

Британец се качва на всеки влак в Европа.
Любима линия
у нас му е
София - Мездра



■ На XI стр.



Анди не отрича лошите страни на жп превоза у нас. Казва обаче, че не е имал опасни преживявания в български влак - по-рискови били в Румъния

Петър Витанов:

Свързаността
може да реши
дори спора
със Северна
Македония



■ На V стр.



■ На XIII стр.

Великобритания
с път към
Стария континент
под вода поне
още 100 години

Историческото
ръкостискане на
французина Фи-
лип Козет и ан-
гличина Грейм
Фаг при срещата
им в тунела под
Ламанша.

TREND
ЕВРОПА

Време е за свързани Балкани

Милиарди евро
се вливат в
страните от
региона,
за които
бъдещето
в ЕС още е
само обещание



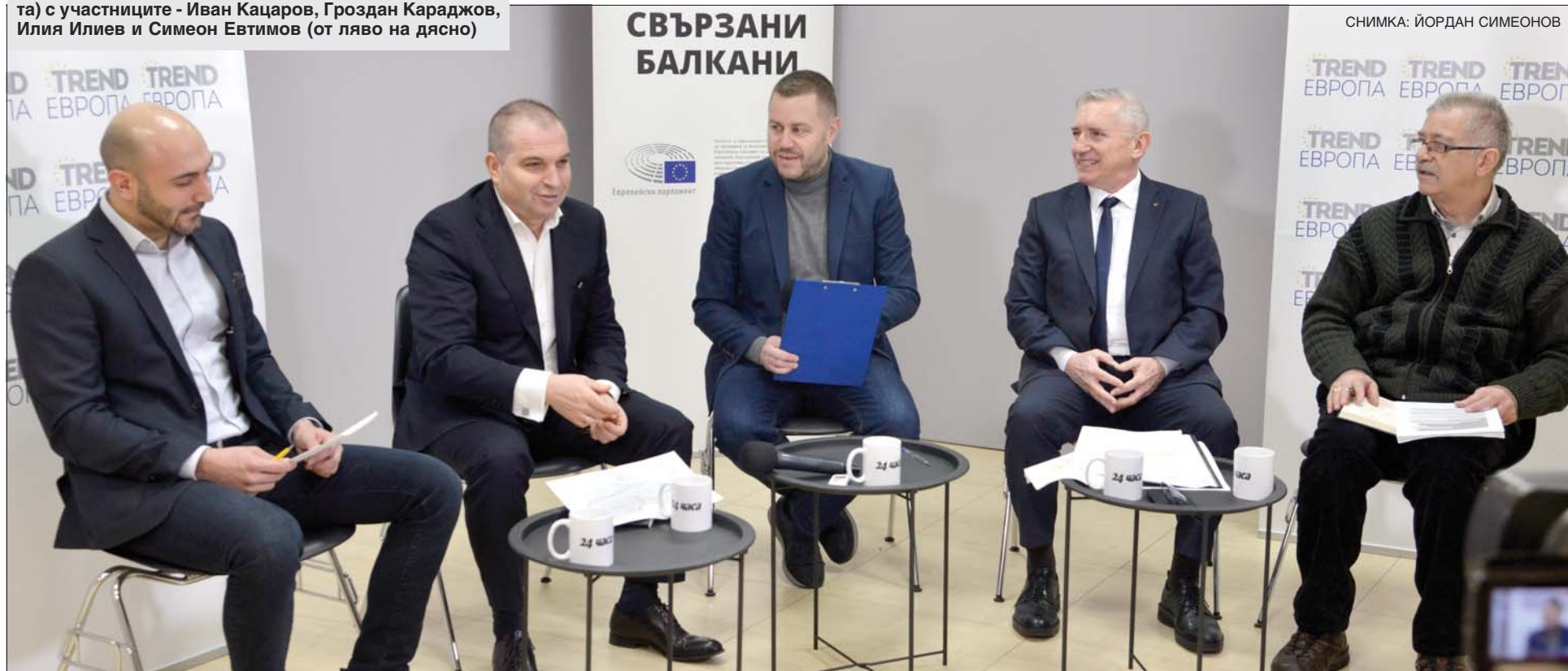
Гроздан Караджов:

ЕС може да помогне за магистрала
от Букурещ до Александруполис



■ На III стр.

Модераторът на дискусиата Георги Милков (в средата) с участниците - Иван Кацаров, Гроздан Караджов, Илия Илиев и Симеон Евтимов (от ляво на дясно)



СНИМКА: ЙОРДАН СИМЕОНОВ

След „Хемус“ идва ред за пътища и релси, които да свържат Северна и Южна България

След дългоочакваното от цяла Северна България завършване на магистрала „Хемус“ най-рано през 2027 г. най-после идва ред и на магистралите север - юг.

Това стана ясно от изложението на вице-премиера и министър на регионалното развитие Гроздан Караджов по време на дискусиата „Свързани Балкани“, организирана от „24 часа“. Тя е част от проекта „Тренд Европа“, който се изпълнява в партньорство с Европейския парламент.

Във форума за свързаността ни със съседните държави участваха още зам.-министърът на транспорта Илия Илиев, евродепутатът от групата на Прогресивния алианс на социалистите и демократите Петър Витанов, който е и координатор в Комисията по транспорт и туризъм в Европейския парламент, изпълнителният директор на Българския форум за транспортна инфраструктура Иван Кацаров и експертът в железопътната инфраструктура Симеон Евтимов. (Мненията на всички гости на дискусиата четете от III до VI стр.)

Следващите години ще бъдат и на жп строителството, като

се замислят жп линии за влакове със скорост 200+ км в час

До момента концепцията на предишните министри беше, че за малка територия като България скоростите от 160 км в час са достатъчни.

Предвиждат се и три нови магистрали, които да пресичат с тунели Стара планина и да свържат Северна и Южна България, както и да осигурят бързо преминаване на страната ни.

Нов коридор с магистрали от Букурещ до пристанищата Александруполис и Солун обяви вице-премиерът и министър на регионалното развитие Гроздан Караджов. По думите му коридорът от румънската столи-

Залага се и на жп линии за високо-скоростни влакове

ца до гръцките пристанища трябва да се съчетае с железопътна линия. Този проект е приоритетен за Европейският съюз, който може да го съфинансира, а и да се ангажира Европейската инвестиционна банка да направи процедурите.

Като важен за ЕС Гроздан Караджов изтъкна и коридор „Ориент/Източносредиземноморски“. У нас той е Видин - София - Кулата, а оттам отново към Солун. Ако Румъния и България не построят магистралите си, то има алтернатива през Македония и двете страни ще бъдат заобиколени от транспортните потоци, смята Караджов.

Той обяви и друг нов проект - магистрала от Русе до Велико Търново, като плановете са до 2028 г. да е завършена.

Караджов представи и близките приоритети на правителството. Те са завършване на магистрала „Хемус“ до 2027 г., приключване на скоростния път Видин - Ботевград до две години и половина, завършване на магистрала „Европа“.

В следващите три години ще се даде старт и на магистрала „Черно море“, която да свърже румънското пристанище Констанца с Варна и Бургас и оттам да продължи към Истанбул.

За нови мостове над р. Дунав обаче досега нямало съгласие от румънска страна за нито един от петте проекта

Зам.-министърът на транспорта Илия Илиев говори на дискусиата за високо-скоростни линии за над 200 км в час и за пътуване за 3 часа до Букурещ и от София до Варна.

Единствената жп връзка, която е електрифицирана в момента, била тази с Турция. Към Румъния имаме три трасета, но със средна скорост от 40 км в час. През Сърбия - от Димитровград до Ниш, жп линията също не била електрифицирана и е

с ниска скорост. Със Северна Македония няма линия, а двете връзки с Гърция на нейна територия също не са електрифицирани.

В разширението на трансевропейската мрежа България отново е изолирана,

смята Илиев. Румъния планира високо-скоростна линия, в Гърция тя вече е факт от Атина до Солун, скоро ще стартира и такава между Солун и Александруполис. Илиев обяви, че министерството на транспорта ще води разговори с гръцките си колеги те да се насочат към Кулата.

Ще се проучват възможности за високо-скоростни линии по направление Букурещ - София - Кулата в посока Атина.

„Ще насочим усилията си и в посока Варна. Така има големи шансове в бъдеще разстоянието София - Варна, София - Букурещ да се взема за не повече от три часа“, посочи Илиев.

Евродепутатът Петър Витанов подчерта, че ЕС въвежда нови стандарти, сред които скоростта за пътнически превози да стане 160 км/ч и 100 км при товарните.

Реализацията на жп проектите е голяма възможност за България да излезе от ролята на периферна страна,

категоричен е Витанов.

Жп експертът Симеон Евтимов също акцентира на скоростна жп линия от Букурещ до Атина, но заяви, че тя може да стигне и до Прибалтика.

Против възраждането на идеята за дългия 15 км тунел в Кресненското дефиле по магистрала „Струма“ се обяви Иван Кацаров - изпълнителен директор на Българския форум за транспортна инфраструктура.

Той обърна внимание, че България трябва да развива и транспорта по река Дунав.

Завършването на магистрала „Хемус“ се планира от управляващите за 2027 г.



Приоритетните направления за пътна свързаност на коалиционното правителство безспорно са две основни: да продължим това, което е започнато, и да мислим за нови, осъществими проекти, които да засилят свързаността не само на Балканите, а и в европейски мащаб.

За мен приоритет №1 безспорно е да продължим **автомагистрала „Хемус“**. Там има наследени проблеми с ин хаус възлагането на строителни дейности под формата на договори за доставка на техника и на работна ръка. Тепърва ще се дебатира по тези договори и трябва да намерим как да ги превърнем в договори за строителство.

Извън това обаче работата по тази магистрала не спира и при всички разчети през 2027 г. тя би трябвало да е завършена.

При добро стечение на обстоятелствата може би ще се справим и в края на 2026 г.

Другият приоритет е довършването на магистрала „Струма“,

което означава да развържем възела от проблеми, свързани с Кресненското дефиле. Ще има отново разговори с екоминистерството и очакваме да ни кажат имат ли в крайна сметка бележки към вече издадената ОВОС. Ако имат, те трябва да се получат при нас с ясна заявка, че сега действащата Оценка за въздействие върху околната среда (ОВОС) се спира, и да се премине към някакъв тип нова екологична процедура. Т.е. ще трябва да решим кой вариант за преминаване на дефилето да се избере - някой от трите съществуващи, или четвърти. С други думи, влизаме в срокове към 2030 г. за един толкова кратък участък.

Има още един заварен проект - **скоростния път Видин-Ботевград**, който е огледан на „Хемус“. И тук има ин хаус възлагане, и тук строителството не е спирало. Смятам, че до 2027 г. ще бъде приключено, както са били първоначалните проектни срокове.

Нов проект, който се стартира сега, е

Русе - Велико Търново - това ще е автомагистрала с пълен габарит с ширина 27 метра

Проведени са първоначалните проектирания, както и процедура за инженеринг. В момента се правят оценки на подадените оферти и ще се преценява кога и как да започне нейното строителство. Но по отношение на този проект говорим за срокове около 2027-2028 г., когато биха могли да бъдат довършени и трите нейни подучастъка.

Следващото е завършването на последния етап на тъй наречения **обходен път на Габрово**, с други думи двата кратки подхода към тунела под Шипка, където имаме потвърдена оферта от страна на спечелилия търга. След много, много дълги процедури вероятно следващите седмици ще се пристъпи към сключване на договора.

Нови приоритети за България

На първо място сред новите приоритети е създаването на идеен проект за трасе, което да свързва Велико Търново с нов преход през планината. Става дума за **нов тунел вероятно по протежението на Прохода на републиката**, който да свърже Северна и Южна България на висока скорост. Освен че замисляме високоскоростно трасе, към него евентуално би могло да се мисли и за жп линия, ще влезем в контакти, за да видим как точно ще стане.

Замисълът обаче е това трасе да пресеке двете автомагистрала „Тракия“ и „Марица“ и оттам през два обхода - на Хасково и на Кърджали, да стигне до прохода Маказа. Оттам има само 20-30 км до магистрала „Игнатия“, която ни свързва с Александруполис, стратегическо пристанище за ЕС. А също и със Солун на запад. И тъй като свързаността тръгва още от Букурещ на север, тя на практика ще стигне по магистрален път до тези пристанища.

Стратегически този проект е много важен за България. По мое разпореждане в момента се работи по идейно проектиране, т.е. по възможно трасе. След това то ще се подаде на екологичното министерство, ще се търсят възможности за най-леко преминаване през обиталища и екологични зони. И едва когато се стигне до предпроектна фаза, ще се преценява по какъв начин да се възлага изграждането на този

Гроздан Караджов, министър на регионалното развитие и благоустройството:

ЕС може да помогне за магистрала от Букурещ до Александруполис



път, дали ще е чрез инженеринг, на колко лота да се раздели и т.н.

Това е стратегически проект за цяла Европа, не само за България, затова очакваме допълнително финансиране от Брюксел. Всичко, което свързва европейските страни, се стимулира с по-високи проценти на съфинансиране.

Следващият подобен коридор е бъдещата **магистрала „Черно море“**, която ще има тунел през Стара планина. В момента сме на идейна фаза и е обявен конкурс за техническо проектиране. Идеята на тази автомагистрала е да свърже най-активното черноморско пристанище - румънското Констанца, с магистрален път с Варна, Бургас, а оттам с Малко Търново, да се свърже с продължението на „Марица“ на турска територия към Истанбул. Тук трябва да се мисли и за някакъв тип отклонение,

скоростен път с по-малък габарит между Лесово и магистрала „Тракия“

Там от турска страна е изградена магистрална свързаност, разширява се тяхното ГКПП. Това означава, че доста товари ще влязат в България още следващата година, а ние нямаме абсолютно никаква готовност да ги посрещнем, защото пътищата от нашата страна на границата са второкласни и доста разбити.

