



Мерсел БИЉАЛИ

„  
*Golemi rabot i  
za mali lu/e*  
“

**Без дилема дека најпосакуваната желба на граѓаните на Република Македонија за годината во која газиме е конечно на државата и на граѓаните да им тргне кон подобро. Нашите соседи Бугарија и Романија веќе станаа дел од европското семејство. Кај граѓаните на Р Македонија дополнително зајакнува чувството на изолираност во регионот и пошироко. Негодуваат поради фактот дека и тие држави, кои со децении биле зад нас нè претекнаа најмалку толку години колку што беа и зад нас.**

**Н**асмевката на нашите политичари кои од почетокот на деведесетите години ја воде државата е сè покисела. Но, тоа е само дел од божјата казна за лошата политика на нашите политичари, но и за недостатокот на талент кај нашите граѓани да прават разлика меѓу добриот и лошиот избор. Да видиме што можеме да пропуштиме ако политичарите и нивните избирачи не ќе можат да се снајдат и во оваа година.

Со интегрирањето на овие два наши соседи во ЕУ, практично не постојат граници од Грција преку Бугарија и Романија па сè до другите членки на Унијата. Тоа е линијата низ која минува Коридорот 4 т. е. од Виена, Братислава, Арад (Западна Романија), Софија, Благоевград, Солун. Оттука многу е лесно да се маргинализира Коридорот 10, поради можноста превозниците и патниците да ја избираат таа траса за да ги избегнуваат непотребните задоцнувања по граничните премини. Коридорот 4 интензивно се гради бидејќи има многу повеќе политичка и финансиска поддршка од ЕУ и од други меѓународни организации. Се предвидува Коридорот 4 да биде завршен за помалку од четири години, колку што му се потребни и на Коридорот 10,

жави водат жестока "тивка" војна за доминација над стратешките делови од овој простор и регионот, низ кои ќе треба да транзитираат овие енергенси. Тука интересот е заемен зашто и државите низ кои треба да помине АМБО со тоа добиваат многу што од релеванцијата. Нивните територии се здобиваат со статус на значајни геостратешки зони. Добиваат екстра протекција од доминантните светски центри на моќ. Македонија, само поради транзитот на суровата нафта, годишно би добивала повеќе од 30 милиони долари. Ангажман би нашле повеќе градежни компании, еколошки и сигурносни структури, услужни дејности. Повеќекратно би зајакнал сообраќајот низ државите низ кои ќе помине АМБО, а со тоа би се развиле и бројни дополнителни дејности. Би се отвориле многу нови работни места. Едноставно, Македонија и другите транзитни држави би отвориле сосема нова страница во нивниот севкупен развој. Постојат добри објективности овој проект конечно да почне да се реализира. Поради големата фреквенција на бродови и на танкери транзитот низ Босфор и Дарданели создава големи поскапувања и задоцнувања во испораката на нафтата,

## НОВА ИЛИ СТ

но со голема предност кај К4 зашто нема да има задржувања на граничните премини. Со тоа некои држави од југоисточна Европа, вклучувајќи ја и Македонија, имаат можност да се претворат во слепо црево.

Од ваквиот можен лош исход може да се спасиме само со една можност. Тоа е интензивирањето на изградбата на Коридорот 8 кој, за жал, моментно има слаба политичка и финансиска поддршка од ЕУ. Преостанува последната шанса - стартирање на изградбата на проектот АМБО. Само таков проект може да ги извлече двата коридора од политичката и од финансиската агонија. Сите аналитичари се согласуваат околу тоа дека Коридорот 8 со години ќе се влечка ако не се изгради нафтоводот АМБО. Претседателот на овој проект, Тед Фергусон, вели дека "ако се гради АМБО, утредента ќе биде изграден и Коридорот 8". Зад АМБО нафтоводот стојат најсилни светски нафтени компании од САД, од Велика Британија и од други членки на Унијата. Тие во "Каспикот" вртат петробизнис од повеќе стотина милијарди долари. Енергетските резерви во Каспскиот регион се проценуваат на околу 400 милијарди барели нафта и повеќе од 250 милијарди метри кубни природен гас. Силни мултинационални енергетски компании и нивните матични др-

што непосредно се рефлектира во профитот на компаниите. АМБО треба да помине низ Бугарија, Македонија и Албанија (Бургас - Валона), за понатаму нафтата да продолжи со танкери за Европа и за САД. Во старт за Македонија овој проект има значење на директна странска инвестиција од повеќе од 300 милиони долари.

