

МРТВИ ТРКИ



Кога сме кај Балканот може да се каже дека тој никогаш не бил доминантен проблем за светската геополитика. Премоделирањето на нашиот Полуостров сè уште не е завршено.

Република Македонија нема излез на море. Поради тоа, квалитетните транспортни врски се единствениот услов за нашата економска размена и нашите трговски врски. Оваа херметичка затвореност е можно да се надмине само преку интегрирање и поврзување со европските транспортни коридори.



■ Пишува: **Мишко ТАЛЕСКИ**



Светската геополитичка игра е една од најинтересните области за анализи и расчленување на податоците од таа бранша. Како денес се поставени коцките од мозаикот и кои се интересите на големите сили? На едната страна го имаме развиениот Запад (политички, економски и воено), на другата страна е слабиот Исток кој сè уште не закрепнува од комунистичките и диктаторските режими, а некаде на средина е ЕУ, која за некои јакне, а за други слабеа. Балканот е приказна сама за себе, која е подеднакво интересна за двете хемисфери. Преку грбот на Полуостровот се кршат копјата за светска доминација. Уште долго време Унијата нема да може да игра позначајна улога во меѓународното општење, пред сè, поради фактот што станува збор за комплексна поли-

тичко-економска заедница, која сè уште нема изградено одбранбено-безбедносна димензија. Нејзината перспектива е неспорна, но сепак сè уште не е во состојба да одлучува за витални прашања од светско значење. На пример, нејзината улога за стабилизирање на Балканот е премала иако станува збор за нејзин составен географски дел. Таа задача и натаму ѝ е препуштена на Америка како фактор "дар - мар" на овие простори. Прво што Европа би требало да направи е консолидација на безбедносните и воените интереси. Без тоа Европа ќе ја нема својата индивидуалност и самобитност. Кога сме кај Балканот може да се каже дека тој никогаш не бил доминантен проблем за светската геополитика. Премоделирањето на нашиот Полуостров сè уште не е завршено.

Во 1997 година се појавија карактеристични документи за новиот Балкан, кои водеа во насока на изградба на стратешки коридори. Станува збор за клучните трансевропски коридори 10, 7 и 8, кои минуваат токму низ овие простори. Комисијата на ЕУ во Хелсинки ги нацрта мапите на овие стратешки линии. На секоја земја од Балканот и е во интерес низ нејзината територија да минуваат овие нафтоводи и гасоводи, бидејќи тие се проекти на иднината и развојот. Секоја држава бара подобра позиција на таа мапа за да учествува во благодетите кои се на видик.

Во наредниот период, Македонија, Србија, Бугарија и Албанија можат да бидат земји кои ќе добијат најголем профит од оваа западна проект - програма. Македонија, која се наоѓа во централниот дел на Полуостровот, би имала корист и од Коридорот север - југ, како и од Коридорот исток - запад, бидејќи и двата би минувале низ нејзина територија. Интересен е Коридорот 10 со маршрута Салцбург - Виена - Љубљана, Загреб - Белград - Морава - Вардар - Црно Море. Овој Коридор има краци и кон Будимпешта, Грац, Софија, Велес и Скопје. Аналитичарите велат дека е тежок за реализирање поради потребните финансиски средства. Во последно време акцентот најмногу се става на Коридорот 8, кој поаѓа од Црно Море, преку Бугарија и Македонија, а завршува во Албанија. Тука е јадранско-јонската магистрала која, исто така, е значајна. За да се реализира овој нафтовод потребна е политичка и безбедносна стабилност на наведените земји. А балканските кризи се случуваат токму на тие простори - Македонија, Косово, Јужна Србија. Поради безбедносните неприлики на Косово и во областите околу него, тешко може да се реализира и Коридорот 10. Оттука, стратешките позиции на балканските земји се деградирали. Западот настојува во рамките на Коридорот 10 да изгради и автопат од Хоргош сè до македонската граница, со квалитетна комуникација, комплетирана железница, службени дејности и сл. Но, сè е попусто додека Балканот не се стабилизира и на овие простори засекогаш се заврши со размислувањата за промени на државните граници. Еден од влијателните фактори поврзан со овие проекти е западната поддршка на муслиманскиот фактор на Балканот. Суштината на таа поддршка е промовирањето на Коридорот 8, кој за Европа претставува непотребен и периферен проект, без некое значење за идниот развој на континентот. Европејците велат дека нафтоводот АМБО е чисто американска креација. Некои одат дури и подалеку, па го поврзуваат со создавањето на т.н. зелена трансверзала. Но, сепак иако има елементи така да се размислува, и докрај не е така. Коридорот 8, пред сè, е проект, кој најмногу треба да ѝ служи на Албанија. Отворањето на Албанија и во перспектива решавањето на албанското прашање на Балканот треба да биде поткрепено со економски проект од типот на АМБО, кој би му помогнал на албанскиот фактор во креирањето подемократска политика во европското општество. АМБО треба да биде отскочна

даска за независност на Косово. Според западните проценки, албанскиот фактор треба да биде експанзивен модел на Балканот, пред сè, како посредник на американските интереси во овој регион. Тука се води мртва трка меѓу Коридорот 10 и Коридорот 8. Европа е свесна дека Вашингтон ја фаворизира осумката, бидејќи има поголемо геостратешко значење за Америка.

