната кампания „Скритото добро“ на управителя на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, Димитър Костадинов бе връчен почетен приз „Скритото добро“ в категория „Бизнес партньори“. Кампанията се провежда за втора поредна година под патронажа на заместник-кмета на Столична община Албена Атанасова.

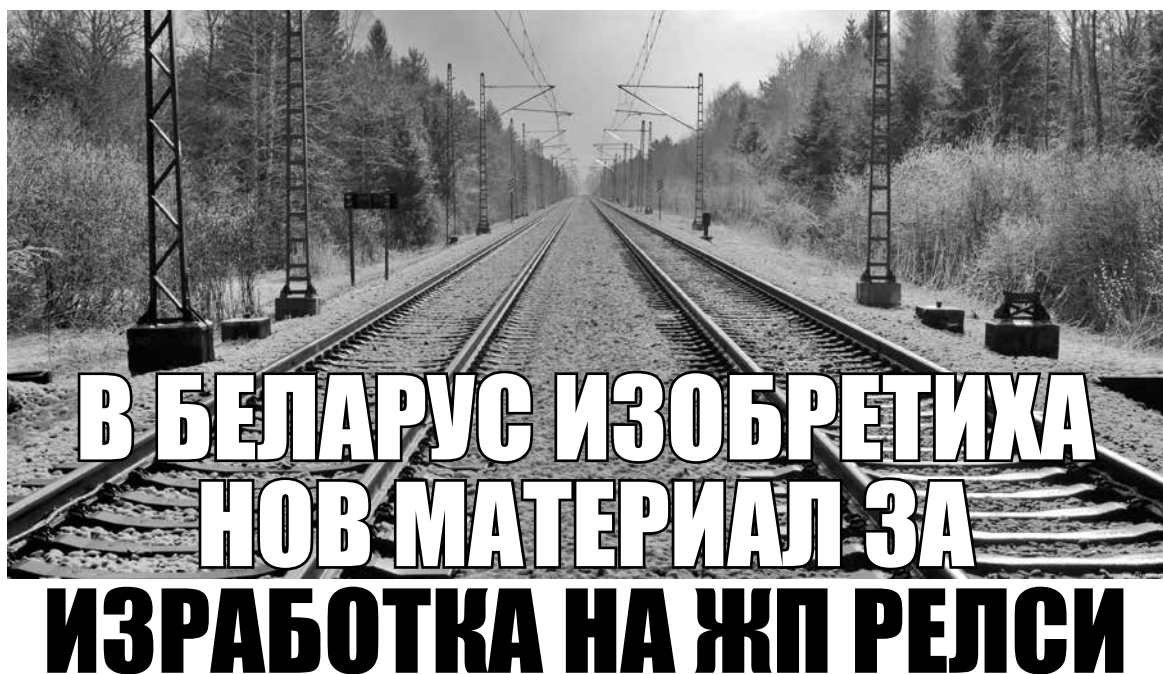
Целта ѝ е обединяването на усилията на корпоративните, бизнес и спортни организации, неправителствения сектор, творческата гилдия и други организации към съпричастност, подкрепа

и помощ за една обща кауза. Тя е отворена за участие на всички организации, които през годината с действията си заявяват подкрепа към социалните инициативи на Столична община като съдействат и подпомагат обучението и развитието на деца и младежи в неравностойно положение.

През 2015 г. „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД за пореден път предостави различни възможности на деца в неравностойно положение и на младежи от социални институции, осигурявайки пътуванията им до различни градове в страната. Ръководството на националния

железопътен превозвач винаги активно е подкрепяло идеите за социална адаптация и интеграция на децата, лишени от родителска грижа, зачитането на правото им на качество и достоен живот като пълноценни граждани на нашето общество.

Освен инициативи и пътувания за деца в неравностойно положение, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД съдейства за осигуряването на транспорт и на деца, участници в различни фестивали и конкурси, чрез които се дава възможност на младите хора да разгърнат своя творчески потенциал и способности.



Учени от Беларуския транспортен университет са създали нов конструктивен материал, от който по метода на отливането могат да се изработват железопътни релси. За разлика от стандартните, които са от стомана, произведените от него релсови елементи са по-евтини и също толкова издръжливи, твърдят беларуските учени.

Новият материал е наречен Monіси, като названието е формирано от началните букви на химичните елементи молибден, никел и мед на латински. В определена пропорция тези три метала се добавят в процеса на топене на чугуна. В резултат се получава сплав със здравината на стомана и с високата устойчивост на чугуна към атмосферните влияния. Тя е без аналог.

В продължение на повече от 100 години по цял свят се изработват само стоманени релси. Километър от тях, с еднотично закрепване, струва около 65 000 долара. Според беларуските учени обаче, ако релсите се правят от Monіси, стойността им ще се намали минимум наполовина. Причината е, че отливането е по-проста и евтина технология от валцуването, чрез което се произвеждат стоманените релси. При първата процедура се използва с 50 на сто по-малко електроенергия.

От Monіси са били произведени четири експериментални релсови елемента. Те са монтирани на интензивно използвана жп линия в района на беларуския град Гомел и в продължение на 16 месеца (през всички сезони)

по тях непрекъснато са преминавали влакове. След това са снети и изследвани. Резултатите са показали, че експлоатационната устойчивост на новите релси е приблизително същата като тази на стоманените.

В момента се подготвя белоруско-руска среща на високо равнище, на която ще се изготви план за организиране на производството на релси от Monіси. Потенциалните пазари са огромни. Само дължината на националните жп мрежи на Русия и Беларус надхвърля 150 000 км. Отделно промишлените предприятия в двете държави имат още 100 000 км железни пътища. Специалистите оценяват потребността от нови релсови елементи в Русия и Беларус на 1 млн. тона годишно.

БРИТАНСКИЯТ ЖП ОПЕРАТОР NATIONAL EXPRESS „СТЪПИ“ В ГЕРМАНИЯ

Превозвачът започна търговска дейност в Германия. В продължение на 15 години той ще обслужва две линии в региона Северен Рейн Вестфалия. Това са RE7 (Крефелд – Кьолн – Вупертал – Хаген – Хам – Мюнстер – Рейн) и RB48 (Бон – Кьолн – Вупертал).

National Express спечели конкурса за тези линии през февруари 2013 г. И още тогава подписа договор с жп администрацията на региона Рейн Рур (VRR) за 15-годишното им обслужване. Трябваше да изминат обаче близо три години преди под натиска на ЕС Германия да се отвори за свободната конкуренция в този транспортен сегмент и влаковете на чуждия превозвач да започнат да пътуват в страната.

Компанията от Острова разчита на около 18 млн. пътници годишно в Германия и в срока на

действие на концесията да получи доход от 1,6 млрд. евро. Порано маршрутите се обслужваха от дъщерното дружество на германските железници DB Regio. Подвижният състав, с който британският оператор започна да осъществява превозите по двете трасета, се състои от 34 електрически състава Talent 2. Те бяха поръчани на канадския производител Bombardier през юни 2013, а сделката възлезе на 170 млн. евро.

