

## **Коридор №8 между България и Северна Македония – бавен напредък на фона на политическа конфронтация**

Ясен Георгиев, Институт за икономическа политика

Тридесет години след концептуализирането му и официалното му обявяване по време на Втората паневропейска транспортна конференция в Крит през 1994 г., Коридор №8 продължава да бъде изграден частично и при липса на ясни перспективи за пълното му завършване. Този транспортен коридор, замислен като единствената мултимодална транспортна система между Черно и Адриатическо море, се простира от Варна и Бургас през София, Скопие и Тирана до Дуръс в Албания, а оттам до Бари в Италия. Сред основните пречки пред завършването на този 1000 километров маршрут са все още липсващата железопътна линия от двете страни на границата между България и Северна Македония, както и слабо развитата пътна свързаност между двете държави. Очакванията за преодоляването на тези пропуски в транспортната свързаност са до голяма степен обвързани с перспективите за членство на Северна Македония в Европейския съюз (ЕС).

**От сътрудничество и подкрепа до политическа безизходица**

**Подкрепата за разширяването на Европейския съюз е в основата на дневния ред на България в рамките на Европейския съюз.** Редица официални документи и изявления посочват, че България активно и последователно подкрепя процеса на разширяване на ЕС към всички държави от Западните Балкани и Турция след осъществяване на необходимите реформи, което съответства на интереса на страната за изграждане на регион на стабилност, сигурност и просперитет, в който са гарантирани ценностите, принципите и стандартите на ЕС.

*През 1992 г. България е първата страна, която официално признава Република Македония. През 1993 г. двете държави установяват дипломатически отношения на равнище посолство.*

*През 2017 г. двете държави подписват Договор за приятелство, добросъседство и сътрудничество, който влиза в сила през февруари 2018 г.*

*През февруари 2019 г. Народното събрание на Република България ратифицира присъединяването на Република Северна Македония към НАТО, което е втората ратификация от всички държави в НАТО преди Северна Македония да се присъедини към Алианса през 2020 г.*

В съответствие с тази политическа линия **Българското председателство на Съвета на ЕС** (януари-юни 2018 г.) положи значителни усилия, за да гарантира, че политиката на разширяване продължава да заема важно място в дневния ред на Европейския съюз. Нещо повече, един от четирите приоритета по време на Българското председателство беше **„Европейска перспектива и свързаност на Западните Балкани“**, което подчерта амбицията на българското председателство да бъде същевременно възприемано един вид балканско председателство. Що се отнася до регионалното сътрудничество, темата за свързаността на Западните Балкани беше от особена важност в рамките на „Софийския дневен ред за свързаност“, която имаше за цел да подобри връзките на държавите от региона с единния пазар на ЕС.

Българското председателство прилага приобщаващ подход и отваря редица формати на Съвета за участие на партньори от държавите от Западните Балкани, което е видно от броя на събитията в календара на Българското председателство както на политическо, така и на

експертно ниво, в които са участвали представители от региона - 76 от общо 330. И още нещо, едно от ключовите постижения на Българското председателство е неформалната среща на върха на държавните и правителствените ръководители, посветена на Западните Балкани, която се провежда през май 2018 г. в София. **Това е първата подобна среща от петнадесет години след аналогичната срещата на върха в Солун през 2003 г.** Срещата в София във формат ЕС-Западни Балкани потвърждава европейската перспектива на региона и поставя началото на конкретни и видими инициативи за подобряване на физическата и човешката свързаност, което е договорено в рамките на Декларацията от София и Приоритетната програма от София, приложена към Декларацията от срещата на върха. Акцентът върху „свързаността“ и множеството нейни измерения включва **фокус върху паневропейските пътни транспортни коридори №8 и №10**, които имат за цел да допринесат за по-доброто сближаване на региона на Западните Балкани с ЕС, чрез развитие на мрежата от транспортна инфраструктура, свързваща настоящите и бъдещите държави членки, Черно с Адриатическо море, както и Европа с Азия.

