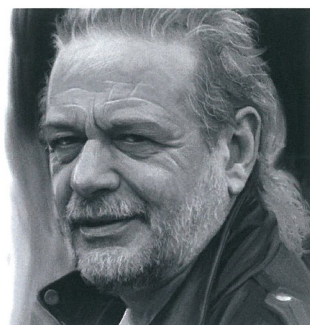


# Как се краде?

**Или защо няма да имаме „зелени коридори“, а само сиви пътища**



meком Проф. Евгений Дайнов

**Г**ледам заглавие – „87 процента не харесват пътищата в България“. И се сецам за времената преди Борисов.

Преди вече 15 години кмет на средно голяма община ме попита:

- Искаш ли да ти кажа как се краде от пътища?

- Искам – викам. Винаги съм любопитен да науча нови неща.

- От пътища се краде „на сантиметър“. Събират се тарторите и решават: „От този участък на Драганчо – 2 сантиметра, на Иванчо – 3...“ И така нататък. Накрая, вместо пътят да е дълбок метър и 40, остава наполовина...

От днешна гледна точка това, разбира се, е наивна дилемантичина. Да пресмяташ сантиметри... Днес нещата са поставени на принципна основа. Поръчката се печели от КОИто трябва. Той взема дял от парите и поднаема фирми на Онзи, Който е Дал поръчката. Той, бидейки гържавно лице, официално не може да има фирми. Но има. Те (т.е. той) също загържат дял от парите. После поднаемат онези, които Всъщност ще Свършат Работата. Обаче от парите за Работата, Която Трябва да Бъде Свършена, са останали по-малко от половината.

За да свършат каквото и да е било, вършещите работата са принудени да орязват

цели подсистеми (отводнение например), да пестят от материали и сантиметри. И от хора. Защото за парите, които могат да платят на работници, могат да разчитат единствено на обитателите на най-близката ромска махала.

Това пък го знам от едни клетници, вършещи работата и обиращи целия гняв (вкл. моя) за изпълнение некачествено и с месеци закъснение.

Корупцията отпреди-Борисов беше, все още, ограничена. И създаваше ограничени неудобства. Пътищата подрусваха, а напролет цъфваха в дупки. Не убиваха на място. А корупцията беше ограничена, защото все още имаше контролни органи, които ѝ противостояха. До онзи момент обаче, по време на Тройната коалиция, когато пътният шеф на средно голяма българска област отиде при министъра си в София да го предупреди за практиките, впоследствие станали известни като скандала „Батко и Братко“. Отиде човекът, качи се на третия етаж, предупреди. Излиза от кабинета, слиза до изхода, излиза на улицата. Там го догонва секретарката на министъра, за да му връчи заповед за дисциплинарно уволнение.

От този момент насетне няма мераклии да извършват контрол. Контролиращите се наместват в кръга на тарторите. Отиват, виждат път, наполовина по-тънък от



необходимото, без отводнителна система, със завои, по-остри от безопасното – и удрят печат „ОК“. Ограниченията са отпаднали и затова днешната корупция не създава ограничени неудобства. Тя направо убива.

Ако си направил път без отводнителна система, при всеки гъбж автомобилите се превръщат в лодки. За разлика от лодките обаче нямат кормило и се реят из водата, докато не спрат в мантинела. Ама не спират, тъй като и от мантинелата е крадено. Тя е само за парлама и има ефективността на мокра мукава. За разлика от американската мантинела, спряла развилнял се тир във филма на Кърт Ръсел *Breakdown*. Примерно.

Това, че близо 90 на сто от българите не си харесват пътищата, означава, че си ги познават. Пътуват по тях вече достатъчно години, за да са наясно за какво иде реч. Пък и излизат в съседни държави и усещат разликата. Малко като с горивото: зареждаш извън България и колата ти се втурва напред като мустанга на Оцеола; зареждаш в България и все едно подкарваш магарето на Настрадаин Ходжа.