Очаква се скоро композициите на National Express да поемат обслужването и на експресната линия Рейн – Рур. Това право превозвачът от Албиона извоюва в друг конкурс. В момента компанията също така е претендент и за концесията на Нюрнбергската градска електричка (S-Bahn Nürnberg). Ако успее да спечели и нея, вероятните приходи от че-

тирите маршрута могат да достигнат общо 4 млрд. евро.

Но това не е всичко. Сериозни постъпления се очакват и от пътническите линии RE5 (Кобленц – Кьолн – Дюселдорф – Везел) и RE6 (летище Кьолн – Бон – Кьолн – Дюселдорф – Есен – Хам – Минден). През октомври 2015 г. VRR и National Express подписаха договори, регламентиращи, че от 2018 г. пътническите превози по тях ще се осъществяват от чуждия оператор. Предвижда се по трасетата да пътуват четиривагонни електрички Desiro, поръчани на германския концерн Siemens.

National Express влиза в състава на британската транспортна група National Express Group. Холдингът извършва железопътни и автобусни превози в Обединеното кралство, Испания, Португалия, САЩ, Канада и Австралия.



Bombardier инвестира в завод за влакове-стрели в Турция



Канадският машиностроителен гигант Bombardier сключи споразумение с турската компания Bozankaya за изграждане на съвместно предприятие за производство на скоростни влакове в азиатската държава. Договорът предвижда канадците да инвестират в проекта 100 млн. долара.

Очаква се в съвместното предприятие да бъдат произведени 80 композиции. Впоследствие производствената технология ще бъде предадена на Bozankaya. Турското предприятие планира да произвежда състави за трети страни.

Сделката идва на фона на плановите на държавните железници на Турция (TCDD) да разширят мрежата от скоростни жп маршрути. До края на годината монополистът възнамерява да проведе конкурс за закупуване на 106 нови експреса.



В Швейцария обмислят създаване на товарно метро

В алпийската държава се обсъжда проект за създаване на национална мрежа за подземни товарни жп превози. Предвижда се тя да бъде обслужвана от автоматични метро състави, чиято средна скорост ще е около 30 км/ч.

Ако замисълът напълно се осъществи товарната подземна железница трябва да свърже основните административни и икономически центрове в конфедерацията. Проектът обаче няма да е никак евтин и това поставя под въпрос бъдещето му. Първата фаза от евентуалното му изпълнение предполага изграждане на



карго комуникация между Золотурн, Цюрих и столицата Берн. Само един от главните участъци от тази мрежа – от градовете Херкинген/Нидербип до Цюрих – се оценява за 3,4 млрд. долара...

Идеята за товарното метро не е нова за Швейцария. В миналото са дискутирани варианти за нейното осъществяване с частично финансиране от федералния бюджет. Ала тази възможност е отхвърлена и сега потенциалното му реализиране е планирано само с частни капитали. Интерес към начинанието са изразили държавните железници SBB, трите най-големи вериги супермаркети в страната – Migros, Coop и Manor, националният телекомуникационен концерн Swisscom, федералните пощи Die Post и застрахователната компания Mobiliar.

Тези дружества вече са финансирали изготвянето на технико-икономическа обосновка на проекта за подземно карго метро. От него става ясно, че появата на такава релсова мрежа не само е технически постижимо, но и че в обозримо бъдеще тя ще стане напълно рентабилна.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

DEUTSCHE BAHN ПО ПЪТЯ НА РЕФОРМИТЕ

Германските държавни железници Deutsche Bahn вече не са това, което бяха. Влаковете им все по-често закъсняват, а размерът на дълговете на концерн расте, като до 2020 г. се очаква да се увеличи до 22 млрд. евро. За да възвърне доверието на пътниците и кредиторите мениджмънтът на компанията е замислил мащабна реформа.

В момента германската жп мрежа е с дължина от почти 42 000 км и е най-голямата на Стария континент. Основният ползвател и собственик на инфраструктурата се явява държавният концерн Deutsche Bahn, който бе създаден през 1994 г. вследствие на обединението на железниците на Западна и Източна Германия. В състава на холдинга влизат две структурни подразделения – DB Fernverkehr (за пътническите превози) и DB Regio (за регионалните превози), както и няколко дъщерни компании. Това са: Arriva (осъществява автобусни и жп превози в страните от Европа), DB Bahn (дружеството, управляващо концерн), DB Dienstleistungen (предоставя различни жп услуги на пътниците), DB Netze (отговаря за инфраструктурата) и DB Schenker (осъществява товарните превози).

През първото полугодие на 2015 г. концернът показва не много добри резултати в сравнение с аналогичния период от година по-рано. Приходите му са се уве-

Germany, NordWestBahn, National Express – чийто влакове оперират по регионални и градски маршрути.

За разлика от ситуацията в съседните страни (Холандия, Полша, Чехия) жп транспортът в Германия е силно монополизиран. Deutsche Bahn остава ключовият железопътен оператор в сферата на пътническите и карго превози. За конкуренция може да се говори само на някои от регионалните маршрути, където оперират няколко гореспоменати частни оператори.

За самия монополист Deutsche Bahn е изключително важна вътрешната реструктуризация. В компанията е на зрял моментът за съкращения на управленския персонал и за промени в структурата на групата. Освен това Deutsche Bahn е натрупал огромни дългове, чийто настоящ размер е около 18 млрд. евро. Според ръководството на компанията, ако реформите не бъдат проведени до 2020 г. задълженията ще се увеличат до 22 млрд. евро.



Без сериозни структурни промени Deutsche Bahn ще продължават да губят пътници и да трупат дългове

щерна компания на монополиста определя тарифите за достъп и използване на жп мрежата. Нещо, което определено е проблем за развитие на свободния жп пазар.

Очаква се след реформите положението да се промени и размерите на таксите за ползване на жп магистралите да се утвърждават вече от Федералната пътна агенция (Bundesnetzagentur). Планира се тя да получи повече права по отношение на тарифообразуването, а инфраструктурният оператор DB Netze – да стане независим от транспортните подразделения на Deutsche Bahn. Освен това властите в страната смятат, че едно засилване на контрола върху DB Netze ще доведе до поевтиняване на жп превозите.

Въз основа на корпоративен план се предвижда реструктуризация на Deutsche Bahn, като надеждите са, че това ще направи компанията по-конкурентна. Тези планове бяха оповестени още през миналото лято. Като начало изпълнителният директор на концерн Рюдигер Грюбе възнамерява да направи пътническите влакове по-точни. Още отсега се водят преговори с профсъюзите за повишаване продуктивността на работата на машинистите. През август 2015 г. инфраструктурното дружество DB Netze сключи споразумение с швейцарските железници (SBB) за монтиране на нова система за управление на влаковото движение. Планира се също промяна на разписанието по някои от маршрутите и увеличаване броя на съставите по тях.

Следващата мащабна инициатива, анонсирана от Грюбе, вече е в ход. Става дума за съкращаването на персонала. То започна от управата на концерн, като броят на членовете в борда на директорите бе редуциран от 8 на 6 души. Планирано е общия щат на Deutsche Bahn да бъде намален с 5 000 души (общо в холдинга работят около 200 000 служители). А от частичната приватизация на двете дъщерни структури – Arriva и DB Schenker Logistics – се очаква да бъдат спечелени 4,5 млрд. евро. Тези средства ще се инвестират в развитие на бизнеса и ще отидат за покриване на дълговете.

