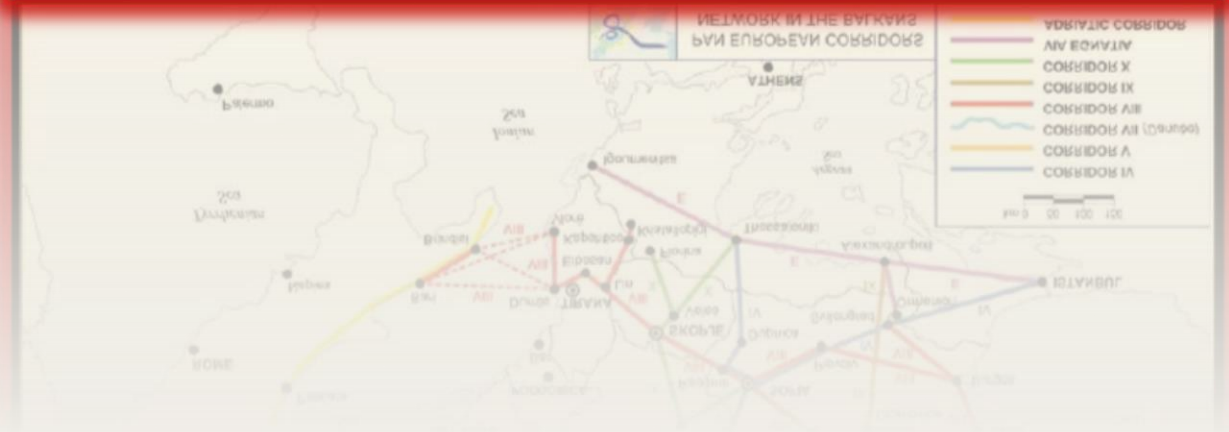
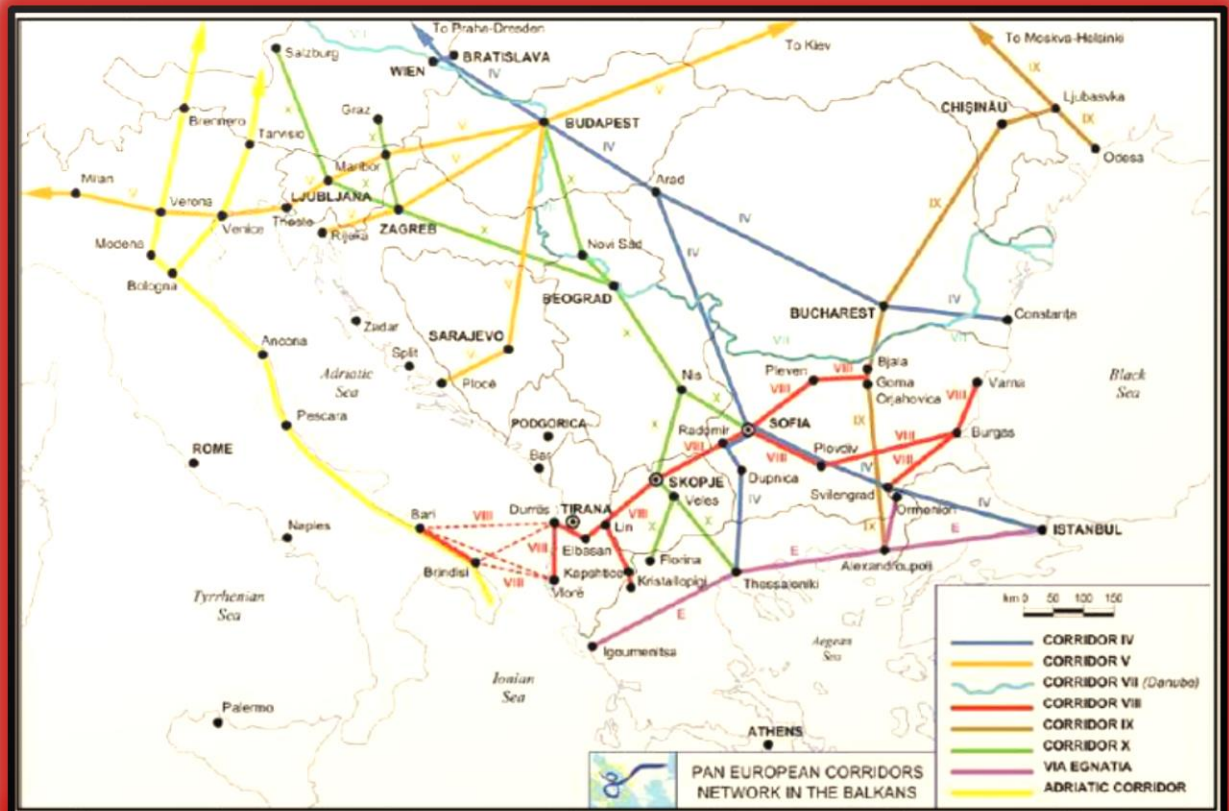


# ЗОШТО Е НЕОПХОДНО ДА СЕ ИЗГРАДИ КОРИДОР VIII?



јануари 2024

## ВОВЕД

Со изградба на Коридор VIII Македонија би станала дел од **клучна инфраструктура за движење на сили на НАТО преку Балканот** и дел од **најкратката рута која ја поврзува Кина и Европа**. Дополнително, Македонија би се поставила како дел од најдобар **сообраќаен коридор кој ќе ја поврзува Грузија и Украина со Медитеранот**. Истовремено, Северна Македонија ќе биде инфраструктурно поврзана и **ќе може значително да ја зголеми трговската размена со Италија**.

Потребата за транспорт на средства и на воена опрема и сили на правец Јадранско-Црно Море е со зголемена важност после воената агресија на Русија против Украина во 2022 година.<sup>1</sup> Добивањето статус на земја кандидат за членство во Европската Унија (ЕУ) од страна на Грузија во 2023 година ја зголемува потребата на ЕУ да обезбеди сообраќајно поврзување на Грузија со ЕУ. Истовремено, конфликтите и тензиите на Блискиот Исток и Источна Европа во 2022 и 2023 година, ја мотивираат Кина да ја разгледа со поголемо влијание можноста за унапредување на таканаречениот среден коридор кој ја поврзува Кина и Европа, преку централна Азија. Италија е географски најблиска од трите најголеми економии во ЕУ, но инфраструктурно не е поврзана со Македонија. Затоа, пред Република Северна Македонија постои досега неискористена можност за значителен економски развој и раст на меѓународното значење на земјата преку изградба на Коридор VIII.

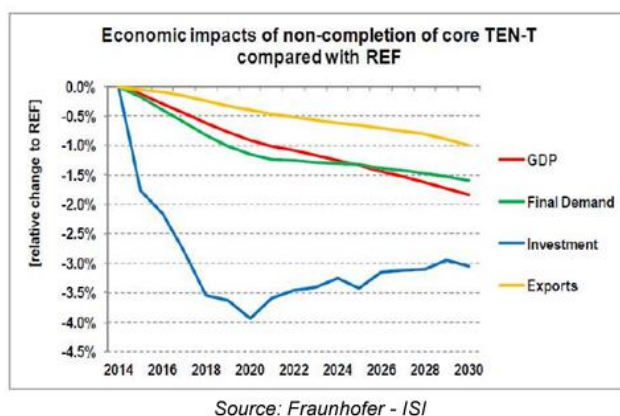
Меѓутоа, и покрај овие стратешки можности кои се отвараат пред Македонија, истата ја почнува 2024 година без железница и без автопат кој ја поврзува земјата со Албанија и Бугарија. Зачудувачки е што иако Коридор VIII веќе повеќе од 30 години е најавуван за реализација, истиот не е приоритет на државата.

