СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар

RAILWAYMAN

6 - 12 октомври 2016 г. Цена 60 ст. София, година XXV, брой 22 www.facebook.com/RailwaymanBulgaria

Политики

NIGHT TUBE – НОЩНАТА УСЛУГА НА МЕТРОТО В ЛОНДОН на стр. 3

Футбол

ЕДНА ПОБЕДА И ЕДНА ЗАГУБА КУПА В ПАМЕТ НА ЙОРДАН МАНОВ на стр. 4

ПОВИШАВАНЕТО НА ЗАПЛАТИТЕ – РЕЗУЛТАТ ОТ ПОДОБРЕНАТА КОРПОРАТИВНА СРЕДА

Инициативата дойде от мениджмънта на двете дружества на „Холдинг БДЖ" ЕАД и бе възприета от синдикатите

Реформите, извършвани през последните години в двете дружества на „Холдинг БДЖ" ЕАД за подобряване на финансовите и икономически резултати са причина за инициативата на мениджмънта на националния жп превозвач да предложи увеличаване на месечните трудови възнаграждения, както на локомотивния, така и на част от експлоатационния персонал. Никоя длъжност не е бе пренебрегната, а работата по изграждане на единна и обективна система за възнаграждения продължава, което постепенно чувствително ще промени заплащането на железничарите. Желанието да бъде подобрена корпоративната среда чрез поощряване на личната инициатива, усъвършенстване на качеството на работа и постигането на по-високи производствени резултатите на отделното работно място са едни от причините актуализацията да започне от 1 септември т.г. в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД.

Това предполага повишаване на индивидуалната професионална подготовка на служителите в пътническото дружество, особено на тези, които са в постоянен контакт с клиентите. От стратегическо значение е постигането на по-високо качество на работа на билетните касиери и превозните бригади, които всекидневно имат непосредствени взаимоотношения с пътниците, казва Велислава Николова, директор „Човешки ресурси" в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. „Важно е да създадем в хората усещане за сигурност на работното място, да им помогнем със знания, да разберем какво им липсва като компетенции, за да започнем да им помагаме в изпълняването на техните ежедневни задължения" – е категоричното й мнение, което споделя. В тази връзка от 3 октомври започна обучение за комуникативни умения и справяне с конфликтни ситуации на тази категория служители. Николова уточнява, че става въпрос за 1665 души, които ще завършат квалификационния курс до средата на февруари 2017 г. Програмата, която е доста наситена и интензивна, обхваща няколко основни момента. Сред най-важните е осъзнаването на връзката между личност и организация като фокусът пада върху отделния човек, с оглед чувствително подобряване на услугата, предлагана от БДЖ. Не по-малко съществено е, че преди да изисква от служителите, един работодател трябва да им предостави възможност те да придобиват нови знания и умения, като постоянно надграждат компетенциите си, подчертава Велислава Николова. Програмата акцентира също върху подобряването на качеството на живот на служителите, организационната култура и нивото на обслужване на потребителите, както и осъзнаване на личния избор, когато става въпрос за предпочетеното мястото на работа в компанията. В процеса на обучението се обръща внимание и на правилната настройка в личните очаквания от БДЖ като работодател и от потребителите на предлагания продукт.

В първата част на курса, в отделна лекция, се разглежда детайлно длъжностната характеристика, компетенциите и стандартите, приети в дружествата. Велислава Николова обяснява, че става въпрос за добро познаване на задълженията, правомощията и отговорността на заеманото от човека работно място, а също и на изискванията на клиента. Най-напред тази лекция включва теоретично запознаване със стандартите на БДЖ, осъзнаване на смисъла на договора, сключен между служителя и компанията, необходимите комуникативни умения, които той трябва да притежава. Във втората част се разглеждат проблемите, на практика възпрепятстващи изпълнението на задълженията на кондуктора, началника на влака или касиера. Трудностите, появяващи се в процеса на работа, се групират по категории, след което се обсъждат и се търсят най-правилните им решения.

По време на еднодневния курс е включено и разглеждането на практическите умения, необходими за по-ползотворна комуникация. Засягат се различните й разновидности, поставената цел при осъществяването й, типологията на отделния служител и на клиента, значението на външния вид , езика на тялото, общовалидните похвати за успешно комуникиране. Провежда се и тест за самооценка доколко ефективно всичко това би се осъществило като се вземат предвид личните умения и действия спрямо стандартите на БДЖ и спрямо общоприетите правила за комуникация.

Отделно в две части се разглеждат практически казуси и се провеждат ролеви игри. Курсистите се разделят на две групи, между които се разиграват конфликтни случаи от практиката. Особеното е, че веднъж се визират различни типове клиенти в една и съща ситуация, а втори път - потребители от един тип в различни ситуации. Преди това обаче се споделят и обсъждат възможностите, предизвикващи напрежение между пътника, касиера или обслужващия влака персонал, с каквито всеки жп служител често се сблъсква в ежедневието си. Прави се подробен анализ и се търсят най-приемливите варианти за преодоляване на евентуалните конфликти. Сред дискутираните казуси е и индивидуалната емоционална нестабилност, която човек може да прояви, както и начините за овладяването й. На финала на курса се обобщават резултатите от тестовете, а лекторите правят препоръки на завършващите и очертават насоките по отношение на емоционалното им усъвършенстване.

„Идеята ми е след като окончателно приключи обучението да видим до какво ниво са стигнали хората и доколко още продължават да изпитват трудности във всекидневието си – споделя Велислава Николова намеренията за по-нататъшната квалификация на персонала. За нас от дирекция „Човешки ресурси" е важно да имаме постоянна обратна връзка от служителите в компанията, хората да споделят своите предложения по отношение оптимизиране на работните процеси, както и необходимостта им от нови знания, умения и компетенции. Важно е също всеки да осъзнае своето място в компанията и значимостта си за отделения процес, тъй като правилното функциониране на една компания

На стр. 5

КИТАЙСКА ЖП КОМПАНИЯ ОПЕРИРА ДО РОТЕРДАМ

Китайският железопътен оператор CDiRS пусна редовен контейнерен влак между Поднебесната империя и Холандия. Той пътува от централния китайския мегаполис Чънду до холандската столица Ротердам и обратно. Основният товар, който превозват карго съставите е електроника.

Маршрутът на композициите преминава през териториите на Казахстан и Русия (през Москва). Пробното пътуване по него бе осъществено още през юни т. г. По-късно имаше още няколко, а от края на септември един контейнерен влак веднъж седмично осъществява рейс. До края на следващата година е планирано пътуванията да се увеличат до 5 на седмица.