Какви са предполагаемите резултати от промените в жп отрасъла в Германия? На национално ниво правителството разчита в страната да се появят нови жп оператори, което да засили кон-

курентията в сегмента. „Искаме да стимулираме пазарното съревнование в железниците. Конкурентията провокира иновации и висококачествено обслужване за пътниците, но изисква и ясни и прозрачни правила. Ще създадем предпоставки за такъв модел с помощта на законопроект за жп регулацията“ – заявява немският министър на транспорта и цифровата инфраструктура Александър Добриндт.

Наченки на свободни пазарни отношения вече се забелязват. От няколко седмици британският превозвач National Express започна да развива дейност във Федералната република. В същото време германският автобусен оператор MeinFernbus-Flixbus обяви плановете си да стъпи и в жп сегмента. В ход е и процесът за създаване на новия частен регионален жп оператор Locomore.

В корпоративно отношение мениджмънтът на Deutsche Bahn планира реализация на ежегодни икономии от 100 млн. евро. Продажбата на дъщерните компании Arriva и DB Schenker Logistics ще позволи на монополиста да се съсредоточи само върху жп превозите, да намали загубите си и да получи допълнителни средства за развитие. Ще се положат усилия влаковете на германските железници отново да станат едни от най-точните в Европа. Целта е пунктуалността при магистралните

състави да достигне 85 процента, а при регионалните – 95 на сто. „DB трябва да станат по-строжни, бързи, ефективни и още по-ориентирани към клиента“ – заявява Рюдигер Грюбе.

Приходи за концерн могат да дойдат и от пускането на негови акции на борсата. Идеята не е нова – още през май 2005 г. я анонсира тогавашният шеф на холдинга Хартмут Медорн. През 2008 г. дори за малко 25 на сто от ценните книжа да бъдат пуснати в продажба (очаквания приход е 5 млрд. евро). Ала финансовата нестабилност завладяла света отлага начинанието за по-добри икономически времена.

На зрял ли е вече моментът? Вероятно, но за властите в Германия сякаш времето никога няма да е подходящо. Те се опъват дори за частичната приватизация на Arriva и DB Schenker Logistics без да изтъкват съществени аргументи. Но според експертите не искат да лишат националния жп превозвач от две от печелившите му предприятия. А евентуалните приходи от техните акции биха позволили нови инвестиции в товарните превози, разширяване на бизнеса чрез придобиване на други компании от транспортния отрасъл и създаване на съвместни дружества на развиващите се пазари в Азия, Централна и Източна Европа.

Ивайло ПАШОВ



Частичната продажба на дъщерните компании Arriva и DB Schenker Logistics ще осигури на монополиста средства за инвестиции и развитие

личили само с 1 процент и са достигнали 19,2 млрд. евро. Чистата печалба е намаляла с 66,9 процента, спадайки от 438 млн. евро до 145 млн. евро. Пътникопотокът в Германия се е свил с 1,7 на сто до 982,8 млн. пътника. Превозените товари също са намалели с 9,5 процента или в размер на 150,9 млн. тона. Пълният доклад, в който Deutsche Bahn отчита дейността си през 2015 г., ще бъде публикуван през март т.г. Осега обаче в компанията прогнозира, че той ще бъде първият от 12 години насам, в който се отчита чиста загуба и то в размер на 1,3 млрд. евро.

За да се разбере мащабът на проблема трябва да отбележим, че основните железопътни превози във Федералната република се изпълняват именно от Deutsche Bahn. Държавният концерн осъществява над 70 на сто от пътническите и над 90 на сто от товарните превози. Делът на другите превозвачи в този план е незначителен. Малко по-шарено е положението само в сферата на пасажерските жп комуникации. Там бизнес развиват и няколко немски и чужди компании – Transdev

Все повече загриженост предизвиква работата на пътническото подразделение на Deutsche Bahn. Особено остро стои въпросът за влошаващата се точност. Влаковете в Германия стават все по-неточни. В момента само 74 на сто от тях спазват разписания и за гордите арийци това е сериозен имиджов проблем. Особено, когато в съседната Полша междуградските състави вече регистрират по-добра точност – 76 процента от тях се движат по график.

Лансираната реформа на германския жп отрасъл е планирано да се проведе на две нива – национално и корпоративно. И за двете е жизнено важен въпросът с конкуренцията и тарифообразуването.

На национално равнище е от значение преди всичко проблемът с конкуренцията. Изискване на ЕС е в сегмента да бъдат създадени условия за свободно пазарно съревнование. Но засега в Германия има определени затруднения с това. DB Netze – операторът на железопътната инфраструктура, влиза в състава на Deutsche Bahn. И същевременно въпросната дъ-



DB Netze – операторът на немската жп инфраструктура следва да стане независим, за да има условия за свободна конкуренция в сегмента

ЗАЕДНО ЗА ЕВРОПЕЙСКИЯ ТРАНСПОРТ

Такава е темата на проекта, по който в момента работят учениците от горнооряховската Професионална гимназия по железопътен транспорт „Н. Й. Вапцаров“ съвместно с техни връстници от Румъния и Франция. Да се присъединят към проекта ще бъдат поканени и сходни училища от Полша, Холандия, Швеция и Сърбия. Той се осъществява чрез виртуална платформа и целта му е младежите да си сътрудничат и обогатяват знанията си в областта на транспортната система не само в трите страни, а и на територията на целия Европейски съюз. Участниците в проекта са предимно ученици от 9 клас на професионалната гимназия „Н. Й. Вапцаров“. Предстои да започне обмен на информация, свързана с транспортната инфраструктура, с превозните средства, в областта на икономиката на транспорта, на вредните емисии и влиянието им върху околната среда. Във финалната фаза утρεшните железопътни специалисти ще изготвят електронна книга за транспорта в Европа и уеб сайт с материали, които могат да бъдат използвани в образователния процес. Крайният резултат от работата ще бъдат учебни материали, които са събирани и разработвани от учениците.

Поставените за разрешаване проблеми са насочени към развиване на ученическата инициатива и предприемчивост. Участието в проекта ще насърчи юношите да започнат ефективно да прилагат теоретичните си знания в реалния живот. Основната цел е ефективно из-



ползване на информационните и комуникационни технологии, обмяна на опит в международен мащаб и мотивиране на повече млади хора да усъвършенстват уменията си за комуникация на чужд език и развиване на страст към изучаването на професии, свързани с транспорта и в частност железницата.

Проектът стартира с обмяна на информация за училищата и видеоконференция между учас-

тниците. Той е отворен към повече средни учебни заведения, желаещи да се включат в него. Ще се осъществява в течение на една учебна година, като се предвижда възможност да бъде продължен и през следващата 2017-а учебна година, за да има възможност по-пълно и по-задълбочено да се разработят различни учебни материали.

Митка Ангелова
координатор

Сайт за подвижен железопътен състав и инфраструктура за Trainz Railroad Simulator разработва Йоан Спасов, ученик в Професионалната гимназия по железопътен транспорт „Н. Й. Вапцаров“ в Горна Оряховица. Деветокласникът учи в паралелка „Локомотиви и вагони“ и е първият възпитаник на професионалната гимназия, който се захваща със създаването на правата на подобен модел в интернет.

