

Въпроси от публиката по време на живото излъчване на дискусия „Зеленият дневен ред: програмен или фрагментиран“

Отговори на Мария Капон, ИЗПРАВИ СЕ БГ! НИЕ ИДВАМЕ!

### **1. Къде точно виждате новите ПАВЕЦ?**

Бих се фокусирала върху модернизацията на основните водноелектрически централи. Четири от тях са с мощност над 100 МВтч и когато функционират надеждно и ефективно, тези съоръжения могат да бъдат изключително важно за стабилността на енергийната ни система. Особено ПАВЕЦ, които в някакъв смисъл с базови мощности. Малките централи пък имат важно локално значение с производството на ток по места. Те са много гъвкави, бързо могат да се включат в енергийната система при необходимост и произвеждат 20% от електроенергията в България. В никакъв случай тези мощности не трябва да се пренебрегват пред ВЕИ.

### **2. Как виждате участието на гражданите в енергийния преход?**

Хората са в основата на този процес. Всички искаме чист въздух, вода, почва, храна, природа. Чистото производство, декарбонизацията във всички сфери на икономиката и обществения живот, разделното събиране и оползотворяване на отпадъците, малките стъпки, с които всеки от нас може да допринесе за това са ценни. Смяната на бензина и дизела с електрически автомобили, ползването на градски транспорт също е част от този процес. Глътката въздух, която природата успя да си поеме покрай пандемията показва колко важно е да продължим целенасочено и последователно да полагаме усилия да щадим планетата.

Но енергийният преход има цена и различните сектори са с различна готовност и капацитет да я платят. Ако погледнем към един от основните ни собствени енергийни ресурси – въглищата – вече сме наясно, че те нямат бъдеще. Хоризонтът, който обяви вчера и премиерът Стефан Янев пред ЕК, е до 2038 или 2040 г. България има уникална възможност да създаде ново бъдеще за въглищните си региони, чрез подходящата употреба на Плана за възстановяване и устойчивост. Натискът на пазара върху въглищните централи е твърде сериозен и скъсява времето за качествено управление на промяната, но ние от „Изправи се, БГ! Ние идваме!“ работихме активно със заместник министър-председателя г-н Пеканов, ще продължим и със следващото правителство на страната за включването на мерки, които да

омекотят прехода на тези региони, но които и да не позволят залеза на въглищните централи да се превърне в бreme за българската енергетика.

### **3. Смятате ли, че улавянето на въглерод е реалистично от икономическа гледна точка и не само?**

Да, бавно се развиват технологиите за улавяне въглерода и съхранението му и тези проекти засега са изключително скъпи. В света функционират едва 20-тина търговски проекта, планират се поне още 30, които ще струват на индустрията около 4,5 млрд. долара. Но тя е готова да направи тази инвестиция, защото тя ще даде перспектива за устойчиво развитие на енергийните системи и рано или късно цената ще стане поносима. Помните ли соларните панели в началото? Бяха изключително скъпи, но с преминаването към масовото им производство, цената падна. С всички нови технологии е така. Има индустрии, за които развитието на сектора е единствената възможност за оцеляване, когато стигнем до беземисионна икономика. Ако улавянето на въглерода се съчетае с производството на биогорива, това ще позволи балансиране на емисиите, които технологично не могат да бъдат избегнати напълно или цената за елиминирането им би била прекалено висока. Така е в циментовата индустрия, където улавянето на въглерод струва между 40 и 120 долара за тон, но и в много други. Така че, рано или късно тези технологии ще се окажат незаобиколим фактор за въглеродната неутралност на икономиките.

