

КИТАЙ ПРОЯВЯВА ИНТЕРЕС КЪМ ИНВЕСТИРАНЕ В БЪЛГАРИЯ



Това беше изразено на четвъртата среща на ЦИЕ и на съпровождащите я бизнесфоруми

В Китай министър Ивайло Московски посочи четири железопътни направления с добър потенциал за инвестиране. Той и колежката му Лиляна Павлова бяха в състава на българската делегация, водена от премиера Бойко Борисов, която участваше в четвъртата среща на правителствените ръководители на Китай и страните от Централна и Източна Европа (ЦИЕ). Тази година тя се проведе в периода между 22 и 27 ноември в Шанхай, Суджоу и Пекин.

Страната ни съвместно със съседните балкански държави Румъния, Сърбия и Македония могат да предложат общи инфраструктурни проекти, за да привлекат китайски инвеститори, заяви премиерът Борисов по време на срещата на 16-те източноевропейски държави с китайския премиер Ли Къцян в град Суджоу. Идеята е проектите да са насочени към развитието на пътя на коприната през региона, традиционен търговски маршрут, който в момента Китай модернизира, обясни Борисов по-късно по време на инвестиционен форум в Шанхай. Така пътят ще следва своето естествено направление, утвърдено през вековете, обясни българският премиер. Той изтъкна, че България привършва модернизацията на голяма част от железопътната и пътната си инфраструктура. И добави, че сега на страната ѝ са нужни терминали, които също се изграждат в Пловдив, а всеки момент друг ще стартира в Русе. Контейнерният терминал в Бургас пък можело да бъде българска част от предложението за привличане на китайски инвестиции в инфраструктурата. Така пътят на коприната, който в момента стига до руското пристанище Потти от другата

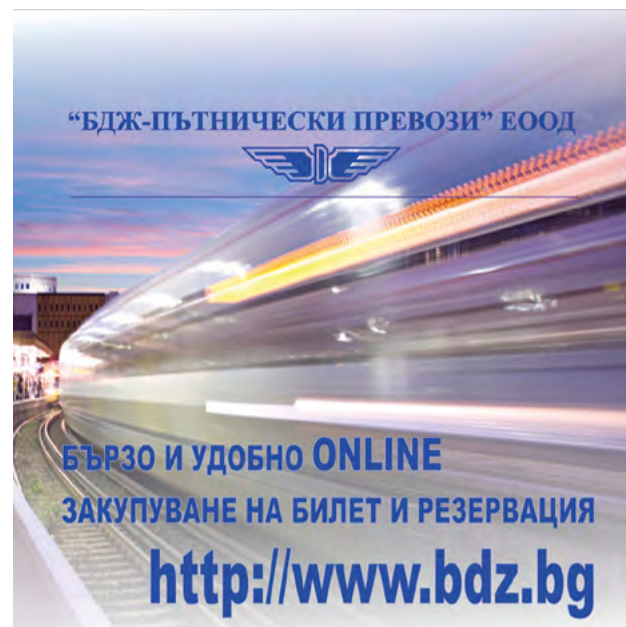
страна на Черно море ще продължи към Европа.

На бизнесфорума в Шанхай също беше подчертано от вицепремиера Томислав Дончев, че пет европейски коридора пресичат България и я свързват с пазар от 500 млн. души в ЕС. Така бяха изтъкнати геополитическите предимства на страната ни като врата към Европейския съюз за китайските стоки. В контекста на тези идеи се появи и темата за изграждането на високоскоростна железница между Пекин и София. Макар в момента това да звучи доста екзотично, азиатската държава инвестира над 17 милиарда долара за възстановяването на древния път на коприната. Беше припомнено, че още преди три години започна изграждането на скоростна жп линия, която ще свързва Пекин с Анкара и Истанбул. Голяма част от проекта вече е осъществен. Това дава възможност и на българска територия да бъде използвана модернизиращата се с европейски пари от Оперативна програма „Транспорт“ железопътна линия от гара Септември до турската граница. Тя трябва да бъде изцяло готова до около година, а до 2022 г. да стигне до Драгоман. Така Поднебесната република през България сериозно може да навлезе със своите стоки на европейските пазари, заявиха от българската правителствена делегация, отправяйки покана за търговско сътрудничество към потенциалните китайски партньори. В икономическия форум участваха над 100 компании, чиито представители с интерес слушаха възможностите, които страната ни предлага. Акцентира се и върху безмитния експорт, който китайските фирми могат да осъществяват към Европейския съюз. Те имат възможност да създадат свои представителства,

логистични бази и производствени мощности в България, отправи директна покана към тях министърът на икономиката Божидар Лукарски.

Съществува голям инвестиционен потенциал освен в четирите железопътни направления още в пет приоритетни пътни проекта, четири пристанищни и един интермодален терминал, както и в две граждански летища, каза министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски. За всички тях страната ни за първи път отваря опциите за публично-частно партньорство и концесиониране. Московски представи възможностите за инвестиции в развитието на транспортната инфраструктура, като акцент в презентацията си постави върху развитието на основни жп отсечки и на процеса на концесиониране на отделни обекти. Добър потенциал за инвестиции той посочи както възстановяването на проектните параметри на жп линията Русе – Варна с дължина 227 км и индикативна стойност 383 млн. евро, така и модернизацията на жп линията София – Перник – Радомир, разделена на две трасета. Основното е София – Драгичево – Перник – Радомир дълго 48.6 км, а обходното трасе 48.8 км преминава през Волуяк – Разменна – Перник. Индикативната му стойност е 360 млн. евро. В четирите приоритетни проекта влиза и модернизация на жп направление Радомир – Гюешево, където трасето е еднопътно и не е електрифицирано. То също е разделено на два участъка – Радомир – Кюстендил (54 км) и Кюстендил – Гюешево (34 км). Необходимите средства са в размер на 556 млн. евро. В рамките на инициативата „Един пояс, един път“

На стр. 5



БДЖ С ПРИЗ ЗА ПОДПОМАГАНЕТО НА ДЕЦА В НЕРАВНОСТОЙНО ПОЛОЖЕНИЕ

В навечерието на Деня на християнското семейство, 21 ноември, Националното сдружение на сираците в България (НССБ) връчи на ръководството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД почетен приз за принос към развитието на деца, лишени от родителска грижа и за активна подкрепа при осъществяването на различни социални инициативи. Тазгодишните мероприятия се проведеха между 16 и 21 ноември във Варна, в рамките на националната инициатива - „Погледни към детето“, която НССБ организира за пета поредна година. Целта ѝ е да събира чрез различни събития деца от социални институции с деца от семейства, които в продължение на една седмица участват в провеждането на различни конкурси, спортни игри и други занимания. Според председателят на Националното сдружение на сираците в България, Слави Михайлов, сам възпитаник на социална институция, така вниманието на обществото се насочва към децата, лишени от родителска грижа в страната. То се запознава отблизо с техните проблеми и става по-съпричастно към тях.