На този етап Йоан качва събраната информация в готовата платформа Weebly,

а амбицията му е да изпита всичко професионално. Младежът непрекъснато разширява и обогатява познанията си по програмиране и уменията си за работа с 3D обекти чрез специализиран софтуер. Най-голямото му желание е да привлече в осъществяването на идеята си колкото е възможно повече от своите съученици.

Йоан набира информацията за сайта си от глобалната мрежа, а също така сам прави снимки на локомотиви и вагони. Ученикът е от Плевен и е приет в гимназията с отличен успех 5,83.

IN MEMORIAM

Поклон пред учителя!

На 1 януари 2016 г. приключи земния си път докторът на историческите науки Иван Хараламбиев.

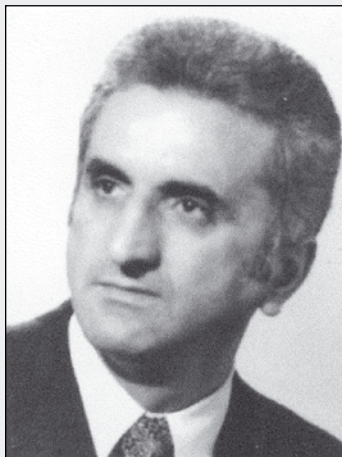
Роден на 1.10.1927 г. в с. Брусарци, обл. Монтана той завършва мъжкия железопътен пансион за деца на железничари във Велико Търново и Историческия факултет на Софийския университет.

Преподава история в Транспортния техникум и ПЖИ (полувисш жп институт) в София. Защищава дисертация в БАН на тема, свързана с историята на международното работническо движение 1929 - 1939 г. Активно участва в организацията на честването на 1 300-годишнината на България. Продължава трудовата си и научна дейност в Министерството на вътрешните работи.

Випусниците на Транспортния техникум и ПЖИ помнят неговата необикновена дарба като учител по българска история, като блестящ оратор при отбелязването на различни годишнини и национални празници на родината ни.

Той беше голям и талантлив човек, достоен българин. С обаятелното си слово правеше истински българи всички, които го слушаха и се докосваха до него!

От учениците му



ОТНОВО ПРИЗНАНИЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЧАРИТЕ ЕСПЕРАНТИСТИ

Съществува един език на мира, приятелството и разбирателството между народите, който се нарича есперанто. Той е създаден от Людвиг Лазар Заменхоф през 1887 г. Целта е била да има един общ език за комуникация между народите като се запазят националните езици. И действително есперанто започва да се разпространява по света. В България навлиза в началото на 20 век. Изучават го юристи, лекари, железничари, учители, работници, представители на различни слоеве на населението. Лесен за изучаване, той е достъпен за широки слоеве от обществото.

Но железничарите есперантисти са най-активните в Българския есперантски съюз. Нашата секция редовно участва

във вътрешни и международни конгреси и конференции. Членове сме на международната железничарска есперантска федерация - IFEF. Международните конгреси предоставят възможност за интересни срещи и разширяване на контактите между участниците. Обсъждат се актуалните новости в железопътния транспорт, които не са малко. Повод за полемика също така стават и нови технически думи. Разбира се чистотата на езика остава на първо място, без заемки от английски.

Тази година Световният конгрес на железничарите есперантисти отново ще се проведе между 21 и 28 май в черноморската ни столица Варна. Досега железничарската есперантска секция е организираща между-

народни конгреси през 1984 г., 2003 г. и 2010 г. Организационният комитет за провеждане на събитието се ръководи от председателката на секцията инж. Петя Александрова. Тя е включила в екипа си есперантисти, владеещи много добре езика. Интересът е голям, а записалите се участници са както от чужбина, така и от България. Вниманието на гостите е предварително привлечено от предстоящата екскурзия до старопрестолната ни столица. Във Велико Търново те ще имат възможност да видят „Царевец“, реставриращият се в момента хълм „Трапезица“ и още много забележителности, свързани с българската история.

Ангел Мъглов
железничар есперантист



ХОРАТА СА НАЙ-ЦЕННИЯТ КАПИТАЛ В ЕДНА КОМПАНИЯ

Обръща внимание Велислава Николова, директор на подразделения Център за професионално обучение и Център за атестиране в „Холдинг БДЖ“ ЕАД

Тя е магистър по „Управление на човешките ресурси и социално корпоративна отговорност“ от Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, който се намира във френската столица. Магистратурата си по психология завършва във великотърновския университет Св.св. „Кирил и Методий“.

През 2007 г. става един от първите специалисти, представители на Dale Carnegie за България, които обучават според стандартите на авторитетната американска компания. Dale Carnegie се налага и защитава високия си имидж на световния пазар с провежданите от нея курсове за личностно развитие, за изграждане на умения да се привличат клиенти, за корпоративен тренинг, за публично говорене и междуличностни умения.

Новият ръководител на ЦПО и Центъра за атестиране започва кариерата си през 1999 г. в Институт по психология на МВР. По-късно последователно работи в Холдинг „Импала“, обединяващ компании като „БЕЛЛА - България“, „ПИК-Ко“, „Фреш Лоджик“ и „Ипекс груп“. След почти седем години работа в холдинга, продължава професионалното си развитие в „Изи Кредит“, лидер на пазара в отпускането на бързи кредити.

От началото на тази година Велислава Николова отговаря за професионалното обучение и усъвършенстване на специалистите, които работят в БДЖ.

- С какво ви привлече работата в Центъра за професионално обучение, г-жо Николова?

- В момента БДЖ изпитва остра необходимост от мотивирани и опитни хора, които да бъдат движещата сила в управлението на промяната. Аз съм човек на предизвикателствата и приемам точно така това - да бъда полезна с опита и знанията си в развитието на човешкия капитал на структура от величината на Българските държавни железници.

Да бъдеш част от нещо толкова голямо, само по себе си е вълнуващо, но още по-вълнуващо е когато знаеш, че си част от една реформа, която до момента не е извършвана в такъв размер от българска компания. Не на последно място е и желанието да участвам в екип, който прави нещата наистина да се случват и ги довежда до финал. Защото успехът идва като резултат от добра екипна работа, а не като индивидуално постижение.

Хората са най-ценният капитал в една компания, а прилагането на добри практики в управлението на човешките ресурси винаги води до по-добри финансови резултати и по-успешно цялостно представяне. В тази връзка очакванията са големи, както и отговорността, която съм поела.

- Бихте ли характеризирали тайната на добрия мениджър в областта на човешките ресурси?

- Работата с хора е индивидуална, трудна и отговорна. Най-важното е да не се забравя, че винаги има какво още да се научава и усъвършенства като се създава атмосфера на доверие и условия за всеки да разгръща своя потенциал.

- Сигурно вече сте изградили концепция за крат-

косрочното и дългосрочното развитие на ЦПО като Център за квалификация и преквалификация?

- В краткосрочната ми визия за Центъра за професионално развитие е включено актуализирането на всички програми за обучение, както и да се внесат новостите, необходими на нашите основни клиенти.