### **4. Защо България няма енергийна стратегия?**

Не, има, но е стратегия за обогатяване на енергийния октопод и прокарване на руските геостратегически интереси. Развитието на сектора е въпрос на национална сигурност и на геополитика. И в резултат енергетиката ни е може би най-зависимият сектор от българската икономика. Ние сме 100% зависими от руския газ, 100% зависими от руското ядрено гориво, горивата си произвеждаме в Лукойл Нефтохим Бургас. Успяхме да спрем корупционния проект АЕЦ „Белене“, но както виждате, продължаваме да се лутаме между „бидончетата“ (по Борисов) в Белене и нов реактор в АЕЦ „Козлодуй“. Газовите интерконектори със съседните страни се бавят, блокират се проучванията и добив на газ в Черно море, в т.ч. от шисти, страната ни изобщо не участва в разработването на добив от газхидрати, от които има залежи в Черно море, достатъчни да задоволят нуждите на България за 300 години напред. В същото време от наличните български ресурси въглищата са с ограничена перспектива за ползване, а водните централи са блокирани с една

малка поправка в наредба, направена в последните дни от управлението на ГЕРБ. Така 20% от електроенергията в България може спре, тъй като разрешителните на 39 ВЕЦ изтичат до края на годината и още няколко десетки догодина, и не могат да бъдат подновени. Това е евтин, чист, български ток. Не бих казала, че липсва стратегия, просто не е правилната стратегия за енергийно развитие в полза на България и на хората в страната.

**5. Засегнахте и темата "Транспорт". Повечето политици у нас с трепет говорят за строителството на нови магистрали, но не дават решения как пътищата да бъдат разтоварени от все по-тежкия трафик.**

Трафик се разтоварва с алтернативи. Качествен ЖП или воден транспорт, ефективност на товарните превози по шосе и управление на флота, добра и плътна инфраструктура, но и локално производство и ползване на местни доставчици, където е възможно – няма други начини. Използването на алтернативни горива и модерните превозни средства също са част от уравнението, когато говорим за замърсяване на въздуха и почвите от автомобилния транспорт, макар той да не е най-големият замърсител. В градска среда електрическите превозни средства могат да решат въпроса не само с фините прахови частици във въздуха, а и с фоновия шум от интензивния трафик. Такива вече има и за дистрибуция, и за строителни дейности, и за превоз на пътници. Индустрията е създала много възможности, някой трябва да ги обедини в обща система и да насърчи навлизането им в дневната транспортна схема както в градовете, така и за средни и дълги дестинации.

**6. Как виждате бъдещето на железниците в България? Ще направите ли нещо по въпроса електрифицирани влакове да превозват все повече пасажери и товари?**

Електрически влакове? А защо не водород? Истината е, че железниците ни имат драстична нужда от обновяване и модернизация. Няма друг сектор от транспортния бранш в България, който да е останал в XIX-век като инфраструктура, подвижен състав и управление. Държавата тук е изключително лош стопанин. Докато в Европа операторите се надпреварват да предоставят бързина, точност, удобство, комфорт за пътниците, а Германия и Великобритания пуснаха влакове на водород, у нас в мотрисите няма дори Wi-Fi. Дори тази дребна промяна може да превърне иначе евтиния начин за придвижване в чудесна среда за работа, учене или забавление за студенти,

семейства, пътуващи по работа – на практика за всички категории пътници. Смятам, че трябва да се даде възможност за навлизане на частни превозвачи, нови оператори и нови технологии, за да се отвори пътя на преобразяване на железниците и философията на функциониране на този вид транспорт у нас.

- 7. Устойчивата мобилност не е само смарт и електрически превозни средства. Нека не забравяме ходенето пеша и карането на велосипед, за които не е необходимо допълнително производство на скъпа енергия. Към тях добавям и градския транспорт, като система в разпад в България и с нужда от значителни инвестиции за ефективен превоз на пътници. Нека коментиращите политици обърнат внимание на факта, че България няма институция, която да управлява политики по устойчива мобилност! Ще има ли такава в следващото управление?**

Няма нужда от отделна институция, и да нараства администрацията. За мобилността отговаря министерство на транспорта. А да не забравяме, че сме страната, водеща в производство на велосипеди.