В церемонията по връчването на почетни отличия и призове участваха и представители на ръководството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Инж. Силвия Николова, и.д. ръководител на сектор „Превозна дейност“ в поделението за „Пътнически превози“ (ППП) в Горна Оряховица подари на десет деца в неравностойно положение специално подготвени торбички с най-различни лакомства. Савадор Ганчев, директор на ППП в железничарския град получи почетния приз, с който Холдингът е отличен през 2015 г. като социално отговорна компания, полагаща грижи за приобщаването на децата, лишени от родителски грижи. По думите на инж. Ганчев, непринудената атмосфера е дала възможност и на останалите гости на събитието – представители на различни фирми и организации, деца, студенти и преподаватели от социални институции да обменят идеи за помощта, която би могла да се оказва на подрастващите младежи.



Припомняме, че за „Холдинг БДЖ“ ЕАД вече е практика да осигурява карти за безплатно пътуване с влак на деца в неравностойно положение. И тази година за пореден път, пет от възпитаниците на Спортното училище „Георги Бенковски“ във Варна, благодарение на такива карти имат възможност редовно да ходят на училище и на тренировки през учебната 2015 – 2016 г. Те бяха осигурени от ръководството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД след постъпила молба от страна на Националното сдружение на сираците в България. През 2015 г. националният железопътен превозвач стана спонсор и на още няколко други безплатни пътувания до различни дестинации в страната на деца от социални институции. Ръководството му винаги е подкрепяло инициативите за социална адаптация и интеграция на децата, лишени от родителска грижа, както и зачитането на техните права като пълноценни граждани на нашето общество и правото им на качествен и достоен живот.

ИТАЛИАНСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ ПЛАНИРАТ СКОРОСТЕН МАРШРУТ ПАРИЖ – БРЮКСЕЛ

Италианските държавни железници (Trenitalia) планират да открият високоскоростен жп маршрут между Париж и Брюксел. В момента се водят преговори за неговото реализиране с железниците на Франция и Белгия. Ако проектът се осъществи това ще е първата международна жп комуникация на Trenitalia, която ще се обслужва от новите влакове-стрели V300 Zefiro.

През 2010 г. италианският жп монополист поръча 50 осемва-

гонни мултисистемни скоростни състава от въпросния тип. Сделката за 1,6 млрд. евро бе сключена с консорциум на железопътните производители Bombardier (Франция) и AnsaldoBreda (Италия). 13 от тях вече са доставени и под названието ETR1000 (или Frecciarossa 1000) обслужват линиите между Торино и Неапол. Още два преминават финални изпитания и докомплектване и скоро също ще превозват път-

ници. Срокът за предаване на последните единици от серията на Trenitalia е февруари 2017 г.

Любопитно е, че с две от италианските композиции са извършвани скоростни тестове, при които са развили ускорения до 385 км/ч. Целта на експериментите е била да се докаже възможността V300 Zefiro да оперира със средна скорост от 350 км/ч по три от жп маршрутите, които предстои да обслужват.



В КИТАЙ ЗАПОЧВА СЕРИЙНО ПРОИЗВОДСТВО НА СТУДОУСТОЙЧИВ ВЛАК

Китайската железопътна администрация издаде лиценз за серийно производство на новия влак-стрела CRH-2G, специално разработен за работа на големи надморски височини в условия на изключително ниски температури. Той е създаден в локомотиво-вагоностроителната компания Qingdao Sifang, която е част от държавната жп корпорация CRRC Corporation.

Експресът е проектиран да оперира безпроблемно със скорост до 250 км/ч на надморска височина до 3 600 м и при температури от -40 до + 40 градуса по Целзий. В хода на разработката неговите технически характеристики са били адаптирани за екстремални условия като изключителен студ, силни ветрове, изключителна жега, работа

на голяма надморска височина и излагане на интензивно ултравиолетово въздействие (характерно за високопланинските условия).

Ходовата част на CRH-2G е проектирана, така че да се предотврати замръзването и натрупването на сняг и лед. Вагоните могат да се херметизират и в тях да се поддържа нормално налягане, докато влакът се движи високо в планините, където въздухът е изключително разреден. Вентилационната система има специална защита, която възпрепятства проникването на пясък и прах и осигурява поддържане на добро качество на въздуха на борда.

Но иновациите не спират дотук. Електрическото оборудване е така конфигурирано, че риска от повреда при удар от мълния на композицията е минимизиран.

Специфичната проектна среда на работа е наложила и поставяне на защитно фолио по прозорците, което намалява проникването на вредните за човека UV лъчи до по-малко от 1 процент.

Разработката на CRH2G е отнела на китайските инженери около три години. Прототипният състав е преминал успешни изпитания в Австрия, в т.ч. в климатичната камера на международния институт за тестове на жп техника Rail Tec Arsenal във Виена.

Очаква се експресът да влезе в експлоатация до края на годината. Той ще се движи по 1 776-километровата високоскоростна магистрала Ланджоу – Синдзян в Западен Китай. Има дължина 201,4 м, 8 вагона и е предвиден за превоз на 613 пътници (48 от тях в първа класа).



Товарните жп превози през Алпите нарастват



Извършваните с жп транспорт товарни превози през Алпите се увеличават. Статистиката показва, че през първата половина на годината от цялото карго, преминало през алпийската планинска верига, с железниците са транспортирани 69,2 процента от товарите. Тоест с 2,4 на сто повече отколкото през аналогичния период от 2014 г., когато бе регистриран досегашният пик.

За жп транспорта това е най-добрият показател от 2001 г., когато бе въведено ограничението теглото на автовлаковете да не превишава 40 тона. Той е постигнат на фона на общото намаляване на автомобилния товаропоток през Алпите през последните 15 години и въпреки напрегнатото икономическо положение в държавите от региона.

За сравнение, през първото шестмесечие на годината делът на товарите, превозени с автомобилен транспорт през Алпите, е сведен до 30,8 на сто. В сравнение с година по-рано, теглото на транспортираните по алпийските автотрасета стоки и материали, бележи спад с 3,8 процента.

Поръчаха допълнителни мотриси за метрото на Сингапур

Транспортната администрация на Сингапур сключи договор за доставка на допълнителна партида от 12 шествагонни метро мотриси C151B с японско-китайски консорциум. Последният се оглавява от компаниите Kawasaki Heavy Industries и CSR Qingdao Sifang. Контрактът е на стойност 136,8 млн. сингапурски долара (около 96 млн. щатски долара).



След сделката броя на заявените от подземната железница на азиатския островен град-държава 57 метро композиции тип C151B вече достига 57. Първоначално за сингапурския метрополитен бяха поръчани само 45. Първата от тях бе предадена през май т.г. и в момента се довършват изпитанията й. Планирано е да бъде пусната в редовна експлоатация през първото тримесечие на 2016 г. Останалите състави ще се доставят поетапно, като процесът трябва да завърши в средата на 2019 г.