Гледано од аспект на виталните интереси на Република Македонија Коридорот 8 и АМБО имаат голема стратешка, политичка, економска и културна димензија. Прво, овие два проекта, вклучувајќи се со Коридорот 10, земјата ја поврзува со Централна и со Западна Европа и важното пристаниште Солун, а конекцијата со коридорите 4 и 9 ѝ овозможува на државата квалитетно поврзување со Источна, Централна и со Северна Европа. Второ, АМБО и Коридорот 8 за Македонија имаат енорно важно економско и социјално значење. Со развојот на Коридорот и транспетролеумот видно ќе се подобруваат инфраструктурните и другите објективни услови за зголемување на странските и на внатрешните инвестиции во државата. Логично е дека подобрувањето на патната, железничката, енергетската и на телекомуникациската структура, изградбата на нафтоводот АМБО и гасоводната мрежа како значајни логистички проекти,

повеќекратно би го динамизирале развојот и вработувањето. Трето, АМБО и К8 за Република Македонија имаат и големо политичко значење. Тие ќе овозможат државата да ја елиминира можноста за нејзино сообраќајно-политичко условување во регионот. При евенту-

вувања бидејќи државите се свесни дека со такви мерки нема да постигнат никакви очекувани политички цели. Четврто, развојот на овие два стратешки проекта сигурно дека ќе има големо влијание и врз зајакнувањето на внатрешната безбедност на државата и на

радикални визии за самоизолирање врз основи на етноромантичарски позиции во државите на кои секогаш им се проблем постојните граници на државите.

Хоризонталната оска наречена Коридор 8 е еден од десетте трансевропски коридори дефинирани од паневропските транспортни конвенции. Реализацијата на овој Коридор видно ќе го динамизира транзитот на луѓе, стока, нафта, гас, електрична енергија и телекомуникации во еден важен дел од Југоисточна Европа. Вкупната должината на овој Коридор е 1.270 км железничка пруга и 960 км патна мрежа. Тој ќе ги поврзува Каспискиот регион, Црното Море и Југоисточна Европа. Копнено Коридорот стартува од Варна и од Бургас, минува преку Софија и Скопје и завршува во албанските пристаништа Драч и Валона. Потоа Коридорот продолжува низ морската линија (со фериботи, траекти), низ јужниот Јадран поврзувајќи се со италијанските пристаништа Бари и Бриндизи, од каде се конектира со италијанскиот коридор Адриатик.

Исто така, треба да се наведе дека Коридорот 8 наидува на силно опструирање од повеќе европски политички центри на моќ. Тие ги користат бирократските лавиринти, но и лоби интересните групи организирани од одделни држави, кои продолжуваат да вршат влијание за фаворизирање на други паневропски коридори. Државите кои најмногу се заинтересирани за Коридорот 8 настојуваат да го одржуваат во живот со нивните буџети и со мали донации од странство. Стагнира пругата од Куманово до пограничниот премин со Бугарија, а ќе почеаме и за линијата Кичево - Кафасан. Во соседните држави состојбата е понеповолна. Државите кои се засегнати со Коридорот треба поодлучно и поорганизирано да настапуваат пред Европската унија и меѓународните финансиски институции.

Крајно време е државите од регионот силно да се фокусираат кон проектот на столетието - АМБО, кој сигурно ќе ги анимира двата коридора. Ако евентуално проектот АМБО пропадне, а тоа е можно поради нерационалниот инает и некоординирањето на овдешните политичари, тогаш ќе бидеме осудени на уште една деценија возење назад. Особено Република Македонија и Албанија ќе бидат осудени повеќе децении да останат слепо црево на Југоисточна Европа, без добри шанси да го одржуваат чекорот со регионалните и со светските економски развојни трендови. Одговорните политичари, било да се власт или опозиција, би продолжиле со политичките катастрофи. Идните генерации со право ќе нè проколнат поради нашите комплекси, суети, инает, алчност и неспособност. Кога главните размислуваат плитко сите други се дават во длабочините.

**Крајно време е државите од регионот значително да се фокусираат кон проектот на столетието - АМБО, кој сигурно ќе ги анимира двата коридора. Ако евентуално проектот АМБО пропадне, а тоа е можно поради нерационалниот инает и некоординирањето на овдешните политичари, тогаш ќе бидеме осудени на уште една деценија возење назад. Одговорните политичари, било да се власт или опозиција, би продолжиле со политичките катастрофи. Идните генерации со право ќе нè проколнат поради нашите комплекси, суети, инает, алчност и неспособност. Кога главните размислуваат плитко сите други се дават во длабочините.**

ални такви чекори од страна на некоја држава, негативните ефекти би биле незначителни бидејќи државата има други комуникациски алтернативи. Всушност, сообраќајните алтернативи се превенција од сообраќајно-политичките усло-

целиот регион. Коридорот 8 и АМБО забележително ќе ја забрзуваат динамиката на соработката, зближувањето и довербата меѓу државите и културите во регионот. Со тоа ќе се маргинализираат или ќе се елиминираат сите тие можни

# АРА ГОДИНА?