Довършването на **автомагистрала „Европа“**, за която договорите са сключени и проектирането на последния участък вече се осъществява, също е приоритет. Това е най-бързият ни път към Западна Европа в момента.

Друга приоритетна ос, която сега се залага в плановите, е проектирането на **трасето от Гюешево до Дупница с връзка към АМ „Струма“**. Но няма да спре дотам, а ще продължи с още два участъка. Първият е от Дупница към Самоков с магистрален габарит, а от Самоков към Ихтиман ще прави връзка с магистрала „Тракия“.

От Ихтиман се прави преход към „Хемус“ и ще се свърже както със скоростния път към Видин, така и с „Хемус“ към Варна

Още един, и то немаловажен транспортен коридор за България, е този, който ЕС нарича **„Стратегическа ос Ориент-Източно Средиземноморие“**. Условно той е една права линия от Видин през София до Кулата. В момента е в период на идейно планиране. Скоростният път, който се изгражда, ще се наложи да бъде ъпгрейдван до магистрала до Монтана, а оттам право надолу през Петроханския проход с магистрален габарит да се свърже с магистрала „Европа“ и с околновръстния път на София. Оттам, надявам се, по готовата „Струма“ ще се стига до Солун, защото Солун се очертава като най-голямото пристанище в този край на Европа. То ще захранва ЕС с милиони тонове товари и точно на територията на България трябва има възможност тези товари да продължат както по автомобилен, така и по железопътен път до Европа. В противен случай товариите ще заобикалят България, като минат по алтернативно трасе през Македония, което все още не съществува, а от Скопие натаък има магистрала. България и Румъния много лесно могат да бъдат заобиколени от потока стоки. Ако не действаме бързо да си направим участъка от Видин до София, а Румъния - от Видин до Арат, и двете страни ще загубят много.

Затова и всеки нов мост по реката го приемете като българо-румънски проект.

За където се съгласи Румъния да има мост, там ще има мост

За момента не сме получили одобрение за нито един, тук дипломатическият и икономическият натиск трябва да продължат в посоката да се изградят 4 моста.

Лошото е, че нито един от тези мостове няма довеждаща инфраструктура и от двете страни, с изключение на Дунав мост в Русе. И от двете страни бъдещите съоръжения ще опират до второстепенни пътища и въпросът, който задава ЕС, е какво свързваме.

В законодателството ни може да се окаже, че за една отсечка от 15 км, ако спазим закона и правилата по обжалване, три години ще съгласуваме и една година ще го построим. Това е смешно, но такива са правилата и в Румъния. Всяка една от нашите страни, където инфраструктурата не е като в другите страни в Европа, имаме нужда да се забързат нещата, по-малко време да се хвърля в подготвителни процедури. Хората се умориха да чакат и като им казвам, че „Хемус“ ще е готова през 2026-2027 г., не искат и да чуят.

Ако говорим за сроковете, пръв ще е готов скоростният път Видин-Ботевград, веднага след него - „Хемус“, и по същото време ще сме свидетели на началото на строителството на Русе-Велико Търново, на отсечката през Кресна и на довършването на магистрала „Европа“, която ще е готова след две години и половина. В следващите 3 години може би ще имаме и начало на АМ „Черно море“.

Има много неизвестни за магистралата от Букурещ до Александруполис, но ако тя се окаже толкова важна за ЕК, тя може не само да осигури финансиране, но би могла да ни подпомогне логистично, като ангажира Европейската инвестиционна банка да проведе и процедурите по избор на изпълнител. Защото техните процедури са по-бързи от нашите, а и така ще елиминираме корупцията.

Илия Илиев, зам.-министър на транспорта и съобщенията:

Започваме проучвания за високоскоростна линия Букурещ - София - Кулата

Ако направим преглед на съседните нам страни, ще видим, че единствената жп връзка, която е електрифицирана отвъд границите ни, е тази с Турция. Навсякъде сме отрязани. На север, през Румъния, имаме три жп връзки, които на румънска територия не са електрифицирани и са със скорост 40 км в час. На запад, в Сърбия, жп линията от Димитровград до Ниш също не е електрифицирана. С Македония няма железопътна връзка, с Гърция има две, отново неелектрифицирани и с ниска скорост. Това е сегашното положение.

Политиката на правителството, в частност на Министерството на транспорта и съобщенията, е спазване на европейските тенденции и новия регламент, който предстои да бъде приет, разширяване на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T).

Единият коридор е „Ориент Източносредиземноморски“, който на територията на България е по оста Видин - София - Кулата и София-турска граница. По протежението на Видин-София-Кулата до този момент са извършвани само предпроектни проучвания, идейна фаза, технически проекти. Строителство не е извършвано в жп инфраструктура.

Приоритет от 2007 г., през двата програмни периоди досега, беше направлението София - турска граница и от Пловдив до Бургас. За съжаление, през втория програмен период, от 2014 до 2020 г.,

има изключително изоставане в жп проектите,

заради това преди 2 г. е взето решение за фазирание (прехвърляне на финансирането на проекта за следващия програмен период - б.р.), така че да довършим връзката със Сърбия. И през новия програмен период, 2021-2027 г., ще се работи по програма „Транспортна свързаност“ по направлението сръбска граница - София - Септември. По този начин ще запършим първа линия, както казват железничарите (*жп линията от Калотина до Свиленград - б.р.*).

И в коалиционното споразумение се отчете фактът на ниска проектна готовност, която пречи за старта на строителството на жп инфраструктура. В тази връзка сме предприели мерки и не да чакаме да мине новият програмен период след 7 години и отново да се озовем без проекти, а още от тази година да стартират процедури с поглед бъдещето.

В разширението на TEN-T мрежата, което е предложено в новия проект за регламент, България отново е изолирана. На територията на Румъния ще видим проекти за жп линии с 200+ км в час, на територията на Гърция - също. И сега от Атина до Солун има жп линия, която е изградена и функционира със скорост 200 км в час, подготвя се проект и скоро ще стартира за жп връзката Солун - Александруполис, също за 200+ км в час. Предприели сме действия за активна наша позиция и бъдещи срещи на ниво министерство на транспорта на Гърция за насочване на усилията на гръцката страна в посока Кулата.

И тъй като имаме бяло петно за високоскоростни железопътни линии, ние ще започнем предпроектни проучвания за високоскоростна линия Букурещ - София - Кулата в посока Атина. По този начин ще свържем трите столци с високоскоростни влакове.

В Северна България инвестициите в инфраструктура в последните години са много малки, затова, когато се проучва високоскоростната линия, ще насочим усилията и по посока Варна. По този начин

има големи шансове след време разстоянието

София-Варна, София-Букурещ да се взема за не повече от 3 часа,

което може и трябва да ни бъде една цел.



След последните разговори между министрите на транспорта на Румъния и България, в които участва и вицепремиерът Караджов, са започнали едни добри разговори за бъдещата връзка между Румъния и България. Имам информация, че от Крайова към Дунав мост 2 при Видин, по механизма за свързана Европа,

румънската страна е пред завършване на технически проект за жп линия със скорост 160 км в час,

това е един добър знак.

От наша страна пак по механизма за свързана Европа 2 за периода 2021-2027 г., сме заложили първия участък от Видин до София за 160 км в час, всъщност цялото трасе е за тези скорости, а със специален подвижен състав може да се достигнат и

Специализиран закон да сложи мораториум върху сделки за изкупуване на земи по трасетата на националните инфраструктурни обекти, докато се прави ОВОС, проектиране и се отчуждават имоти

200 км/ч.

Усилията ни са насочени предимно по оста север - юг. Независимо че Видин - София - Кулата е основен коридор, не трябва да пренебрегнем и новия основен коридор Русе - Димитровград в посока Турция. По него участъкът между Димитровград и турската граница е изграден, той е за 160 км/ч.

Прави се техническо проектиране за удвояване на жп линията между Пловдив и турската граница.

Така че програмата е ясна, целите са ясни и се надявам в обозримо бъдеще бързо да наваксаме това изоставане.

В тази връзка договорихме в коалиционното споразумение промени в законодателството. Ще започнем подготовката на специализиран закон, с който да ускорим този процес, надявам се за година експертите да го подготвят и да бъде приет. Той ще е изобщо за линейната инфраструктура - не само за пътна и железопътна, така че всички обекти с национално значение да бъдат приоритет, с едни бързи процедури, за да нямаме това забавяне, което е сега.

Често се получава така, че до 10 г. отиват за предпроектни проучвания, идейна фаза, технически процес, съгласувания, ОВОС, докато най-важното, което очакват хората, е да има реално стартиране на строителството и то да бъде завършено с ускорени темпове. Законът ще помогне за скъсяване на срокове, да спрат злоупотребите с отчужденията, защото не е тайна за всички, че при една първа идейна следа на дадено трасе има едни жалки хорица, които изкупуват терени и след това блокират процедури по устройствено проектиране и процедури по отчуждения.

Ако този закон е специализиран и за срок, примерно, то е възможно за 2-3 г. да има мораториум за сделките в дадена зона, докато траят процедурите за ОВОС, за отчуждаване. Говоря само за обекти с национално значение.

Ние не трябва да говорим за конфликти между отделните видове транспорт, а да говорим за интегриран транспорт, за връзка между въздушен, воден, жп и пътен транспорт и за това ще помогнат различните терминали. Вече имаме изградени няколко терминала, но те са недостатъчни. Предвиждат се нови - в районите на Русе, Горна Оряховица, Варна, проучва се за Видин, Стара Загора. Интермодалността също е политика на ЕС и това са точките, където товарите да преминат от един вид на друг вид транспорт. Трябва да изградим такава система, че да имаме услугата „врата до врата“. Не на последно място, е развитието на информационните технологии, които да я подпомогнат. В това отношение няма никакви разногласия между тези, които трябва да проведат транспортната политика оттук нататък.

Д-р инж. Иван Кацаров, изпълнителен директор на Български форум по транспортна инфраструктура и Националния комитет на България към Световната пътна асоциация:



Вече не сме европейски

Проблемите не са само в изграждането, после тези пътища трябва и да се поддържат

Ние още от училище знаем, че България е на важен кръстопът и от римско време оттук са минавали пътища, основен двигател на търговията. За съжаление в наше време вече не е така. В съвременния транспорт, освен сухопътните връзки, от основно значение са железопътните и водните артерии, защото те са основният проводник на големите товари, които от своя страна имат отношение към икономическото развитие на региона. Транспортната карта на Европа в последните 30 години се е изменила така, че България в момента не е водещ фактор и от много време успешно сме заобикаляни от нашите съседи.

Товаропотокът на румънското пристанище Констанца в момента е десет пъти по-голям от този на Варна и Бургас, взети заедно. В допълнение, нашите съседи планират почти четворно увеличаване на капацитета му. В тази обстановка ние не можем да бъдем конкурентни. От Констанца товарите поемат на северозапад по железен път и така България няма никакъв досег до голяма част от потока на стоки към Европа. Това много ясно показва

липсата на непрекъсната и с постоянно ниво на качество инфраструктура в посока изток-запад.

Друг такъв пример за липса е в посока юг-север, а именно - магистрала „Струма“. Отново навлязохме в задочния спор с еколозите, които предлагат старата идея да се изгради този дълъг 15-километров тунел, за да опазим видовото разнообразие в Кресненското дефиле. Но трябва да си даваме и сметка за многото човешки животи, които се изгубиха по досегашния път през дефилето – стотици са. В Университета по архитектура, строителство и геодезия преди 3 години имаше защита на научна дисертация, която проучи и доказа, че колкото и цинично да звучи, човешкият живот също има своя цена. Тогава инж. Грозданов доказа, че чисто финансовата загуба от един човешки живот възлиза на почти 2 милиона лева.

Това число, умножено със стотиците загубени животи, ще покаже, че загубите само от това надвишават значително евентуалната стойност за изграждане на отсечката.



Петър Витанов, евродепутат от групата на социалистите и демократите:

През засилването на свързаността в Западните Балкани България може да реши дори и политически въпроси като спора със Северна Македония

станции и т.н., защото това ще ни постави в изолация и ще се отрази негативно на икономиката ни.

Говорейки за Западните Балкани, свързаността може да се разгледа в два аспекта - от една страна, между самите страни, които се опитват да работят за нейното подобряване. Тук говорим за инициативи като „Отворени Балкани 1“, които целят отваряне на границите и пазарите на труда, създаване на зона за свободна търговия с цел привличане на инвестиции и повишаване на конкурентоспособността. От другата страна е свързаността на Западните Балкани с другите държави, с ясното разбиране, че регионалната стабилност и добросъседство са стъпка към членството им в ЕС.

В тази посока

за последните 5 години ЕС инвестира 3,7 млрд. евро в изграждането на пътна мрежа

в региона – над 300 км жп линии, 200 км магистрала и 170 км газопроводи. Това е стъпка и към свързаността на България със страните от региона. По следващия всеобхватен Инвестиционен и икономически план за Западните Балкани са предвидени 3,3 млрд. евро, които би трябвало да нараснат до 9 млрд. и да бъдат насочени към подпомагане на зеления и цифров преход и насърчаване на регионалната интеграция.

Едва ли има нужда да коментираме защо това е важно в геополитически план. Връщането на темата за Западните Балкани в дневния ред на ЕС по време на председателството ни на Съвета на ЕС през 2018 г. е от малкото положителни неща по отношение на външната политика на България. Оттогава се проведеха няколко срещи на високо равнище, с които се даде приоритет на интегрирането на Западните Балкани в ЕС и това беше стъпка в правилната посока. Мисля, че европейската перспектива за тези страни трябва да бъде по-ясно декларирана, защото свързаността с тях би увеличила значително

икономическите показатели и съответно благосъстоянието на целия регион на Югоизточна Европа.