Придобиването на допълнителните влакове ще позволи да се увеличат превозните възможности на червената (North-South) и зелената (East-West) линии на сингапурския метрополитен. Предвидено е в новите мотриси да бъдат монтирани съваеми седалки, за да се увеличи тяхната вместимост в пиковите часове. Пътническите салони ще бъдат оборудвани с ръкохватки, разположени в три нива и вертикални дръжки, които се разтърват и за тях могат едновременно да се хващат няколко пасажери. Над всички врати ще са установени дисплеи, които ще изобразяват местоположението на влака по маршрута.

В момента метрото на Сингапур се състои от 5 линии с обща дължина 153,7 км. Между 2019 и 2024 г. предстои откриването на няколко участъка от още една - „кафявата“ Thomson-East Coast. За нея и част от останалите линии същият японско-китайски консорциум вече получи друга поръчка за 91 мотриси.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ЗАЩО РЕЛСОВИТЕ АВТОБУСИ НЕ СЕ НАЛОЖИХА В УКРАИНА?!

Измина повече от десетилетие откакто украинските железници („Укрзалізниця“) пуснаха в експлоатация релсови автобуси по крайградските си маршрути, в опит да ги наложат като пълноценна алтернатива на остарелите дизелови влакове. Уви, не се получи, макар всички предпоставки да бяха на лице. Какво точно попречи на развитието на този вид моторвагонен жп транспорт в Украйна става все по-често дискутиран въпрос.

Нуждата от реформиране на украинските крайградски железопътни превози не е от вчера. Но ясна визия как да бъде постигнато това няма и инициативите в този план са половинчати. Вероятно поради факта, че проблемът е наелектризиран със социално напрежение, чието евентуално отрицване плаши властите в Киев.

В момента релсобусите* оперират по 19 маршрута, обслужвани от „Укрзалізниця“ и дъщерните жп компании на монополиста (Южната, Львовската и Приднестровската железници). В хода на експлоатацията им те са се доказали като удобен и бърз релсов транспорт. Паралелно с това украинската жп компания изпитва не малко проблеми с тяхната експлоатация.

Историята на релсобусите* в Украйна датира от преди повече от 10 години. През февруари 2005 г. „Укрзалізниця“ закупи два полски релсови автобуса PESA. Година по-късно започнаха да се движат по маршрутите Харьков – Кулянк – Тополи и Харьков – Сумами. На практика с това бе отворена нова страница в развитието на крайградските жп превози в страната. Уви, този жп транспорт не получи очакваната популярност. Основна причина стана обстоятелството, че маршрутите, по които бяха пускани, в повечето случаи съществуваша за кратко или периодично бяха променяни.

Така например един от маршрутите за релсобуси на Львовската железница е изменян 7 пъти в рамките на 6 години. Същото „явление“ се наблюдава и при останалите дъщерни жп оператори, експлоатиращи релсови автобуси. Но каква е причината за тези пермутации?

Според ръководството на украинските железници това е като цяло слабата запълняемост на релсобусите – по редица участъци, достигаща едва 30 - 40 процента. За половин година експлоатация по такива направления те например са донесли на Львовската железница за над 1 млн. украински гривни загуби

(около 42 000 долара). За да се подобрят икономическите показатели маршрутите са удължавани, променяни, само и само броят на



В Украйна разчитат релсобусите постепенно да заменят остарелите украински крайградски дизелови влакове

пътниците да се увеличи. А когато, въпреки положените усилия резултатите са оставали крайно незадоволителни, се е прибегвало и до ликвидирането им.

Запълняемостта на този вид украински жп транспорт обаче не е изцяло негативна. По данни на „Укрзалізниця“ по много от направленията на Львовската железница тя е между 50 и 70 процента. При Южната железница натовареността им се колебае между 45 и 100 процента, а при Приднестровската е около 65 процента (по трасето Запорожие – Бердянск обаче достига и до 95 на сто).

Нивото на този показател зависи от палитра фактори. Единият е спецификата на маршрута. Ако той преминава през селска местност и свързва малки населени места, напълно естествено е броят на пътниците да е малък. Докато при съставите, опериращи между големите градове и близките градчета, показателите са съвсем различни – доста по-положителни.

Друг фактор е периодичността на движение. Някои украински релсобуси не пътуват ежедневно по маршрутите си. Например, обслужващите линията Виница – Коростен не вървят понеделник. Други пък, оперират всеки ден, но често пъти в много неудобно време за пътниците. И затова не е



Полските релсови автобуси Pesa 620M



Украинският крайградски дизелов влак ДПКр-2 се отличава с голяма пътническа вместимост – вози до 637 души

учудващо, че пасажерите започват да ги избягват и да търсят алтернативи. Релсобусите обикновено губят битката за клиенти с автобусите и маршрутките, чийто график на движение се оказва по-удобен.

Паралелно с тези несгоди, още един фактор, който допринася за непопулярността на релсовите автобуси в Украйна, е липсата на такъв подвижен състав собствено производство. Богдан Пих, оглавявал Львовската железница в периода 2000 – 2005 г., заявява, че „единственият проблем, който днес спъва развитието на този вид релсов транспорт във бившата светска република, е че местната жп индустрия не предлага такива собствени продукти“. През 2013 г. са водени преговори с полския жп производител PESA за създаване на съвместно предприятие с Днепропетровския електролокомотивен завод, където да се произведат двусистемни локомотиви. Една от идеите е била там да се открие и производствена линия за релсобуси. Но проектът така и не се осъществява.

Първите партии релсоавтobусна техника украинците купуват именно от споменатата фирма от Полша. През втората половина на миналото десетилетие ръководството на „Укрзалізниця“ решава



Засега украинците разчитат основно на крайградски релсоавтobусни състави - полско производство

да поръча разработката на такива състави на Крюковския вагоностроителен завод. Ала тяхното проектиране и създаване се проточи чак до миналата година. Едва тогава украинското жп предприятие съумя да представи своя крайградски дизелов влак ДПКр-2 „Обрий“, който може да влезе в ролята на релсов автобус. Министърът на инфраструктурата на Украйна по онова време, Максим Бурбак, обявя възможността за придобиване на 15 такива състава през настоящата година. Но към днешна дата украинските железници са закупили един-единствен...

В момента целият функционален релсоавтobусен парк на жп монополиста се състои общо от 14 композиции. Бройката им се запазва устойчива от 2013 г. насам, въпреки че компанията планираше всяка година да купува по 4 - 5. Явно намеренията са си останали само на хартията.

От въпросните релсобуси 13 са произведени в Полша, а един в Русия. Руският състав е тип РА2 и с него от 2008 г. оперира Югозападната железница. Полските влакове-автобуси пък са разпределени между нея и останалите Южната, Львовската и Приднестровската жп компании на Украйна.