КОРИДОРИ ДО "ГОЛЕМАТА МЕЧКА"

Кога би се прочитал поголемиот дел од литературата од областа на геополитиката и геостратегијата, се доаѓа до еден заклучок - целта на овие проекти е Русија. Тоа воопшто не се крие. По стабилизирањето и скорешното повлекување од Ирак, следна цел на Западот ќе биде Кавказ. Според сите геополитички концепти, Евро-Азија е крајната цел. Причина за тоа се еномото богатство и природните ресурси со кои располага централниот дел на најголемиот континент. Кога ќе се погледне географската карта на планетава ќе се види дека тоа е срцето на земјата во кое е вперена доминацијата. Тоа е неспорно. Сосема е јасно дека сè ова што денес се случува околу Русија (превирнувањата во Грузија и во Таџикистан, долгогодишните судири во Чеченија и сл.) е стратегија за нејзино опколување и создавање позиции за нејзино развивање на два до три дела. Така сонуваат западните геостратези. Ширењето на НАТО кон Исток не претставува ништо друго освен создавање потпора за таа стратегија. Многумина го поставуваат прашањето дали официјална Москва може да се спротивстави на таквите хегемонистички проекти? Сепак, во догледно време тоа не е можно, но тоа можеби не е ниту потребно. Таа не е способна рамо до рамо со Вашингтон да води политика на превласт за светска доминација и заземање територии. Она што Русија треба да го направи е да го исчисти својот државен простор и да ги зачува териториите кои природно ѝ припаѓаат. Москва има капацитет тоа да го направи, потребна ѝ е само државна осмислена стратегија и внатрешна стабилност. Русија мора тоа да го направи. Во спротивно ќе ѝ се случи балканската епизода од деведесеттите години на минатиот век.

ВАЖНОСТА НА КОРИДОРИТЕ ЗА МАКЕДОНИЈА

Република Македонија нема излез на море. Поради тоа, квалитетните транспортни врски се единствениот услов за нашата економска размена и нашите трговски врски. Оваа

херметичка затвореност е можно да се надмине само преку интегрирање и поврзување со европските транспортни коридори. Како што е познато, низ територијата на Република Македонија минуваат Пан-европските транспортни коридори 8 и 10. Поранешниот развој придонесе поголемо внимание да му се посвети на Коридорот 10, со што тој има повисок степен на развиеност и изграденост во однос на Коридорот 8. Патниот транспортен Коридор 10 има должина од 176 километри од границата на Република Македонија со СР Југославија до границата со Република Грција и крак преку Битола до границата со Република Грција со должина од 127 километри, или вкупно 303 километри. Основниот правец Скопје - Гевгелија има автопатско решение во должина од околу 100 километри. Главните средства за изградба доаѓаат

од Европската инвестициона банка, ФАРЕ програмата, но и од сопственото учество на Република Македонија. Свкупно, основниот правец север - југ се планира да биде завршен до 2003 година. Патниот транспортен Коридор 8 има должина од 302 километра од границата со Република Албанија до границата со Република Бугарија. Ова е Коридорот кој треба да ги поврзе Драч - Тирана - Скопје - Софија - Варна и е влезен на листата на приоритетните транспортни коридори Исток - Запад. Со изградбата на делниците Гостивар - Тетово, Тетово - Скопје и обиколниот пат околу Скопје ќе се оформи делница на Коридорот 8 со автопатско решение од 83 километри. Коридорот 8 има приоритетно значење и поради можноста за изградба и на нафтовод по истиот правец. Тоа значи дека финансирањето на овој Коридор

може да биде исплатлива инвестиција. Плановите се однесуваат и на поврзувањето на Република Македонија во мрежата на гасоводниот транспорт, нафтоводите во правец север-југ и исток-запад, но и на поврзувањето во поширокиот енергетски систем во Југоисточна Европа. Сите овие проекти се од витално значење за Република Македонија. Со стабилизирањето на состојбите и интензивирањето на регионалната соработка, се отвора простор за заедничко учество во проекти, кои се од значење за целиот регион. Потребен е заеднички настап на земјите од Југоисточна Европа не само преку Пактот за стабилност, туку и преку нови иницијативи и проекти кои Балканот ќе го доближат до пазарите на Централна и Западна Европа. Со јакнење на економската соработка транспортните комуникации ќе бидат неопходност за интензивирање на производството и трговијата. Во таа насока потребна е финансиска поддршка од меѓународната заедница како клучен фактор во реализирањето крупни проекти.



ЌЕ УЛОВИМЕ ЛИ НЕШТО ОД НАФТЕНИТЕ БЛАГОДЕТИ?!

Со стабилизирањето на состојбите и интензивирањето на регионалната соработка, се отвора простор за заедничко учество во проекти, кои се од значење за целиот регион. Потребен е заеднички настап на земјите од Југоисточна Европа не само преку Пактот за стабилност, туку и преку нови иницијативи и проекти кои Балканот ќе го доближат до пазарите на Централна и Западна Европа. Секоја држава бара подобра позиција на таа мапа.