В края на Българското председателство ключов момент беше заседанието на Съвета по общи въпроси на 26 юни 2018 г. в Люксембург, **на което за първи път от две години и половина бяха приети заключения относно разширяването.** В Заключенията на Съвета е потвърден ангажиментът на ЕС към процеса на разширяване и към европейската перспектива на Западните Балкани. Съветът постига съгласие относно напредъка, постигнат от тогавашната Република Македония и Албания, и определи пътя към започване на преговори за присъединяване с двете държави през юни 2019 г. По това време е разрешен и спорът с Гърция за името на Република Македония чрез подписването на Преспанското споразумение и неговата ратификация, в резултат на което Гърция се съгласи да се откаже от възраженията срещу евентуалното членство на Северна Македония в Европейския съюз.

Така в момента, в който пътят на Северна Македония към преговорите за присъединяване изглеждаше ясно начертан, през 2020 г. България обяви **вето върху началото на процеса**. София обвини Скопие в нарушаване на Договора за приятелство, добросъседство и сътрудничество като мотивите на България бяха свързани с отклоненията от формулировките за историята и езика, застоя в работата на историческата и междуправителствената комисия, претенциите на Скопие за признаване на македонско малцинство в България, езика на омразата и др. – оплаквания, изтъквани от България след 2019 г. В отговор Северна Македония обвини България, че е нарушила договора с налагането на вето върху началото на преговорния процес.

Ветото беше оттеглено в средата на 2022 г., след като българският парламент одобри т.нар. „френско предложение“ за разрешаване на спора. То беше представено от Френското председателство на Съвета на ЕС в опит процесът на разширяване да излезе от задънената улица, в който се намира по това време. Македонският парламент одобри предложението, а след това външните министри на двете страни подписват двустранен протокол. Впоследствие България оттегли ветото си и Северна Македония формално започва преговори с ЕС през юли 2022 г.

Предложението предвижда българските условия към Скопие да станат част от ангажиментите на Северна Македония към ЕС. Скопие от своя страна се ангажира да включи в преамбюла на конституцията си гражданите, които живеят в границите на страната и са част от други нации, каквито са българите. Всъщност първоначалното това предложение е на македонския външен министър Буяр Османи от март 2021 г. Текстът на предложението включва задължението на Скопие да защитава правата на всички „малцинства и общности“, като предотвратява речта на омразата и дискриминацията срещу тях, а Европейската комисия се ангажира да следи как това се спазва и да изготвя редовни доклади. В крайна сметка **в предложението се посочва също, че по време на преговорния процес на Скопие с Европейския съюз напредъкът на Северна Македония ще се**

## **измерва и въз основа на това дали страната спазва двустранния си договор с България от 2017 г.**

След като през май 2024 г. ВМРО-ДПМНЕ печели парламентарните избори в Северна Македония, новосформираното правителство излиза с планове за предоговаряне на „френското предложение“ – искане, което е отхвърлено от ЕС. Нещо повече, в края на септември 2024 г., съгласно единодушно решение на постоянните представители на ЕС, Албания е отделена от Северна Македония по пътя към присъединяване към ЕС. Това се случва две години след като Тирана и Скопие заедно започнат преговори за европейска интеграция. Проблемите между Северна Македония и България обаче забавят процеса, което се отразява и на напредъка на Албания. Така, към ноември 2024 г. същинските преговори между Скопие и Брюксел все още не са започнали, тъй като Северна Македония не изпълнява условието да гарантира правата на българското малцинство в конституцията си.

В Доклада на Европейската комисия (ЕК) за Северна Македония от 2024 г., публикуван на 30 октомври 2024 г., се посочва, че съществуващите двустранни споразумения със съседните държави трябва да се изпълняват добросъвестно от всички страни, включително Преспанското споразумение между Северна Македония и Гърция и Договора за приятелство, добросъседство и сътрудничество с България. В доклада се допълва, че въпреки опитите не е постигнат напредък по приемането на конституционните промени с оглед на включването в Конституцията на гражданите, които живеят в границите на държавата и които са част от други народи, в това число българите, както е посочено в Заключенията на Съвета от 18 юли 2022 г., които страната се ангажира да започне и постигне. По-нататък в доклада Европейската комисия констатира, че през последните месеци отношенията между България и Северна Македония са били негативно повлияни от изявления на отделни политици. ЕК заключава, че са необходими допълнителни усилия за насърчаване на атмосфера на диалог и взаимно уважение.