Първият украински ДПКр-2 се отличава с по-голяма пътническа вместимост от полските релсобуси Pesa 620M. Последните са предвидени за транспортиране на 169 пътници (за 91 има седалки), докато „Обрий“ превозва 637 души (разполага с 283 седалки). Украйна обаче може да си позволи да използва състави с толкова

голям пътнически капацитет само по най-натоварените жп маршрути. С тях спокойно могат да бъдат заменени остарелите дизелови крайградски влакове, които сега ги обслужват. Ала за по-слабо популярните трасета край населените места ДПКр-2 изобщо не са подходящи. Затова, докато местната жп промишленост не предложи и по-компактна модификация, украинските железници ще трябва да купуват чужди продукти. Другият вариант е, противно на всяка икономическа логика, все пак да пуснат въпросния състав и по тях. Ала тогава тези крайградски композиции ще повторят съдбата на много от сега използваните в страната. Тоест ще превозват повече въздух, отколкото пътници.

* Релсовият автобус (наричан още релсобус) е вид моторвагонен подвижен състав, своеобразен хибрид между автобус и жп вагон. Обикновено са дизелови, с две кабини и са предназначени за обслужване на крайградските пътнически маршрути, които не са електрифицирани. Явяват се по-икономична алтернатива на стандартните дизелови състави.

Ивайло ПАШОВ



В пътническия салон на релсобусите има повече седалки отколкото в стандартните крайградски влакове



За по-слабо популярните крайградски маршрути украинските железници се нуждаят от по-малки и икономични релсобуси

ЗАВЪРШИ ШЕСТИЯТ ФУТБОЛЕН ТУРНИР ЗА КУПАТА НА СЛПБ

Финалните срещи се проведоха на общинското игрище в планинския курорт Банско. Предварително, докато осигури този терен, председателят на Синдиката на локомотивния персонал в България (СЛПБ) Георги Манолов, беше положил доста усилия. По думите му обаче местната управа, в лицето на общинския съвет в града, оказваше активно съдействие за успешното преминаване на футболното първенство на локомотивните машинисти.

В турнира участваха четирите отбора, спечелили първо и второ място на квалификациите на северната и южната група, които общо са осем. Първата включва Горна Оряховица, Дупница, София и Метрополитен 2. Втората обхваща – Пловдив, Бургас, Мездра – товарно дружество и Метрополитен 1.

В Бургас Банско игра срещу Метрополитен 2, а Дупница и Метрополитен 1 до последно ревностно си оспорваха първенството.

Турнира се проведе по система „БЕРГЕР“, всеки срещу всеки в две полувремени на мач. Жребият облагодетелства първия отбор на метрото, защото между срещите имаше интервали, което

им осигури време за почивка. Докато при съперниците им време за отдиш нямаше тъй като късметът отреди да играят едно след друго. Всички футболисти бяха застраховани за сметка на СЛПБ.

Срещите се отличаваха с изключителна коректност и преминаха без никакви травми. Бяха показани само два жълти и два червени картона за оспорване на съдийско решение.

Сензацията на турнира направи отборът на Бургас, завършил наравно (4:4) с фаворита Дупница, който преди това загуби от Метрополитен едно с 0:7. На практика до финала стигнаха футболистите на метрото, които победиха Дупница с 5:2. Така Метрополитен 1 за втори път спечели купата на СЛПБ. При дупничани този път умората явно си каза думата. Те физически не издържаха, играейки непосредствено два мача един след друг. С по-лоша голова разлика – трети, останаха бургазлии. На последно място се нареди Метрополитен втори отбор.

Не може да не се отбележи, че нападателите на Метро 1 сътвориха истинско футболно шоу, в стил „тики-така“, без обаче да притежават футболисти от



ранга на Шави, Меси и Иниеста, което направи победата им още по-убедителна. Централният нападател пък на Бургас вкара два перфектни хеттрика – с глава, ляв и десен крак.

По решение на ръководството на СЛПБ този път индивидуални награди не бяха раздадени, заради инцидентите, станали по време на квалификацията в южната група. Миналогодишният спортен победител – отборът на Дупница отново стана първи, но във фолклорното надпяване. То вече се превърна в традиционен конкурс, в който тази година първото място пак се защити от Павел Капитански от Дупница. Атрактивната церемония привлече вниманието и на гръцките туристи в хотела, които поздравиха участниците в надпяването за „невижданото“, според тях, мъжко пеене и веселба.

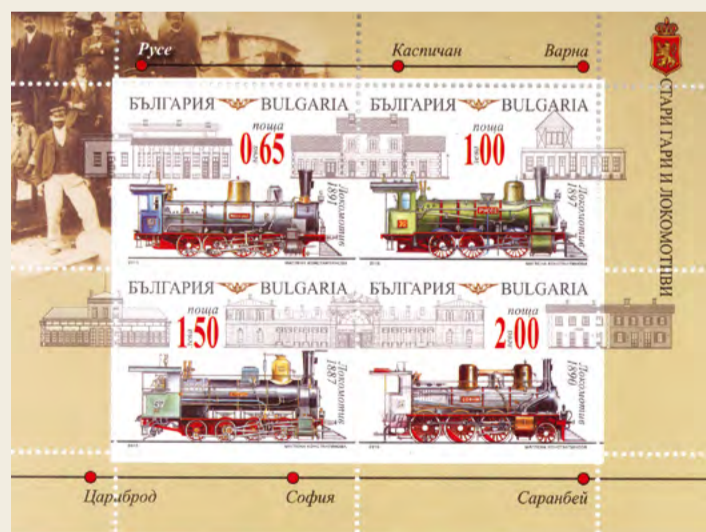


Финалното класиране през 2015-та:

| | | |
|------------------|------------|------|
| Първа позиция | Метро едно | 9 т. |
| Втора позиция | Дупница | 4 т. |
| Трета позиция | Бургас | 4 т. |
| Четвърта позиция | Метро две | 0 т. |

Филателия

РЕТРО ВЛАКОВЕ ПРИВЛЯКОХА ИНТЕРЕСА НА КОЛЕКЦИОНЕРИТЕ



Локомотиви и сгради на стари гари от 19 век са изобразени на серия от четири пощенски марки, която бе пусната в употреба, от заместник-министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Антон Гинев.

През последните 40 години железопътната тема е една от най-привлекателните и търсени от колекционерите на пощенски марки у нас и в чужбина, заяви по време на церемонията той. И обясни, че настоящото издание се състои от четири пощенски

марки и илюстриран плик. По думите му художничката Маглена Константинова ни връща повече от век назад – в зората на железницата. На марките са изобразени локомотиви, които отдавна вече са се превърнали в история. Те пресъздават и духа на гарите в Русе, Варна, Царяброд, София и Септември от края на 19 век.

Пощенските марки са отпечатани в тираж по 12 000 броя. Зам.-министър Гинев подчерта, че с поставянето на печата за пускане в употреба на новото филателно издание, то ще привлече вниманието на колекционерите и ще обогати филателните им колекции с красиви, художествено изработени марки. Паралелно ще украсява писмата, които българите изпращат в страната и по света.