ЦПО е обслужващо звено и това, което правим, трябва да бъде насочено към удовлетворяване на потребностите на останалите две дружества в групата – „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД. В момента активно работим по различни проекти, допитвайки се и ползвайки опита на техни служители. Целта ни не е просто да направим механична промяна, а всеки един процес да бъде съгласуван и приет от клиентите ни, така че да сме в тяхна помощ и да допринасяме за развитието на дружествата от групата на БДЖ. И като заговорихме за процеси, сега работим по наш вътрешен проект, в резултат на който ще опишем подробно и съответно ще актуализираме всички процеси, които до момента съществуват в Центъра за професионално обучение.

Дългосрочната ми визия за ЦПО е сертифицирането му по ISO. Също и установяването на връзки за обмяна на опит с различни други европейски центрове за обучение. Целта ни е да станем еталон за начин на работа, според европейските стандарти. Да включим още професии в портфолиото си и да привлечем външни за групата на БДЖ клиенти.

Общата визия за развитие включва развитието и поддържането на отношения с всички средни училища и университети, с които бихме могли да си сътрудничим по

отношение на обучение и наемане на служители.

- Къде приоритетно ще акцентирате през 2016 година при усъвършенстването на преподавателската работа, учебния процес и програмите за обучение?

- Освен върху теоретичното обновяване на програмите основно вниманието ни ще се насочи към усъвършенстването на практическите умения на персонала. Бих искала да сложим акцент върху добавянето на различни нови модули, например като „Обслужване на клиенти“. Важно е да насочим усилията в преобръщане мисленето и отношението на работещите в БДЖ в посока поставяне на клиента на първо място. Приоритетно ще работим върху изграждане на методиката, по която се изпращат хора на обучение при нас. По този начин ще оптимизираме не само разходите на дружествата в групата на БДЖ, но и воденето на практиката по различните ни програми.

- Каква е ролята на създадения Център за атестация?

- Добрите практики показват, че няма нищо по-лошо за една компания от хора, които не са обучени. За да разберем обаче в кои сфери нашите служители имат необходимост от различен вид обучения, трябва да бъдем наясно с компетенциите им, с мотивацията и желанието да се развиват в дружествата от групата на БДЖ. Центъра за атестация е мястото, където ще създадем цялостната методология по стратегическо управление на човешките ресурси. Вече работим по изграждането на компетентностен модел, методология за центрове за оценка и развитие, както и по портфолиото на обученията, които самостоятелно ще разработваме.

ОБРАТНА ВРЪЗКА



Уважаеми дами и господа,
Бих искала за изразя моята благодарност за приятното пътуване, което имах на 3 март тази година до с. Мирково с влак №30121. Той тръгна от гара Подуяне в 8:12 ч. Бях приятно изненадана от отоплението през цялото време вагони и осигуряването на места за всички пътници от вашата служителка Петя Гърбилянска. Нали знаете българите, намерият ли си места - сядат и до тях си слагат багажа без да се интересуват, че на следващите гари се качват други пътници, които остават правостоящи. Г-жа Петя Гърбилянска непрекъснато проверяваше вагона и обявяваше - има още 3 или 4 места... Така осигуряваше на всички удобно да пътуват.

Като наближих моята гара – софийското село Мирково попитах служителката за нейното име и така успях да го науча.

Благодаря още веднъж за удобното пътуване и за доброто отношение на Петя Гърбилянска към всички пътници.

Поздрави:
Вили Димитрова



БЛАГОДАРСТВЕНО ПИСМО ОТ ТД „НА ПЛАНИНА С ИВАН“

21.02.2016 г.

ГРАД СОФИЯ

Искаме днес, 21.02.2016 г. със сърце да благодарим на служителите на БДЖ във влак №10121 в 7:35 ч. за Белово!

Споделяме добрината и коректно им отношение за приетата наша молба да направят бърза спирка на прелеза при Стамболово, за да може да слезем 25 туристи по-удобно на перона... Съгласиха се с усмивки, а на прелеза ни чакаха други двама служители на БДЖ със столче, което сложиха близо под вратата на влака на първи вагон и ни подаваха мило ръка... Голяма изненада, красив жест и подарък бе за нас този миг от вечността! Да, толкова му трябва на човек, за да е щастлив и усмихнат... Благодарим Ви!

"Да откриеш и разпалиш искрицата светлина във всеки един човек, независимо колко слабо свети тя, е умение, което може да спаси света."

ПАНИК АТАКА – ЩО Е ТО?

Чували ли сте за пристъпи на паник атака, когато внезапно ви обземе безпокойство и изпитате такъв страх, все едно умираш? Не, това не е реклама на филм на ужасите, а реално състояние на организма. Вижте какво представлява паник атаката и как се лекува?

Паник атаката идва неочаквано и без предупреждение. Представява внезапно и интензивно чувство на тревожност и напрежение, човекът изпитва панически страх, че нещо лошо ще му се случи или че може да умре. Всъщност до сега няма известни смъртни случаи в следствие на паник атака, а въпросното заболяване е на психологическа основа.

Обикновено паник атаката продължава не повече от 10-тина минути, но макар и в редки случаи може да стигне дори час. Наблюдава се по-често при жените, но има регистрирани случаи и на мъже, които се оплакват от подобен проблем.

След първия пристъп няма гаранция, че ще се появи втори, нито пък може да се отговори на въпроса кога ще е той. Наблюдават се обаче промени в поведението на болния. От страх паник атаката да не се повтори, той избягва ситуации, които му се виждат сходни с тази, при която е получил пристъпа.

При паник атаката организмът се пренасища на стресови хормони като адреналин и кортизол, в резултат на което възникват пост-симптомите на заболяването.



Симптомите на паник атаката са два типа – физически и психологически. Физическите включват замаяност, треперене, затруднено дишане, обилно потене, ускорен пулс и сърцебиене, изтръпване на крайниците, гадене, тежест в зоната около сърцето.

Психологическите засягат най-големите страхове на пациента. Обикновено най-срещаният е страх от смъртта или страх, че някой орган може да откаже да функционира. Друг път отключват фобии – клаустрофобия (страх от тесни пространства), аквафобия (страх от вода), социална фобия (страх да си сред много хора) и други. Част от психологическите симптоми на паник атаката е и дереализацията – човек има усещане, че е в паралелен свят.

Паник атаката се диагностицира от психиатър или невролог. За целта обаче пациентът трябва да си е направил изследвания, които проучват симптомите и елиминират евентуални други заболявания. Когато се докаже, че той е клинично здрав, се произнася психиатърът. Тогава се назначава и лечение на заболяването. При някои то е свързано с психотерапия, при други – с релаксационни процедури и медитация. Трети пък се нуждаят от прием на медикаменти (най-често антидепресанти). Много хора обаче оставят паник атаките в миналото, без да предприемат специално лечение, а само с понижаване на нивото на стрес в ежедневието (като заминат за няколко седмици на тихо и спокойно място например).

