

## Bloomberg: „Canalul Mortii”, simbolul opresiunii si al vanitatii totalitare, a devenit o poarta economica pentru Europa de Est

**România si Bulgaria devin din nou puteri agricole, la 30 de ani de la sfârșitul comunismului, iar canalul de 64 de kilometri dintre Dunare si Marea Neagra a devenit o poarta catre pietele mondiale, relateaza Bloomberg.**

Canalul de la Dunare pâna la portul Constanta, denumit “Canalul Mortii” este notoriu în istoria României. Mii de prizonieri politici au murit pentru a-l porni si un dictator sever a falimentat tara pentru a lucra la finalizarea lui.

La treizeci de ani dupa încheierea comunismului, canalul a ajutat la transformarea unora dintre cele mai sarace state membre ale Uniunii Europene în cei mai mari exportatori de grâu, scrie Bloomberg.

Simbolul opresiunii si al vanitatii totalitare este acum un exemplu al transformarii unei tari care a îndurat unele dintre cele mai dure conditii în timpul Razboiului Rece.

România si Bulgaria au primit peste 30 miliarde de euro (33 miliarde de dolari) ajutor pentru modernizarea agriculturii. România a exportat 2,3 milioane de tone de grâu de când a început sezonul, în iulie, mai mult decât orice alt stat din UE, pâna acum. Bulgaria s-a situat pe locul trei în clasament, cu 885.000 de tone.

Gheorghe Lamureanu își aminteste proiectul canalului, redeschis de Nicolae Ceausescu în anii '70, când vânzarile de grâu în strainatate însemnau ca multi oameni nu puteau primi suficienta hrana. Fermierul, în vârsta de 64 de ani, a lucrat câmpurile adiacente caii navigabile mai bine de patru decenii si foloseste canalul pentru le iriga.

„Tranzitia din comunism a fost dificila”, a spus Lamureanu. „Eram obisnuiti sa fim producatori. Nu am stiut niciodata cum sa vindem, asa ca a trebuit sa ne adaptam”, a adaugat el.

De la aderarea la UE în 2007, fermierii locali si-au îmbunatatit stocurile de seminte, au cumparat utilaje noi si au sporit productia cu subventii agricole europene. Productia depaseste cererea interna, România fiind, de asemenea, un element cheie pentru alte tari din regiune care fac parte din piata deschisa a UE.

Majoritatea a ceea ce exporta România nu creste în tara. Caile navigabile pe Dunare aduc produse de la fermele din Slovacia, Ungaria si Serbia. Exporturile prin Constanta ar putea chiar sa depasesca recordul anterior stabilit în 1989.

Cea mai mare piedica pentru extindere este infrastructura feroviara si rutiera din România si calitatea instalatiilor de transport din Bulgaria. Rutele de transport sunt dotate cu echipamente mai vechi, construite în timpul perioadelor economice controlate de stat, care fac încarcarea mai lenta decât în porturile occidentale.

Dupa o recoltare timpurie, Lamureanu pregatea terenurile în vedera însamântarilor pentru anul viitor. "Suntem multumiti acum, ca am început sa exportam", a spus el.

Peste granita, în Bulgaria, cele 300 de hectare de teren ale lui Orlin Panev erau pregatite pentru urmatorul sezon. Fara capacitatea de a spori suprafata terenurile agricole din tara, „cu exceptia unui razboi”, Panev si alti fermieri se concentreaza pe îmbunatatirea calitatii. Egiptul este cel mai mare importator de grâu din regiunea Marii Negre, în timp ce Bulgaria trimite jumatate din productia sa în Spania. „Regiunea aceasta a devenit un factor foarte important, inclusiv în formarea preturilor internationale”, a spus Panev.

Constanta urmeaza sa obtina un impuls competitiv major. Un nou complex de depozitare si manipulare a cerealelor de 24 de silozuri este setat sa transfere 72.000 tone pe zi pe nave, de sase ori mai rapid decât rata actuala disponibila. Complexul costa peste 50 de milioane de euro, cea mai mare parte a banilor provenind de la bancile locale. UE a finantat o conexiune feroviara pentru a sprijini noul terminal.

Un nou complex de silozuri de cereale va face din portul Constanta, principalul centru de încarcare a grâului din Marea Neagra.

„Construiti drumul si vor veni oamenii”, spune Viorel Panait, presedintele celui mai mare manipulator de marfa din Constanta, Convex SA. „Acest terminal a fost o piesa din puzzle care lipsea”, a adaugat el.

În Bulgaria, exista, de asemenea, planuri pentru a duce exporturile la nivelul urmator. Un proiect de 100 de milioane de euro ar transforma o debarcare adiacenta într-o instalatie de manipulare a marfurilor cu un terminal de cereale planificat sa exporte pâna la 2,5 milioane de tone pe an, pe navele destinate Africii de Nord.

Portul, numit TPP Ezerovo Ead, este condus de Danail Papazov, fost ministru al Transporturilor, care spera sa închida un acord de finantare pentru a începe lucrarile pâna la sfârșitul acestui an, preconizând finalizarea acestora în doi ani. Cel mai mare investitor de pâna acum este politicianul Ahmed Dogan, care a cumparat 70% din compania lui Papazov.