В момента, в който реши да стане Строителят на Пътища, Бойко Борисов очевидно планираше съвсем различна реакция от страна на публиката. А именно: в

идните години, както си шофират по Неговите пътни артерии, да Го благославят, че им „даде“ пътища. Крайният резултат обаче е, че днес предимно прославят майка Му. Пътят към народната благодарност се оказа по-трънлив от очакваното, защото от самото начало нуждите на народа отидоха на заден план за сметка на апетитите на различните тартори.

Или имаш признателността на народа, който кара по добри пътища; или имаш подкрепата на тарторите за това, че им позволяваш да крадат така, щото накрая за народа да остават пътища, на които можеш да си потрошиш не само колата, но и главата.

Не може и тарторите дебели, и народът благодарен. Или едното, или другото.

И все пак, ако знаеш къде са смъртоносните участъци – магистрала „Тракия“ край Стара Загора, магистрала „Хемус“ край тунела „Витиня“, проходът Петрохан, дефилето на Кресна, завоите и моста край Бяла (Русенско), недовършеният мост в Котленския проход, внезапното излизане на неподозирания първокласен път между Дряново и Севлиево, можеш да се придвижиш с автомобил сравнително успешно от точка А до точка Б. Не можеш да направиш същото обаче с железницата. Такава на практика вече не съществува. А

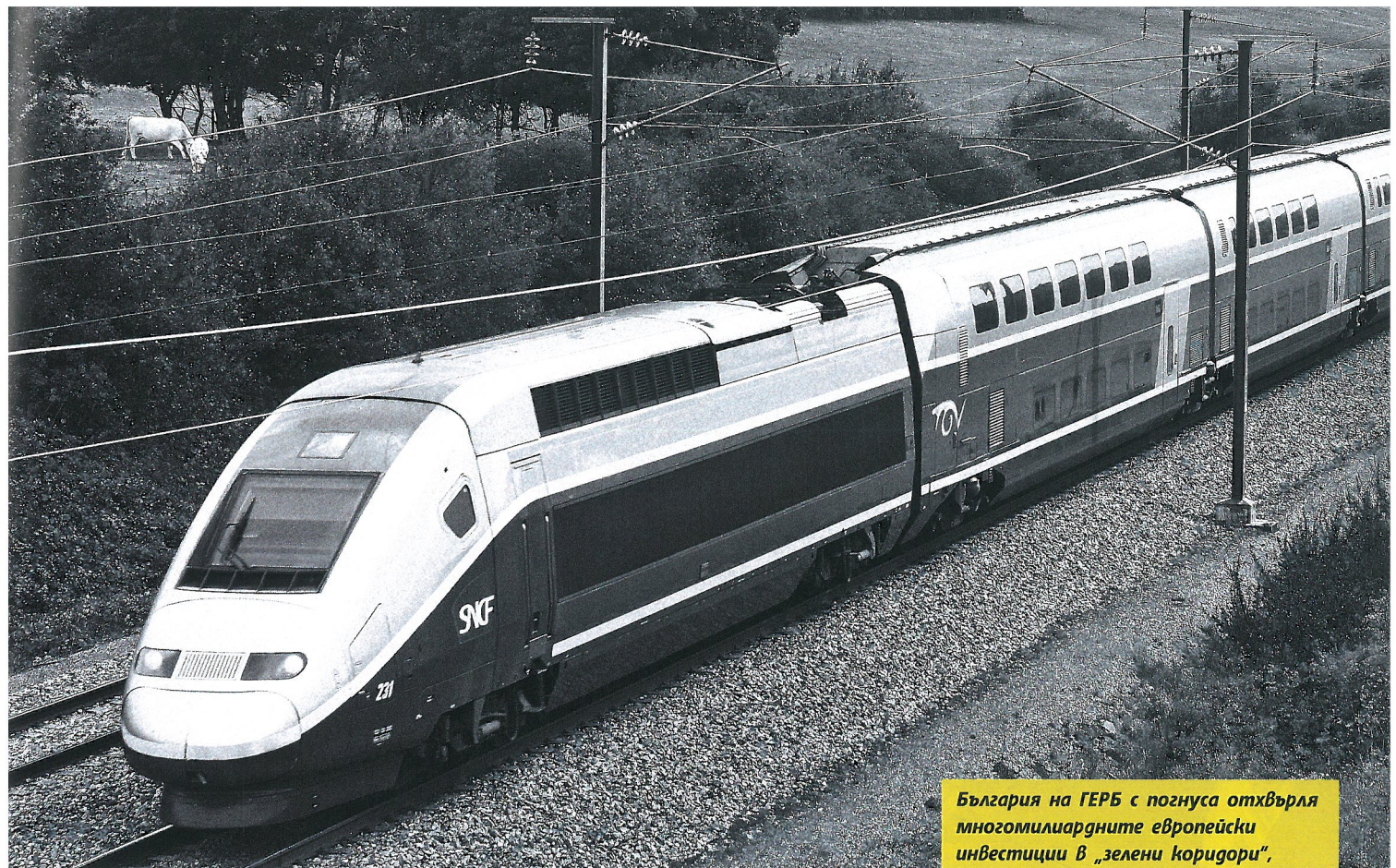
и да съществува, при постоянните дерайлирания и самозапалвания кой би рискувал да се качи на „транспорта на XXI век“, какъвто е железопътният според Европейската комисия?