Цветната сол – Извор на здраве и красота

Знаете ли, че съществува синя, червена и дори черна сол и че всяка от тях има различен състав, вкус и действие? Приберете скучната бяла сол в шкафа и се запознайте със солениите съкровищата на света:

Черна индийска сол

Кала намакили санчал известна още като „веганска сол“ се извлича от вулканични скали, които се срещат в Пакистан и Индия. В основата на характерния ѝ цвят е наличието на желязо и магнезий, както и сяра, въглерод и натриев хлорид. Именно сярата в състава е причина за специфичния остър вкус на черната сол, който се оприличава на сварени яйца. Според аюрведичната медицина благоприятните ѝ действия върху здравето са многобройни. Тя помага при лошо храносмилане, киселини в стомаха, подуване на корема, газове и дори проблеми

лице, тъй като премахва токсините и омекотява и заздравява кожата.

Розова хималайска сол

Много популярна у нас, хималайската сол няма нужда от представяне. Съдържа повече от 84 минерала в състава си, сред които селен, манган, калий, калций и магнезий. Освен това лесно се абсорбира от червата и подпомага храносмилането. Има по-деликатен вкус от готварската сол, тъй като големите ѝ кристали се разтварят по-бавно и въздейства нежно на вкусовите рецептори. Ето защо тя не променя храната, а засилва и подобрява вкусовите ѝ качества.

Синя персийска сол

Може би най-рядко срещаната сол на света, синята персийска сол се извлича от мини в Северен Иран. Цветът ѝ се дължи на промяна в структурата ѝ при сблъскване на



със зрението. Що се отнася до кулинарните ѝ качества, черната сол се използва повсеместно в азиатската кухня за овкусяване на супи и салати или като съставна част от микса от подправки Чаат масала. Можете да я срещнете във веганските рецепти, тъй като придава на тофуто и на омлета от нахут чудесен вкус.

Червена хавайска сол

Благотворното действие на червената сол е познато на хавайците от векове. Те традиционно я използвали по време на лечебни ритуали и церемонии. Особеността ѝ е дължи на червената хавайска глина от вулканичен произход в състава, която я обогатява с желязо и е причина за лечебните ѝ свойства. В нея се съдържат над 80 различни минерала, сред които калий и магнезий и за разлика от традиционната сол, не причинява задържане на вода в организма, поддържа нормално ниво на кръвното налягане и заздравява костите. Има леко метален вкус, който е вследствие на високото съдържание на желязо – почти 5 пъти повече от това в готварската сол. Хавайската сол има и козметични предимства. Тя се използва в скрабове и маски за

тевтонски плочи. Това и наличието на калиев хлорид в състава ѝ създава оптична илюзия за син цвят. Богата на калий, магнезий и калций, персийската сол бори натрупаната умора и изтощение в човешкия организъм. Силният ѝ вкус с леко пикантна нотка я прави подходяща при приготвяне на ястия с трюфели, бяло месо, варени зеленчуци, а също така пици и фокачи.

Флор де сал – Цветето на солта

Тази сол е толкова ценна, че си е спечелила прякора „хайвера на солта“. Причина за това е факта, че не е рафинирана и не са добавяни консерванти в състава ѝ. Още древните ацтеки са добивали това „морско злато“, а днес може да се открие по крайбрежието на Франция, Канада и Португалия. Подходяща е за хора с високо кръвно налягане поради по-ниско съдържание на натриев хлорид. Както при хималайската сол, кристалите на Флор де сал са по-големи, което определя и по-натрапчивия вкус на солта. Тъй като има способността да подобрява вкуса на храна с течение на времето, е перфектна за водата за варене на паста, винегрет, а също така и за маринати за месо и риба.



НЕПОДОЗИРАНИТЕ ВЪЗМОЖНОСТИ НА СОЛТА



- Преди да измиете зелената салата, я накиснете за 10-15 мин. в подсолена вода. Така се отстраняват всички червейчета, които се крият в основата на салатата.
- Листата от магданоза и копъра може да запазите дълго време свежи и да ги използвате за манджи и салати, като ги поставите в кутия и ги поръсите

със сол.

- За да изчистите дъното на загорял съд, посипете го с дебел слой сол и оставете да престои няколко часа.

- Копринените дрехи запазват за дълго блясъка си, ако ги изплакнете със солен разтвор в съотношение 5 л вода : 125 г сол. Същото съотношение може

да използвате и за да запазите ярките цветове на дрехите.

- Изплакнатите със солен разтвор дрехи няма да замръзнат през зимата, когато ги прострете навън.

- Стъклени чаша и шишета ще заблестят с кристален блясък, ако ги измиете със сол и ги изплакнете със студена вода.

2016 г. ГОДИНАТА НА МАЙМУНАТА

Годината на Маймуната започна на 8-и февруари 2016 и се осланя на самото животно, което е интелигентно, духовито и находчиво.

Маймуната успешно решава проблемите си и преодолява трудностите, като същевременно демонстрира независимост.

Очаква се годината на Маймуната да бъде период на промени в живота, любопитство, нови открития. Годината е благоприятна за бизнес, но сделките трябва да се сключват въз основа на факти, а не на емоции. На индивидуално ниво, ще бъдат възнаградени усилията на онези, които вярват в себе си, а не в успеха на колектива.

През годината на Огнената Червена Маймуна, цветовете жълто, оранжево и червено, носят късмет.

За да бъдете щастливи и спокойни през 2016 г., задължително си вземете амулет във формата на маймуна. Това може да бъде статуя, монета или бижу.

Огнената Червена Маймуна ще „властва“ до 27-и януари 2017 г.

Маймуна – 1932, 1944, 1956, 1968, 1980, 1992, 2004, 2016

2016 г. ще донесе късмет на родените под този знак. Самотните представители на тази зодия имат големи шансове за намирането на идеалната половинка. Ако сте зодия Маймуна, очаквайте предложение за брак около средата на годината. Тези, които имат постоянен партньор, имат добри възможности за за-

чеване на дете през първите четири месеца от 2016 г. Годината е идеална за подобряване на жизненото състояние на Маймуните. Тя е подходяща за спиране на цигарите и предприемане на здравословна диета. През 2016 г. представителите на тази зодия ще имат възможности за нови търговски перспективи.

Петел – 1933, 1945, 1957, 1969, 1981, 1993, 2005

През 2016 г. Петелът ще направи значителни промени в живота си. Най-благоприятни са първите 5 месеца от годината. Самотните Петли ще започнат нова връзка през последното тримесечие на годината. За да спечелите обекта на Вашите желания, трябва да направите нещо ново и различно. През първото тримесечие на годината, Петлите ще се радват на отлично здраве, жизненост и енергия. Месеците август и ноември 2016 ще предизвикат стрес и влошаване на здравето, поради предизвикателства в кариерата Ви.

През годината на Маймуната, Петлите трябва да продължават да следват мечтите си и да започнат ново начинание, което ще бъде увенчано с успех.

Куче – 1934, 1946, 1958, 1970, 1982, 1994, 2006

Родените под знака на Кучето ще срещнат нова любов през 2016 г. Натрупаните през последните години разочарования и неприятности ще бъдат изместени от късмет и успехи. Между месеците април и юни, Кучето успешно ще разреши финансовите си проблеми. Ако сте родени в годината на Кучето, то вие ще бъдете в мир и хармония със себе си. Вашата работна среда ще бъде изключително спокойна и приятна. Очертават се добри отношения с вашите колеги и бизнес партньори.