## **Напредъкът по Коридор №8 от инфраструктурна гледна точка**

През 2021 г. Северна Македония започва изпълнението на първоначалните две фази на инфраструктурния проект – възстановяване на участъка Куманово-Беляковце (31 км) и финализиране на строителството на участъка Беляковце-Крива Паланка (34 км). Според съобщения от македонска страна, строителството и на двата участъка е в напреднал стадий. Понастоящем остава незавършен последният участък от македонска страна – изграждането на нова железопътна линия с 22 тунела и 52 моста между град Крива Паланка и българската граница (23,4 км) и електрификацията на трасето между Куманово и границата (88 км). Процедурите за възлагане на обществени поръчки са междуременно отменени и поради факта, че получените оферти значително надхвърлят наличното финансиране, което се случи на фона на редица изявления на високо политическо равнище в Скопие за евентуално пренасочване на финансирането от Коридор №8 към Коридор №10<sup>1</sup>. В действителност изграждането на Коридор №10 е по-напреднало в сравнение с това на Коридор №8, което се посочва и в Доклада на ЕК за Северна Македония от 2024 г. В доклада обаче се посочва, че Европейската комисия взема предвид, че фаза III на железопътния Коридор №8 към България е прекъсната от македонските власти и за поредна година препоръчва на Северна Македония да ускори напредъка по изграждането и завършването на железопътната връзка по Коридор №8 с България. Освен това Европейската комисия посочва, че продължава да подкрепя политиката на свързаност както от запад на изток (Коридор №8), така и от северозапад на югоизток (Коридор №10).

Сред основните възражения, посочени от Скопие, попадат разходите по проекта и липсващите усилия от българска страна – както за паралелно изграждане на бъдещия железопътен тунел между двете страни Деве баир, така и за свързването на тунела с

---

<sup>1</sup> Коридор №10 се простира между Залцбург в Австрия и Солун в Гърция. Между тези две държави преминава през Словения, Хърватия, Сърбия и Северна Македония.

железопътната мрежа на България (участък с дължина 2,5 км между Гюешево в България и границата със Северна Македония). По отношение на финансирането, железопътна линия от македонския участък се финансира с приблизително 560 млн. евро под формата на безвъзмездни средства от Европейската комисия (150 млн. евро) и заеми от Европейската инвестиционна банка и Европейската банка за възстановяване и развитие (350 млн. евро). Що се отнася до липсващите участъци на българска територия, македонската позиция посочва липсата на проектна готовност и за двата строителни обекта. Според официални македонски изявления, докато България не завърши своята част от тунела на Коридор №8, който я свързва със Северна Македония, както и километрите от железопътната линия от тунела до връзката с железопътната линия на България, Северна Македония няма да изгради третата фаза на железопътната линия на своя територия. Според официалния отговор на българските власти участъкът от жп гара Гюешево до входа на трансграничния тунел Деве баир е включен за изпълнение в настоящия програмен период на програма Транспортна свързаност 2021-2027 г., като понастоящем са в ход административни процедури предхождащи строителството. По план липсващата железопътна връзка трябва да бъде изградена до 2028 г. (според интерактивна карта на Министерството на регионалното развитие и благоустройството, показваща развитието на транспортната инфраструктура до 2040 г.) и най-късно до 2030 г. (според прессъобщение от октомври 2024 г. на Министерството на транспорта и съобщенията на Република България). Официални изявления относно финансирането и разходите за строителство на тунела от българската страна не са налични.

Аргументът на Скопие за липсата на съответния ангажимент от страна на България намира подкрепа от подобен случай от миналото – незавършеното строителство на граничния контролно-пропускателен пункт Клепало между Берово в Северна Македония и Струмьани в България. Този граничен пункт, за който първоначално е постигнато съгласие още през 1998 г., е свързан с македонската пътна мрежа и съответните здания са изградени от македонска

страна, докато бърз поглед през *Google Earth* показва пълна липса на свързаност от българска страна. Едва през 2023 г. инфраструктурата около контролно-пропускателния пункт е обявена за обект от национално значение, а към края на 2024 г. тече процедура по оценка на въздействието върху околната среда, началото на строителството е планирано за 2027 г., а завършването - за 2029 г.