Във всяка от двете посоки карго съставите пътуват в продължение на 15 денонощия. Крайните точки на маршрута не са избрани случайно. Посредством жп мрежата Чънду е свързан с едни от най-важните китайски търговско-промишлени центрове – Шанхай, Нинбо, Ухан, Иву, Сямън, Шънджън, Нанин и Кунмин. Освен това тя му осигурява жп комуникация и с Виетнам и Южна Корея.

От своя страна Ротердам е сред стратегическите пристанища за китайските товари, доставяни в Европа по море. Благодарение на железницата сега към него се откри и наземен маршрут, осигуряващ по-бързи доставки.

От холандска страна партньор на жп превозвача CDiRS е компанията Rail Portbrabant, която е част от концерна GVT Group.

ЛАТВИЯ С ЕЛЕКТРОНЕН БИЛЕТ ЗА КРАЙГРАДСКИТЕ ВЛАКОВЕ

Железниците на Латвия пуснаха в продажба през интернет билети за крайградските си дизелови и електрически влакове. Скоро тяхната покупка ще е възможна и през смартфоните на пътниците, съобщиха от пътническия жп оператор на страната Pasažieru vilciens. Оттам уточняват, че в момента се разработва мобилно приложение за тази цел.

Сега пасажерите могат да закупуват онлайн еднопосочни и двупосочни билети за различните направления, както и билет за превоз на багаж. В бъдеще от компанията Pasažieru vilciens планират през интернет да могат да се придобиват също по-дългосрочни превозни документи (валидни няколко дни, месец или повече) и такива за определен брой пътувания.

В САЩ ТЕСТВАТ ДИЗЕЛОВИЯ ЛОКОМОТИВ SIEMENS CHARGER

В Центъра за транспортни технологии (TTCI) на Асоциацията на американските железници (AAR) в Пуебло, щата Колорадо започнаха ходовите изпитания на първия дизелов локомотив Siemens SC-44 Charger. В хода на тестовете се предвижда да бъде извършена оценка на неговите основни характеристики. В програмата са заложени пътувания, при които той ще развива скорости до 200 км/ч.

SC-44 Charger е разработен от Siemens за американския пазар. Прототипът е произведен в завода на германски гигант в Сакраменто (щата Калифорния). Мощността на дизеловия му двигател QSK-95 (продукт на Qummins) е 4400 к. с., което отговаря на ниво 4 от еконормите на щатската Агенция за защита на околната среда (EPA).

На полигона в Пуебло новият дизелов локомотив преминава изпитания с жп състав, състоящ се от четири двуетажни пътнически вагони MARC III (на компанията Kawasaki). Същите се използват от влаковете по крайградските жп маршрути на транспортните власти на щата Мериленд. След края на тестовете локомотивът трябва да постъпи на служба.

Досега в Siemens са получени поръчки за доставка на общо 66 единици SC-44 Charger. Новите локомотиви се предвижда да бъдат експлоатирани в щатите Илинойс, Калифорния, Мичиган, Вашингтон, Мисури и Мериленд. Част от тях ще обслужват и новата жп линия Brightline между Майями и Орландо в щата Флорида. Специално за последното трасе германската компания е получила поръчка да разработи и модерни пътнически вагони. Очаква се всички вече поръчани локомотиви от типа да бъдат доставени на клиентите до края на 2017 г.

Японските власти продават високоскоростен жп оператор

Японското правителство реши да продаде държавната железопътна компания Kyushu Railway Company (JR Kyushu). Същата осъществява превози по високоскоростната жп линия, свързваща градовете Фукуока и Кагощиму на остров Кюсю. Очаква се приватизационната сделка да донесе 3,8 млрд. долара приход на държавата.

Операторът JR Kyushu е собственост на държавната агенция по строителство, транспорт и технологии на Япония. Предвижда се да бъдат изтъргувани всичките 160 млн. акции на жп превозвача.

В момента компанията обслужва 22 железопътни маршрута и 566 гари по тях. Железопътната ѝ инфраструктура включва около 2000 км обикновени и 138 км високоскоростни (Shinkansen) жп линии. Годишно нейните пътнически влакове транспортират около 315 млн. пътници.

Около 60 процента от приходите на JR Kyushu и цялата ѝ печалба обаче идват от дейности, които не са свързани с железниците. Това са операции с недвижимости, хотелски и ресторантьорски бизнес. Персоналът на компанията, ангажиран във всички сфери, наброява над 9300 служители.

Най-добрите гари в Германия за 2016-а година

Германският транспортен съюз Allianz pro Schiene (ApS) обяви победителите в националния конкурс „Гара на 2016 година". Това са жп терминалите Щралзунд-Централна (в едноименния град в Северна Германия) и Щайнхайм (в северо-западната провинция Вестфалия) по крайградската линия Хановер – Алтенбекен – Падерборн.

Гара Щралзунд-Централна е спечелила симпатиите на журито с типично северогерманската си архитектура и високото ниво на обслужване. Обновената жп станция Щайнхайм пък е отличена заради осигурения безбариерен достъп на пътници с ограничена подвижност до територията ѝ, монтираните нови билетни автомати и закрития паркинг за велосипеди. На комисията много е допаднало и качеството на гастрономическите услуги, предлагани на терминала.

Конкурсът се провежда за 13-а поредна година от транспортния съюз ApS.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

NIGHT TUBE – НОЩНАТА УСЛУГА НА МЕТРОТО В ЛОНДОН

От няколко седмици всеки петък и събота лондонското метро вече е денонощно. Тогава по две от основните му линии - Central и Victoria – мотрисите пътуват и през нощта. Новата услуга е наречена Night Tube (Нощно метро) и постепенно ще се разпространява и по други трасета. Това бележи повратен момент в 153-годишната история на „Тръбата" (The Tube) на британската столица, в която досега не бяха пътували редовни нощни мотриси.

„Нощното метро" беше официално открито на 19 август т. г. от лондонския кмет Садик Хан. Интересът към услугата бе изключително голям и само през първото денонощие от нея се възползваха над 50 000 души. Най-натоварени се оказаха метростанциите Оксфорд - Серкус с регистрирани 6500 пътници и Стратфорд (4300 души).

Идеята за денонощно метро в Лондон датира от 2000 г. Още оттогава жителите на вечно будния британския мегаполис апелираха подземната железница да може да се ползва през нощта, поне през най-натоварените вечери от седмицата – петък и събота. Уви, до началото на реализацията на проекта трябваше да минат още доста години.