Неизградбата на Коридор VIII значи намален растот на странски инвестиции, намален раст на извозот и намален бруто националниот продукт. На пример доколку до 2030 година не е изграден Коридор VIII, Северна Македонија би имала за околу 2% помал бруто национален производ и за скоро 3.5% помалку странски инвестиции, во споредба со состојба во која би постоел Коридор VIII.

---

<sup>1</sup> "EU-Ukraine agreement on the carriage of freight by road," EUR-Lex — Access to European Union Law — Choose Your Language, last modified 2023, <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/eu-ukraine-agreement-on-the-carriage-of-freight-by-road.html>.

Figure 12. Relative change of major economic indicators as compared with REF in EU27.



Source: Fraunhofer - ISI

2

Графички приказ 1-Приказ на сегашните економски параметри на Северна Македонија, во однос на нулта состојба која означува состојба во која би постоел Коридор VIII

Геополитичките и безбедносни настани во Европа и Азија во последните три години го зголемија значењето на Коридор VIII, за НАТО, ЕУ и Кина и веројатно неизградбата на Коридор VIII има и поголеми негативни ефекти од претходно посочените. За да ги објасни можностите и да се идентификуваат веројатните предизвици кои ги носи неизградбата на Коридор VIII, оваа анализа ќе ја опише сегашната состојба на железничката линија долж Коридор VIII, ќе дискутира за трговската размена на Северна Македонија, ќе ја објасни важноста за Коридор VIII за трговија помеѓу Кина и Европа, како и за поврзување на можните идни членки на ЕУ како Украина и Грузија со земјите во Медитеранот. На тој начин ќе покаже дека **за Северна Македонија е од суштинска важност да се изгради железничка линија долж Коридор VIII во најкраток можен рок.**

<sup>2</sup> Angela Stefania Bergantino, WHERE DOES TEN-T CORRIDOR VIII STAND? ITS FUTURE, (Bari, Italy: University of Bari Aldo Moro, Italy, 2021), 31.

## СОСТОЈБИ И МОЖНОСТИ

Ministry of Transport and Communications

Future development in rail infrastructure

Projects:

- Construction of corridor 8 Beljakovce-Kriva Palanka railway, 34km, 145 mill.EUR, (start 2016-end 2020), RLW-02
- Construction of corridor 8 Kriva Palanka-Deve Bair railway, 24km, 330 mill.EUR, (start 2019-end 2022), RLW-03
- Construction (preparation of design - end of 2016) of corridor 8 Kicevo-Lin railway, 66km, Estimated budget for construction 560 mill. EUR, (start 2019-end 2022), RLW-04

График 2-Слајд од презентација на претставник на Министерството за транспорт и врски на Република Македонија, реализирана во Алмати, 2018 година, во која се презентирало дека до 2022 година е планирано да се заврши со изградба на железничката пруга долж Коридор VIII, на територијата на Македонија

Коридор VIII вклучува морски и речни пристаништа, аеродроми, мултимодални пристаништа, патишта и железници, со вкупно 1.270 km железница и 960 km автомобилска патна мрежа. Тој ги поврзува пристаништа Бари и Бриндизи, албанските пристаништа Драч и Валона, Тирана, Струга, Кичево, Гостивар, Тетово, Скопје, Куманово, Софија, Пловдив и завршува во бугарските пристаништа Бургас и Варна на Црното Море. Коридор VIII е предвиден да биде дел од Паневропската сообраќајна мрежа на Конференцијата на Крит во 1994 година. Иако било планирано да се изгради до 2009 година, проектот не е завршен бидејќи фокус бил даден на изградба на инфраструктура на правец Исток-Запад во Централна и Источна Европа, поттикнат од кинеските инвестиции во инфраструктурата, а приоритет на Балканот е даден на патните мрежи Север-Југ.



График 3- Приказ на на-европски коридори на Балканот

Коридор VIII ги поврзува инфраструктурно економиите на Италија, Албанија, Северна Македонија и Бугарија, а овозможува поефтин транспорт помеѓу регионот на Црно Море и Медитеранот. За Македонија е важно што железница и автопат на релација Скопје-Драч ќе ја поврзе Македонија со Италија, а поврзувањето пак со Бугарија ќе обезбеди поврзување со Украина и Кавказот.

Главните придобивки поврзани со имплементацијата на различните досега претставени проекти поврзани со Коридор VIII се:

- Зголемување на товарниот и сообраќајниот капацитет
- Зголемување на стапката на вработеност
- Зголемување на протокот на трговија во регионот и туризам
- Зголемување на регионалното поврзување
- Погolem придонес кон регионалниот и меѓурегионалниот економски раст
- Намалување на времето поминато за патување
- Намалување на патниот сообраќај и несреќи
- Погoleма социјална интеграција
- Подобра пристапност до болничките и образовните установи<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Lisa Lüdtkе, "China's Soft Landing in the Balkans," GIS Reports, last modified May 18, 2022, <https://www.gisreportsonline.com/r/china-investment-bridgehead-balkans/>.

<sup>4</sup> Angela Stefania Bergantino, WHERE DOES TEN-T CORRIDOR VIII STAND? ITS FUTURE, (Bari, Italy: University of Bari Aldo Moro, Italy, 2021), 29.

Дополнително, Коридорот VIII, би можело да биде 25% поисплатлива рута за транспорт на товар од Бари до Скопје, споредено со рутата Игуменица-Скопје, во однос на трошоците земајќи ја во предвид должината на рутата и времето потребно за патување. Патувањето од Драч до Скопје потенцијално е пократка и до 10 часа патување.<sup>5</sup> Затоа, логично би било да постои силна политичка волја и јавен интерес за реализација на овој проект. Меѓутоа, постојаното одлагање на реализацијата става под прашање дали навистина политичките декларативни заложби се искрени и дали граѓаните се запознаени со придобивките од овој проект.

Испитувања на јавното мислење во Северна Македонија, во 2023 година, покажуваат дека граѓаните сметаат дека тендерите за изградба на делови од Коридор VIII се коруптивни и треба да бидат ревидирани. Исто така, освен повремени текстови за „бесконечноста“ на изградбата на делницата Куманово-Крива Паланка, не постои континуиран јавен интерес и анализи дали немањето реализација е поради немање средства или постои опструкција на овој проект од внатрешни фактори.

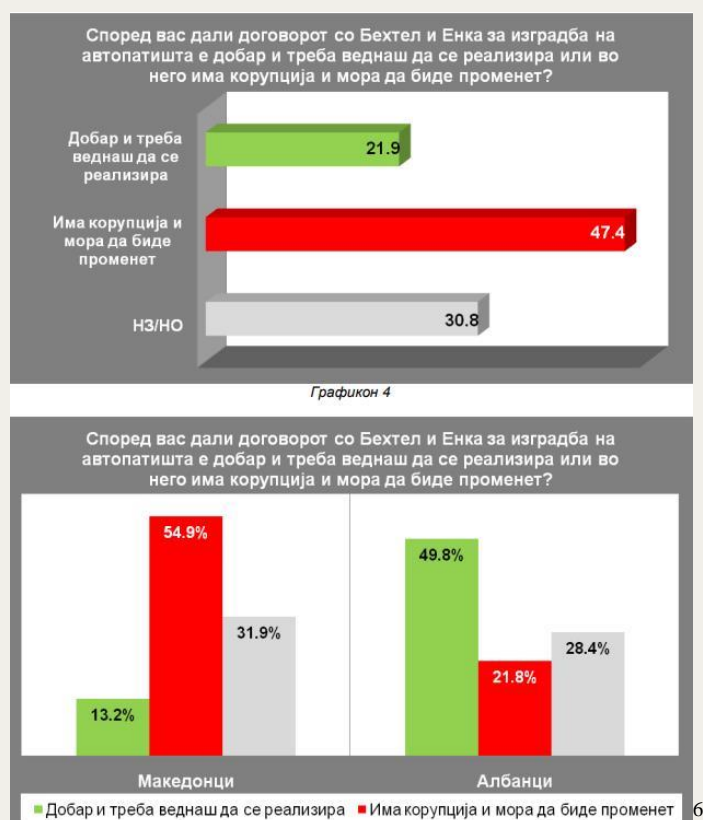


График 4- Приказ на јавно мислење во однос на изградба на автопат на рутата на Коридор VIII

<sup>5</sup> Angela Stefania Bergantino, WHERE DOES TEN-T CORRIDOR VIII STAND? ITS FUTURE, (Bari, Italy: University of Bari Aldo Moro, Italy, 2021), 25.