НЕДОВОЛСТВО И БУРНА МЕСТНА РЕАКЦИЯ

Предизвика модернизацията на жп връзката София – Драгоман

София и Драгоман до 2020 г. ще са свързани с железопътна магистрала, след като бъде реконструирано и модернизирано настоящото жп трасе. Дълго 43 км, то е разделено на две отсечки – 23-километровата между столицата и Петърч, която преминава по сравнително равнинен терен и хълмистият планински участък от Петърч до Драгоман, дълъг 20,9 км. Влаковете, които преминават оттам ще обслужват както местното население, така и вътрешнонационалния и международния трафик, предвижда завършеният идеен проект, който бе представен за обсъждане на обществеността от граничния град. Строителните дейности трябва да започнат в средата на 2017 г. и ще продължат 48 месеца. Идеен проект е струвало 2 461 893 лв., а индикативната инвестиционна стойност е 260 000 000 лв. И двете суми са без ДДС.

Модернизацията на жп направление София – Драгоман влиза в обединения проект „Инструмент за подготовка на железопътни проекти на Транс-европейската транспортна мрежа“, който се осъществява с европейски пари. То е част от класическия „път на коприната“, който Китай, както беше потвърдено и на срещата на ЦИЕ, има амбицията

да възроди като една от основните и най-къси скоростни жп връзки между Европа и Азия.

С модернизацията трябва да се постигне не само по-високо ниво на безопасност, но и да се осигури по-голям капацитет на линията за превозването на товари и пътници. Връщайки се назад във времето инж. Иво Янакиев, ръководител на отдел „Подготовка на проекти“ в НКЖИ припомни, че само за 3 години предците ни в края на 19-и век са успели да изградят около 100 км жп линия, чието официално откриване става през август 1888 г. Специално за него от Париж тръгва международен пътнически влак, който спира на Драгоман, за да отбележи тържествено събитието и стига до Истанбул. Съпоставяйки използваните някога и сега материали, инж. Янакиев подчерта, че в онези далечни времена полагащите релси са били далеч по-леки от съвременните. Издържали са до 32,5 кг натоварване на линеен метър срещу 60 кг на днешните, които дават възможност за увеличаване на скоростта и улесняват по-бързото транспортиране на пътници и товари.

Предстоящата модернизация е разделена на три етапа. Първият, който вече е приключил, включва предпроектни проучвания и из-



готвяне на идеен проект. Вторият, който е в процес на изпълнение, обхваща подготвителните дейности за постигане на пълна проектна готовност до ниво „зрял проект“. Третата фаза ще се концентрира изключително върху същинското строителство на линията.

Идейният проект е съобразен с изискванията на общинския съвет в Драгоман за ситуирането на новата гара извън градската регулация, обясни инж. Петър Генов, ръководител на Звеното за изпълнение на проекта. За да се преодолеят конфликтните зони по време на изготвянето му се наложило да се изработят нови варианти за някои от отсечките. По думите му те са съобразени със санитарно-охранителните зони на подземните водни източници, както и с новото жилищно строителство в града. След приключване на проучванията решението е основното трасе да преминава покрай град Сливница, където ще се изгражда и нова гара. В Драгоман жп линията, както и съществуващата гара се запазват в сегашния им вид. Но се предвижда изграждането на двойна байпас-

на връзка, която ще преминава през местността Умляк. Проектът включва и модернизация на трасето между Волюяк и Драгоман.

Точно обаче в тази си част то предизвика най-бурни реакции и възражения, които с документи и факти бяха аргументирани от дошлите на обсъждането жители на града. Оказа се, че недоволството им не е от вчера и днес. Няколко години местните хора атакуват различни институции и инстанции без резултат. Най-вече онази, която притежава наследствени или вилни имоти в Умляк. Въпреки че според тях проблемът може да се реши с козметичното изместване на трасето, така че то да не засегне около 30-те къщи там, а да премине през нивите малко по-вдън. Като пример хората посочиха строящото се трасе от другата страна на границата, където на сръбска територия то така е проектирано, че да не засяга частните интереси на жителите. Чуха се и не малко недоволни гласове, между които и на потомствени железничари, от „обезкървяването“ на Драгоман с преместването на транзитния

трафик през Сливница и Станянци, което още повече ще доведе до обезлюдяването на града. Постави се и още един въпрос – с тези недомислени решения няма ли да се повтори историята с близкия терминал за комбинирани превози, построен преди пет-шест години, който на практика бездейства и дори ден не е използван.

В отговор на всички възражения, аргументът на местната управа в лицето на кмета на Драгоман Андрей Иванов бе, че причините за изваждането на товарното и транзитно движение извън града е преодоляване на шума и замърсяванията от движението на влаковете. „Съобразявали сме се с логиката на по-малкото недоволство“, отсече той. Становището пък на проф. Юлян Тотев, който присъстваше на обсъждането като представител на изпълнителя – обединението ДЗЗД „П.П.Проект 2014“ бе, че още не всичко е предрешено. Окончателният вариант може да бъде коригиран, когато бъде готов и приет устройственият план на Драгоман.

Мая Димитрова



КИТАЙ ПРОЯВЯВА ИНТЕРЕС КЪМ ... БЪЛГАРИЯ

От стр. 1

в Китай министър Ивайло Московски посочи като приоритетна и модернизацията на жп линията Русе – Димитровград, която е част от TEN-T мрежата и свързва Северна с Южна България. Отсечката е изцяло електрифицирана, но има специфики, свързани с максималната скорост, която могат да развият пътническите и товарни влакове по нея.

Пред участниците във форума бяха представени и инфраструктурните обекти, които Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията подготвя за концесиониране. Специално внимание беше обърнато върху предстоящото възлагане на концесионни анализи на жп гара Варна. В плановете на ведомството за отдаване на концесия също са включени четири пристанищни терминала – Видин-център, Русе-изток, Русе-запад и зимовникът в Русе. За гражданските летища

в столицата и Пловдив предстои да бъдат приети концесионните анализи. В кратки срокове ще стартира и изготвянето на такъв и за интермодалния терминал в Пловдив.