Бившият лондонски кмет Борис Джонсън (сега външен министър в правителството на Тереза Мей) го смяташе за един от своите приоритети и непрестанно го лансираше. Но докато беше на градоначалник той не успя да дочака осъществяването му. Въпреки това, именно негова е заслугата да издейства от правителството огромни инвестиции, отпуснати за модернизирането на подземния транспорт. Точно благодарение на тях Night Tube се появи.

На практика услугата се пусна с година закъснение. Първоначално новият режим на работа на метрополитена през уикендите трябваше да стане факт още на 12 септември 2015 г. Ала заради несъгласия между служителите на метрото, представлявани от транспортните синдикатите и общинската компания за обществени превози Transport of London (TfL, или „Транспорт за Лондон"), стартът му бе многократно отлаган.

Преговорите между TfL и профсъюзите се проточиха месеци. Заради спорове за заплащането и условията на труд транспортните работници вдигаха няколко пъти 24-часови стачки (последните през януари и февруари т. г.), всяка от които струваше на градската хазна загуби от стотици милиони фунта стерлинги. Едва неотдавна те бяха уредени, след като синдикалните организации се съгласиха на компромисните условия, предложени от общинското предприятие.

Властите на британската столица очакват нововъведението да промени живота на много от жителите на града. Според TfL нощните курсове на метрото спестяват на лондончани поне 20 минути при всяко пътуване, а в някои случаи – дори и час, и помагат на хората да стигнат навреме за забавления с приятели или до работното си място. Освен това, те много допринасят за подобряването на нощната икономика на града, като се предвижда оборотът да се увеличи с до 360 милиона паунда.

Основният контингент от потребители на метрото по време на нощните часове са лекари и медицински сестри, охранители, туристи и посетители на нощни клубове. Благодарение на денонощно движещите се през уикенда мотриси те могат бързо да се придвижват от центъра на града към покрайнините му и обратно. И вече не разчитат за това само на нощните автобуси, таксита и частните превозвачи. Същевременно „Тръбата" им гарантира повече сигурност от останалите транспортни алтернативи.

Метро трасетата Central (дължина 74 км) и Victoria (21 км) не са случайно избрани за дебютен старт на услугата Night Tube. Те прекосяват британската столица съответно от изток на запад и от север на юг. Засега мотрисите обслужват част от маршрута на първата линия и целия пътен участък на втората. Интервалът между подземните влакове е 10 минути.

Цените за пътуване с нощните линии на метрото са стандартните, както при трансферите извън пиковите часове. Дневните пътнически карти могат да се ползват за деня, за който са издадени и за пътувания преди 04,30 часа на следващата сутрин. Например, ако си купите дневна карта в петък в 11,00 часа, можете да пътувате с нея в нощното метро до 04,29 сутринта на съботния ден.

Стандартната стойност на билета на едно пътуване в първа зона (центъра на града) на Лондон е 2,40 паунда при условие, че плащането се извършва с магнитна карта. При безконтактните карти и пластиките „Ойстър" важи правилото за максимален лимит, който позволява да пътувате колкото искате, без да плащате повече над определена сума на ден, зависеща от зоните, в които се движите.

От тази есен на денонощен режим през уикенда се предвижда да преминат още три лондонски метро линии: Jubilee, Northern и Piccadilly. Администрацията на TfL смята, че когато услугата Night Tube започне да се предлага по всичките 5 линии, общата им натовареност през нощта ще достигне около 200 000 пътници.

Властите вземат необходимите мерки за гарантиране на сигурността на пътниците. За целта от градския бюджет са отделени допълнителни 3,4 млн. паунда. Охраната в метростанциите, отворени през тъмните часове, е усилена с още 100 транспортни полицаи, които да съблюдават реда там. Освен това в програмата за модернизация на лондонското метро е заложено монтиране на допълнителни 2000 камери за наблюдение през следващите две години. Те ще е прибавят към вече поставените 12 000.

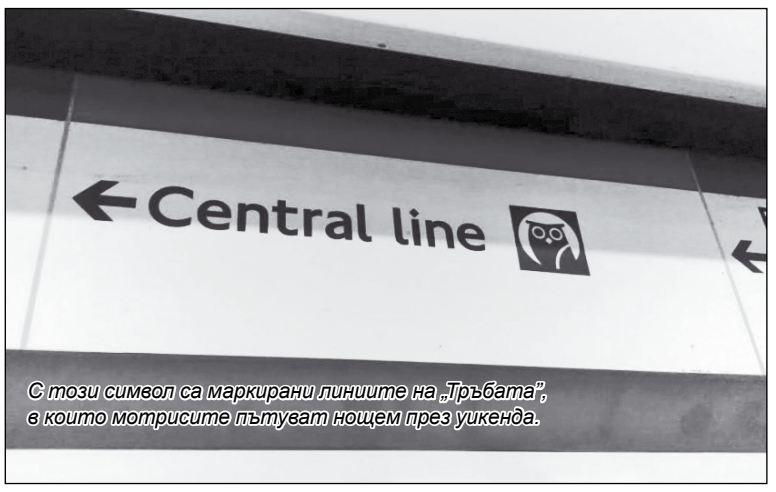
Икономисти от неправителствената организация London First и консултантската компания EY прогнозират, че нововъведението Night Tube ще подкрепи икономика на британската столица със 360 млн. паунда (464 млн. долара) годишно. Очаква се също услугата да доведе до разкриване на поне 2000 нови работни места до 2029 г. А в момент на икономическа несигурност в Обединеното кралство – в светлината на вота за Brexit - това е повече от добре дошло.

На още по-късен етап от Transport of London планират да осигурят нощни влакове и по линиите Metropolitan, Circle, District и Hammersmith & City. Това обаче ще се случи след като програмата по модернизиране на метрото приключи.