През засилването на свързаността в Западните Балкани България може да реши дори и политически въпроси като спора със Северна Македония. Подобрените транспортни връзки могат да се окажат първа стъпка към решаването на тежките въпроси, включително историческия. Мисля, че бизнесът трябва да използва потенциала, който се създава в момента. Линията София-Скопие е била затворена поради икономическата си неефективност. Мисля обаче, че двете правителства трябва да я подпомогнат чрез финансиране до момента, в който стане икономически рентабилна, тъй като е свързана с развитието на отношенията между двете страни.

Може би най-болезнената тема е тази за коридор №8, който трябва да свърже Адриатическо с Черно море, минавайки през Албания, Северна Македония и България. В последните 20 години не се сещам за министър-председател, който да не е поставял този въпрос. Много меморандуми и споразумения, които, за съжаление, си остават на хартия.

Повече от ясно е, че Северна Македония не иска да се строи такъв коридор, включително и с европейски средства. Чисто геополитически Сърбия също не желае коридор №8 да бъде изграден. Русия прави всичко възможно това да не се случи, поради простата причина, че този коридор е замислен като алтернативен път на каспийските нефто-газови ресурси към европейския пазар. Коридор №8 не е изгоден и за Турция, която предпочита всички товари да минават през нея, включително и енергийните трасета. В сегашната ситуация с Украйна и изострянето на отношенията между САЩ и Русия е възможно коридор №8 да придобие друго значение и България трябва да използва този момент, за да придвижи проекта до необратима точка.

Ако използваме умело възможностите на последния регламент, свързан с TEN-T мрежата, можем да излезем от ролята на периферна страна

Транспортната свързаност между държавите означава повече търговия, повече работни места, по-развита икономика. Затова за Европейския съюз е от ключово значение да изгради широкообхватна интермодална транспортна мрежа - сухопътна, железопътна, водна и въздушна. Това е заложено в регламентите за изграждането на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) - инфраструктурата, която трябва да свърже страните от ЕС от север на юг и от запад на изток.

Промените, заложили в последния регламент, свързан с TEN-T мрежата, целят по-зелена, по-ефективна и по-устойчива на климатичните изменения транспортна свързаност с акцент върху железопътния превоз, както и инкорпориране на градовете, тъй като

в нея влизат 450 европейски града

Предвижда се и подобряване на мониторинга и контрола при изграждането на инфраструктурата на национално ниво.

За България това е голяма възможност и ако я използваме умело, можем да излезем от ролята на периферна страна. В момента страната ни е изместена, включително и чрез пакета „Мобилност 1“, от един сектор, в който има сравнителни предимства. Не трябва да изоставяме от прехода, свързан с промяната на инфраструктурата, зареждащите

кръстопът, да мислим и за оста север - юг

Целият бранш вече се обедини, че този тунел от екологична гледна точка е опасен най-малкото защото на места има регистрирана радиация и фактът, че тази земна маса трябва да се депонира някъде, ще е катастрофален за околната среда.

Всички тези съждения показват определен аспект на проблематиката, но е факт и че никой до момента не е направил реален транспортен анализ на икономическата целесъобразност на което и да е от предложените решения. Когато говорим за огромни инфраструктурни проекти, смятаме, че е редно всяко едно възможно решение да бъде изследвано освен от гледна точка на стойност, реализируемост и екология, също така и какъв ще бъде дългосрочният икономически модел в целия жизнен цикъл на проекта. Редно е да се вземат предвид огромните транспортно-експлоатационни разходи при различните варианти и също да бъдат съпоставени. Също интересен факт е, че при голямото изкачване, което се предлага като решение на изток, ще има значително по-голям екологичен отпечатък, защото всички знаем, че 400 м денивелация коства

много повече изгорели газове в околната среда, по-голям разход на гориво и стойност на пътуването. Нещата, които трябва да се вземат предвид, са много и преди да говорим за отделните аспекти на казуса „Струма“, е редно да се направи един глобален анализ на проблематиката.

Друг много подценяван факт е, че може би най-интересният и важен транспортен коридор в икономическо отношение за България може да бъде река Дунав, която води до сърцето на Европа със своята дължина от над 2400 км. Характерно за водния транспорт е, че той е най-екологично съобразен и най-евтин, защото провежда много товари при много нисък разход на средства. Един товарен кораб, плаващ по Дунав, има капацитета на 270 товарни камиона. Поради това е от огромно значение управлението на водните пътища и в частност – дунавския транспортен коридор. Например в Австрия драгирането на речното дъно на Дунав се прави така, че да осигури максимален капацитет и дълбочина на газене по цялата ширина на реката – това я прави икономически най-ефективна, а същевременно из-

влечената от дъното земна маса се превръща после в строителен материал, който се реализира на пазара. В този контекст ние не използваме изобщо река Дунав.

Освен това ние имаме някак си нагласата да гледаме само свързаността изток - запад, което може би е нормално, защото в годините основният товаропоток е в тази посока. Но в същото време България няма никаква транспортна свързаност по оста север - юг, а тя също е важна. По тази ос един транспортен коридор би свързал много голяма част от населението на Европейския съюз, която също така генерира над 30% от БВП на Европа. Това ще активира огромен икономически потенциал, който в момента не е реализиран. Доказва го инициативата „Три морета“, както и събитието, което Българският форум за транспортна инфраструктура и Институтът по транспортно строителство, под патронажа на президента Румен Радев и с участието на водещите министри в това направление организирахме. На него присъстваха посланиците на всичките държави от региона и това показва изключителната важност за реализацията на този транспортен коридор, който тогава нарекохме „липсващият коридор 11. Това естествено води и до въпроса за строителството на четирите нови моста над река Дунав, за които е от особено значение, че започна да се говори активно.

Проблемите у нас не опират само до изграждането на пътната инфраструктура. Веднъж построена, тя не остава завинаги в това състояние, а съвсем естествено се амортизира с течение на времето. Чисто физически строителството е най-малката част от жизнения цикъл на инфраструктурата. Ако за изграждането на една пътна отсечка са необходими 2 години, впоследствие тя трябва да остане в добро състояние най-малко 15 години, като през това време е нужно да се поддържа.

България членува в Световната пътна асоциация заедно с още 130 държави. Оттам знаем, че почти всички съвременни пътни администрации имат така наречените системи за управление на пътищата. Те помагат на държавата и управляващите да преценяват и вземат най-правилните решения по отношение на времето и цената на ремонтите. Тези системи помагат на база на текущото състояние на инфраструктурата да се правят изключително точни прогнози за амортизацията на инфраструктурата. Така се определя кога във времето да се планира ремонт, така че той да изразходва най-малко средства, целейки най-дълготраен ефект. В България практиката показва, че моментът, в който най-често ремонтираме пътищата си, е икономически най-неблагоприятен. Тоест ние толкова дълго отлагаме ремонтите, че след това те стават най-скъпи.

Симеон Евтимов, железопътен експерт:

Жп трафикът през границите е 7% от общия в Европа, а релсовият транспорт би трябвало да е гръбнакът

Моментът на кризи изважда като приоритет необходимостта от устойчивост на транспортния сектор. Хората искат нарастване на благосъстоянието и ефективни пътища, за да се ползват от правото си на свободно придвижване.

Бизнесът иска лесен достъп до пазарите. Всички вкупом искат повишаване на безопасността. Така в разгара на санитарната криза, когато въздушният, водният и автомобилният транспорт бяха сериозно засегнати, железниците се справиха и с икономическата криза, и с метеорологичните предизвикателства, и с националните извънредни обстоятелства в континентален мащаб.

Тенденциите на нарастващо търсене на нови количествени и качествени показатели на мобилност и необходимостта от устойчиво развитие пренареждат приоритетите,

за да стане релсовият транспорт гръбнак на европейската транспортна система

Железниците играят ролята на универсален конкурент на останалите видове транспорт и на системен интегратор на транспортния пазар. Железопътните проекти като управление надхвърлят националните ограничения и действат като ускорител на социално-икономическото развитие, едновременно подобрявайки транспортната свързаност и спасявайки работни места. Това определя и ключовата им роля в стратегическия план за мобилност в Европа. Транспортната инфраструктура е от жизнено значение и за възможностите на европейската отбранителна стратегия.

Презграничният железопътен трафик, чийто дял е само 7% от общия в Европа, е една от стратегическите цели за растеж. През 2021 г. - инициативата на Европейската комисия „Трансевропейски експрес“ разкри дефицита на ефективни железопътни съобщения между България и съседните ѝ страни. Влакът беше замислен като демонстрация на възможностите за по-добра свързаност на страните - членки на ЕС, но

за да мине през България, той пропътува от Белград през Скопие и Солун

Влезе през граничния пункт Кулата. Спря за малко в София и напусна територията на страната през Румъния на път за Букурещ.

На практика от демонстративното пътуване на експреса бяха изключени тъкмо отсечките от основната транспортна мрежа и граничните преходи, в които се инвестира през последните години за интегрирането на страната в европейските мрежи - Дунав мост Видин - Калафат и линията Пловдив - Свиленград - гръцка/турска граница. Тъй като стратегическата цел е завършването на трансевропейската транспортна мрежа, ще трябва много внимателно да се подходи към избора на маршрут за следващото пътуване на „Трансевропейски експрес“ през Балканите, за да се демонстрира най-доброто за интегрирането на Европа, а не просто за отделни страни членки.

Естественото кръстопътно положение, което България и столицата ѝ заемат на Балканския полуостров, прави стратегическа всяка инвестиция в транспортна инфраструктура за улесняване на преминаването на границите. Това налага националните приоритети да се анализират в светлината



на устойчиво социално-икономическо развитие при динамично променяща се ситуация. Сложната геополитическа реалност на полуострова като пресечна точка на междуконтинентални интереси издига балансираната транспортна свързаност на региона в стратегически приоритет на националната политика на гарантиране на алтернативни коридори на транзитния трафик и предотвратяване на всякакви възможности за злоупотреба с транспортен мотопол.

През XXI век мобилността е синергия на транспорт и комуникации, а транспортът трябва да е устойчива дигитализирана система, обслужваща обществен интерес. В дългосрочна перспектива устойчивостта на системата се гарантира от конкурентоспособността на железниците на базата на енергийна ефективност, безопасност и екологично въздействие. Не трябва да се пренебрегват и географските дадености, заради които транспортните коридори Север - Юг в геостратегически аспект представляват и коридори Изток - Запад. Тази особеност, както и ролята на полуострова като своеобразен сухопътен междуконтинентален мост налагат провеждане на инвестиционна политика за балансирано развитие на сухопътната и пристанищната транспортна инфраструктура за гарантиране на устойчива транспортна свързаност и интегриране в общото европейско икономическо пространство.

Подобряването на транспортната свързаност обаче не трябва да се ограничава само до инфраструктурни инвестиции, а изисква да се стимулира развитието на достъпна мобилност чрез транспортни услуги, даващи възможност на хора, градове и цели региони да се сближават икономически, социално и културно. Такова сближаване води до териториално единство и генерира нови инвестиции в устойчиво развитие. В този смисъл

създаването на въздушни линии играе ролята на своеобразен стратегически маркетинг и проучване на пазара на мобилност

Бързината на реализиране на транспортната услуга задава регионални стан-

дарт, от значение за социално-икономическите анализи и прогнози и за други транспортни и инфраструктурни проекти, които по обективни причини могат да се реализират в по-дълги срокове. Същевременно това е демонстрация на взаимно доверие, което е фактор за задълбочаване на партнирането с частния сектор за привличане на стратегически инвестиции.

Инициативата „Три морета“ вече е утвърдена като инструмент за подпомагане на сближаването и конвергенцията в рамките на Европейския съюз. Българските проекти трябва да се приведат в съответствие с целите на трансграничната и вътрешнорегионалната ефективност на транспортната свързаност и с приоритетите на националната визия за синергия с кохезионната политика на Европейския съюз и с развитието на стратегическите трансатлантически измерения.

Бих формулирал

приоритети като Русе - Варна, проект за модернизация на технологиите за комбинирани превози море - река - железница;

София - Видин - Крайова, проект за подобряване на регионалната транспортна свързаност чрез модернизация и цифровизация; проект за разширяване на газовото находище в с. Чирен и свързването му чрез железопътна линия с възможности за контейнеризиран превоз на втечен газ от албанското пристанище на Адриатическо море; проект за регионално развитие на коридор Север - Юг и свързване на черноморските пристанища Варна и Бургас с егейските пристанища на Гърция.

Така проектите биха представлявали принос в насърчаването на зелената икономика и интелигентното и устойчиво развитие на единния европейски пазар, като едновременно с това биха довели до ускоряване на модернизацията на инфраструктурата и подобряване на сигурността на Балканите.

България би могла да си позволи да предложи и нов проект за присъединяване към единното европейско железопътно пространство -

изграждане на високоскоростна жп линия за пътническо съобщение София - Букурещ - Прибалтика

Добавената стойност на предлаганите проекти би привлякла вниманието на партньорите към България за оползотворяване във взаимен интерес на геостратегическото ѝ кръстопътно положение.

Релсовият транспорт прави мобилността видима и незаменима характеристика на стандарта на съвременния живот, като същевременно намалява остротата на конфликтите, предизвикани от тенденциите на урбанизацията. Зависимостта от мобилност като качество на живота се оказва равнозначна на потребността от здравеопазване и образование. Инвестициите за възстановяване и модернизация на релсовия транспорт придобиват приоритетен характер, защото времето и енергийните разходи са целеви показатели на икономиката на бъдещето, а железниците поне в обозримо бъдеще може най-добре да ги постигнат. Не трябва да се пропуска и възможността да се усъвършенства мобилността на войски и оборудване чрез инвестиции в инфраструктура с двойно предназначение - за гражданска и за военна употреба.