<sup>6</sup> Канал 5, "Анкета ИПИС: Рејтинг на партии, ВМРО-ДПМНЕ 20%, СДСМ 12,9%, Мицкоски со најголема доверба," Kanal5.com.mk, last modified May 28, 2023, <https://kanal5.com.mk/anketa-ipis-rejting-na-partii-vmro-dpmne-20-sdcm-12-9-mickoski-so-najgolema-doverba/a584093>.

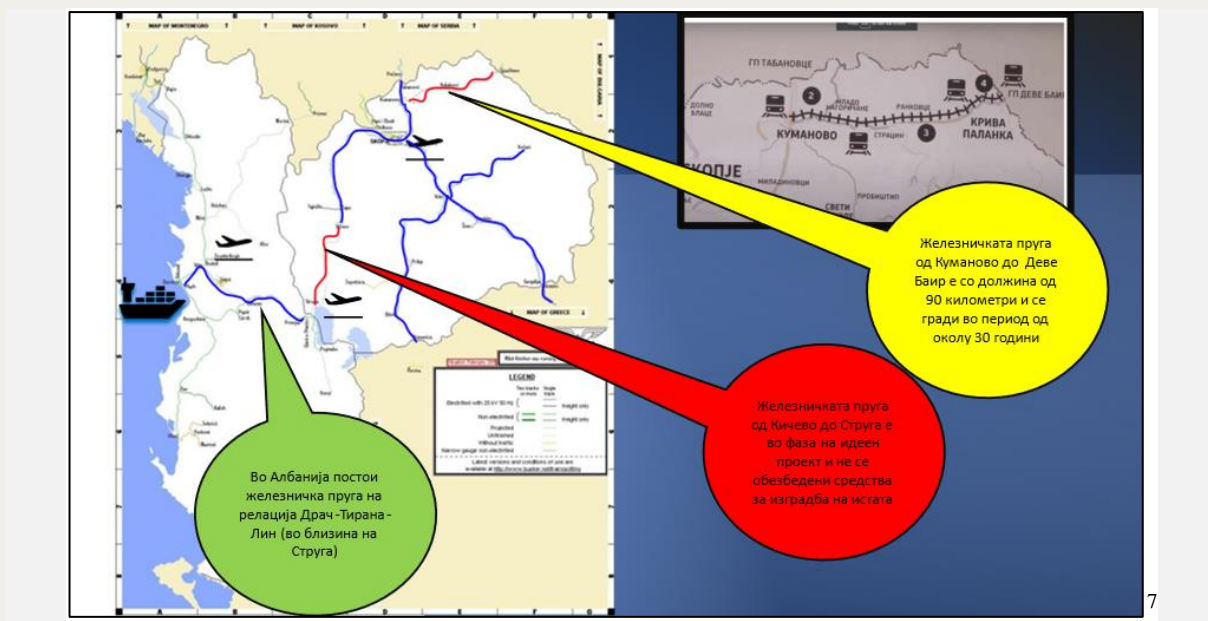


График 5- Приказ на делови на Коридор VIII кои не се изградени

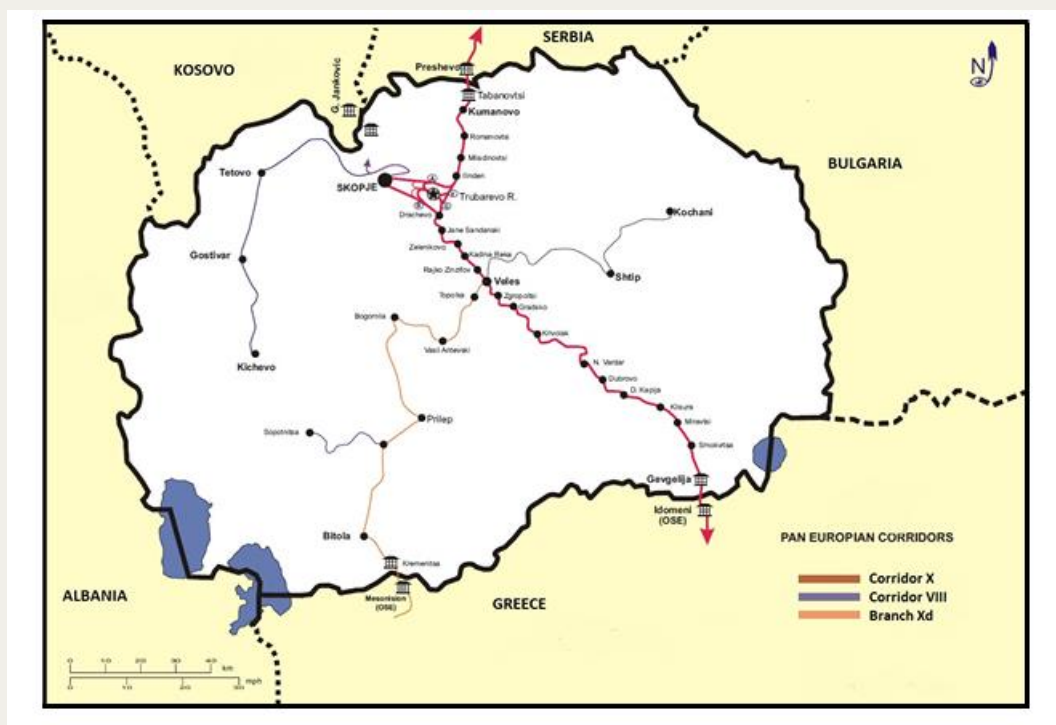


График 6 – приказ на постоечка инфраструктура на коридорите VIII и X

Во 2024 година, Северна Македонија има автопат и железница кои ја поврзуваат земјата само со Србија и Грција. Делницата меѓу Кичево и албанската граница, долга околу 63 км, не е изградена, а само се изработени проекти. Целата должина на источната делница од железничката пруга е долга околу 89 км од Куманово до граничната пруга со

<sup>7</sup> "Патна мрежа – Јавно претпријатие за државни патишта," Јавно претпријатие за државни патишта – © 2023, accessed January 3, 2024, <https://roads.org.mk/patna-mreza/>.

Бугарија.<sup>8</sup> Непостоењето автопат и железница од Куманово до Кустендил несомнено ја прави трговската размена со Бугарија и транспортот на правец Исток-Запад поскап отколку на правец Север-Југ. Ефекти од непостоењето на Коридор VIII на територија на Северна Македонија се видливи и во нивото на трговска размена со соседните земји. Доколку се согледа големината на трговска размена на Република Северна Македонија со соседните земји се забележува дека трговската размена не е пропорционална со големината на економиите на соседните земји.