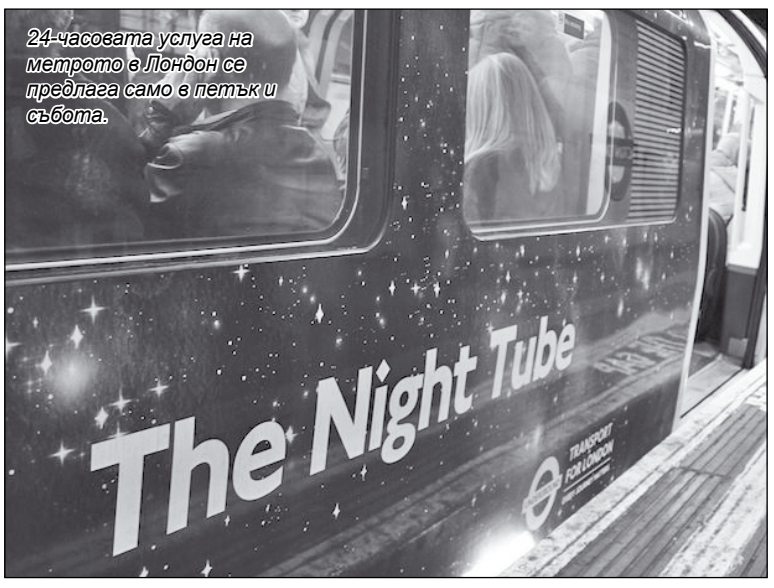
С Night Tube Лондон на практика последва примера на Вашингтон и Берлин, където метрополитена също работи денонощно през уикенда. Засега единствените два града в света, където подземната железница работи 24 часа, 7 дни в седмицата, са Копенхаген и Ню Йорк.

Ивайло ПАШОВ

За сигурността на пътниците през нощта отговарят по-голям брой служители на транспортната полиция



С този символ са маркирани линиите на „Тръбата", в които мотрисите пътуват нощем през уикенда.



24-часовата услуга на метрото в Лондон се предлага само в петък и събота.

Кметът на Лондон Садик Хан пътува с първия нощен метро влак.

Нощните курсове на подземната железница улесняват лондончани в придвижването от и до работата, дома и нощните заведения.

Футбол

ЕДНА ПОБЕДА И ЕДНА ЗАГУБА

Отбеляза „Локомотив – БДЖ”

След двата успешни гола на Неделиан Костадинов и Мартин Марков футболистите на „Локомотив - БДЖ“ няма как да не са доволни.

През изтеклата седмица представителният футболен отбор на националния железопътен превозвач „Локомотив – БДЖ” зарадва феновете си с втора победа в „А“ Окръжната група – Север. В срещата с ФК „Вихър“ Требич още в началото железничарите взеха преднина като през цялото време доминираха в двубоя на терена. И преди средата на първото полувреме, благодарение на точното попадение на Неделиан Костадинов, заслужено поведоха в резултата, който на финала завърши с два на един в тяхна полза. Най-опасното положение за отбора от Требич настъпи след удара в гредата, преди съдията да даде последния сигнал на първата част на мача.

През втората - играчите на „Локомотив - БДЖ“ пропуснаха няколко чисти положения, след което дойде и вторият гол, когато Мартин Марков от отбора на железничарите се възползва от благоприятната ситуация на не добре изчистена топка в наказателното поле на ФК „Вихър“. След него последва моментно отпускане в редиците на отбора на „Локомотив - БДЖ“, което доведе до точен удар в тяхната врата няколко минути преди края на срещата, която завърши с победните 2:1 за Локомотив.

Разочарованието обаче настъпи няколко дни по-късно, когато момчетата в червени фланелки претърпяха първото си поражение в изиграните досега мачове в „А“ Окръжна група – Север. Костелив орех в четвъртия кръг от надпреварата се оказаха футболистите на ФК „Надежда” Доброславци, които с твърдата си игра още от началото направиха недвусмислен намек, че лесно няма да се предадат. Така те дадоха да се разбере, че ще останат непобедими и в четвъртата си изиграна среща в „А“ Окръжна група. И докато през първото полувреме двата отбора демонстрираха равностойни умения на терена, обратът дойде в момент, когато след нарушение в наказателното поле, извършено от отбраната на „Локомотив - БДЖ“, беше отсъден наказателен удар за гостите. Още преди средата на втората част, отново от статично положение, след изпълнение на пряк свободен удар и неубедителна намеса на вратаря, се стигна до резултатът 0:2 в полза на Доброславци.

До края на двубоя и двата отбора няколко пъти пропускаха шанса да променят резултата в своя полза. Но при една от благоприятните ситуации за гостите, след удар от границата на наказателното поле, се стигна до неблагоприятния финал за железничарите 0:3.

Явно умората от изиграните поредни срещи, в продължение на няколко дни им направи лоша шега. За съжаление тя успя да надвие жизнеността и темперамента, с които обикновено се отличава поведението им на терена.

КУПА В ПАМЕТ НА ЙОРДАН МАНОВ

В тазгодишния традиционен футболен турнир, организиран за пореден път от Синдиката на локомотивния персонал в България (СЛПБ), във връзка с международния професионален празник на машинистите участваха 135 души от цялата страна. Преди да бъде обявен официалният му старт бе учредена новата купа за отборно спортсменство на името на Йордан Манов.

Осемте отбора на локомотивните депа в Дупница, Бургас, Горна Оряховица, София, двата на Метрополитена – Метро 1 и Метро 2 и сборният на управителния съвет на СЛПБ, наречен „Пушечно месо”, в продължение на два дни премерваха сили на зеления килим в Банско. Независимо, че играта във всички срещи беше оспорвана до финала стигнаха Дупница и Бургас. Късметът този път обаче бе на страната на отбора на Дупница, чиито футболисти, след заключителния мач станаха победители, а второто място заеха бургазлии.

Коректната и честна игра на пловдивчани през цялото време правеше извънредно добро впечатление. Това бе причина, независимо от сумарно ниския голов резултат, от последни да се класират на първа позиция между останалите четири претенденти за Купата Йордан Манов. Тя заслужено отиде при тях като отбор, който демонстрира изключително спортсменство, завършвайки футболният турнир без нито едно нарушение, червен или жълт картон.

Титлата „най-добри футболисти” беше присъден на наймалките – двегодишният син на Старипавлов от Пловдив и на десетмесечния син на Ангел Толев от Софийското депо за товарни превози. Традиционното фолклорно надпяване вечерта отново спечели локомотивният машинист от Дупница Капитански.

Накрая връчването на Купата Манов бе придружено с едноминутно ръкопляскане, с което колегите му изразиха почитта си и напомниха, че той вечно ще живее в паметта им.

ПОВИШАВАНЕТО НА ЗАПЛАТИТЕ – РЕЗУЛТАТ ОТ ПОДОБРЕНАТА КОРПОРАТИВНА СРЕДА

От стр. 1
зависи от личната ангажираност на отделния служител. Всеки от нас е значима част от общото цяло и само движението ни в една посока заедно би допринесло за успешното представяне на компанията ни."