Необходима е фундаментална промяна за превръщането на релсовия транспорт в гръбнак на интегрираните транспортни системи и конкурентоспособен участник в мултимодалните мрежи. Като най-зелен вид енергийно задвижван транспорт на железниците им предстои да играят много по-голяма роля в нашия урбанизиран свят. Необходим е постоянен публичен разговор за железниците, за да има широка обществена подкрепа и натиск за осъществяване на инвестиционните планове за възстановяване и устойчивост.

Железниците са нашият устойчив мост към утрешния ден и приоритетното им развитие в синергия с останалите видове транспорт гарантира социалната приемливост и икономическата ефективност на инвестициите.



Магистралата от Русе до Велико Търново, която ще е готова първа от проекта Букурещ-Александруполис, ще елиминира сегашното сложно кръстовище край Бяла, което е пътят първенец по пътни катастрофи в България.

Магистрала от Букурещ до Александруполис

Идеята за магистрално свързване между румънската столица и пристанището в Александруполис е все още в зародиш, но се очертава като перспективен транспортен коридор, който да осигури бързи връзки по остта север - юг. Магистралата Русе-Велико Търново би трябвало да е готова към 2028 г. и частта от старата столица до обхода на Габрово би могла да се проектира да е със същия

габарит.

След като пътят мине и през бъдещия тунел под Шипка или друг тунел наблизо, той би могъл да бъде продължен, така че да пресече „Тракия“ и „Марица“ и оттам през два обхода - на Хасково и на Кърджали, да стигне до прохода Маказа. Оттам има само 20-30 км до магистрала „Виа Егнатия“, която се свързва с Александруполис.

От Истанбул до Констанца

Магистрала „Черно море“ е залегнала за първи път в плановете още през 60-те години на миналия век като част от българския магистрален пръстен. По-късно е изоставена най-вече по финансови съображения, но в момента има конкурс за техническо проектиране на аутобан, който да свързва поне двата най-големи морски града - Варна и Бургас.

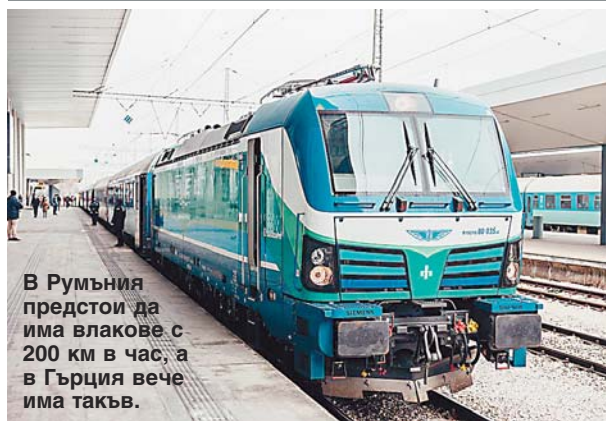
Идеята обаче е далеч по-голяма, защото едно продължение на север от Варна би могло да стигне чак до едно от най-големите пристанища на Черно море - Констанца. На юг „Черно море“ може да бъде продължена от Бургас чак до Малко Търново, и да се свърже с продължението на „Марица“ на турска територия към Истанбул и така да се осъществи връзка между няколко пристанища в региона.

Новите проекти на Балканите



Пристанището в румънския град Констанца е най-големият товарен порт на Черно море.

В Гърция и Румъния пускат влакове с 200+ км/ч, защо не и в България



В Румъния предстои да има влакове с 200 км в час, а в Гърция вече има такъв.

В проекта за разширената TEN-T мрежа на територията на Румъния ще видим проекти за жп линии с 200+ км в час, на територията на Гърция - също. От Атина до Солун е построена жп линия за скорост 200 км в час. Работи се по проект за продължаването ѝ от Солун до Александруполис. Българското министерство на транспорта иска да инициира срещи с гръцкото, за да се насочат усилията за високоскоростни влакове към Кулата.

Предстои да започнат предпроектни проучвания за високоскоростна линия Букурещ - София - Кулата в посока Атина.

На фаза идея е в по-далечно бъдеще високоскоростни влакове да има от София до Варна.



Дунав мост 2 при Видин може да разкрие целия си потенциал, чак когато се направи директна пътна свързаност до Солун.

Видин - Кулата, или как товарите от Солун да не ни заобикалят

Солун безспорно е най-голямото товарно пристанище в тази част на Средиземноморието и въпросът как товарите оттам до Европа да не заобикалят България, винаги е занимавал експертите. За да пресичат България, а не да се отклоняват през Северна Македония, ни е нужен подходящ път, който прави лесна връзката с Видин, и оттам през Дунав мост - 2 до Европа.

В момента се строи скоростен път Видин - Ботевград, който би могъл да се продължи до Монтана, а оттам право на юг през Петроханския проход да стига до източната дъга на Софийския околновръстен път. Оттук има едно отклонение през бъдещата магистрала „Европа“, която ще е готова след две години. Но по готовата „Струма“ товари могат да стигат и до Солун, стига да разрешим навреме проблема с Кресненското дефиле.

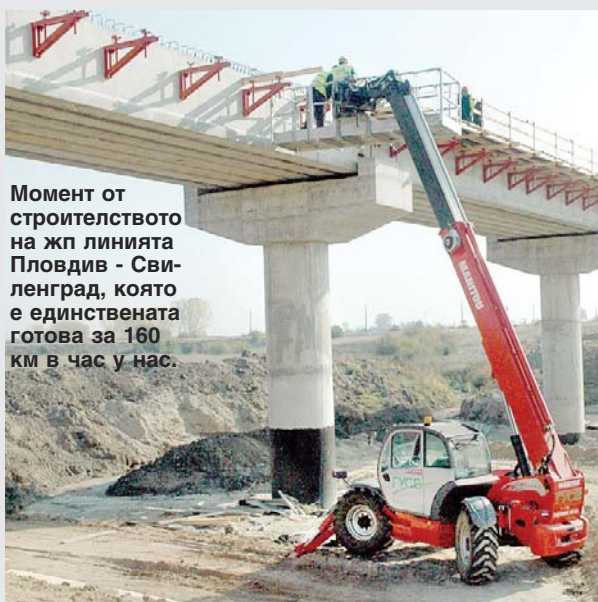
2030 г. - скоростни линии от Русе до турската граница

Новият основен коридор, който е предвиден в разширената трансевропейска транспортна мрежа, е Русе - Димитровград в посока Турция.

По него жп линията между Димитровград и турската граница е изградена, тя е за 160 км/ч. В плановете влиза цялото трасе от Русе до турската граница да е скоростно.

Всичко това ще се реализира след 2030 г., тъй като през първите два програмни периода от 2007 до 2020 г. се работи само по направление Бургас - Пловдив - София - сръбска граница, където има закъснение.

Прави се техническо проектиране за удвояване на жп линията между Пловдив и турската граница.



Момент от строителството на жп линията Пловдив - Свиленград, която е единствената готова за 160 км в час у нас.

Програмите Интеррег и кой може да ги ползва

Интеррег е един от ключовите инструменти на ЕС за подкрепа на трансграничното сътрудничество чрез финансиране на проекти. Програмите под това наименование са предназначени да подпомагат посрещането на съвместни предизвикателства, обмяна на добри практики и намирането на споделени решения между европейските региони в области като здравеопазване, образование, транспорт, околна среда, устойчива енергия, научни изследвания и др. Интеррег бе един от двата основни стълба на кохезионна политика на ЕС за периода 2014-2020 г. (отпуснатото финансиране по този период трябва да бъде използвано до края на 2023 г.), а в момента върви одобрението на програмния период 2021-2027 г.

Програмите за териториално сътрудничество

стартираха в периода 1990-1993 г., когато бяха финансирани с 1 милиард евро

Парите идват от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР).

Интеррег обединява 3 типа програми: 60 за трансгранично сътрудничество, 15 за транснационално сътрудничество и 4 междурегионални. Трансграничните програми, известни като Интеррег А, обхващат региони от най-малко две страни членки, които се намират на самата граница или непосредствено съседни на тях. Транснационалните програми, наречени Интеррег В, обхващат големи територии от няколко членки на съюза, като целта е да се намери общ подход към важни и наболили регионални проблеми.

4-те междурегионални програми, или Интеррег С, са Интеррег Европа, Интерракт (тази програма е по-специфична, тъй като целта ѝ е да подобри ефикасността и контрола над изпълнението на останалите, Урбакт (посветена на устойчивото градско развитие) и Еспон (насочена основно към засилване на институционния капацитет). Те покриват всички страни членки, но и Швейцария и Норвегия, а в случая с Урбакт и Еспон - също Исландия и Лихтенщайн.

С 1 млрд. евро се финансират и програми за сътрудничество извън Европейския съюз,

като те са подкрепени от Инструмента за предприемчивост и помощ (IPA) и от Европейския инструмент за съседство (ENI).

2014-2020 г. беше петият период на Интеррег, затова официалното название е Интеррег V. Финансирането на този програмен период вече бе в рамките на 10,1 млрд. евро.

В духа на реформата на кохезионната политика и европейската стратегия 2020[R1] в междурегионалното сътрудничество също бяха въведени някои съществени промени, свързани с по-ефективното използване на инвестициите. Ключови за реформата бяха концентрацията, опростяването на процедурите и насочването на вниманието към резултата. Интеррег V се базираше на 11 инвестиционни приоритета. Най-малко 80% от инвестициите по всяка програма трябваше да бъдат концентрирани максимум върху 4 тематични цели сред 11-те приоритета, които бяха: изследване и иновации, информационни и комуникационни технологии, конкурентоспособност на малките и средните предприятия, нисковъглеродна икономика, борба с климатичните промени, околна среда и ефективност на ресурсите, работна сила и мобилност, социално включване, по-добро образование и квалификация и по-добра публична администрация.

Чрез трансграничното сътрудничество се споделят добри практики в полза на развитието на регионите

Интеррег Европа е една от най-важните програми за междурегионално сътрудничество, в която активно участва и България. Планът по тази програма за периода 2021-2027 г. бе завършен и предложен на Европейската комисия през есента на миналата година, като процесът на одобрение ще отнеме 6 месеца. Първите предложения за проекти се очакват през април 2022-а. Миналата година пък чрез онлайн въпросник всички заинтересовани страни имаха възможност да дадат своето мнение и предложения, преди изработването на окончателния вариант. (За процеса на

програмиране виж графиката.)

„В началото на програмирането на периода 2021-2027 г. Европа бе изправена пред безпрецедентна здравна криза, дължаща се на пандемията от COVID-19, която се разрази през пролетта на 2020 г. Тя ще има тежки и дълготрайни ефекти върху редица икономически сектори като туризма, културата и др., както и върху други проблеми като например избора на начин на придвижване, на навици за потребление и начин на живот в регионите на Европа. През следващите десетилетия ЕС трябва да посрещне предизвикателствата, свързани с тези проблеми, наред с екологичния и цифровия преход, както и с демографските промени. Всички тези предизвикателства ще имат значително отражение върху широк обхват от европейски политики на национално, регионално и локално ниво“, се казва в окончателния текст на документа, представен в ЕК. Затова и фокусът при разпределянето на бюджета за новия програмен период е насочен към две тематични групи.

80% от него ще са посветени на целите на „по-умна Европа“, „по-зелена Европа“ и „по-социална Европа“.

свързана с пазара на труда, здравеопазването, културния и устойчивия туризъм. Втората група, която ще получи 20% от програмния бюджет, е насочена към „посвързана Европа“, „по-близка до гражданите Европа“ и „по-социална Европа“, свързана с образованието, социално-икономическото включване и интерграцията на гражданите от трети страни.

Интеррег Европа подкрепя преди всичко националните, регионалните и местните власти. Партньори обаче могат да бъдат също органи, регулирани от публичното право, и юридически лица с нестопанска цел в обществена полза като университети, научни институти, агенции за регионално развитие, подпомагащи бизнеса, а също и частни организации с нестопанска цел, работещи съвместно с тези власти, тъй като те не могат да са водещи в проектите. Всяка държава определя кои институции отговарят на изискванията съгласно своите вътрешни разпоредби.

За периода 2014-2020 г. финансирането на Интеррег Европа от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) бе в размер на 359 млн. евро. Одобрените проекти са били 258, като 65 са били свързани с изследвания и иновации, 65 – със сферата на предприемачеството и конкурентоспособността на малките и средните предприятия, 60 - с прехода към зелена енергия, като 26 са били за устойчив транспорт. 67 са били насочени към опазването на околната среда и целесъобразното използване на ресурсите, като 28 от тях са били посветени на опазването на природното и културното наследство.

Чрез ЕФРР се поемат 85% от финансирането на проекти, осъществени съвместно с регионалните или местните власти на други европейски страни. Останалите 15% са национално съфинансирани. Интеррегионалните проекти от общ интерес може да продължат между 3 и 5 години, като оптималният брой партньори е между 5 и 10. В зависимост от броя на участниците

средният бюджет по проектите може да достигне между 1 и 2 милиона евро

В подкрепа на кандидатстващите с проекти е разработена и специална онлайн платформа, чрез която те могат да получат помощ от специалисти, да обсъдят вълнуващите ги проблеми с други участници в програмата с по-голям опит и да участват в уебинари и онлайн дискусии по различни теми, свързани с разработването на успешен план за действие. През февруари 2022 г. например всеки четвъртък има уебинари по кръгова икономика, свързани с рециклирането на различни видове отпадъци. А за 23 февруари е насрочена дискусия за подобряване на иновативния капацитет на малките и средните предприятия.