Една от каузите на всички кабинети на Борисов е да няма съвременна железница. Малко преди първия му премиерски мандат ЕС прие стратегия за „зелени (т.е. жп) коридори“, свързващи точките на континента с влакове, летящи с 240 км/ч – скорост, забранена за автомобили. Да стигнеш от Лион до Париж с влак е по-бързо и удобно от самолет, да не говорим за кола; знам това, защото съм го правил.



Да пътуваш с влак в Европа е по-бързо и удобно, отколкото с кола. Или със самолет.





**България на ГЕРБ с погнуса отхвърля  
многомилиардните европейски  
инвестиции в „зелени коридори“,  
защото от тях не може да се краде.**

Повечето страни в ЕС разполагат с един, максимум с два-три такива европейски жп „коридора“. Единствено България има цели пет. Само тя. Но и само тя бойкотира изцяло „зелените коридори“ въпреки огромните инвестиции, които вървят с тях, вкарването на знание и производство на място и т.н. Затова, вместо да се отнесе с влака до Горна Оряховица за около час, след което с удобен автобус за 10 минути да съм си в Мундя – дрънкам се с голфа, лавирайки между тирове като един делфин.

България на ГЕРБ с погнуса отхвърля многомилиардните европейски инвестиции в „зелени коридори“, защото от тях не може да се краде. Нито на сантиметри, нито чрез подизпълнители. А не може да се краде, защото няма българска фирма, способна дори да имитира онази дейност, която трябва да извършена, за да хукне един влак напред с 240 км/ч. И няма как следователно българска фирма да спечели каквато и да е обществена поръчка в това начинание. А големите европейски фирми не дават да се краде от тях. Прекалено големи и могъщи са. Например: приходите на само една от тях („Алкател“) само за 2016 година са почти двойно повече

от всички европейски пари по оперативни програми, усвоени от България за първите десет години от членството в ЕС...

Затова няма да имате „зелени коридори“. Ето ви сиви пътища. И лавирайте между тировете като едни делфини.

„Магистралите на Бойко“ се оказаха гробници на мечтите за бързо „европейско развитие на България“. И инкубатори, от които се родиха днешните тартори на „усвояване“ на поръчките, станали и тартори на съдбините на българите. Следващия път, когато за малко не изхвъркнете от някой път, се сетете за образите на шепя мъже с наднормено тегло, които са – по официални данни – „най-чистите в държавата“. Пътят, на който се чуудих дали ще оцелееш – това е техният път.

„Този път води ли към храма?“ – се питаше в един легендарен руски филм. Българският път не води нито към храма, нито дори към светлото европейско бъдеще. В основите на българския път е заложена лакомията. А тя е смъртен грях и няма как построеното върху нея да води до светли места. ☺