По време на текущото обучение е предвидено и попълването на въпросник, с който да бъдат уточнени конкретни проблеми, с които се сблъскват служителите. Идеята е, че така вторият етап на обучението ще се усъвършенства. И ще помогне на хората по-лесно да преодолеят причините, които ги карат да продължават да се чувстват несигурни в комуникацията си с клиентите. Само че при този етап ще бъде извършена диференциация въз основа на конкретните им проблеми.

През тази година БДЖ за първи път у нас организира и проведе толкова мащабно обучение в центровете си за развитие. Праз тях са преминали 1000 души – по 500 от пътнически и от товарни превози. Това е дало възможност за подробен анализ. Благодарение на него на всеки човек, в зависимост от необходимостта са препоръчани конкретни обучения. Според Николова предстои да бъдат изготвени планове за индивидуално развитие на служителите, така че те да продължат своето кариерно развитие в дружествата от групата на БДЖ. По думите й през следващата година се предвижда този модел пълноценно да започна да се прилага и да продължи да се развива. Целта е работещите в БДЖ да се чувстват по-спокойни, по-компетентни и по-комфортно във влака или зад билетното гише. Мотивът, най-напред да бъдат обхванати превозните бригади и касиерите е, че те са лицето на бизнеса и онези, които първи се срещат с пътниците.

Във връзка с усъвършенстващата се фирмена политика в дирекция „Човешки ресурси" на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД е създадено звено за подбор на кадрите, съобщава Велислава Николова. Дейността му не се ограничава само с пускането на обяви за свободни длъжности и първичния подбор на кандидати, но и с поддържането на активна обратна връзка с тях. Вече имаме „скрипт" затова, обръща внимание Николова. Тя уточнява, че по този начин, като публична организация, дружеството за пътнически превози осъществява по-пълноценна комуникация с потенциалните си бъдещи служители.Това е и отделът, който активно ще представя компанията по време на различни кариерни форуми и ще се грижи за изграждането на добър имидж като работодател. Формирано е и друго ново звено - за обучение и развитие. В момента там се работи върху изготвянето на система за единно възнаграждение на персонала. В него се извършва атестирането и се наблюдава цялостното развитие на отделния човек. Амбицията е да се постигне такава организация, че след време да се създаде тъй наречената „кариерна пътека" на всеки, който идва на работа в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. Другата насока, в която се работи е новият служител по-бързо да се адаптира в огромната и сложна структура каквато е българската железница. Ето защо предварително ще се предоставя целият пакет от предстоящите трудови задължения. И за да е по-тясна връзката с новодошлите конкретен представител на „Човешки ресурси" ще държи постоянна връзка с него и прекия му ръководител.

В момента в дирекцията се подготвя Етичен кодекс на служителя. Той ще бъде представен под формата на презентация, а не на скучен документ, който трудно би привлякъл вниманието, споделя още Велислава Николова. Тази презентация ще бъде придружена и от личното й послание като директор на „Човешки ресурси". В нея акцентът ще пада върху личностните и трудови качества, необходими за конкретното работно място. По думите на Николова всичко е обвързано с ценностите на компанията,

изведени от компетентностния модел. „След като посрещнем идващия да работи при нас подробно го запознаваме с всички правила, начинът на организация на дейността и го представяме на прекия му ръководител. Бих искала всеки завеждащ отдел да има тъй наречения личен ментор, който да поема новите хора и така още от първия ден да се следи цялостното им развитие. След началните три месеца и в края на шестмесечния изпитателен срок ще се прави своеобразна равносметка на резултатите. Междувременно, за да е по-лесна адаптацията, ще се организират няколко срещи с новопостъпилите. Защото ако човек не е бил в голяма корпоративна организация като БДЖ се затруднява със спецификата на изградената в нея тясна взаимообвързаност" – аргументира Николова предпочетения модел, който започва да се осъществява. И уточнява, че идеята е той да се възприеме не само на ниво пътнически превози, но и от цялата група. В тази връзка трите звена човешки ресурси на дружествата работят по изготвянето на единни правила, които обхващат Етичния кодекс, формирането на трудовите възнаграждения, подбора на кадрите и администриране на персонала. Всъщност става дума за създаването на работеща единна система. В нея ще се обръща голямо внимание на пълната взаимозаменяемост на работното място. Целта е всеки ръководител да има поне по един или двама обучени специалисти, които при необходимост пълноценно ще го заместват. Според Велислава Николова такъв подход изисква коренна промяна в мисленето на всички нива в БДЖ и е един от необходимите фактори, за да се постигне още по-голяма екипност в структурите на компанията. „Всеки ръководител трябва да умее да открива служителите с потенциал в поверените му звено, създавайки личности, които имат знанията и компетенциите да го заместят. Знаем, че само лидерите успяват да създадат силни и работещи екипи, ориентирани към резултати и управляващи промяната" – убедена е тя.

В създаването на тази единна система, както по отношение на формиране на възнагражденията, така и във връзка с определяне на обективните фактори при персоналните трудови оценки мениджмънтът на двете дружества и на холдинга през цялото време работи съвместно със синдикатите.

Страниците подготви:
Мая Димитрова

ПЕТКОВДЕН

На 14-и октомври православната църква почита преподобна Параскева или Петка Българска.

Св. Петка е родена през 13-и век в тракийския град Епиват на Мраморно море в семейството на заможни българи. Светицата отрано проявявала състрадание към бедните и желание да се посвети на Господ. След смъртта на родителите си Петка раздала имуществото им на сиромасите и се оттеглила в малък храм в Иракли, за да служи на Бога. След пет години отишла да се поклони на гроба Господен в Палестина, след което заживяла отшелнически живот в Йорданската пустиня. Малко преди смъртта си, на преклонна възраст, се завърнала в родния си град. По време на царуването на Иван Асен Втори през 1238 г. мощите на св. Петка били пренесени в старопрестолния Търновград.

След падането на българската столица под османския ятаган, мощите на св. Петка Търновска били пренесени във Видин, а по-късно в Белград. Днес те почиват на румънска земя в град Яш, в храма „Три светители".

В народните представи св. Петка е светица лечителка и пазителка от болести. Петковден бележи и края на стопанските дейности – есенната сеитба и прибирането на реколтата; освобождават се овчарите и ратаите и започва оплождането на домашния добитък. Затова народът казва: „На Петковден ралото да ти е под стрехата". На празника стопаните се разплащат с наетите през лятото ратаи и овчари. На много места в събота преди Петковден се отбелязва Петковска задушница.

От Петковден до Димитровден (26-и октомври) се забранява домашната работа с вълна, кроенето и шиенето – за да не нападат хищници стадата. Според народното поверие, ако човек носи дреха, скроена през този период, ще се разболее, а след смъртта си ще се превърне във вампир. В някои краища вярват, че св. Петка се явява във вид на змия и на онези жени, които не спазват забраните за работа.