На платформата непрекъснато се публикуват анализи, свързани с приоритетните области, финансирани по програмата, и се поддържа база данни на добрите практики, от която да бъдат черпани идеи. Там може да бъдат открити и всички ключови програмни документи.

Програмиране 2021-2027

Интеррег Европа е в процес на подготовка на новата програма за трансрегионално сътрудничество. Графиката показва основните стъпки в процеса и времето за изпълнението им.





Сградата на представителството на ЕС в Скопие с надпис „ЕС за теб“
СНИМКА: РОЙТЕРС

ПЛАМЕНА ТОМЕВА

2009 година преобрази балканските страни. Промяната започна с финансовата криза, която удари света година по-рано и впоследствие нахлу на Балканите и региона, който едва свързваше двата края. В този момент на сцената влезе Китай.

Гърция отвори вратата си през пристанището Пирей, докато Сърбия обяви Пекин за „четвъртия стълб“ на своята външна политика. Балканските страни имаха нужда от пари, а Китай се нуждаеше от приятелски коридор от Средиземно море до Европа. Това беше началото на едно красиво приятелство. Но то има своята цена. Повече от десетилетие по-късно според данни на разследващия сайт „Балкан инсайт“ регионът приютява 135 проекта на стойност най-малко 32 милиарда евро, които по един или друг начин са свързани с Китай. Страната инвестира основно в металургията, минното дело, енергетиката и транспорта, като

повечето от тези проекти са придружени от обвинения в корупция,

експлоатация и вреди за околната среда.

От друга страна, най-голям инвеститор в региона е Европейският съюз. През септември миналата година зам.-шефът на Европейската банка за възстановяване и развитие (ЕБВР) съобщи, че през 2020 г. са инвестирани 1,3 милиарда евро в Западните Балкани и обеща същата сума да се влее в шестте страни и през 2021 г. В продължение на близо три десетилетия банката подкрепя Албания, Босна и Херцеговина, Косово, Северна Македония, Черна гора и Сърбия. Всички те се надяват един ден да се присъединят към ЕС. Вицепрезидентът на ЕБВР Пиер Хейлброн обаче посочи, че публичните пари не са достатъчни и частните инвеститори също трябва да бъдат мобилизирани. Относно китайските инвестиции в региона, главно в инфраструктура и енергия, Хейлброн предупреди, че ЕБВР е обезпокоена, когато инвестициите не отговарят на критериите за устойчивост и не създават работни места на местно ниво.

Шестте балкански държави се опитват да се присъединят към най-големия търговски блок в света от 2004 г. насам, но продължават да срещат неуспех. На Балканите нараства разочарованието от препятствията и от липсата на напредък. На срещата на върха в Словения на 6 октомври м.г. с участието на всичките 27 лидери на ЕС и техните шестима балкански колеги, блокът отказа да се споразумее за конкретен график за тяхното членство. Те единствено дадоха поредното обещание. В съвместна декларация лидерите на ЕС потвърдиха отново ангажимента на блока към процес на разширяване с шестте държави от Западните Балкани. Липсата на точна дата обаче предизвиква опасения, че забавянето ще послужи само за засилване на влиянието на Русия и Китай особено в Сърбия и няма да помогне за стабилизирането на регион, който все още трябва да успокои призраците на етническите войни от 90-те години.

„Ако ЕС не се разшири, други ще се разширят“,

каза тогава премиерът на Словения Янез Янша пред германската телевизия ARD, визирайки Русия и Китай.

Обосновката за отказ от приемане на

Милиарди евро се вливат в Балканите, докато бъдещето им в ЕС остава само обещание

Регионът приютява 135 проекта на стойност най-малко 32 млрд. евро, които по един или друг начин са свързани с Китай

нови членки в ЕС е различна за всяка от кандидатките, но основните резерви са идентични: страната „все още не е подготвена“ за членство в ЕС; за ЕС е „твърде рано“ да приеме нова държава; или „цената за приемане на нов член надвишава всички ползи“, които биха могли да произтичат от присъединяването му. Тези опасения по отношение на Западните Балкани бяха засилени след приемането на България и Румъния през 2007 г. и бавния темп на политически и икономически промени, които се случват оттогава.

Сърбия, която преговаря за присъединяването си от 2014 г., не е отваряла нови глави от декември 2019 г. Черна гора вече води преговори по всички досиета, но и при нея не се вижда скорошен край на процеса. След това е Северна Македония, която е блокирана от започването на преговори за членство от съседката си България заради спор за история и език. Албания - другата страна с големи надежди, също зависи от българското вето, защото е обвързана с македонците. Босна и Херцеговина и Косово са още по-назад на опашката. Косоварите са разочаровани, че въпреки че отговарят на всички технически условия, все още им е отказано безвизово пътуване до Шенген, за разлика от тези, които живеят в останалата част от Западните Балкани, както и в постсъветските републики Молдова, Грузия и Украйна. Не е изненадващо, че ЕС е станал интровертен. Дневният ред е вътрешна консолидация, а не разширяване. Блокът се тревожи за съдбата на еврозоната, опитва се да продължи напред с Европейския зелен договор и се бори с COVID-19, затова разполага с много малко време и енергия за други въпроси. Западните Балкани пък няма къде другаде да отидат и дори да им бъде отказано членство в блока, те не могат да си позволят да обърнат гръб на ЕС.

В края на краищата съюзът остава най-големият икономически играч в региона, на който се падат около 73% от чуждестранните инвестиции и 70% от търговията. Гражданите на балканските страни пътуват, учат и работят в ЕС. Освен това независимо от шума около помощта, предлагана от Русия и Китай, до голяма степен ЕС поема сметката за възстановяването на Западните Балкани след COVID-19. Блокът заедно с Европейската инвестиционна банка мобилизира 3,3 млрд. евро в подкрепа на шестте държави в региона по време на пандемията.

Свързване на ЕС и Западните Балкани

ЕС ИНВЕСТИРА В ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

333
млн. евро

Средства от ЕС за транспортни проекти (2014-2017 г.)

> 934
млн. евро

Генерирани частни инвестиции

Карта на финансираните от ЕС транспортни коридори

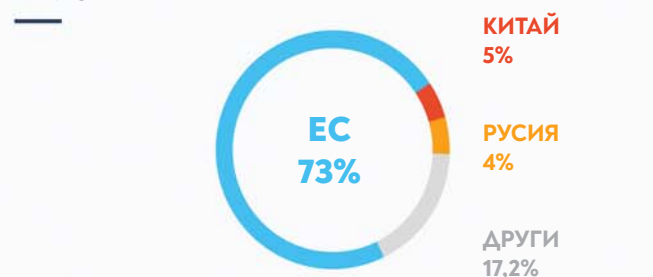


ЕС ПОДКРЕПЯ ФИНАНСОВО ПОЛИТИЧЕСКИТЕ И ИКОНОМИЧЕСКИТЕ РЕФОРМИ

Предприсъединителна помощ за партньорите от Западните Балкани през 2017 г. (млн. евро)



ЕС Е ТЪРГОВСКИ ПАРТНЬОР # 1 В РЕГИОНА



ПОВЕЧЕ ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА МЛАДИТЕ ХОРА



+ 18 000 млади хора от Западните Балкани през 2015 - 2016 г. са работили и учили в ЕС благодарение на програмата Еразъм+

+ 7000 студенти и служители от ЕС са работили и учили в Западните Балкани от 2014 г. насам

* Това название не засяга позициите по отношение на статута и е съобразено с Резолюция 1244 (1999) на Съвета за сигурност на ООН и становището на Междупародинния съд относно обявяването на независимост от страна на Косово.

Балтийските държави

строят обща железница

Пътническите влакове ще могат да развият скорост 234 км в час.
СНИМКИ: АРХИВ НА RAIL BALTICA

ПАВЛИНА ТРИФОНОВА

Разстоянието от естонската столица Талин до литовската Вилнюс е само 600 километра, но макар и двете държави да са част от ЕС вече 18 г., все още не са успели да създадат бърз екологичен транспорт помежду си. Ако човек реши да пътува с влак, ще са му необходими 9 часа и ще трябва да прави прекачвания поне на две места по маршрута. С кола ще му отнеме около 7 часа и половина, което също е загуба на време. Разбира се, винаги може да хване и самолет, но ще плати доста по-скъпо. За превоз на стоки пък сухопътният транспорт със сигурност си остава най-изгоден.

Затова още преди 10 г. балтийските страни Естония, Латвия и Литва решават да изградят железопътен път, който да позволи пускането на бързи влакове помежду им и свързване с общата европейска железопътна мрежа в Полша. Сега това е невъзможно, защото бившите съветски републики използват все още руски стандарт на железопътните линии. Широчината на коловозите им е по-голяма от тази на съседните европейски страни.

През 2016 г. стартира и проектирането на новата железопътна линия Rail Baltica. Решено е да е с дължина от 870 километра на територията на Литва, Латвия и Естония и да достигне до Варшава с още 80 километра през Полша, а също до Финландия чрез фериботна връзка или подводен тунел. По нея да вървят електрически влакове, за да се намалят въглеродните емисии в северната част на Европа. Пътническите да развият максимална скорост до 234 километра в час, а товарните – до 120 километра.

Планирано е да спират на седем международни гари

в естонските градове Талин и Пярну, в латвийската столица Рига и в литовските Паневежис, Каунас и Вилнюс. Да имат връзки с летища и морски пристанища, както и с модерни товарни терминали във всяка от трите балтийски страни. Първите международни договори за строителство са подписани през 2017 г., като намерението е линията да бъде пусната в експлоатация до 2026 г. Прогнозната стойност на проекта е 5,8 млрд. евро, като и трите държави разчитат на сериозно съфинансиране от европейски фондове – до 85%. През 2018 г. получават 765 млн. евро безвъзмездна помощ от ЕС, а през 2020 г. още 216 млн. евро. Наскоро стана ясно, че ще се нуждаят поне от 1,5 млрд. евро допълнително, тъй като пандемията и растящата инфлация правят нереалистични планираните строителни дейности и проектът вече се изчислява на около 7 млрд. евро, което го поставя сред най-скъпите. Започва да се подлага под съмнение неговата рентабилност. Още повече че пусковият му срок, изглежда, се отлага някъде за 2030 г., тъй като има забавяния на някои строителни дейности заради вътрешнополитически спорове и протести на екологични организации.

„2026 г. беше наша собствена цел, на европейско ниво не беше фиксирана като краен срок. За съжаление, е ясно, че този график вече не е реалистичен. От една страна, е невъзможно да се изпълнят технически всички предвидени строителни дейно-

сти, от друга - не е осигурено финансиране за целия проект“, казва Тийну Грюнберг, председател на борда на Rail Baltica в Естония. Според него няма начин новата жп линия да заработи преди 2030 г.

Естонският министър на икономиката и инфраструктурата Таави Аас признава, че

само за изграждането на участъка в Естония от 213 км дефицитът е 300-500 млн. евро

и един от изходите за справяне с недофинансирането е да се пускат части от трасето на етапи, когато биват завършени.

„Недостигът на средства в Литва е около 600 млн. евро в момента, но се търсят различни източници на финансиране, включително европейски фондове. Всяко отлагане на проекта обаче го оскъпява още повече“, казва литовският зам.-министър на транспорта Лорета Маскалевене. Затова Литва ще се опита да завърши своя участък от

392 километра до 2026 г.

Сходна е позицията и на властите в Латвия, която има да изгражда 265 километра. Те също планират да се справят в срок, но нямат достатъчно средства да го направят. В момента са се концентрирали в строителни работи в столицата си Рига, където се модернизира международната гара в центъра на града и се изгражда връзка с летището, като пътуването между двата обекта ще става с влак на всеки 30 минути. Така пристигащите със самолет ще могат не само да се придвижват за 8 минути до централната част на Рига, но и да правят връзка с бързите влакове на Rail Baltica за достигане до други части от региона.

Финансови анализатори обаче предупреждават, че проектът за балтийска железница се оскъпява прекалено много. По данни на Европейската сметна палата

цената му е скочила с около 20% до момента

и всички разчети за неговата рентабилност започват да изглеждат завишени. Причината е, че товарният поток в балтийските страни не е толкова голям. Населението също не е много, за да се разчита на бърза възвръщаемост от пътувания на хора.

„Потоците от стоки отиват от Русия към Европа, а не обратно. Преди минаваха през Украйна, сега - през Беларус. Транспортираха се през балтийските пристанища, сега през руските като Уст-Лугано и Санкт Петербург“, казва Николай Межевич, президент на Руската асоциация за прибалтийски изследвания.

Според него превозването на товари по Rail Baltica ще е неизгодно, тъй като балтийските държави са останали встрани от търговските пътища и строителството на жп линията е по-скоро символ на тяхната политическа независимост от Русия, отколкото печеливш проект.