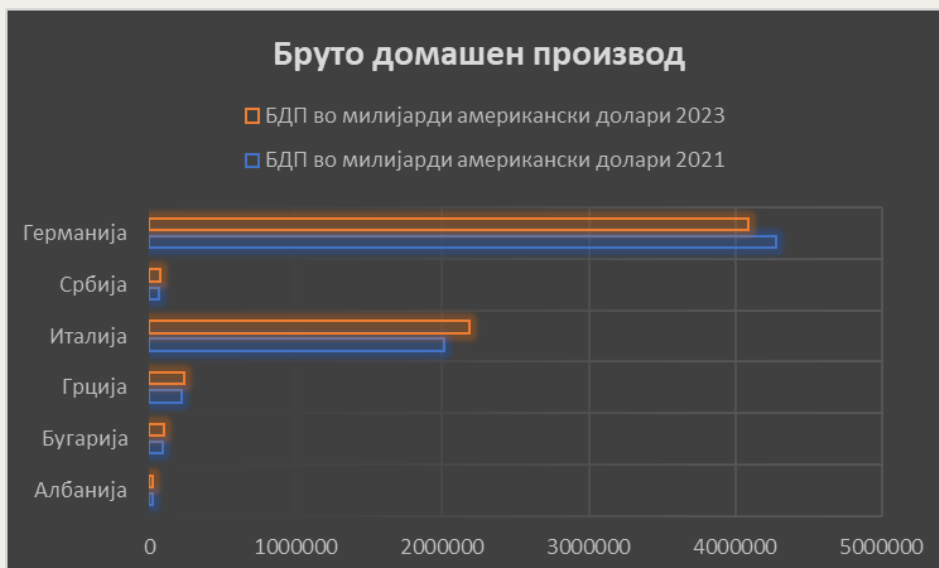


График 7- приказ на бруто домашен производ на земји со Република Северна Македонија

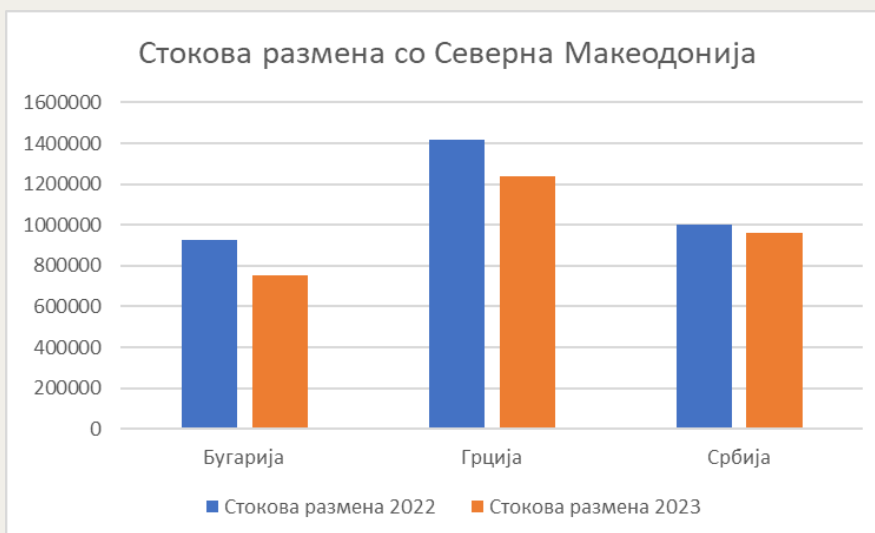


График 8- Стокова размена со Република Северна Македонија

<sup>8</sup> Национална транспортна стратегија 2018-2030



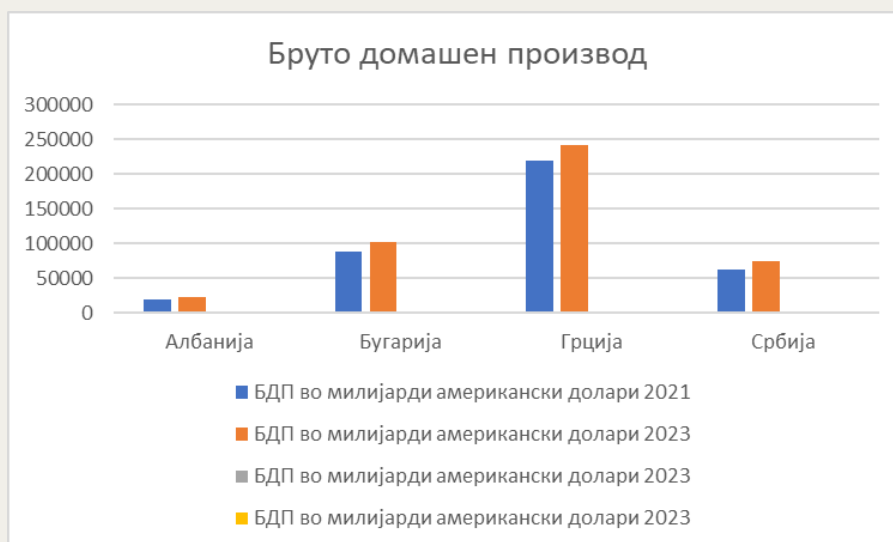


График 9- Бруто домашен производ на соседни земји кои се на коридорите VIII и X

Иако Албанија е земја сосед, таа не е во првите 20 најголеми трговски партнери на Северна Македонија, во првите 10 месеци во 2023 година. Истовремено, иако економијата на Србија изнесува околу 75% од економијата на Бугарија, состојбата со трговската размена со Северна Македонија е обратна и Србија има за околу 25% поголема трговска размена со Северна Македонија во споредба со Бугарија. Нелогичноста за ваквата состојба ја покажува и фактот дека Софија како средиште на бугарската економија е на само околу 240 километри, а Белград е 430 километри далеку од Скопје. Овие примери покажуваат дека постоењето автопат и железничка линија на правецот Грција-Северна Македонија-Србија овозможува Србија да има несразмерно, со големината на националната економија, поголема трговска соработка со Северна Македонија во однос на Бугарија и Албанија.

Според големината на економијата и географската близина, логично е Италија да е трет најголем трговски партнер на Северна Македонија, но Италија има помала трговска размена со Северна Македонија дури и од мали економии како Србија и Бугарија. Поголема размена Северна Македонија има и со Кина, Германија, Велика Британија и Грција.



График 10- Приказ на вредност на извоз од Албанија во други земји

Италија е убедливо најголем трговски партнер на соседна Албанија, а извозот на Албанија во Италија е повеќе од 6 пати поголем отколку извозот во Германија.