В деня на зимната св. Петка на много места в България се прави т.нар. семейна служба (светец или оброк) в чест на стопанина-закрилник на къщата. Месят се обредни хлябове като най-големият се нарича на св. Петка. Свещеник ръси светена вода в къщата, прекажда се хляба, а цялото семейство трикратно се покланя пред този хляб. Правят се общоселски събори, курбани – коли се ялово животно и хората сядат на обща трапеза.

Зимният Петковден става начален момент на настъпващия поврат към зима и едновременно с това зимен празник на една от най-уважаваните и почитани светици сред народа.

На този ден имен ден празнуват: **Петка, Параскева, Парашкева, Петко, Петкана, Пенка, Паро, Парун**.

КАРФИОЛЪТ

За родина на карфиола се смята остров Кипър, където е открит от древните римляни. За известно време той е бил забравен и отново се е появил едва през 14-и век в Европа, внесен от Изток. Триста години по-късно в Англия за един кочан карфиол плащали по 3 шилинга – толкова стрували 3 кг пшеница. В Русия този вид зеле пристигнало по времето на Екатерина Велика и години наред се приемало като изискано ястие. Известният писател Марк Твен е нарекъл в една от творбите си карфиола „зелето с колежанско образование", тъй като растението е от семейството на зелевите.

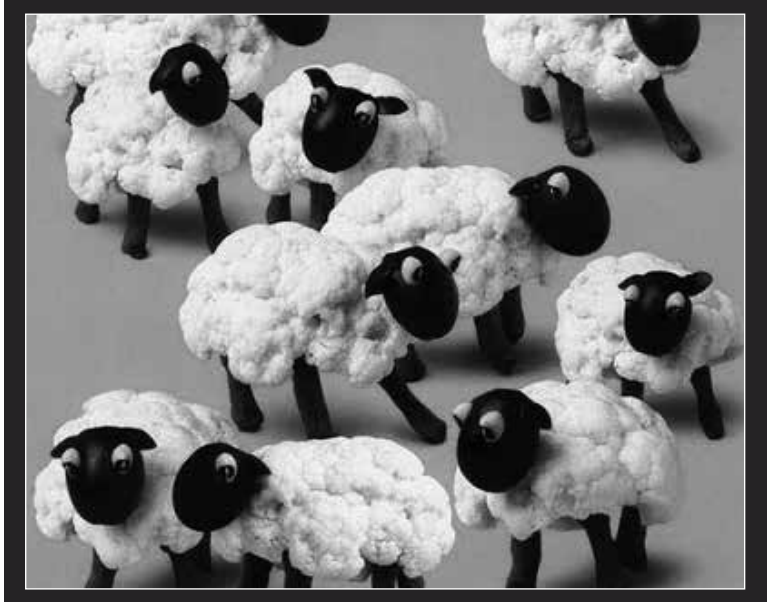
Главата карфиол обикновено е бяла с множество малки цветчета. В Италия и Америка е доста популярно растението, което има зелен и лилав цвят. Този вид карфиол изглежда доста странно и необичайно, въпреки че на Запад го предпочитат пред традиционния бял.

Карфиолът, известен още и като цветно зеле, е богат на витамините А, В1, В2, С, К и е нискокалоричен. Този зеленчук съдържа много полезни киселини, пектинови вещества, минерални соли, желязо, калий, магнезий, натрий и др.

Карфиолът е прекрасен диетичен продукт и с него може да свалите излишните килограми. 100 г карфиол съдържат само 22 Ккал. Той помага при проблеми със стомаха, наднорменото тегло, атеросклероза и диабет.

С цветното зеле можете да приготвите невероятно много специалитети – основни ястия, гарнитури, супи. Карфиолът е идеалната гарнитура към почти всички видове меса и риба. С лекия си и ненатрапчив вкус растението е предпочитано от повечето готвачи и като основна съставка на салатите. Карфиолът често за използва за приготвянето и на различни туршии. Той става и невероятно вкусен, ако просто го мариновате.

Ефектни декорации от карфиол



Освен здраве, карфиолът може да ви „подари" и добро настроение. Как ли? Като създадете с негова помощ ефектни предястия.

За да направите овчици от карфиол ще са ви нужни карфиол, маслини и леща.

От маслинките ще направите главата и крайниците на овчиците (прикрепете ги с клечки за зъби), а от зърната леща - очите. За целта просто ги притиснете в маслината.

А, ако искате да направите по-голяма декорация, която да бъде акцентът на вашата трапеза, вземете един патладжан и го набодете целия с карфиолчета, набучени на клечки за зъби.

Устата и носа оформете от морков, очите от резенчета червена репичка, грозде и зърна черен пипер. Ушите - от част от патладжана.

Кюфтенца от броколи и карфиол

Необходими продукти:

1 връзка магданоз
3 с.л. брашно
1 яйце
250 г карфиол
250 г броколи
сол

Начин на приготвяне:

Бланшираме броколите и карфиола и ги нарязваме на ситно. Смесваме с яйце, брашно, нарязан на ситно магданоз, сол на вкус. Оставяме сместа в хладилник за около половин час. Оформяме кюфтенца и ги изпържваме в гореща мазнина.

Кюфтенцата са много вкусни заляти със следното сосче: разтопяваме синьо сирене, смесваме го с кисело мляко и черен пипер.

4 СТЪПКИ, ЗА ДА ЗАПОЧВАТЕ ДЕНЯ С УСПЕХ

Ако сутрин ставате вечно уморени и в лошо настроение, това почти сигурно означава само едно - просто не умеете да започвате както трябва деня. Ето защо ви предлагаме:

Стъпка 1: Приведете в ред това, което ви предстои

За да може сънят ви да бъде здрав, а утрото спокойно, запишете си всичко, което трябва да направите през следващия ден, чуйте прогнозата за времето, пригответе си дрехите и доколкото е възможно си подгответе закуската.

Освен това преди сън си представете вашия утрешен ден в „розова светлина" – психолозите твърдят, че това е най-добрият начин за посрещане на утрото.

Стъпка 2: Направете си списък на задачите

Вече сте се събудили. Ако сте се подготвили, доколкото е възможно, от вечерта, няма да ви се налага да бързате и ще ви остане време да обмислите добре какво ви предстои да свършите през целия ден.