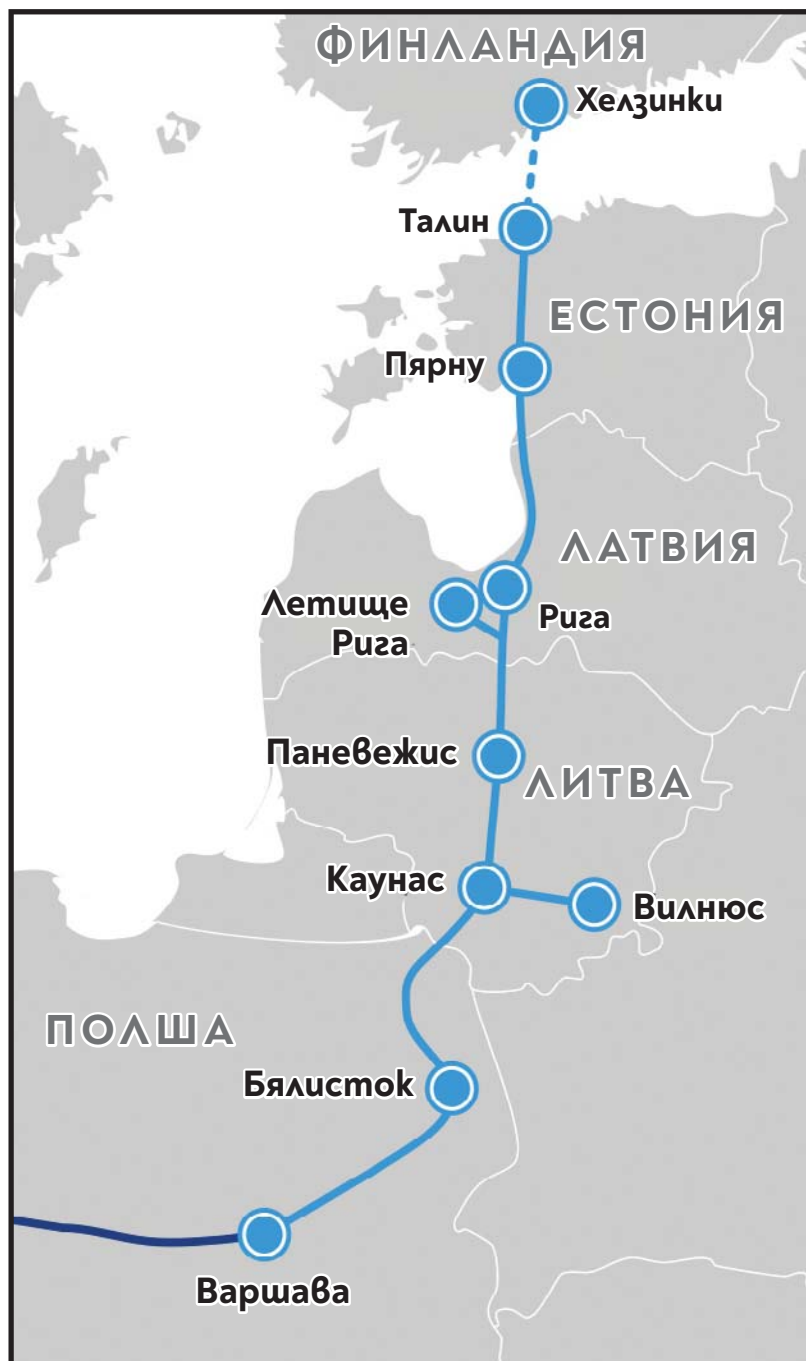
Планираният маршрут на Rail Baltica е успореден на съществуваща железопътна линия и се намира в най-рядко населения район на Естония, казва Прийт Хумал, член на борда на гражданско сдружение, наблюдаващо проекта. Една от критиките в страната беше точно по този въпрос. Много хора се обявиха за модернизиране на съществуващите жп линии, като

релсите с руски габарити да бъдат сменени с европейски,

вместо да се правят напълно нови трасета.

„Това е железопътен път от политическа, а не от икономическа важност. Може да има задоволителни потоци от пътници по вътрешни участъци като Варшава – Бялисток, но това няма да е така в контекста на мащабния международен трафик. Според Европейската сметна палата Rail Baltica никога няма да бъде печеливш и прогнозите за трафика са завишени“, обяснява пред сайта Emerging Europe Адриан Фургалски, вицепрезидент на полската консултанска група TOR.

Управляващите държавите, участващи в проекта, обаче смятат, че новата линия е проект на бъдещето, тъй като предлага бърз екологичен транспорт, към който в един момент всички ще трябва да се насочим, ако искаме да спасим планетата си.



ВЕСЕЛА БАЧЕВА

Закъсняващи, бавни и мръсни – така местните биха описали българските влакове, а според някои хора те са и опасни. Доста родители предпочитат децата им да пътуват с автобуси или с т. нар споделени пътувания пред това да ги качат на влак. Дори и на двойна цена.

Състоянието на жп транспорта в България е подобно на това в останалите балкански страни, показва и класация на Световния икономически форум от 2019 г., която сравнява качеството на жп услугите в различни държави по света. Класирани са на база получени оценки от 1 до 7. Всички балкански държави са под средната: България 3,11, Албания 1,20, Северна Македония 2,11, Босна и Херцеговина 2,17, Хърватия 2,44, Сърбия 2,61, Румъния 2,82, Гърция 3,01 и Черна гора 3,12. Липсват данни за Косово. В сравнение някои държави от Третия свят са с по-високи оценки.

Западането на жп инфраструктурата и заниженото качество на жп услугите през последните десетилетия в Западните Балкани се дължат на разпада на Югославия в началото на 90-те и последвалите войни, особено в Хърватия, Босна и Херцеговина и Косово. Други причини са нарастването на етническото напрежение и недоверие между бившите държави - членки на Югославия, пише сайтът „Емърджинг Юрп“.

В балканските държави на железопътните релси се гледа като на паметник на пропаднал политически режим

и като спомен за трудно минало. Към тези фактори се добавят и липса на инвестиции и координация между държавите, както и фактът, че жп транспортът не е уреден като реален вариант за придвижване. Всичко това води до пълна доминация на автомобилите.

След югославските войни линиите, пътищата и скоростта на придвижване на влаковете са силно намалени, като най-силно пострадали са международните.

През годините са правени опити да се възстановят някогашните условия на жп транспорта. В средата на 80-те например маршрутът Любляна - Загреб - Белград е бил обслужван от 28 пътнически влака, докато през 2015 г. линията те са едва пет. Много линии са спрени напълно – през 2016 г. например това се случва с жп връзките на Сараево с Белград и Загреб.

В Албания предстои реновиране на някои от жп линиите, което се очаква да подобри транспорта в страната и да отвори около 2200 работни места. Ситуацията с този вид транспорт там е особена, тъй като години наред е имало различни проблеми. Въпреки ниските цени албанците предпочитат да се придвижват с автобуси. В миналото децата от селата край столицата Тирана са се забавлявали, като са чакали преминаващите влакове и са хвърляли по отворените прозорци камъни, яйца или каквото друго намерят. Това допълнително е влошило условията във влаковете. След отказа на хората от тях основно фермери са превозвали добитъка си. Но тъй като вагони за животни няма, пътниците са пътували заедно с четириногите. Затова е решено гарата в Тирана да бъде затворена през 2013 г. и да се премести в малко населено място наблизо. Този план обаче не просъществувал дълго. Новата гара е била затворена две години по-късно. Информация за жп транспорта в Албания е почти невъзможно да се намери в момента – според някои източници пътнически линии не функционират, според други съществува само една между Тирана и пристанищния град Дурас, а трети дори твърдят, че има жп връзка между Албания и Черна гора. Всички сайтове обаче са единодушни – по-добре изберете автобус.

Британец се качва на всеки влак в Европа. Любимата му линия у нас е София - Мездра



Анди Брабин определя себе си като професионален пътник и дизайнер на пътешествия.

Сърбия е предприела мерки по подобряването на жп транспорта си. Вече е започнат строеж на нова, високоскоростна линия, която ще свързва столицата Белград с Бияурещ.

350-километровото трасе ще се минава за 2 часа

и се очаква да бъде завършено през 2025 г.

„Железопътният транспорт ще има бъдеще в Албания и другите западнобалкански държави само когато всички те са свързани помежду си и с европейската жп мрежа“, смята Дритан Спахиу – директор на албански железопътен оператор, и добавя, че само големи инвестиции и чисти политически намерения могат да направят жп транспорта предпочитан.

Международните връзки обаче засягат деликатната за региона тема за държавните граници. Макар в момента там да не се водят войни, съществува напрежение. Въпреки това границите между балканските държави се преминават все по-лесно – част от тях са в Европейския съюз, а други имат договорености помежду си.

По време на ковид пандемията международните жп връзки на Балканите са почти изчезнали,

разказа пред „24 часа“ британецът Анди Брабин. Той определя себе си като професионален пътник и дизайнер на пътешествия. В момента си е поставил за цел да се качи на

всеки един пътнически влак в Европа, като напредъкът му е значителен – пропътувал е всички линии във Франция, Германия, скандинавските страни, Великобритания, Португалия, Словакия, Чехия, а от повечето държави му остават само по няколко маршрута. За първи път се качва на влак на Балканите през 1987 г.

„Преди можеше да се пътува от Белград и Истанбул до София. Имаше и турски спални вагони, които бяха доста добри, и пътуването беше много комфортно. Връзката с Гърция беше прекратена по време на мигрантската криза. Пуснаха един влак седмично, но отново заради пандемията беше спрял и той“, разказва Анди.

Според него международните линии са изключително важни, защото стимулират туризма. Хората, които избират да пътуват с влак в чужбина, обикновено са заможни, защото самолетните билети са по-евтини. Тези туристи искат да усетят чуждите култури, правят спирки по маршрутите и съответно инвестират пари в икономиката.

„Например, ако аз пътувам от Великобритания до Истанбул, мина през България и вляза от Румъния, със сигурност ще остана за вечер или две във Велико Търново. По този начин аз ще инвестирам пари в българската икономика. Тези хора ще дойдат в България и ще похарчат пари за транспорт, хотели, храна, магазини“, дава пример британецът.

Анди не отрича негативните страни на влаковете у нас. Казва обаче, че не е имал опасни преживявания в български влак – според него в Румъния е доста по-рисковано. Съгласен е обаче, че жп транспортът тук не е особено бърз. Като пътешественик той вижда и хубавата страна на бавното пътуване, защото то дава възможност да се насладиш на панорамата през прозореца.

Гледките в България са уникални. Те разсейват пътуващите от обстановката във влаковете.

коментира той състоянието им. Забелязал странна за него тенденция – българите възприемат колата като признак на социален статус. „В другите държави хората с коли също се возят на влакове“, коментира британецът.

В България му остават да измине само още няколко линии, а от тези, които вече са зад гърба му, има и любими: София – Мездра, София – Карлово – Бургас, Перник – Гешово и Горна Оряховица – Тулово. Заради пътуванията си е имал шанса да посети Русе и Велико Търново, които вече препоръчва на клиенти – има собствен бизнес, който проектира пътувания, като придвижването става изцяло чрез влакове.

Анди все пак вижда подобрене: „Преди 15-20 години жп транспортът в Централна Европа беше на нивото на този в Източна в момента. Инвестициите на ЕС там са трансформирали линиите напълно“. Затова е убеден, че промяната предстои за България и Румъния, тъй като сега инвестициите се пренасочват на изток.



Британецът вижда хубавата страна на бавното пътуване - дава възможност да се насладиш на гледката през прозореца. СНИМКИ: АНДИ БРАБИН



В България на Анди му остават да измине само още няколко линии.



Антипаксос, на юг от Корфу, е малък райски остров с плажове и море като на Карибите, но няма собствено пристанище. Може да се достигне само с яхта.

С общ проект Пулия и Корфу привличат луксозни круизи

ВИОЛИНА ХРИСТОВА, Рим

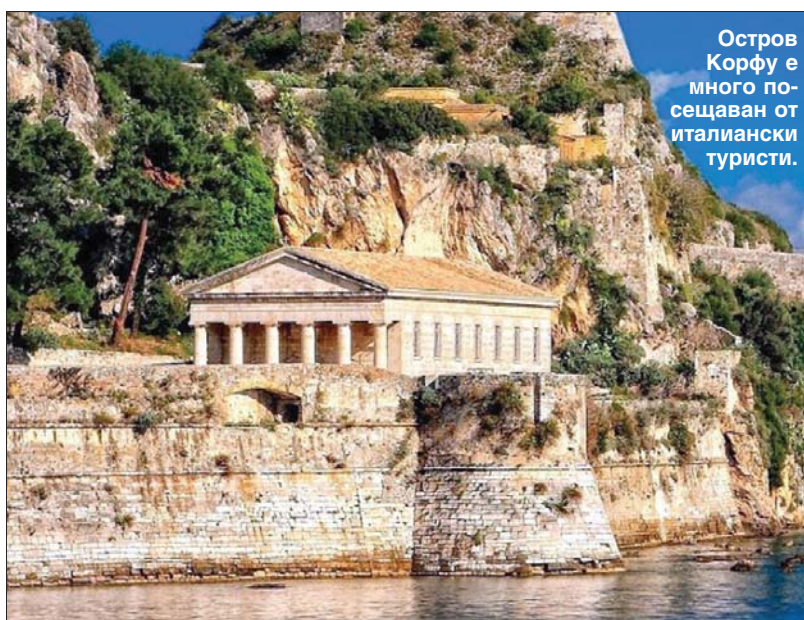
Италианската област Пулия, чието крайбрежие е любимо място за ваканция, подава ръка на гръцкия остров Корфу от другата страна на Адриатика, за да привличат заедно туристи. Двете зони се обединиха в проекта Themis (Territorial and Maritime Network Supporting the Small Cruises Development).

Той се финансира с 2,6 млн. евро от Интеррег (Interreg) - европейския фонд за регионално развитие и сътрудничество

между областите в ЕС. Чрез него Гърция и Италия ще се опитат да създадат по-лесно условия за прираст в броя на богатите туристи, посещаващи двете крайбрежия. Проектът е насочен към развитие на по-малките и непознати за масовия туризъм пристанища в двете зони.

Лансирайки ги, Пулия и Корфу се надяват да придърпат към тях пътуващите с луксозни круизи из южните части на Адриатическо и Ионийско море. Така богатите туристи ще слизат в пристанищата на Бари, Галиполи, Бриндизи, Барлета, Монополи, Корфу и Паксос, за да харчат парите си и следователно да подпомагат местните икономики.