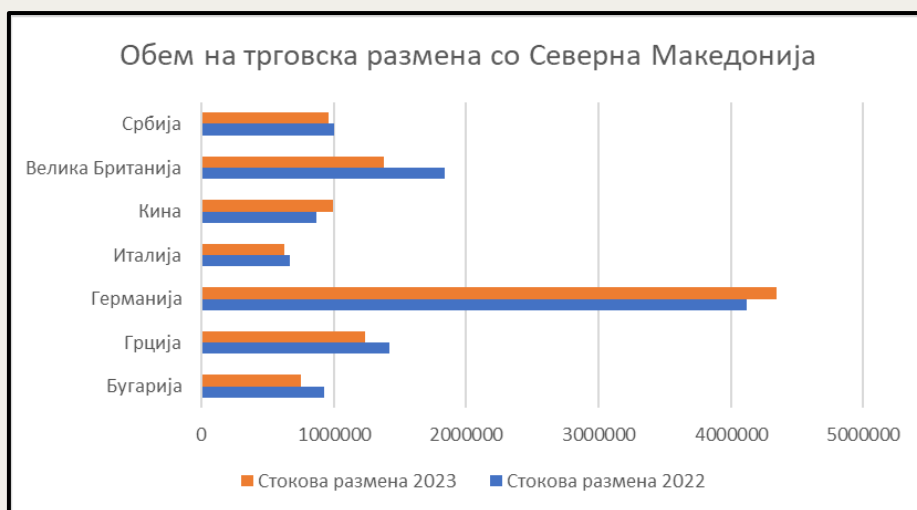


График 11- Обем на трговска размена на Северна Македонија

Иако економијата на Италија е околу 50% од економијата на Германија, Италија има дури пет пати помала трговска размена со Северна Македонија. Од друга страна, вкупната трговска размена помеѓу Албанија и Италија во 2022 година изнесувала околу 4 милијарди американски долари, што е приближно колку што е размената на Северна Македонија со нејзиниот најголем трговски партнер Германија. Тоа значи дека Албанија која е поморски поврзана со Италија има пет пати поголема трговска размена во однос на трговијата помеѓу Северна Македонија и Италија. Овој индикатор покажува дека поврзување на Драч со Скопје со железница и автопат веројатно ќе предизвика

<sup>9</sup> IMF, accessed January 3, 2024, <https://data.imf.org/?sk=9d6028d4-f14a-464c-a2f2-59b2cd424b85&sid=1515619375491>.

значителен раст на трговија помеѓу Италија и Северна Македонија, како и можност за повеќе директни инвестиции од Италија.

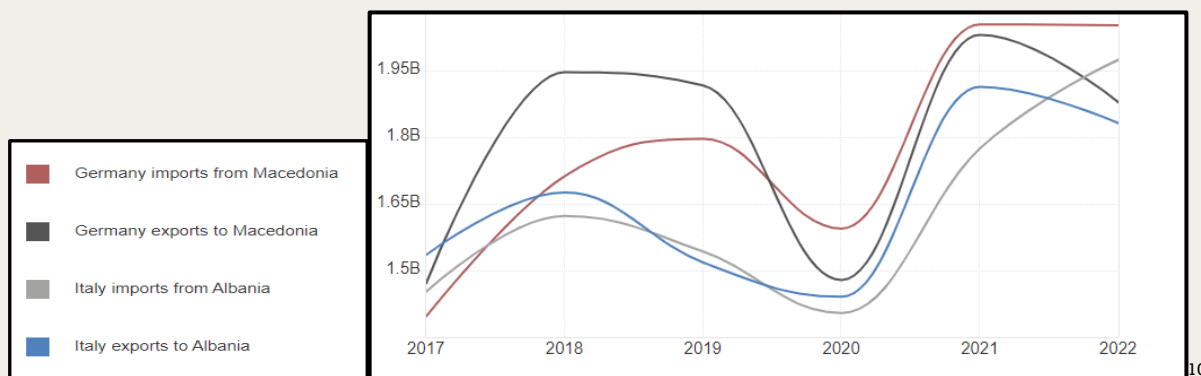


График 12- Споредба на трговска размена помеѓу Албанија и Италија со трговската размена помеѓу Северна Македонија и Германија

За да се сфати потенцијалот кој Северна Македонија не го искористува од Коридор VIII, неопходно е да се согледат состојбите во останатите земји кои се дел од истиот. Една од крајните точки на Коридор VIII е пристаништето Бари, Италија. Бари е поврзан со железничка линија која обезбедува транспорт на товар и патници, а во 2024 година ќе продолжи и изградбата на брзата железничка линија која ќе овозможува патување со брзина поголема од 250км/час. Брзата железница на овој правец треба да биде во функција до крајот на 2027 година со што патување од Бари до Наполи ќе трае 2 часа, а до Рим 3 часа.<sup>11</sup> Важно за трговската размена е тоа што Бари е пристаниште кое во моментот важи за влезна точка на патници и товар не само за роба од Балканот туку и од Блискиот Исток. Поврзувањето со Италија би обезбедило и олеснето движење на туристи и раст на туристички патувања кон Балканот.

<sup>10</sup> "Italy Exports to Albania - 2023 Data 2024 Forecast 1994-2022 Historical," TRADING ECONOMICS | 20 Million INDICATORS FROM 196 COUNTRIES, accessed December 29, 2023, <https://tradingeconomics.com/italy/exports/albania#>.

<sup>11</sup> "FS Begins Excavation of the Naples-Bari Line's Grottaminarda Tunnel," RailTech.com, last modified August 11, 2023, <https://www.railtech.com/infrastructure/2023/08/11/fs-begins-excavation-of-the-naples-bari-lines-grottaminarda-tunnel/?gdp=accept>.



График 13- Приказ на брза железничка линија во Италија

Влезната точка на Балканот, од Италија, е пристаништето Драч кое е активно 24 часа за сите оператори, а патување со брод од Бари до Драч трае помеѓу 8 и 10 часови. Со 2,2 километри оперативно копно пристаништето Драч има комерцијален капацитет над 5 милиони тони товар. Пристаништето е поврзано со автопатска мрежа како и со главната железничка мрежа на Албанија Главни трговски партнери на пристаништето се Италија, Грција, Хрватска, Турција, Украина, Шпанија, Либија, Русија, Кина, Бразил, САД и Еквадор.<sup>12</sup> Албанија вложува напор за модернизација на железничката мрежа од Драч кон границата со Северна Македонија.

<sup>12</sup> "Discovering Our Ports: Durres | PORTS," Interreg IPA CBC Italy-Albania-Montenegro, accessed January 2, 2024, <https://ports.italy-albania-montenegro.eu/discovering-our-ports-durres>.

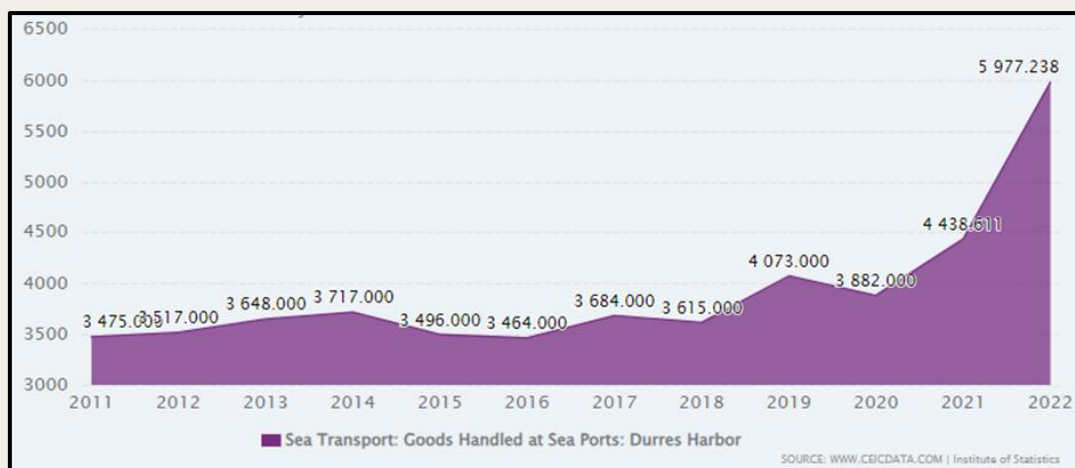


График 14- количина на товар кој се транзитира преку пристаништето во Драч (2011-2022)

Драч бележи раст на значењето во поморскиот транспорт. Во периодот од 2018 година се забележува значителен раст во количината на товар кој транзитира преку пристаништето во Драч, со исклучок на 2020 година, во која светската пандемија на корона вирус влијаеше негативно на севкупната светска трговија. Растот е веројатно резултат на модернизација, но модернизацијата на ова пристаниште ќе продолжи и во следните години преку изградба на ново пристаниште, Порто Романо.