Стъпка 3: Не бързайте, отпуснете се по време на закуска

Много от хората сутрин бързат и едва успяват „на крак" да си изпият чашата с кафе. А това е гаранция за лошо начало на деня. Ако станете съвсем малко по-рано, ще можете да се насладите на утрото, на взимането на душ, на закуската и общуването с хората около вас. Тогава настроението ви ще бъде съвсем друго – ще гледате и на работата си и на света с много по-голям

оптимизъм.

Стъпка 4: Ходете на работа пеша

Разбира се, не във всички случаи може да се извърви целият път. Постарайте се да слизате 1-2 спирки по-рано или да паркирате колата си по-далеч, за да имате възможност да повървите и да подредите мислите.

Сутрешната разходка ще събуди окончателно и тялото и мозъка. Така ще сте готови за предстоящия ден.

12 НЕЩА, КОИТО СТЮАРДЕСИТЕ ИСКАТ ДА КАЖАТ НА ПЪТНИЦИТЕ, НО НЕ МОГАТ

За да запазят работата си, стюардесите не могат да кажат на пътниците доста неща, които всъщност биха искали. Но дали тези реплики – макар и не съвсем учтиви – не биха могли да подобрят пътуването за всички? От Business Insider са попитали 60 стюардеси кои са нещата, които биха желали да им е позволено да казват.

1. „Съобразявай се с останалите, не си сам в самолета.“

2. „Не, не можеш да изпиеш три различни напитки.“

3. „Ако претенциите ти са толкова много, купи си частен самолет.“

4. „Не обяснявам правилата за безопасност просто ей така. Длъжна съм да го направя. И е в твой интерес да слушаш, а не да прекъсваш или шумиш.“

5. „Да ми крещиш за неща, които не мога да контролирам, няма да промени нищо.“

6. „Дръж се прилично и казвай „моля“ и „благодаря“. Елементарно възпитание.“

7. „Самолетът не е магазин. Имаме каквото имаме. Ако не си доволен от асортимента, просто не си купувай нищо.“

8. „Не си събувай обувките. Никой не е длъжен да понася миризмата.“

9. „Не съм ти нито слугиня, нито детегледачка.“

10. „Това, че си в първа класа, не те прави кралска особа.“

11. „Не оставяй боклуци на мястото си, ужасно е.“

12. „Трябваше да се изкъпеш преди полета.“

КОИ ПРЕДМЕТИТЕ В ДОМА ГОНЯТ КЪСМЕТА И ЩАСТИЕТО?

Трябва да сме много внимателни относно нещата, които притежаваме и пазим в дома си с години. Те са носители на енергия, която не винаги е положителна и оказва влияние на ежедневието и живота ни като цяло. Кои са тези, на пръв поглед, незначителни елементи, които възпират щастието и късмета?

Най-голяма вреда нанасят старите обувки и дрехи, които отдавна не приличат на това, което са били в моментите на тяхното купуване.

Когато обувките ви са стъпкани до невъзможност или са разпокъсани и десетина пъти сте ги носили на обущар, вече е дошло времето да се сбогувате с тях.

Когато домът ви е превърнат в склад за стари дрехи и обувки, с които не се разделяте, само защото ви е жал да ги хвърлите, домът ви привлича негативна енергия и не е нужно да се учудвате, ако постоянно се карате с близките си без повод и не ви върви.

Не е необходимо да изпадате в крайност и да изхвърлите всичките си стари дрехи и обувки, но все пак не трябва и да задръствате дома си с тях.

Счупените чаши и чинии, както и тенджерите със счупени дръжки е добре да се изхвърлят, а не да се оставят в кухненските шкафове с години.

Недейте да спестявате от нови чинии, още повече, че има много евтини варианти. Счупените чинии, в които се храните всеки ден, ви зареждат с лоша енергия. Снимките на хора, с които сте били приятели, но след това сте се скарали и не си говорите от години, също не е необходимо да стоят в дома ви, тъй като привличат негативна енергия. Върнете снимката на този човек или я накъсайте на малки парченца и я хвърлете. Можете също така да я изгорите, за да не използва някой парченцата с цел да навреди на този човек, въпреки че сте се скарали с него. Непотребните изпочупени статуетки, които събират прах, също трябва да бъдат изхвърлени, тъй като привличат лоша енергия.

ТЕСТ “НЕОЧАКВАН ДЪЖД”

Представете си, че вървите по улицата и внезапно започва да вали. Дъждът се усилва и дори ако започнете да тичате с всички сили ви трябват поне още пет минути до целта. Кой от следните 4 варианта на действие бихте избрали?

1. Ще намеря стреха или дърво и ще почакам под тях, докато спре да вали.

2. Не знам колко дълго ще продължава този дъжд, затова ще продължа колкото мога по-бързо.

3. Ще се огледам дали наблизо няма някой, който да ме приюти под неговия чадър или ще потърся магазин, където мога да си купя един чадър.

4. Аз винаги си нося в чантата сгъваем чадър, така че просто ще го използвам.

Ключ към теста

Дъждът представлява непредвидените и неконтролируеми сили, действащи в живота. Вашият отговор показва как сте склонни да реагирате, когато между вас и вашия партньор или приятел възникне спор.

Ако сте избрали отговор № 1 - Вие сте от хората, които предпочитат да почакат, докато другата страна не се успокои, преди да организират своята отбрана. Оставяте отсрещния да вика и да се горещи докато не изпусне цялата пара, а след това спокойно и обективно излагате своята гледна точка. Някои ще кажат, че това е разумен подход, други ще го нарекат страхливост.

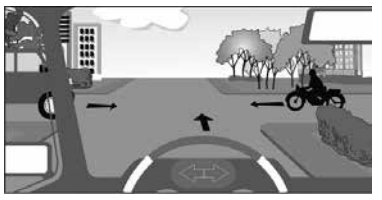
Ако сте избрали отговор № 2 - Интересува ви не крайния резултат от кавгата, а възможността да се изкажете открито. Уверени сте, че сте прави и компромисът не е ваша тактика. Ако отсрещният се сърди, вие се сърдите още повече. Ако другият започне да вика, вие крещите. Спорът с вас не е весело занимание, но поне винаги е ясно каква е позицията ви по един или друг въпрос.

Ако сте избрали отговор № 3 - Вие определено не обичате конфликти и конфронтации, затова щом още възникне спора, вие се стараете да изгладите всичко и да успокоите другия човек. За съжаление, това понякога само влошава нещата още повече. Може би е необходимо поне веднъж да заемете ясна и твърда позиция и да издържите на бурята.