Гръцките и италианските власти ще правят заедно промоция на малките си пристанища. Чрез проекта ще лансират общи оферти за луксозни пакети за круизни туристи. На тях ще им се предлагат малки круизи или пък разходки с мегаяхти до Гаргано, Централна Пулия, южната



Малко познати места в Италия и Гърция ще се целят в богатите туристи

част на Саленто, и от другата страна на морето – до малките пристанища на Корфу и Паксос.

Досега пристанищата на двете области оставаха извън обсега на луксозните круизи, които предпочитат по-известните за туристите пунктове в Италия и Гърция. С помощта на проекта

в рамките на Интеррег ще се създаде мрежа между местните фирми и търговци

с цел да подобрят продуктите си, насочвайки ги към богатите туристи.

Според местните власти от проекта ще се възползват всички в малките общини. Той ще даде рамо и за двустранната търговия между Пулия и гръцките острови и ще доведе до туристи целогодишно в тях, както и до увеличаване на двустранния обмен.

Организаторите вече предлагат на специален сайт и пакети с луксозни турове, свързани с култура, кухня и релакс.

Професионални екскурзоводи и експерти по изкуство ще придружават малките групи или индивидуални туристи, за да открият по-неизвестни за широката публика забележителности

Ако сте на подобен луксозен круиз, може да се насладите на термите и солниците на Маргерита ди Савоя, на 15 км от малкото пристанище Барлета. То е в залива на Манфредония и се слави с най-големите солници в Европа, както и с термалния си център. Маргерита ди Савоя, или Маргарита Савойска на български, е кръстена на прабабата на Симеон Саксбурготски. Солниците се простират по крайбрежието на 20 км дължина, а навътре в областта – на 5 км.

Този тур предлага приятни часове и за любителите на т.нар. birdwatching, или за тези, които обичат да наблюдават птиците. В тази защитена зона на Италия живеят над 200 вида птици, сред които и розово фламинго. Освен солниците в Маргерита ди Савоя има и важен термален център с античен произход, чиито води са богати на бром, йод и естествена кал. Там се намира и спа клуб.

Това е само една от десетките оферти, предлагани на богати туристи, които ще отидат до непознатите малки пристанища на Пулия и Корфу благодарение на проекта Themis.

Пулия е на четвърто място в Италия в сферата на круизния туризъм

Досега в маршрутите на големите пътешествия по вода присъстваха най-вече Бари и Таранто.

За Италия круизният туризъм е изключително важен, като се има предвид дългото ѝ 7914 км крайбрежие. До края на миналата година на италианските брегове слязоха от круизни кораби и яхти 2,7 млн. души, или с 325% повече от предишната година.

Италианската класация в сферата на круизите се води открай време от Лигурия, после е Лацио, трета е Сицилия. Що се отнася до отделните пристанища, където слизат най-много туристи от круизите, първо е това на Чивитавекия, до Рим. Второ е Генуа, трето Палермо, четвърто – Бари.

Става въпрос обаче за пристанища с огромен туристически поток от големи круизни кораби, предлагащи оферти за всеки джоб.

Проектът Themis пък се цели в измислянето на ексклузивни оферти, скроени по мярка за капризни и любопитни пътешественици, които искат да видят по-малко известни и посещавани красоти.



ПАВЛИНА ТРИФОНОВА

„Когато това се случи, плачехме от радост. Бяхме осъществили първата сухоземна връзка между Франция и Великобритания“, спомня си Филип Козет. 68-годишният французин има уникален късмет да е един от двамата строителни работници, които ще прокопаят последните метри на едно от най-уникалните подводни пътни съоръжения, създавани в Европа.

Това се случва на 1 декември 1990 г. в 12,12 часа. Козет ръководи тунелопробивната машина, която е изминала 15,6 км под дъното на протока Ламанш от френския бряг. От британския остров е тръгнала друга, която е прокопала над 22-километрово трасе. Последните метри от нейната работа са поверени на англичанина Грейм Фаг, който също като Козет носи националния си флаг, за да направят историческо ръкостискане, щом се срещат в подземната галерия.

Снимката на двамата и до днес се използва като едно от най-ярките доказателства за силата на Обединена Европа, въпреки че Великобритания избра да напусне ЕС. И макар Фаг да признава, че е гласувал в полза на Брекзит през 2016 г., той продължава да се чува по телефона с френския си колега.

„Последния път, когато говорихме, Фаг ми каза на френски „Добър ден, приятелю“. Аз самият уважавам решението на британците да напуснат Евросъюза, макар да смятам, че това е връщане с 50 г. назад. Те може да са преценили така, но влаковете ще продължат да се движат под Ламанша.

Тунелът, който направихме заедно, ще остане символ на близостта,

дори англичаните да искат да се дистанцират“, обяснява Козет пред френски вестник.

Първите идеи за изграждане на сухопътна връзка между континентална Европа и Британските острови се появяват още през 1802 г. За да се отговори на увеличаващия се търговски интерес, френският инженер Алберт Матю предлага да се направи подводен тунел в най-тесната част на пролива, който ги разделя. Проектът му е за съоръжение на две нива, което да позволява преминаване на каруци. Тъй като все пак става въпрос за трасе от над 30 км, по средата му да се изгради изкуствен остров за почивка.

Смятан за изключително напредничава за времето си, идеята му е представена на световно изложение в Париж през 1867 г., но не се намира управленска воля и финансов ресурс да се реализира. Нов тласък за нея дава създаването на Европейската икономическа общност през 1957 г. И макар Великобритания първоначално да не е част от организацията, е сформирана международна експертна група, която да изработи проект за сухоземна връзка. След като Обединеното кралство се присъединява към ЕС през 1973 г., е подписан и договор за изграждане на подводен железопътен път с дължина около 50 км, свързващ английския пристанищен град Фолкстън и френския Кале.

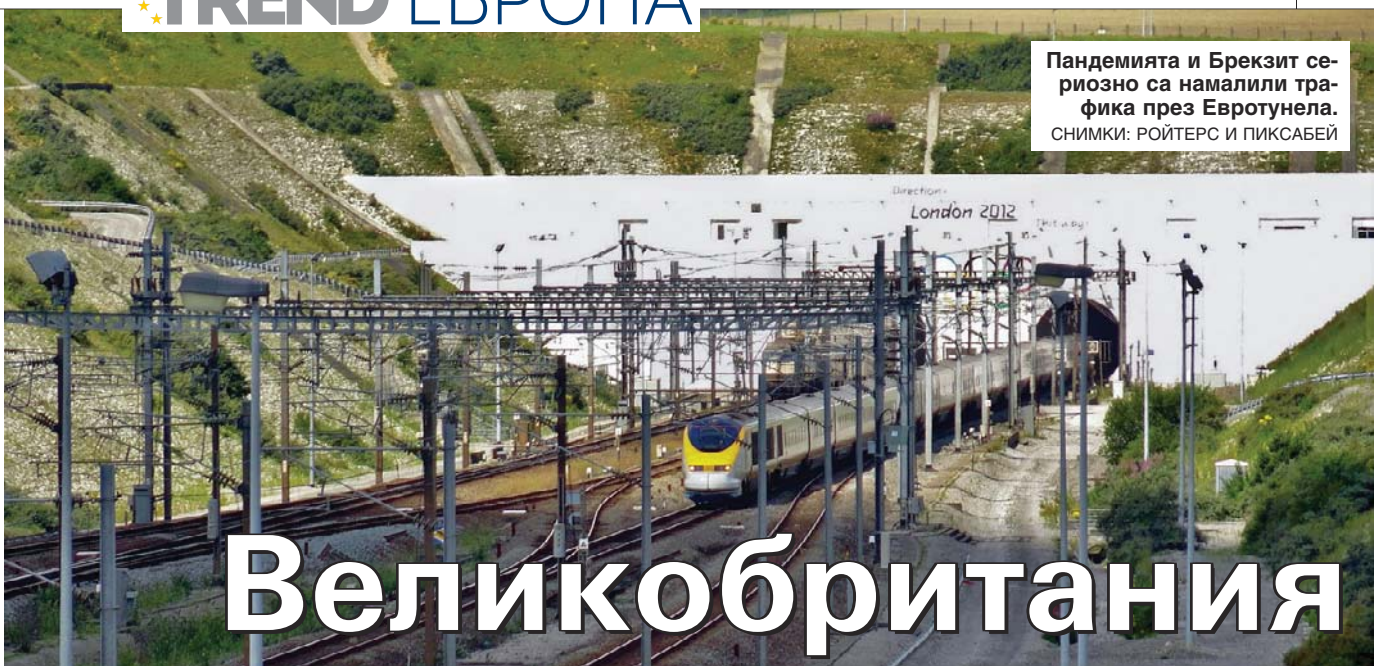
Работата по „Евротунел“ започва през 1987 г. едновременно от двете страни, като англичаните се съгласяват да изградят над половината от 50-километровото му трасе. 38 километра от него е под вода, като на места

тунелът стига до 75 метра под морското дъно

По тази причина строителството му е истинско предизвикателство, което никой все още не е могъл да повтори.

„Евротунел“ продължава да е най-дългият подводен път. Обшивката му е направена така, че да издържи поне 120 г. Всъщност става въпрос за три отделни тръби – по една за всяка посока на движение и една аварийна и обслужваща. В тях се движат единствено влакови композиции. Дневно те транспортират около 60 000 пътници, 6400 камиона, 7300 коли и 140 автобуса, а също и около една четвърт от търговските стоки между Обединеното кралство и Европа. Всяка композиция е с дължина от 775 метра и изминава разстоянието между френския и английския бряг за около 35 минути.

При старта на строителството му се смята, че ще струва около 5,5 млрд. паунда,



Пандемията и Брекзит сериозно са намалили трафика през Евротунела.
СНИМКИ: РОЙТЕРС И ПИКСАБЕЙ

Великобритания свързана под вода с Европа поне още 100 г.

което го нарежда сред най-скъпите строителни проекти по това време. При завършването му разходите вече надхвърлят 9 млрд. паунда, много над предвиденото, но и Англия и Франция не се колебаят да инвестират в него, тъй като знаят, че възвращаемостта на вложените средства е гарантирана на фона на все по-голямата мобилност на европейските граждани и стоки.

„Този проект е пример за това какво представлява Европа. Той е Европа на практика и символ на възможностите, които ще съществуват в новото ѝ развитие“, казва британският премиер Маргарет Тачър при едно от обсъжданията в парламента дали да се строи тунел под Ламанша. В първите години, когато се ражда идеята, страховете са толкова големи, че „Таймс“ пише през 1881 г. как той лесно може да бъде

използван от французите, за да превземат за три часа английската брегова охрана

По време на дългогодишната си кариера един от най-забележителните британски политици Уинстън Чърчил на няколко пъти се опитва да разсее подобни страхове. Публикува няколко есета, в които оспорва подозренията, че тунелът може да бъде използван за инвазия на континентален враг в Обединеното кралство.

След Втората световна война и новите съюзнически отношения между Франция и Великобритания тези притеснения отпадат, но пък се появяват трудности с осигуряване на финансиране. С държавни гаранции е създаден британо-френски консорциум, в който участват 10 банки и строителни компании от двете страни и те се заемат с реализирането на проекта. Тачър, която е сред откритите му поддръжници, не успява да се включи в неговото официално откриване през 1994 г., защото пада от власт. Това прави британската кралица Елизабет II заедно с френския президент Франсоа Митеран. Церемонията е предавана директно по телевизиите, тъй

Евротунел е най-дългият подводен път и сред инженерните чудеса в света

Французинът Филип Козет и англичанинът Грейм Фаг правят историческо ръкостискане, когато се срещат при прокопаването на тунела под Ламанша, започнало едновременно от бреговете на Франция и Великобритания.



като тунелът се смята за една от най-значимите транспортни връзки в Европа.

Още с пускането му през него започват да се движат и бързите влакове Eurostar, които свързват Великобритания с Франция, Нидерландия и Белгия. Те например изминават 470-километровото разстояние между Лондон и Париж за около 2 часа и 20 минути, или за три пъти по-малко време от пътуване с автомобил между двете столици. Също голямо удобство е, че те тръгват от централни гари в двете столици, което спестява допълнително време.

През годините са се появявали идеи и за изграждане на автомобилно трасе в тунела под Ламанша, но са отхвърлени като твърде скъпи и сложни за реализация. Така се стига до сегашния вариант, в който камионите, автомобилите и пътните превозни средства се товарят на влакови платформи и по този начин безопасно преминават разстоянието от гарите във Фолкстън и Кале за около половин час.

За своите 30 г. съществуване в Евротунел е имало сравнително малко инциденти, които са довеждали до продължителното спиране на трафика. Първите години от експлоатацията му обаче са доста предизвикателни заради опити на емигранти да преминат нелегално през него от Франция във Великобритания. Многократно се

налага спиране на влакове, за да бъдат спасени хиляди, търсеци убежище,

които се опитват да се качат на платформите незаконно, докато тръгват. Много хора умират при тези рисковани начинания. Налага се изграждането на километрична ограда около гарата в Кале и поставянето на редица други средства за контрол.

На няколко пъти избухват и пожари в тунела, като най-сериозният от тях е през 1996 г. Тогава се запалва товарен влак, който спира по средата на трасето и това значително затруднява бързите действия на пожарникарите. Унищожени са около 500 метра от железопътните линии и са необходими няколко месеца за възстановяването им.

Подобни инциденти забавят възвръщаемостта на вложените от инвеститорите средства в проекта. Евротунел излиза за първи път на печалба през 2007 г. Олимпиадата в Лондон през 2012 г. му осигури рекорден трафик, който обаче бележи рязък спад през последните две години заради пандемията и Брекзит. През миналата година влаковете Eurostar са превозили една трета по-малко пътници в сравнение с 2020 г. и с 85% спрямо годините преди коронавирусната криза. Оборотът на тунела е намалял с 9 на сто, като според експерти спадът ще продължи, тъй като от януари влязоха в сила по-строги митнически проверки за превоз на стоки между Великобритания и ЕС, което бави преминаването на товарните камиони, а от септември се очакват затруднения и при обработката на пътниците заради записи на биометрични данни.