Вие може да планирате бизнес стратегии и цели за 2016 г., без да се притеснявате, че нещо или някой ще ги провали.

Глиган – 1935, 1947, 1959, 1971, 1983, 1995, 2007

През 2016 г. представителите на зодия Глиган ще бъдат свободни да правят каквото си искат. Очакват ви нови социални контакти, които ще ви помогнат за личностно и кариерно израстване. Още в началото на 2016 г. всички копнежи и любовни бланове на Глигана ще бъдат изпълнени. Ще бъдете в състояние да



ГОДИНА НА МАЙМУНАТА

очаровате представителите на противоположния пол без много усилия. Годината е отлична за планиране на бременност и раждане на деца. През тази година на бизнесмените, зодия Глиган, предстои реализиране на нови проекти и намиране на клиенти. Внимавайте, защото новите контакти, които завързвате крият опасност от бизнес провал.

Плъх – 1936, 1948, 1960, 1972, 1984, 1996, 2008

През тази година ще трябва да се съсредоточите върху приключване на проекти и реализиране на планове. До края на 2016 г. Плъховете ще създадат добри приятелства в професионалната си сфера. Обвързаните ще се радват на хармонична и изпълнена с любов връзка. Годината е отлична за планиране на бременност. В началото на 2016 г. представителите на зодия Плъх ще бъдат в деликатно здравословно състояние. Ще се нуждаете от чести почивки от напрегнатото ежедневие, за да

останете в добра форма. Прогнозите за бизнес през тази година не са от най-добрите. Ще се наложи да потърсите съдействие от други лица, които са готови да ви помогнат за постигане на целите.

Бик (Вол) – 1937, 1949, 1961, 1973, 1985, 1997, 2009

Ако според китайския хороскоп сте зодия Бик, гответе се за големи промени в живота си през 2016 г. Бикове трябва да се възползват от интелектуалните си способности, за да се предпазят от вземане на неправилни решения.

Според прогнозите Бикове ще изживеят една романтична и страстна година. Физическото ви здраве ще бъде отлично през цялата година. Обърнете достатъчно внимание на социалния си живот. Почивайте повече и се радвайте на живота в компанията на семейството и приятелите си. Вместо да се опитвате да направите много неща, трябва да се концентрирате върху една-две важни цели, ако искате да постигнете финансов успех в бизнеса.

7 НЕЩА, КОИТО НЕ БИВА ДА СПОДЕЛЯТЕ В СОЦИАЛНИТЕ МРЕЖИ

Преди да започнете да „споделяте“ лична информация, вижте какво съветва The New York Times да оставите скрито:

1. Кога сте извън града

Хората не могат да се въздържат да не се похвалят в социалните мрежи колко добре си изкарват по време на почивката си. Това обаче може да ви струва скъпо, защото никога не знаете кой точно следи вашите постинги и как възнамерява да използва тази информация. Тя може да се използва за планиране на обир на жилището ви. Ако толкова много искате да споделите вашето пътуване, направете го след като се върнете.

2. Вашата локация

Всички знаем, че смартфоните могат да проследят нашите GPS координати, но знаете ли, че вашият бразуър също може да следи къде се намирате? По този начин злонамерени лица

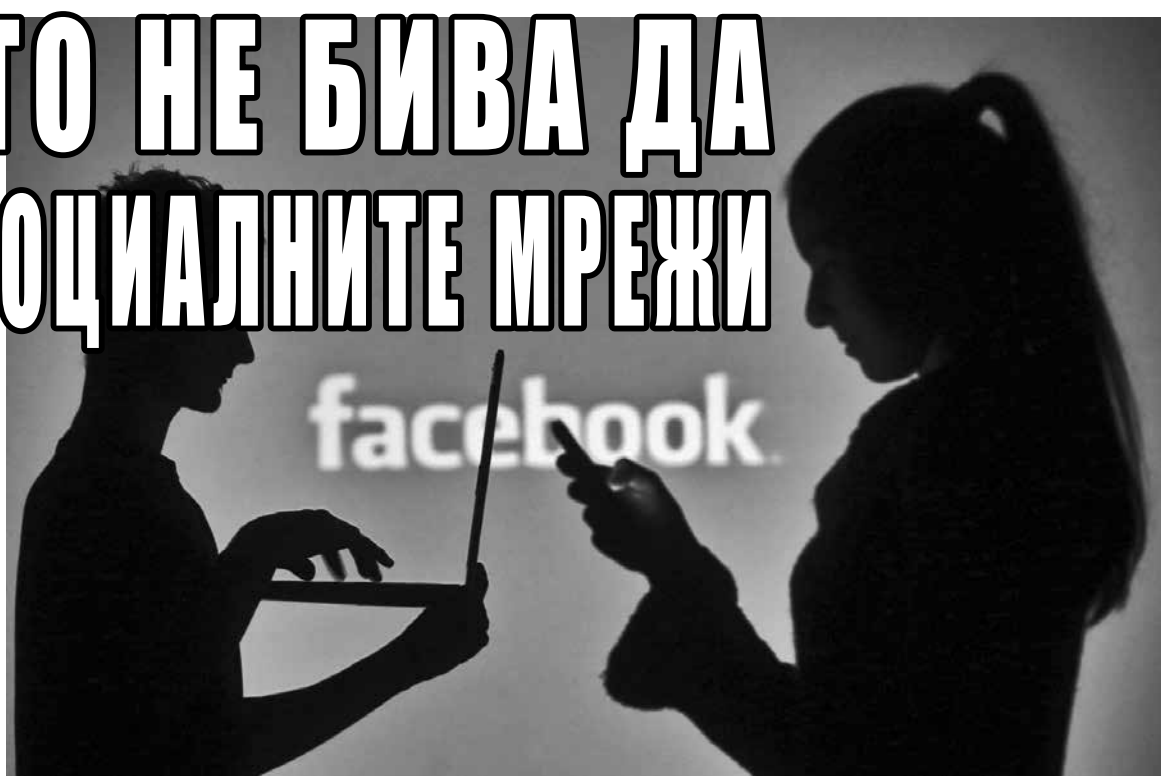
могат да съберат още повече лични данни за вас или да ви проследят с цел нападение и грабеж. Ето защо никога не трябва да давате физическия си адрес в социалните медии дори и да си мислите, че водите защитена комуникация.

3. Поверителна информация

Бъдете внимателни каква информация споделяте в социалните мрежи за бизнеса си или за компанията, за която работите. Това е особено важно, ако сте подписали споразумение за конфиденциалност. Същото важи и ако знаете вътрешно-фирмена важна информация: кой ще бъде съкратен през следващата седмица, каква е стратегията на вашата компания за новата година, и така нататък.

4. Оплаквания от шефа

Ако искате да се оплачете от шефа си или от колегите, то социалните медии не са мястото. Много



е вероятно някой да разбере за това и да си навлече сериозни проблеми в службата.

5. Хвалене със скъпи нови покупки

Дори и да сте развълнувани от новия си телефон, таблет, лаптоп, кола, къща или нещо друго, не го споделяйте онлайн. Когато кажете на света, че имате чисто нова скъпа джаджа, някои хора със сигурност ще поискат да ви я от-

крадат или пък да се възползват от вас по някакъв начин.