България, която е разположена на кръстопътя на Европа, Азия и Африка си е поставила амбициозната задача да довърши своя магистрален пръстен, заяви пред китайските инвеститори министърът на регионалното развитие и благоустройството Лиляна Павлова. През септември тази година правителството е одобрило Стратегия за развитие на пътната инфраструктура и Средносрочната оперативна програма за изпълнението ѝ до 2022 г. В този период тя предвижда изграждането на повече от 600 км нови магистрала, модернизация и ново строителство на още над 500 км републикански пътища и рехабилитация на приблизително 20 хил. км пътна инфраструктура от първи, втори и трети клас. По

думите на Павлова в момента правителството търси 1,5 млрд. евро за ключови пътища, които са връзка с европейските транспортни коридори през България. Само преди две седмици то е взело решение за въвеждане на ТОЛ система на територията на страната. За изграждането ѝ ще се търси инвеститор. До шест месеца ще се подготви и техническата документация, за да се обяви процедура за намиране на изпълнител и оператор на ТОЛ системата, която ще бъде изградена за всички републикански пътища. Така товарните автомобили и автобусите ще плащат на изминат километър, вместо такса за винетни стикери, които са за време, а не за изминато разстояние. Министър Павлова поясни, че публично-частно партньорство при ТОЛ системата означава този, който спечели конкурса, да инвестира в създаването ѝ и да бъде неин оператор. От печалбите ще му се изплаща изграждането



на системата. Регионалният министър се надява, че въвеждането ѝ заедно с електронната винетка за колите може да стане между 2017 и 2018 г., тъй като предстои процедура за избор на инвеститор.

Министър Ивайло Московски посочи, че през годините отношенията между България и Китай в областта на транспорта, както и в сферата на информационните технологии

и съобщенията са се развили изключително ползотворно. Двустранните отношения между двете държави се основават на няколко документа, между които и Меморандум за разбирателство за сътрудничество в областта на железопътния транспорт, сключен през 2010 г. от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Министерството на железниците на Китай.

АНДРЕЕВДЕН

На 30-и ноември православната църква почита паметта на Св. Апостол Андрей Първозвани. Св. Андрей е християнски проповедник и е брат на Св. Петър. Светецът се нарича първозван, защото пръв от 12-те апостоли е повикан и тръгнал след Исус Христос и заедно с брат си апостол Петър били свидетели на неговите чудеса, смърт и възкресение.

От ранни години Андрей жадувал за божествената истина и когато Йоан Кръстител се явил от Юдея, той станал един от неговите ученици. Проповядвал в Мала Азия, Грузия и Скития, заради което е смятан за покровител на Румъния и Русия.

Когато апостолите се разпръснали по света, за да проповядват

Евангелието, Св. Андрей обиколил много земи – Византия, Тракия, Русия, Рим. Хората вярвали, че може да излекува страшни и неизлечими болести. За проповядването на християнската вяра Св. първоапостол Андрей получава смъртна присъда и е разпънат на кръст. По време на управлението на Константин Велики тялото му било пренесено в Цариград, в църквата на Светите апостоли.

По-късно през 1208 г. главата му била пренесена в Рим, където се пази в църквата „Св. Петър“. През 1964 г., за да почете подобряването на отношенията между Римокатолическата църква и Цариград, тя е дарена на Цариградската патриаршия.

Името на Св. Андрей Първоз-

вани често се среща в Евангелието. За него се споменава в разказа за нахранването на народа с пет ечемични хляба и с две риби.

Църковният празник се нарича от народа Андреевден, Едрей, Едрин или Мечкин ден. Той е свързан в народния календар с представите за прехода от есента към зимата.

Вярва се, че Св. Андрей е покровител на мечката и неин заповедник. В много предания се разказва, че той се явява пред хората, яхнал мечка и прогонва зимата и дългите нощи.

Според народните възгледи и познания в областта на астрономията на този ден започва нарастването на деня. Българската поговорка гласи: „На Едрей ден започва да наедрява денят, колкото едно просено (житно, маково или синапено) зърно“.

На този ден имен ден празнуват: Андрей, Андриян, Андрея, Андрия, Първан, Първка, Първанка, Дешо, Дешка.



АРОМА ЛАМПА ПРИ ПРОСТУДНИ ЗАБОЛЯВАНИЯ

Арома лампите са различни по форма, дизайн, размери, цвят и материал, от който са направени. Общото помежду им обаче е, че могат да бъдат ваш добър съюзник в борбата с простудните заболявания. Доскоро непознати на българския пазар, днес арома лампите не са просто екзотична част от интериора, а полезна вещ, която е добре да има в дома на всяко семейство, особено ако има малки деца. С оглед приближа-

ващите студени дни, когато простудните и вирусни заболявания се активизират, ви припомним как да използвате тази лампа за лечение на запушен нос, затруднено дишане, хрема, кашлица и общо неразположение.

Арома лампите работят на следния принцип – пламъкът от запалената свещ изпарява етеричното масло, което се поставя в специално отделение. Високата температура способства отделя-

нето на аромата на маслата, а с това и на техните полезни и лечебни свойства.

Какво етерично масло да изберете в зависимост от проблема, който искате да атакувате?

- **Евкалиптовото масло** действа отхрачващо, противопростудно и понижава температурата.

- Маслото от **иланг-иланг** действа антидепресивно.

- **Хвойновото масло** има бактерицидно действие.

- Маслото от **лимон** е с противовирусно и имуностимулиращо действие.

- Маслото от **тамян** действа добре при възпаления на дихателните пътища.

- Маслото от **кедър** е подходящо при простуда, кашлица, бронхит и хрема.

- Маслото от **мента** има спазмолитично действие.

- **Боровото масло** увеличава защитните сили на организма.



Нар



Нарът е един от най-вкусните и полезни плодове. Наричан още „ябълката на познанието“, тъй като има теория, че забраненият плод в райската градина е бил именно нарът, а не обикновената ябълка. Смята се, че редовната консумация на нар подмладява и разкрасява, освен това засилва паметта, познавателните способности и, малко по-метафорично и поетично казано, отваря сетивата ни към невидимото за очите. Този плод произхожда от Азия, като за негова родина се счита територията около днешните държави Иран и Ирак. Расте на дървета, които достигат височина от пет до осем метра. Обикновено плодовете му узряват през късната есен и са в по-голямо изобилие на пазара през студените месеци. Опаковани са в дебела кожеста обвивка, чието предназначение е да опазва целостта на дребните червени семенца във вътрешността на плода. Самата кора не се яде, но е богата на антиоксиданти и може да послужи за направата на чай. Семенцата на нара се консумират заедно с намиращите се в тях малки бели семчици. Когато нарът не е добре узрял, нито семенцата са толкова вкусни, нито семките са особено приятни за

дъвчене, тъй като все още са доста твърди.

Макар и да не е особено познат в българската кулинария, нарът намира широко приложение в кухнята. От него се приготвят освен сок, също и алкохолни коктейли и вино. Може да се консумира в предястия и салати, в десерти и печива, както и в основни ястия. Вкусът на повечето от ястията с нар е леко екзотичен, но приятен по особен начин, а който веднъж е опитал нар, рядко се отказва от него. Естествено нарът може да се похапва и без никаква предварителна обработка – просто изчистените му от кората семенца се изсипват в купа и се ядат с помощта на малка лъжичка.

В нара има много витамини – С, К, както и В1, В2 и В6. Той съдържа големи количества полифеноли – антиоксиданти, които предпазват клетките в тялото ни от нарушаване на функциите на ДНК и понижават риска от сърдечносъдови заболявания. Плодът съдържа още ценни минерали, между които магнезий, фосфор, манган и други.