## **Пътят напред за Коридор №8**

През втората половина на октомври 2024 г. България и Република Северна Македония потвърждават ангажимента си да продължат изграждането на Коридор №8 съгласно Регламента за трансевропейската транспортна мрежа по време на среща в Брюксел между заместник-министъра на транспорта и съобщенията на България, държавния секретар в Министерството на транспорта на Република Северна Македония, представители на Европейската комисия, Европейската инвестиционна банка, Европейската банка за възстановяване и развитие, Секретариата на Транспортната общност и директорите на железопътните инфраструктурни компании на двете страни.

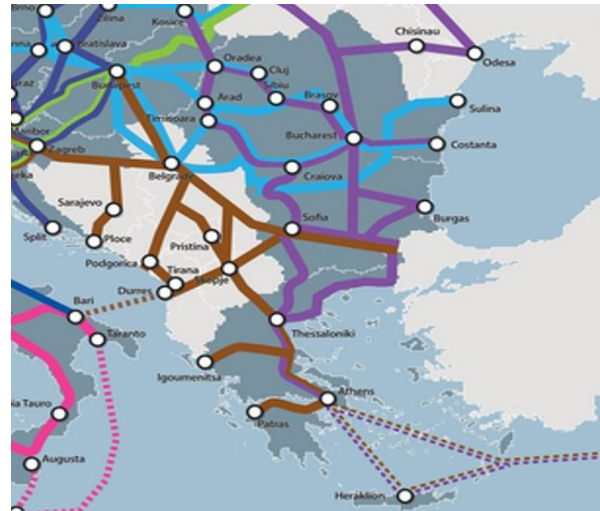
Все още обаче предстои да се види как тези ангажименти ще се реализират на практика и от двете страни. За България серията от седем парламентарни избори през последните три години може да послужи като известно оправдание за липсата на напредък – нещо, което Скопие с основание посочва в своите аргументи. Липсата на напредък на българска територия се вижда и по отношение на неизпълненото строителство и нереализираната модернизация на големи проекти за пътна свързаност, които са по протежение на целия Коридор №8 и неговите логични разклонения на територията на страната. За Северна Македония напредъкът на Коридор №8 изглежда се е превърнал в елемент от най-новата политическа конфронтация със София, която се проявява след идването на власт на новото правителство на ВМРО-ДПМНЕ в Скопие. В това отношение е необходимо възприемането на **подход за отделяне на**



**политиката от транспортната свързаност на най-високо политическо ниво**, което да даде ясен знак, че политическите изявления са последвани от реални проектни действия.

**Това, което може да ускори завършването на Коридор №8, е включването му в преработения през 2024 г. регламент за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T).** От самото си създаване като паневропейски транспортен коридор той е натоварен с очаквания, които не се сбъдват в пълен мащаб поради ограничения от политически и икономически характер, но също и поради липсата на централизирани подход и източници на финансиране – нещо характерно за паневропейските транспортни коридори като цяло. Тези слабости се адресират с помощта на създадената през 1996 г. Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) – ключов инструмент за развитието на съгласувана, ефективна, мултимодална и висококачествена транспортна инфраструктура в целия ЕС. В този дух, перспективите за реален напредък по цялото протежение на Коридор №8 понастоящем са подобри от всякога. Коридор №8 е част от Трансевропейската транспортна мрежа и нейното разклонение на територията на съседни на ЕС държави чрез два нови коридора, които са част от преработената и разширена TEN-T мрежа: коридора Балтийско море - Черно море - Егейско море (в лилаво на фигурата по-долу) и коридора Западни Балкани - Източно Средиземноморие (отбелязан в кафяво).

Фигура 1. Коридор №8 според системата на паневропейските транспортни коридори (вляво) и като част от преработената Трансевропейска транспортна мрежа (вдясно)



Източници: Европейска комисия,  
Wikipedia

Както показва политическата динамика през последните години, перспективата за членство в ЕС на страните, които са разположени по дължината на Коридор №8, сама по себе си е важна, но не е достатъчна, за да компенсира пречките пред пълното му изграждане. В наши дни обаче, **силен тласък за завършването на този транспортен коридор през следващите години може да даде т.нар. военната мобилност**, която добива все по-голямо значение на фона на геополитическите процеси в региона и от гледна точка на сигурността. Коридор №8 може и следва да се разглежда не само като инфраструктурен проект, но и като механизъм за осигуряване на бърз военен достъп от Южна Адриатика до Балканите и оттам до Румъния и Гърция, но също така и до черноморския регион като цяло.