Ако сте избрали отговор № 4 - Вие разчитате, че имате отговори на всички възможни въпроси и обяснения за всяко събитие. Може би спорът за вас е само възможност да усъвършенствате своето ораторско изкуство, но на другите вашата позиция им изглежда хлъзгава, разочароваща и неискрена. Макар че вероятно и за това вие имате убедително обяснение.

АБСУРДНИ ЗАКОНИ ЗА ДВИЖЕНИЕ ПО ПЪТИЩАТА

Има някои закони за движението по пътищата, които могат да се определят като странни, дори безумни. Част от тях съществуват само на хартия, но много важат с пълна сила.



Най-абсурдните закони за движение по пътищата

Тайланд

В Тайланд всеки, който е седнал зад волана, трябва да бъде облечен с риза.

Великобритания

Във Великобритания можете да правите секс на обществено място, ако се намирате на задната седалка на автомобила си.

Япония

Ако автомобил изпръска пешеходец може да получи огромна глоба.

Филипините

Нямаш право да шофираш в понеделник, ако регистрационният номер на колата ти завършва на 1 или 2. Ако пък има 3 и 4 - във вторник и така нататък. Забраната важи от 07:00 до 19:00 часа

Германия

В Германия е забранено да показвате среден пръст на останалите участници в движението. Забранено е дори плезенето. Глобата е 200 евро.

Саудитска Арабия

Там на жените е забранено да карат каквото и да е превозно средство, дори колело.

Франция

Във Франция е забранено да снимате полицейските коли. Дори колата да е попаднала случайно в кадър, подлежите на санкция.

Банкок

В Банкок посоката на движение се сменя в зависимост от часа.

ИЗРАЕЛЕЦ Е НАЙ-ВЪЗРАСТНИЯТ МЪЖ В СВЕТА

Най-възрастният мъж в света е израелец и носи името Израел Кристал. Наскоро той празнува своя 113-ти рожден ден. Тържеството е включвало и церемонията Бар Мицва, която е сред най-важните в живота на евреите. Обикновено Бар Мицва се прави на 13-тия рожден ден на детето и бележи преминаването към зрелостта, но Кристал така и не можал да отпразнува своето съзряване през 1916 г., защото майка му починала, а баща му бил войник в руската армия.

Израел Кристал е с 4 години по-млад от най-старата жена в света Ема Морано – италианка, която навършва 117 години през ноември, което означава, че е родена през 19 век.

Жан-Луиз Калман, която почина през 1997 г., беше най-дълголетният човек на Земята със своите рекордни 122 години и 164 дни.

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: Дедракс АД ISSN 0861-0851

НЕСТАНДАРТНИ ЖП СЛУЧКИ И СТРАСТИ ОТ ЛЯТОТО

Отминалото лято се оказа наситено с куриозни ситуации, свързани с железниците от цял свят. Сред тях няколко от най-абсурдните бяха колкото нетрадиционни и шантави, толкова и поучителни.

Уви, първата е с печален финал. Тя се разиграва в средата на юли в района на град Улан Уде в Източен Сибир (Русия). От пресцентъра на Източно-Сибирската железница съобщават, че докато карал своя влак машинист на компанията изведнъж забелязал как разгорещена двойка прави секс непосредствено до релсите пред композицията. Водачът на влака моментално подал звуков сигнал. Реакцията на отдалите се на любовните ласки обаче закъсняла и не била най-адекватната. След като влака упорито продължавал да свири жената все пак се надигнала и започнала да се оглежда, явно в опит да види колко далеч е железопътната композиция. Точно тогава обаче първият вагон се изравнил с нея и отнесъл главата й...

Мъжът, който останал да лежи на земята не пострадал. По-късно разследването установило, че в момента на трагедията любовниците са били в „състояние на алкохолно опиянение".

Пикантна история се разиграва и в руски скоростен влак тип „Сапсан" през август. Мъж и жена, пътуващи в състава, неподозирано стават „герои" в „розово" клипче, докато се отдават на интимност в купето за деца на композицията. Двойката обаче се оказва в обхвата на монтираната там камера за видеонаблюдение и тя заснема цялото й „палуване". А след това кадрите попадат в Интернет и медиите.

Специалните места за деца се намират в 10-ия вагон на всеки от руските влакове-стрели „Сапсан". Разположени са в доста просторно помещение, в което има маси за повиване на бебета, кът за игри, седалки за родители и място за детски колички. Тъй като това отделение е изолирано от основната част на вагона, много от пътниците не знаят за съществуването му, което коментара на човека качил клипа в мрежата често го превръща в място за интимни игри на пътниците. Любопитното е, че от т.нар. детско купе може да се наблюдава работата на машиниста, тъй като предната му стена е изработена от прозрачно матово стъкло. Единствено тази преграда отделя отсека от кабината на водача на влака. Което пък ни кара да мислим, че решилите да се „гушкат" на такова открито място трябва да са или големи непукисти или под влиянието на някоя алкохолна или наркотична субстанция... Но каквото и да е подтикнало заснетата през август двойка да се озове там, най-вероятно участниците отдавна са съжалили за приключението си.

Както сега вероятно се кае за стореното и машиниста на японския експрес, който един от последните летни дни (6 септември т. г.) бе заснет да кара влака с крака, качени върху приборното табло между гарите Какегава и Хамамацу в префектура Шидзуока. Тази на пръв поглед невинна постъпка на железничаря стана обществено достояние случайно след като наблюдателен японски турист го засне с фотоапарат и качи кадъра в социалната платформа Twitter. А това не остана незабелязано за ръководството на железницата.

Поради това, че действията на машиниста са в пълен разрез с правилата за безопасност на японските железници, същият е дисциплинарно уволнен два дни след случката. От пресслужбата на жп компанията Central Japan Railway (JR Tokai) са признали постъпката на своя служител за недопустима. Все пак оттам са добавили, че стореното от него на практика не е представлявало някаква опасност за 320-те пътници на борда на състава, тъй като последния е оборудван със ароматична система за управление.

По-късно 29-годишният бивш водач на влака обясни пред журналисти, че си е позволил тази волност само в продължение на 10 секунди. По думите му след като усетил, че краката му започват да отичат за съвсем кратко е решил да ги качи върху приборното табло, за да отпочинат. Уви, нито управата на железницата, нито японските граждани му влязоха в положението...

(Следва)

Ивайло ПАШОВ

10-те секунди отмора костваха работата на 29-годишния японски водач на влак-стрела

Т.нар. детско купе на руските експреси е предвидено за комфортен превоз на родители с бебета и малки деца

Ето как японския машинист кара влака с крака, качени върху приборното табло

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 директна заявка от клиента

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