Според наскоро проведено медицинско изследване при редовна консумация нарът значително понижава и нормализира кръвното налягане.

Сос от нар с ябълков сок

Необходими продукти:

-3 нара
3 с. л. захар
кориандър
карамфил
нишесте
индийско орехче
ябълков сок

Начин на приготвяне:

Вземете зърната от нара и изцедете сока им, прецедете го. След това го смесете с ябълковия сок, налейте в тенджерата и затоплете, но в никакъв случай да не завира. Добавете предварително подготвените подправ-

ки (с изключение на нишестето). Разбъркайте всичко и върнете обратно на котлона. Сега вече изчакайте да заври, като паралелно добавяте нишестето. Сосът е готов. Той може да се използва и топъл, и студен. Подходящо допълнение е към месо, риба, сладолед и други.



Сладко от нар

Необходими продукти:

10 големи нара
1 и 1/2 ч.ч. захар
сокът от 1 лимон
2 пръчки канела

Начин на приготвяне:

Изчистете нарочетите, като отделите само семенцата. Смесете ги в тенджерата под налягане с канелата и 1 ч.ч. вода. Сложете да кипне, след като фитилът изсвири няколко пъти, махнете тенджерата от котлона. След като изстине отворете и претрийте всичко през цедка, така че да се премахнат малките семенца на нарочетите зърна. Плодовата смес сипете в широк

съд и сложете на котлона заедно със захарта. Бъркайте от време на време и щом започне да се съгъстява, долейте лимоновия сок. Сега трябва да бъркате непрекъснато и да сварите сладкото до стандартната гъстота.

Готовото сладко разсипете в затоплени бурканчета и ги затворете плътно.



ХОРАТА СА ПО-ЩАСТЛИВИ БЕЗ „ФЕЙСБУК“

Хората, които не използват „Фейсбук“ в продължение на седмица живеят по-щастливо от останалите, показват данните на датско проучване.

Меик Викинг, директор на Института за изследване на щастие обясни, че са се спрели на „Фейсбук“, защото това е най-широко из-

ползваната от всички възрастни групи социална мрежа.

Проучването е обхванало 1095 датчани. Те били разделени на две групи. Едната продължавала да ползва „Фейсбук“, а другата го загърбила.

Една седмица по-късно хората, които не ползвали социалната мрежа, се оказали по-удовлетворени от живота си.

88% се определили като щастливи, докато в другата група този процент се оказал по-нисък – 81%.

В края на теста, хората на „Фейсбукова диета“ се оказали с по-богат социален живот и с по-бърза концентрация, докато при останалите участници затрудненията им останали същите.

От анализа на резултатите проличало, че ползващите „Фейсбук“ са с 39% по-висок риск да се чувстват по-нешастни от своите приятели.



КАКВО ЗАКУСВАТ ХОРАТА ПО СВЕТА?

Закуската е най-важното хранене за деня, тя ни помага да сме здрави, но също така и да се събудим сутрин. Какво похапват хората сутрин обаче много зависи от страната, в която живеят.

В европейски страни като Испания, Франция и Италия, първото хранене за деня често е набързо с парче хляб или сладкиш и силно кафе. В същото време обаче в Корея закуската е важно събитие и събира около масата толкова хора, колкото и на вечеря.

Вижте какво обичат да похапват сутрин в различни страни по света:

Китай

Традиционната закуска варира в зависимост от района, но комбинацията от пържени тестени пръчици и топло соево мляко е обичана от мнозина. Дим сум (буквално означава „късчета от сърцето“) - Това са различни малки тестени хапки с пълнеж – пелмени, тестени кифлички, пролетни ролца, тестени топчета с пълнеж и овалани в сусам и т.н., които са задушени на пара, сварени или пържени) и горещи супи като Конджи (особен вид супа като каша от ориз) също са популярни.

Австралия

Австралийците обичат веджемайт (тъмно кафява паста за ядене, която се прави от остатъчни продукти от производството на бира като са добавени различни зеленчуци и подправки), за да го ядат всеки ден. Освен това често

хапват и много плодове, а понякога се отдават и на типична английска закуска.

Бразилия

Силно кафе и мляко с чиния пълна с шунка, сирене и хляб – често това е закуската на бразилците. Фейжоада – гъста супа, приготвена от черен боб и различни видове месо, също се сервира сутрин.

Колумбия

Закуската тук се върти около арепа – малко хлебче от царевично брашно, намазано с масло или гарнирано с яйца, месо или конфитюр.

Куба

Типичната кубинска закуска е тостада – препечен хляб с масло, който се сервира с кафе с мляко или направо потопен в него.



Англия

Всички сме чували за обилната английска закуска, която включва яйца, колбаси, бекон, боб, гъби и варени домати.

Франция

Традиционната закуска е кафе и багета или кроасан. Подобно на кубинците и французите често топят хляба с маслото в кафето си.

Индия

Закуската тук също варира в зависимост от района, но често ще срещнете поднос с различни видове чътни (ястие, което прилича на лютеница, но освен зеленчуци и подправки в него се слагат и традиционни местни плодове), сосове и хляб като доса, роти или идли.

Мексико

Първото хранене за деня е обилно, с ястия като чилакилес (основна съставка в него са царевичните питки тортиа) и хуевос ранчерос (вид мексикански яйца на очи със зеленчуци, поднесени върху тортиа). Сладки рула с кафе също са вариант за традиционна мексиканска закуска.

Япония

Типичната японска закуска включва супа мисо (супа от паста мисо, тофу, гъби шийтаке и водорасли уакаме), задушен бял ориз, мариновани зеленчуци, протеини като риба и японски омлет тамагояки.

Русия

Пържените лакомства за закуска са обожавани в Русия. Пълнени със сирене сирники, блини, направени с кефир, пухкави олади (бухти), които са с размерите на бисквита.

Турция

Турската закуска включва: хляб, сирене, масло, маслини, яйца, домати, краставици, конфитюр, мед и каймак (млечен продукт с мек, кремообразен състав, бледо жълтеникав цвят и сладко-кисел вкус). Освен това може да включва пикантен турски салам и турски чай.

Испания

Препечен хляб с настърган домати е популярна вкусна закуска в Испания. За първо похапване обаче има и сладък вариант – чурос, пържени испански бухтички.

Корея

Корейската закуска поразително прилича на корейската вечеря. Има ориз, супа, постоянно присъстващата кимчи (ферментирани зеленчуци, основно зеле и наподобява българското кисело зеле, но с много добавени подправки – лют червен пипер, сок от чесън и лук, домати и други), някакъв вид риба или говеждо месо, както и други остатъци от снощната вечеря.

10 абсурдни суеверия в Италия

Ако сте решили да посетите Италия, редно е да знаете, че италианците имат немало странни суеверия, които не трябва да нарушавате. Ето десет от тях, които биха се сторили чудновати на всеки, който не е от Ботуша.