График 15-Идеен приказ на идното пристаниште Порто Романо, Драч

До крајот на 2024 година е планирано да се заврши обновување на железничката линија помеѓу Драч и Тирана, а ќе се изградат и нови 5км железничка пруга кои ќе ја поврзуваат Тирана со аеродромот Мајка Тереза, Тирана. Ова обновување и изградба е финансирано преку кредит добиен од Европската Банка за Обнова и Развој, но и преку грантови добиени од Агенда за Поврзување на Западен Балкан и Инвестициската Рамка за Западен

<sup>13</sup> "New Port Design and Strategy for Porto Romano in Albania," Royal HaskoningDHV, accessed January 2, 2024, <https://www.royalhaskoningdhv.com/en/projects/new-port-design-and-strategy-in-albania>.

Балкан. Во Албанија е потребно да се изградат околу 3 километри железничка линија за да железнички се поврзе Албанија со Северна Македонија. Меѓутоа, за поврзување е потребно во Македонија да се изгради железничката линија Кичево-Струга-Радожда.

Во 2023 година, времето на патување од Драч до Лин со железница е околу 4 часа, а со модернизацијата ова време несомнено ќе се скрати. Следствено, патување од Бари до границата со Северна Македонија би изнесувало максимум 14 часови, со дополнително време потребно за менаџмент на товарот во пристаништето во Драч и административни постапки за премин на границата помеѓу Албанија и Северна Македонија. Патување по автопат од Драч до Скопје изнесува 5-6 часови што значи дека патник од Бари може да стаса во Скопје, преку Драч, за не повеќе од 16 часа патување.

Ports	Markets			
	Albania Tirana	IRJ Macedonia Skopje	Kosovo Pristina	Serbia Beograd
Durres	40	320	355	710
Thessaloniki	375	225	310	635
Burgas	900	620	710	810
Varna	950	665	755	860
Bar	205	380	335	520

Table 1 Distance between ports and markets measured in km over roads

14

График 16- приказ на далечина помеѓу пристаништа и главни градови

Ако се земе во предвид дека најмало растојание за исплатливост на транспорт на товар со железница, во однос на транспорт со камиони по автопат, е 250 километри<sup>15</sup> тогаш може да се заклучи дека за транспорт на товар од Драч до Скопје не е исплатлив транспорт со железница до границата со Македонија за после тоа да има претоварање на камиони. Достава на товар од Драч до Северна Македонија е исплатливо со камионски транспорт, но за тоа е неопходна и изградба на модерен автопат кој ќе ја поврзува Албанија и Северна Македонија. За ефикасен транспорт на релација Драч-Бургас е нужно постоење железничка линија.

Опција за транспорт на товар на релација Италија-Северна Македонија постои и преку користење на алтернативната рута од пристаништето Игуменица, Грција до Скопје. **Таква рута е подолга за повеќе од 300 километри и е поскапа за околу 30% во однос на рутата Драч-Скопје.** За компании од Софија, рутата Игуменица-Солун-Софија е подолга, но доколку Бугарија во 2024 или 2025 година стане членка на Шенгенскиот

<sup>14</sup> , "The impact of the Durres Port performance in a sustainable intermodal transport chain across the Adriatic Sea," International Journal of Scientific & Engineering Research 7, no. 8 (July/August 2016): 1696.

<sup>15</sup> Lóránt A. Tavasszy and Jaco Van Meijeren, "Modal Shift Target for Freight Transport Above 300 km: An Assessment," last modified October 2011, chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.acea.auto/

простор и по копнен пат, оваа рута ќе избегне преминување копнени граници помеѓу Албанија, Македонија и Бугарија, а со тоа ќе остане конкурентна на Коридор VIII. Во моменталната состојба, кога во Северна Македонија нема изградено железница и автопат долж Коридор 8, рутата Игуменица-Солун-Алекسانдрополи е реална конкуренција за транспорт на товар од Италија до Северна Македонија и Бугарија.

**Table 6.** Comparative analysis of costs and transit times between Bari and Skopje

Transport mode	Route	km	Cost €/truck	Travelling time hours
Sea + land	Bari-Igoumenitsa-Skopje	635	1,600	64
Sea + land	Bari-Durrës-Skopje	330	1,200	54

16

График 17- споредба на трошоци и време за патување помеѓу рутата Бари-Игуменица-Скопје со рутата Бари-Драч-Скопје

За разлика од Албанија, Северна Македонија е фокусирана на Коридор X. Иако Северна Македонија веќе има автопат и железничка линија која ја поврзува со Србија и Грција, Северна Македонија планира да инвестира дополнителни ресурси за овој коридор. На пример во 2023 година Министерот за транспорт и врски на Северна Македонија потпиша меморандум со Србија за изградба на брза железница од Скопје кон границата со Србија. Дискутабилно е колку е исплатливо, за Северна Македонија, да се инвестира во проекти како брза железница, доколку тоа би значело задолжување на земјата и/или дефокусирање на ресурси од изградба на Коридор VIII.<sup>17</sup> Дополнително, не постои истражување кое ќе покаже каква е потребата за изградба на брза железница долж Коридор X, за да се процени нејзината исплатливост. Од друга страна постојат анализи од странски експерти кои укажуваат дека **брза железница е инвестиција која побарува големи средства, а нејзината исплатливост не е загарантирана**. На пример Randal O'Toole, американски експерт за копнен транспорт, во анализа објавена од CATO Institute наведува:

*Брзата железница е скапа и застарена технологија. Побавно е од летањето, понепогодно од возењето и поскапо од двете. Неговите еколошки придобивки во најдобар случај се сомнителни, особено затоа што и автомобилите и авиокомпаниите секоја година стануваат поефикасни во однос на горивото и помалку загадуваат.*<sup>18</sup>

Утврдувањето на ефектите од изградба на брза железница е комплексен процес, а изградбата треба да е поврзана со јасно утврден заклучок дека инвестицијата ќе донесе

<sup>16</sup> Angela Stefania Bergantino, WHERE DOES TEN-T CORRIDOR VIII STAND? ITS FUTURE, (Bari, Italy: University of Bari Aldo Moro, Italy, 2021), 29.

<sup>17</sup> "Министерство за Транспорт и Врски," Министерство за Транспорт и Врски, accessed December 27, 2023, <https://www.mtc.gov.mk/vesti/Bochvarski-vo-Belgrad-go-potpisha-Memorandumot-za-izgradba-na-brza-pruga-Nish---Skopje>.

<sup>18</sup> O'Toole, Randal. "The High-Speed Rail Money Sink: Why the United States Should Not Spend Trillions on Obsolete Technology," Policy Analysis no. 915, Cato Institute, Washington, DC, April 20, 2021. <https://doi.org/10.36009/PA.915>.

развој за регионот.<sup>19</sup> Во случај на Северна Македонија, не постои јавно објавена анализа која покажува дека вложувањето во брза железница ќе донесе развој кој ќе е пропорционален на инвестицијата. Исплатливоста и одржливоста на брза железница е дискутабилна и доколку се гледа историјатот на железницата во Македонија. Во 2023 година, во функција се околу 22% од постоечката железопатна мрежа, и тоа само на правецот Скопје-Гевгелија со само два воза дневно.<sup>20</sup> Затоа, логично е да има доза на сомневање дека проект за брза железница на правец Ниш-Скопје-Солун би донел прогрес на државата, а не само големо задолжување и изградба на инфраструктура која е повеќе од интерес на други земји.