6. Медицински или правни консултации

Независимо колко сигурни сте в себе си, не се изкушавайте да давате на хора в социалните сайтове медицински или правни консултации. Това важи дори и ако сте лекар или адвокат. Причината е, че не знаете всички факти около нечия болест или неприятност, в

която се е забъркал човекът и е по-добре той да получи професионална помощ.

7. Нещо, за което ще съжалявате по-късно

Всичко качено в мрежата остава там завинаги. Вие може да изтриете някоя информация след време, но има хора които могат да я намерят, така че не качвайте и не казвайте нищо за което по-късно може да съжалявате.

ГАРА ЗА... ЕДИН И ЛИНИЯ ЗА... ДЕСЕТ ПЪТНИЦИ

Железницата в Япония поддържа жп спирка и маршрут заради 10 ученици

Звучи невероятно, но е факт! Вече три години железопътният оператор Japan Railway Hokkaido (JR Hokkaido), който обслужва северния японски остров Хокайдо, продължава да поддържа жп гара и нерентабилен маршрут заради десетина средношколци.

Любопитната история започва когато през 2013 г. ръководството на компанията JR Hokkaido взема решение да прекрати движението на своите влакове по един от нерентабилните маршрути, водещ до вече силно обезлюден регион. Но впоследствие борда на директорите узнава, че жп съставите са единствения начин на десетина местни ученици да пътуват до училище и размисля. Вместо да закрийт трасето, те само съкращават дължината му. А композициите, макар и разредени, продължават да обслужват трите гари – Ками–Ширатаки, Кю–Ширатаки и Шимо–Ширатаки, от които се качват и слизат учениците.

Най-интересна е ситуацията около малката гара Ками–Шира-

таки. Тя е изградена от жителите на квартала още през 1955 г., за да могат да използват жп транспорта, а децата им да пътуват до училище. С течение на времето обаче, този отдалечен от големите градове район се обезлюдява. Това води до драстично намаляване на пътническия поток от станцията. Стига се дотам, че редовно я използва само от един-единствен пътник – средношколката Кана. Когато разбират за планове на JR Hokkaido да закрие спирката, нейните родители отправят молба до компанията да не я затварят до завършването на момичето. И от жп оператора решават да я удовлетворят, за да може то да посещава безпроблемно учебните занятия.

Композициите на жп оператора спират на гара Ками–Ширатаки само два пъти на ден. Веднъж сутрин в 07.04 ч., когато Кана хваща влака и пътува 35 минути до гимназията си. И в 17.08 ч. следобед, когато девойката слиза на перона, прибирайки се от учи-

лище. Служителите на оператора обслужват и поддържат жп спирката целогодишно само заради нея. Останалите 36 жители на обезлюденото селце много рядко ползват железницата...

Приказката е на път да приключи в края на март тази година, когато младото момиче ще завърши средното си образование. Впоследствие тя планира да замине за един от японските мегаполиси, за да постъпи в университет или да започне работа. От JR Hokkaido ще закрийт жп станцията веднага след дипломирането ѝ, тъй като не виждат смисъл съставите да губят време за безсмислени спириания в безлюдния район. Освен това ще бъдат спестени и средства за поддържане на перона и спирката.

Влаковете обаче ще продължат да обслужват направление. И ако някой от живеещите край гара Ками–Ширатаки все пак реши да хване влака ще може да го направи от близката жп спирка Кю–Ширатаки. Засега тя ще продължи да функционира, тъй като редовно се използва от други десетина ученици. Всяка сутрин те могат да хванат само един влак, за да достигнат до школото си, ала на връщане имат възможност да избират между три, пътуващи в различно време, с които да се върнат у дома.

За трогателните жестове на JR Hokkaido към японските ученици се чу едва сега, тъй като от железопътната компания са отказали да си правят PR от това. „Виновници“ да се даде публичност на историята са станали няколко благодарни родители. Изводите оставяме на вас.

Ивайло ПАШОВ

АБОНАМЕНТ 2016

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

За ваше улеснение отново ви предлагаме абонаментен талон, който след ползване и документ за внесена 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

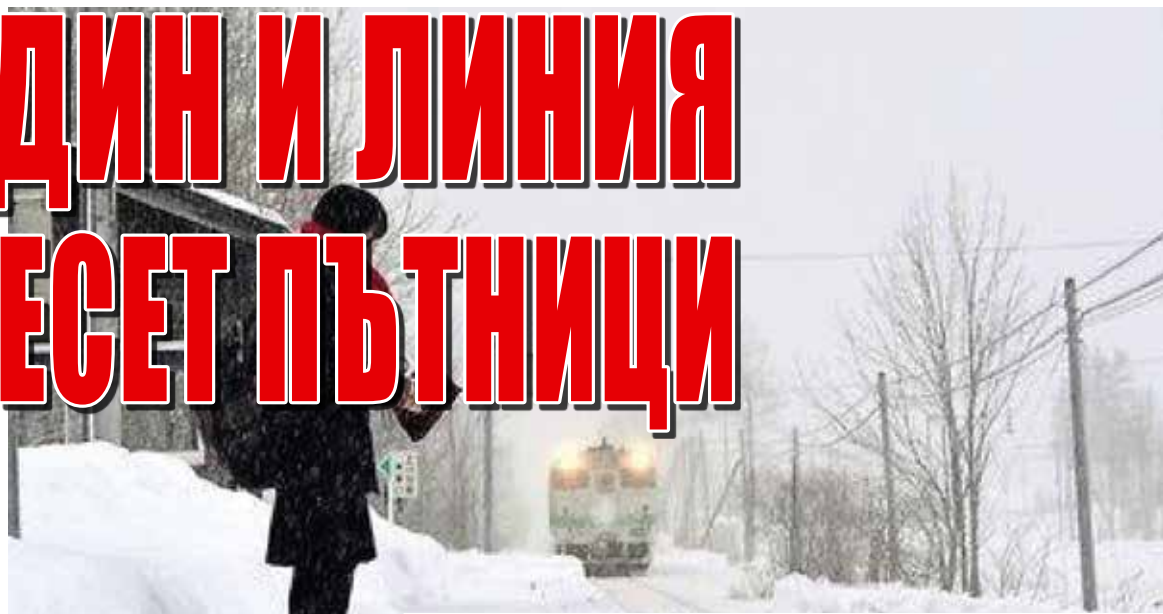
Банкова сметка
на вестника в лева
Титуляр:
„Поделение за почивна дейност“ -
ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BPR179241064295803
BIC: BPRBGSF
Банка: Юробанк България АД

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

За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент
24 лв.



Гара Ками-Ширатаки съществува от 1955 г.



Вече три години влаковете на JR Hokkaido оперират по нерентабилен маршрут целогодишно заради десетина средношколци



Влаковете ще продължат да обслужват линията поне до дипломирането на учениците



Кана – средношколката, след чието дипломиране жп спирката ще бъде закрыта



Железопътната спирка Кю-Ширатаки

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 договорение
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 договорение

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договорение
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 договорение