Числото 17

За наследниците на Римската империя числото 17 е далеч по-фатално от числото 13. Затова и не се учудвайте, че повечето сгради нямат седемнайсети етаж, а на пощите ще заварите последователността 16, 16а, 18. Не се знае от къде идва това суеверие, но се предполага, че датира от древен Рим, защото числото се е изписвало по

ста на „рогата“, насочени надолу.

Уличните стълбове

В Италия се счита, че ако приятели преминат от двете страни на стълба, с дружбата им е свършено. Затова за хората от Ботуша е много важно, когато вървят рамо до рамо с някой друг, да минават от едната страна на уличните лампи и стълбове.

Ножове и остри предмети

Друга заплаха за приятелството са ножовете и остри предмети. Смята се, че такива не бива да се подаряват. Затова при подобен подарък се дава символично някаква монета.

Снимката на любим човек

Снимката на някой, когото обичате, не е редно да бъде оста-



следния начин – XVII. При разместване на буквите се получава думата VIXI, което означава „живях“ и се е изписвала често по надгробни плочи.

Наздравицата

Когато в Италия казвате „Наздраве“ и вдигате чашата за поздрав, също трябва да се съобразите внимателно с местните обичаи. Наздравицата никога не се вдига с чаша вода, а при чукването на чашите не трябва да се кръстосват ръцете. Именно в този момент е редно хората да се гледат в очите и да отпият задължително глътка преди да оставят чашата, защото в противен случай ги чака 7 години лош секс.

Урочасването

Италианците приемат урочасването като нещо изключително сериозно. Защитата от урочасване е веднага едната ръка да се скрие зад гърба, като прави же-

вяна на леглото. Това носи лош късмет според италианците.

Наклонената кула в Пиза

Една от най-популярните атракции в Италия е свързана с едно от най-странните им вярвания. Според поверието, ако се качиш на прочутата кула, няма да можеш да се дипломираш.

Една и съща дума

Ако се случи двама събеседници да изговорят по едно и също време една и съща дума, сериозно ги грози опасността да не се оженят или омъжат. Спасението е, ако всеки от тях си пипне носа.

Празна погребална кола

Празната погребална кола се счита за изключително лош късмет за тези, които са я зърнали. Един вид – предназначена е за този, който случайно я е видял на улицата. В такъв момент от мъжете се изисква да се хванат за слабините, а от жените – за гърдите. Това носело късмет.



ФРЕНСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ СЕ ОБЗАВЕДОХА С ЕЛЕКТРОННА БИБЛИОТЕКА

**100 000 дигитални книги
развличат пътниците във влака**

Френските държавни железници (SNCF) изненадаха своите пътници със собствена електронна библиотека наречена „SNCF e-livre”. Тя съдържа 100 000 литературни произведения, с които клиентите им могат да се разнообразят и да направят времето, прекарано в път, приятно. Електронните книги се свалят от официалния сайт на компанията или чрез специално приложение за мобилни устройства, работещи с операционните системи Android и iOS. След това могат да се четат на смартфон, таблет или лаптоп.

Основата на дигиталната библиотека на френските железници

съставляват класически творби на френската литература. Освен тях обаче са достъпни и редица съвременни произведения, детски книги, практическа литература и дори комикси. След като бъдат „изтеглени” четенето им е възможно без връзка с интернет. Специална защита препяства препращането или разпечатването на творбите с цел защита на авторските права.

Пускането на новата услуга „SNCF e-livre” бе предшествано от специално социологическо проучване, осъществено от Френския институт за изследване на общественото мнение IFOP. Допитването е показало, че 75



25 регионални състави TER в Лотарингия месеци наред бяха пътуващи електронни библиотеки

На TER тегалето на дигитална творба бе възможно след сканиране на QR кода на „корицата на книгата” с мобилно устройство



Френските държавни железници изненадаха пътниците със собствена електронна библиотека



С цифровите книги, достъпни чрез услугата „SNCF e-livre” пътуването не се усеща

Изборът на дигиталните творби е огромен, а те могат да се четат на смартфон, таблет или лаптоп.



процента от пасажерите, които пътуват по дълги дестинации отделят минимум час за четене на вестници, списания и книги. От тях 33 на сто предпочитат електронните четива, достъпни чрез преносимите електронни устройства.

До средата на декември достъпът до електронната библиотека ще бъде напълно безплатен. Впоследствие се предвижда свободно да могат да се ползват 5 000 от дигиталните произведения. Достъпът до останалите творби ще е възможен срещу безлимитна месечна абонаментна такса в размер на 9,90 евро. 65 процента от тази сума SNCF ще заплаща на издателствата, тиражирали съответните творби.

„Библиотечната” иновация на SNCF се явява развитие на сходна инициатива - „Bibliothèque digitale TER” - датираща от 2014 г. Тогава френските железници оборудваха с електронни библиотеки 25 регионални състава (TER), пътуващи в областта Лотарингия и ги пускаха в тестова експлоатация месеци наред.

Коридорите, стените и гърбовете на седалките на тези влакове бяха облепени във фолио и картини, изобразяващи библиотеки със стелажи от книги. На пътниците се предлагаша



Освен развлечения, „библиотечната” инициативата на SNCF насърчава и четенето като цяло

отбрана селекция от над 100 класически и съвременни литературни произведения. Върху съответната „корица на книга” имаше QR код, който можеше да бъде сканиран от мобилно устройство. Той даваше достъп до сайтове, от които творбата да бъде свалена и възпроизведена на таблет, лаптоп или смартфон.

Сред предложените творби имаше и кратки, и по-дълги. Всяка обаче можеше да се прочете в рамките на едно пътуване с регионалния експрес. Очакваното време за изчитането й (между 12 и 60 минути) се изобразяваше преди изтегляне на заглавието.

По този начин пасажерите имаха възможност да подберат книга, която са способни да завършат преди да се наложи да слезат от влака.

Пътниците на TER имаха безплатен достъп до всички класици на френската и световна литература. Същевременно повечето от съвременните заглавия се сваляха срещу доста поносима такса – между 0,99 и 3,99 евро. Всички цифрови творби се предоставяха от две френски издателства – Parallel Publishing (класическата литература) и Storylab Editions (съвременната литература).

Експериментът излезе успешен. Интересът на пасажерите бе значителен. Затова от SNCF решиха да развият инициативата в нов, леко трансформиран проект. Благодарение на „SNCF e-livre” четенето на дигитални книги по време на жп пътуване вече е възможно в цяла Франция.

Ивайло ПАШОВ

Цени за реклама

За контакти:
Мая Димитрова
0889 41 30 03
maya02@abv.bg
bdz@bdz.bg

При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,50 лв. за кв. см
Вътрешна страница - 0,50 лв. на кв. см.
Последна страница - 1,00 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,80 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 1 лв. на кв. см.
Последна страница - 1,50 лв. на кв. см
За цяла страница - по договаряне