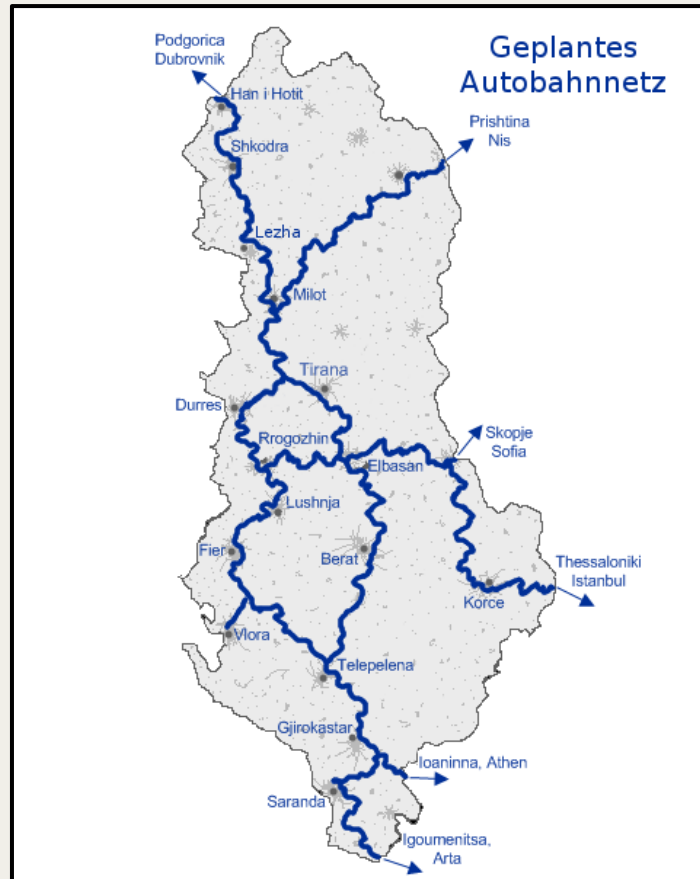
Истовремено, вложување дополнителни ресурси во веќе функционалниот Коридор X, ќе значи дефокусирање ресурси неопходни за изградба на Коридор VIII. Северна Македонија е алката која недостасува за поврзување на автопатиштата од Бугарија до Албанија, бидејќи во Бугарија има автопат и железница од Бургас до Кустендил, а во Албанија има железница и автопат од Драч, преку Елбасан до границата со Северна Македонија. Затоа, автопатот и железницата на релациите Тетово-Кичево-Струга, автопатот и Куманово-Крива Паланка-Кустендил се деловите потребни да се заврши Коридор VIII. Поточно, **изградбата на Коридор VIII се одолговлекува скоро целосно поради тоа што Северна Македонија не успева да го изгради делот на нејзина територија.**

---

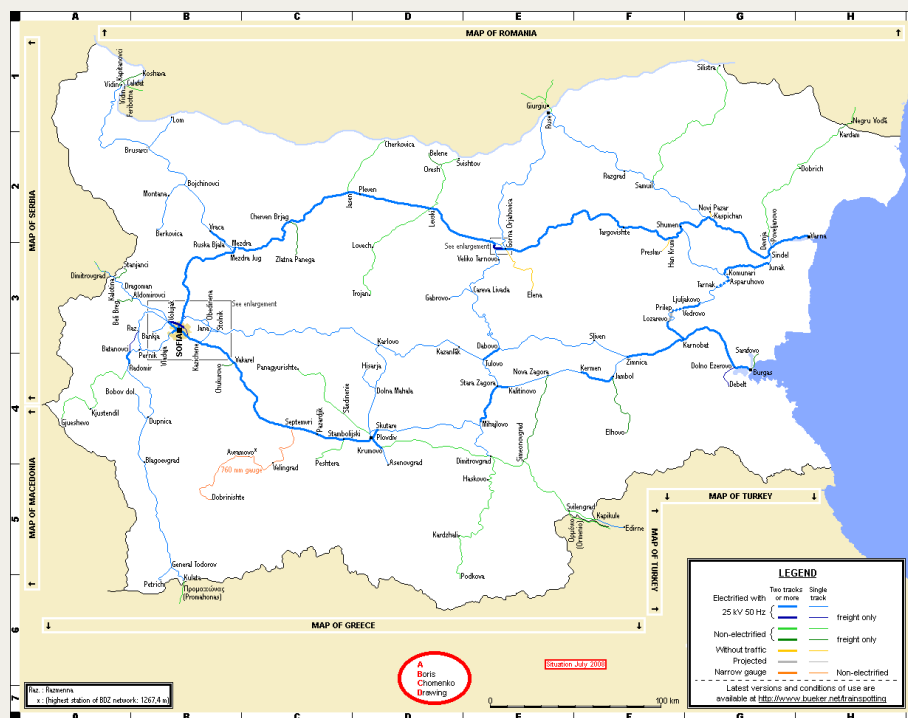
<sup>19</sup> Blanquart, C., Koning, M. The local economic impacts of high-speed railways: theories and facts. Eur. Transp. Res. Rev. 9, 12 (2017). <https://doi.org/10.1007/s12544-017-0233-0>

<sup>20</sup> "Од 700 километри пруга, граѓаните користат 150: Државата ниту изгради ново, ниту модернизираше старо," Алон, last modified October 24, 2023, <https://alon.mk/macedonia/od-700-kilometri-pruga-gragjanite-koristat-150-drzhavata-nitu-izgradi-novo-nitu-modernizirashe-staro/>.





Слично како и Албанија, Бугарија скоро во целост ја има изградено инфраструктурата за Коридор VIII, со исклучок на неколку километри од Кустендил до границата со Северна Македонија. Низ Бугарија минуваат патишта во должина од 631 km, а железничките пруги подготвени за употреба се 747 km. Дури 52% од патната инфраструктура и повеќе од 55% од железничката инфраструктура на коридорот се на бугарска територија и сите се изградени и во функција. **Единствениот неизграден бугарски дел долж коридорот е од железничката станица Ѓуешево до бугарско-македонската граница со должина од околу 2,5 км.**



На Исток, Коридор VIII завршува во пристаништата Бургас и Варна. Овие две пристаништа овозможуваат комуникација со пристаништата во Грузија, што е важно не само поради фактот што **Грузија од 2023 година доби статус на кандидат за членство во ЕУ**, туку и поради тоа што Грузија после геополитичките случувања од 2022 година стана дел од релевантна рута за транзит на товар од **Кина кон Европа**.



Војната во Украина, блокадите на држави на ЕУ на границите со Русија, кризите на Блискиот Исток ги сменија условите за транспорт помеѓу Кина и Европа и овозможуваат изградба на таканаречениот „Среден коридор“. Средниот коридор, познат и како Транскасписки меѓународен транспортен пат, е широка мултимодална инфраструктурна мрежа на меѓусебно поврзани рути - траект, пристаниште, железница и пат - што ја поврзува Кина со Европа преку Централна Азија, Каспиското Море, Кавказ (Грузија и

<sup>21</sup> "Route," TITR - Trans-Caspian International Transport Route, accessed December 29, 2023, <https://middlecorridor.com/en/route>.