Електронни „очи“ и „уши“ ще предотвратяват горски пожари в Гърция и Италия



Горските пожари са унищожили през 2021 г. територия, равна на тази на Рим, Милано и Неапол, взети заедно.

ВИОЛИНА ХРИСТОВА, Рим

Представете си една територия, която включва тази на Рим, Милано и Неапол, взети заедно. Толкова е голяма гористата зона, унищожена от пожари през 2021 г. в Италия. Проблемът достигна критична точка, особено в южните региони. Затова и представители на науката и технологиите обединяват сили, за да измислят иновативни методи за борба с пожарите.

Система от безжични сензори, метеорологични станции, видеокамери с висока резолюция и дроневи ще бъде пусната в действие в Италия и Гърция, за да помогне за предотвратяването на горски пожари. Тя е предназначена най-вече за труднодостъпни и високорискови зони в двете страни и има за цел да прави мониторинг в реално време за опасностите от подпалване.

Това става в рамките на проект за междурегионално сътрудничество от европейската програма Interreg. Той носи името „Офидия 2“ и има за цел да създаде електронни очи и уши, които ще гледат и ще слушат промените в околната среда. Така ще предупреждават за възможни горски пожари. Цялата информация, която събират, ще бъде предавана на център за мониторинг в Пулия. Именно южната италианска област с център Бари и гръцката зона Епир с център Янина са част от проекта, чието разширено наименование е Operational Fire Danger prevention platform 2.

Целта на проекта е да предизвика чувствителност и у гражданите на двете зони към проблемите на околната среда.

Чрез телефонното приложение FireAware ще се търси ангажирането и на младите

поколения в сигнализирането за евентуални горски пожари. Затова създателите на проекта организират и посещения на ученици в природни паркове, опитвайки се да ги направят съпричастни при реализирането на метеорологични станции и видеоматериали.

Според Джовани Алоизио, който е координатор от страна на Евро-средиземноморския център за климатични промени (CMCC Foundation), с помощта на високи технологии и безжични мрежи, базиращи се на иновативни сензори, ще се търси разрешение на проблемите, причинявани от горските пожари. Пред в. „Република“ Алоизио твърди, че научноизследователски групи от Пулия и Епир са обединили усилията си в рамките



Безжичен сензор от проекта „Офидия 2“ е поставен върху дърво в природен парк в Пулия.

Система от дроневи, видеокамери и сензори в Пулия и Епир ще предупреждава за рискове от подпалване на дървета

на 3 години, за да достигнат до иновативната система от „очи“ и „уши“. Всички те ще бъдат свързани с контролни зали в Гражданска отбрана в Пулия, с администрацията и с пожарникарите на Епир. Досегашните резултати са били доста окуражаващи. Това ще позволи системата, в която наука и технологии си стискат ръце, да бъде използвана и за други гори и природни паркове на национално и международно ниво.

Как точно действа системата

120 устройства с безжични сензори с наименованието TreeTalkerFire се поставят на определени дървета. Те са в състояние да открият и

да предупредят за пожар и на 200 метра разстояние

След това данните, свързани с температурата, влажността на въздуха, интензивността и посоката на вятъра, състоянието на растенията, на дърветата и на листата им се предават до контролния център. Там Гражданска защита, която е ангажирана в мониторинга, може да прецени рисковата зона и да планира действия за евентуална интервенция. В област Пулия подобни „очи“ и „уши“ са разположени в зона от 100 хектара в няколко природни резервата до Таранто и Лече. Видеокамери, поставени на различни места в горите, също предават кадри в реално време. Кръжат и дроневи, които да наблюдават възникнали пожари и да предават информацията.

Какво означават за флората и фауната горските пожари

През миналата година в Италия са

изгорели гористи зони, чиято територия е колкото Рим, Милано и Неапол, взети заедно

Това сочат данни на European Forest Fire Information System на Европейската комисия. Според тях 150 000 хектара гори са изпепелени през 2021 г. на Апенините. Милиони диви животни – таралежи, катерици, елени, сърни, лисици, костенурки, гущери, са изгорели живи като факли по време на пожарите. За да се възстановят опожарените площи, ще бъдат необходими поне 15 години.

Най-пострадала е Южна Италия, която е жертва и на климатичните промени, причинили опустяване на обширни райони. В Сицилия например горските пожари са засегнали над 3 процента от повърхността. В Сардиния 20 000 хектара изгорели земи са довели до евакуирането на стотици хора.

Щетите са и за селското стопанство, се казва в доклад на производителите на Ботуша. Една пета от територията на Италия днес е заплашена от опустяване. Климатичните промени, съпътствани от дълги суши, които пък са следвани от интензивни валежи и непрекъснато повишаване на температурите, са пагубни за територията. Всичко това води до ерозия на крайбрежието и намаляване на органичните съставки в земеделските терени, алармирят в доклада си Зелените в Италия.

Горските пожари заедно със сушата, екстремните температури, проливните дъждове и бурите са основна причина за природните бедствия и за последствията им, свързани както с човешки жертви, така и с икономически щети.

Всяка година в ЕС изгарят около половин милион хектара природни зони. Според научния анализ на World Weather Attribution климатичните промени са увеличили поне с 30% възможностите за екстремни температури, водещи до пожари.

2021-08-12 16:5

Видеокадри, заснети от камери на „Офидия 2“, предават в реално време кадри на възникнали пожари.

СНИМКИ: ФЕЙСБУК И ИНСТАГРАМ

IP Camera



X7 AF

МАРИЯ НЕЗНАКОМОВА

Франция залага на 3 големи трансгранични проекта в представения си на 27 април миналата година план за възстановяване и устойчивост, показва текстът на документа. Той бе разкрит в същия момент с плановите на Германия, Италия и Испания - три гранични на Франция европейски държави, с които тя задълбочава сътрудничеството си в името на възстановяването на регионалните икономики. Трите големи проекта, предложени първоначално заедно с Германия, целят по-силна европейска конкурентоспособност в сферата на мрежовите услуги в облак, в електрониката и използването на водорода. Към тях впоследствие се присъединиха Испания и Италия. Затова и икономическите министри на четирите големи индустрии в ЕС решиха да представят заедно в Брюксел съдържанието на своите планове за възстановяване – един символичен жест, демонстриращ волята им да развият значими проекти не само на национално, но и на общоевропейско ниво, за да могат по-бързо да се върнат към растежа след стагнацията по време на пандемията.

Трансграничното обединение на усилията между Франция и Германия произтича от духа на договора от Екс ла Шанел, сключен между двете страни през 2019 г. и засягащ сферите на изследванията, иновациите и цифровата трансформация. От този обмен се раждат и проектите в три приоритетни области: водород, облачни услуги и електроника.

Те ще бъдат финансирани с около 40 милиарда евро в рамките на европейския план „Следващо поколение ЕС“.

Проектите от тази френско-германска инициатива са отворени за всички държави членки,

които имат желание да се включат, както и за големи европейски компании, малки и средни предприятия, изследователски центрове. Именно така се присъединява Испания, която проявява желание да се включи с различни разработки на двустранна основа, както и Италия, която иска сътрудничество в електрониката и свързаността.

А ето и в синтез какво съдържат трите големи трансгранични проекта.

Засилено използване на водород като начин на ускоряване на декарбонизацията на икономиките

Франция и Германия са постигнали съгласие да изградят съвместната си работа върху засиленото използване на водород в икономиките си в рамките на програмата PIIЕС (важни проекти от общ европейски интерес) по подобие на „Еърбъс на батериите“ (за тази европейска стратегическа амбиция – виж карето) и канят всички останали страни членки да се присъединят, за да бъде създадена цялостна европейска верига за декарбонизация.

За финансирането на този проект са предвидени 1,575 млрд. евро. През юни 2020 г. Германия представи своята

национална стратегия за водорода, която предвижда инвестиции от 9 млрд. евро

за постигане на климатична неутралност до 2050 г. Целта на страната е да стане световен номер едно в областта на водородните технологии. От своя страна Франция смята да инвестира в подобни инсталации 7,2 млрд. евро до 2030 г. Затова и обединението на двете суперсили в тази сфера се смята за изключително перспективно.

Запазване на европейския суверенитет в облака

Този втора френско-германска инициатива, включена в плана за възстановяване и устойчивост на Париж, също е в етап на подготовка. Тя трябва да позволи да се посрещнат предизвикателствата на цифровия суверенитет и на липсата на инфраструктура и предлагане на европейски облачни услуги. Целта е да бъдат събирани и използвани данни в контролирана среда и предпазени от извънтериториални регулации. Всичко това се вписва в европейската стратегия за данните от февруари 2020 г. Испания се присъедини именно към този проект, а впоследствие бе обявена процедура за проява на интерес и от други държави. Очаква се проектът да получи окончателна зелена светлина през първото тримесечие на настоящата година, когато ще стане ясен и окончателният размер на финансирането.

Франция и Германия заложиха заедно на декарбонизация и облачни услуги



Изграждане на силни икономики в сферата на електрониката и телекомите

Друг стратегически сектор в период на недостиг на полупроводници, електрониката също е обект на общ европейски интерес. Под импулса на Германия и на Европейската комисия той бе

разширен с проблема за 5G/6G свързаността

Този трансграничен проект стана четиристранен, след като в него се присъединиха Италия и Испания. Той трябва да засили първоначалния френско-германски проект за микроелектрониката, лансиран още през 2018 г.

В момента в етап на проучване и разработка са още два големи трансгранични френско-германски проекта – за изкуствения интелект и за създаване на мрежа за производство на батерии.

Три големи трансгранични проекта са включени в плана за възстановяване на Париж. Към тях се присъединиха Испания и Италия

7 от ЕС се обединиха, искат да догонят Азия с „Еърбъс на батериите“

Лице в лице с промените на климата и заплахите за околната среда, електрическите коли се радват на световен подем. Затова и производството на батерии придобива все по-ключово значение. С амбициозния проект „Еърбъс на батериите“ ЕС засвидетелства волята си да посрещне индустриалните и технологични предизвикателства в този стратегически сектор, доминиран в момента от азиатците – Китай, Южна Корея и Япония.

Според Международната агенция по енергетика (МАЕ) в края на 2020 г. броят на електрическите коли в света е достигнал 10 милиона, като търсенето нараства средно с 40% годишно. Независимо от това все още електроколите са едва 0,8% от световния автомобилен парк.

Очевидно е обаче, че глобалният пазар на батерии тепърва ще се разраства, за да задоволи изискванията на транспортния сектор като цяло и на автомобилите в частност. Прогнозите на МАЕ са, че до края на 2030 г. продажбата на електрически автомобили ще достигне между 15 и 30%.

Понастоящем ЕС произвежда едва 1% от литиево-йонните батерии в света. Безспорният номер 1 в тази сфера с 65% е Китай, който контролира и цялата верига на необходимите за производството суровини. Общо от Азия идват 90% от литиево-йонните батерии. През 2030 г. пазарът на батерии за автомобили се очаква да достигне 45 млрд. евро.

Една от големите амбиции на ЕС е външната зависимост да бъде преодоляна. „Производството на батерии в Европа е от стратегически интерес за икономиката и обществото ни, като се има предвид нейният потенциал в сферата на енергетиката, създаването на работни места и на конкурентоспособността“, казва Маргрете Вестагер, еврокомисарката по конкуренцията. Така през 2017 г. се ражда платформата Европейски алианс за батериите. Той включва 7 държави – Франция, Германия, Италия, Полша, Белгия, Швеция и Финландия, 17 европейски компании, 70 външни партньори и Европейската банка за инвестиции. Целта е създаването на конкурентна верига за производство на батерии в Европа. През декември 2019 г. ЕК одобрява финансиране от 3,2 млрд. евро, разпределено между членовете на алианса.

Наречен символично „Еърбъс на батериите“, проектът има надеждата да възпроизведе големия европейски успех със самолетите „Еърбъс“ от 70-те години на миналия век. Експерти обаче смятат, че това наименование е малко объркващо.

„В действителност проектът не е предназначен да създаде едно общо предприятие, обединяващо няколко страни по подобие на европейския самолетостроител, а по-скоро да формира консорциум между страни членки и някои предприятия. Много транснационални проекти ще видят бял свят през идните години и ще позволят разпре-

делението на световната продукция на литиеви батерии“, обясняват те.

Освен публичните 3,2 млрд. евро, одобрени от Европейската комисия, проектът е мобилизирал още 5 млрд. частни инвестиции. На 30 януари в Ангулем, Франция, бе открито пилотното предприятие за автомобилни батерии. Амбицията е до 2030 г. да се произведат по 1 млн. батерии на година, което ще представлява между 10 и 15% от европейския пазар. Според прогнози на ЕК обаче, за да бъде покрито европейското търсене, ще е необходимо изграждането на 10 до 20 мегапредприятия, както и конкурентна екосистема, покриваща цялата верига от добива на суровините до рециклирането, като се премине през самото производство на батериите и на електрическите автомобили.

Междувременно международните конкуренти също се разполагат в Европа. „Тесла“ например предвижда изграждане на огромно предприятие край Берлин. Китай също строи фабрика в Германия, която трябва да заработи през настоящата 2022 г. Южнокорейска компания смята да изгради една от най-големите инсталации в света за производство на литиево-йонни батерии в Полша. Ако с „Еърбъс на батериите“ ЕС смята да се намеси решително на световния пазар, предизвикателствата, които трябва да бъдат посрещнати, са пропорционални на амбициите му.

ЕС има амбицията да се намеси сериозно на пазара на батериите за автомобили.

СНИМКИ: ПИКСАБЕЙ