Азербејдан). Оттаму, товарот патува преку Турција или Црното Море пред да стигне до Европската унија, а со тоа ги заобиколува Русија и Иран. Трасата опфаќа повеќе од 4.250 километри железнички линии и 500 километри морски пат. Средниот коридор може да го намали времето на транзит меѓу Кина и Европа на 12 дена, во споредба со сегашното 19-дневно патување преку копнениот северен коридор во кој доминира Русија или 22 до 37 дена преку поморскиот јужен коридор.<sup>22</sup> Предноста на Коридор VIII е тоа што, доколку се изгради во целост, ќе овозможува најкраток пат помеѓу Кина и Медитеранот (пред се со Италија, Шпанија и Франција), избегнувајќи го Босфорот и Дарданелите.

Покрај економските интереси, Коридор VIII е важен и за интеграција на Северна Македонија во ЕУ и од безбедносен аспект, а со сигурност ќе придонесе и за зголемување на важноста на земјата во НАТО. Војната во Украина ја направи очигледна важноста на брз и безбеден транспорт на воени сили и опрема во регионот на Црно Море. Коридор VIII е најкраткиот пат преку Балканот до Црно Море и Украина кој поминува само низ земји членки на НАТО. Затоа, Северна Македонија треба да го гледа Коридор VIII и од аспект на колективната безбедност на земјите членки на НАТО и ЕУ.



„Треба да се погрижime кога ќе се појави криза, војската на земјите-членки да можат да се движат брзо“

EU Commission Executive Vice President Margrethe Vestager.

<sup>22</sup> "Beijing's Interest in the Middle Corridor," Lowy Institute, accessed December 29, 2023, <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/beijing-s-interest-middle-corridor>.

<sup>23</sup> Andrea Ratiu, "How Allied Sweden and Finland Can Secure Northern Europe," Atlantic Council, last modified August 23, 2023, <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/how-allied-sweden-finland-can-secure-northern-europe/>.

Водејќи се од безбедносни потреби ЕУ има донесено акциски план со цел да ги прилагоди транспортните коридори на ЕУ да можат да носат тежок и голем воен транспорт; да се справи со бирократијата што го попречува прекуграничниот транспорт на воена опрема со дигитализирање на процесите; заштита на инфраструктурата од сајбер напади и зајакнување на **соработката со партнерите, вклучувајќи ги НАТО, Украина и Молдавија.**<sup>24</sup> Акцискиот план за воена мобилност треба да овозможи **европските вооружени сили да одговорат подобро, побрзо и во доволен обем на кризите што избувнуваат на надворешните граници на ЕУ и пошироко.** Реализацијата на планот има за цел да ја зајакне способноста на ЕУ да ги поддржува земјите-членки и партнерите во однос на транспортот на војниците и нивната опрема. Надоврзувајќи се на постигнувањата од првиот Акционен план започнат во 2018 година, новиот план за воена мобилност (2022-2026 година) вклучува:

- **Идентификување на можни празнини во инфраструктурата,** информирање за идните активности за да се даде приоритет на подобрувањата и да се интегрираат барањата за синџирот на снабдување со гориво, за поддршка на краткотрајните големи движења на воените сили;
- **Дигитализација** на административните процеси поврзани со царинската логистика и системите за воена мобилност;
- **Мерки за заштита на транспортната инфраструктура од сајбер-напади и други хибридни закани;**
- **Развој на воени стратегиски способности за подигнување за подобрување на мобилноста на вооружените сили по воздух и море;**
- Подобрување на енергетската ефикасност и климатската отпорност на транспортните системи;
- **Зајакнување на соработката со НАТО** и клучните стратешки партнери, како што се САД, Канада и Норвешка, **истовремено промовирајќи ја поврзаноста и дијалогот со регионалните партнери и земјите од проширувањето,** како што се Украина, Молдавија и **Западен Балкан.**<sup>25</sup>

<sup>24</sup> "Ukraine War Forces an EU Rethink of Military Mobility," POLITICO, last modified November 10, 2022, <https://www.politico.eu/article/ukraine-russia-war-eu-rethink-military-mobility/>.

<sup>25</sup> "Military Mobility: EU Proposes Actions to Allow Armed Forces to Move Faster and Better Across Borders," Mobility and Transport, accessed January 4, 2024, [https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/military-mobility-eu-proposes-actions-allow-armed-forces-move-faster-and-better-across-borders-2022-11-10\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/military-mobility-eu-proposes-actions-allow-armed-forces-move-faster-and-better-across-borders-2022-11-10_en).

Доколку Северна Македонија е искрена во својата намера да стане членка на ЕУ и доколку навистина при своите инфраструктурни планови мисли на безбедноста на НАТО, неопходно е не само да се изгради Коридор VIII, туку и да се изгради **инфраструктура која ќе може да издржи транспорт на тешка воена опрема**, поточно да планира носивост на мостови за поддршка на воен транспорт на НАТО. Исто така, **безбедноста на Коридор VIII треба да биде вклучена во самиот дизајн на инфраструктурата и истата да има висок степен на отпорност од сајбер и хибридни закани како и од тероризам.**

### ЗАКЛУЧОК

**Причина за одолговлекување на изградбата на Коридор VIII на територија на Северна Македонија не е недостатокот на средства достапни на државата, туку давањето приоритет на други проекти.** Не треба да се дефокусираат ресурси за веќе постоечкиот Коридор X, без јавно објавена анализа која јасно докажува дека таква инвестиција би донела поголем бенефит отколку инвестиција во Коридор VIII.

Изградбата на **Коридор VIII со сигурност ќе предизвика значителен раст на трговската размена со Италија, Албанија и Бугарија** и поголема интеграција на економијата на Северна Македонија со економијата на ЕУ. Исто така, коридорот ќе предизвика **раст на странски директни инвестиции и раст на БДП на земјата.** Тоа пак несомнено ќе резултира и во засилена конкуренција за компаниите од Србија и ќе ја направи рутата Игуменица-Солун-Скопје неконкурентна за превозници од Македонија. Следствено, истовремено постојат субјекти кои се заинтересирани за изградба на Коридор VIII, но и субјекти кои го гледаат овој проект како предизвик за нивните економски интереси и кои имаат интерес Коридор VIII да не биде изграден.

**Коридор VIII ќе создаде услови Северна Македонија да биде транзитна рута за товар од Азија кон Медитеранот.** Зависно од геополитичките и безбедносни настани во Источна Европа и Азија, Коридор VIII може да придонесе Северна Македонија да се најде на **најкратката рута за трговија помеѓу Кина и Европа.** Тоа значи дека изградбата на коридорот може да е од интерес не само на ЕУ туку во иднина како партнер за негов развој може да биде вклучена и Кина. Во секој случај, Коридор VIII со сигурност ќе носи приходи од транзит на товар од Азија кон Италија.

**Коридорот има и свој безбедносен аспект важен за безбедноста на ЕУ и НАТО.** Овој коридор ќе ја зголеми способноста на НАТО и ЕУ да реагираат брзо со значителни

ресурси во правец на Црно Море, а со тоа да го заштитат Источното Криво на НАТО. Безбедносниот аспект ја наметнува и потребата при изградба на коридорот безбедноста да биде вклучена уште во неговиот дизајн за коридорот да поседува високо ниво на отпорност од сајбер напади, хибридни закани и тероризам. Иако Коридорот во услови на добри односи помеѓу Русија и НАТО би донел бенефити и за трговската размена на Русија, во сегашната геополитичка поставеност Русија има интерес овој коридор да не биде во функција. Оттука, субјекти поврзани со Русија веројатно ќе настојуваат овој проект да не биде реализиран.

*Александар Илиев*