

СТРАТЕГИЧЕСКАТА ЦЕЛ НА ГЪРЦИЯ Е ОСУЕТЯВАНЕТО НА КОРИДОР № 8

Меморандумът, подписан в гр.Кавала за изграждането на жп връзката между река Дунав, Черно и Егейско море от премиерите на Гърция и България, повдига отново въпроса за геополитическата недостатъчност в стратегиите на българския държавен елит. Припряността, с която Гърция настоява за узаконяването на този документ, не е случайна. Тази припряност беше реактивирана веднага след като Договорът за добросъседство и сътрудничество между България и Р Македония стана реалност и намеренията за изграждане на коридор № 8, най-пряката връзка между нашите две държави, получиха сериозна подкрепа. Тук има обаче една значителна подробност. В цялостната гръцка геополитическа и инфраструктурна стратегия, задача № 1 е саботирането на всеки проект, предвиждащ реализирането на коридор № 8. Тази стратегия има дълбоки корени, но през последните два десетина години тя се радва на особено внимание и грижи.

В общия пропаганден шум, съпътстващ интеграционните процеси в Европа, след падането на тоталитарните режими в Източна Европа и разпада на Югославия, Гърция побърза да впише собствения си интерес и да го защити с цената на своето предимство, че тя единствена на Балканите беше член и на ЕС, и на НАТО. В същото време гръцкото правителство активно заработи за създаването на „научно обоснована“ позиция за спъване на икономическото възземане на България, Р Македония и Албания. Нейната цел беше тяхното приемане в евроатлантическите структури да стане така, че икономически те да се впишат в схемата, създадена от Атина. Тази схема беше разработена подробно през 1996 г. под личното ръководство на тогавашния гръцки премиер Костас Симитис .За нея сме говорили неведнъж. Основните принципи, по които Гърция трябва да диктува икономическото развитие на Балканите, бяха публикувани в обемист том от разработки, дело на известни икономисти. Книгата носи заглавието „Реформата и икономическото сътрудничество в Югоизточна Европа“. Тя съдържа около 500 страници, започва с две встъпителни студии: „Гръцката външна политика на Балканите и в района на Черно море“, чийто автор е тогавашният министър на икономиката Янис Папандониу, и „Гърция и Европа“ от професор Панайотис Корлирас, председател на Йонийската банка, издала

труда. Следват предговор и 12 глави. Особено важна за нас и днес е глава 12-та, носеща заглавието „Отворена” или „затворена” инфраструктура и политическите отклонения на пътя Игнатия”.

Подробното вникване в съдържанието на тази глава ни убеждава, че главното ударение върху гръцката инфраструктурна стратегия пада върху осуетяването с всички средства на коридор №8. В 12-та глава на този труд откриваме откровената гръцка позиция: „Страни като Албания и България очакват да получат изгоди, възползвайки се от географското си положение и те определят отношенията си към съседните балкански страни на базата на равноправието и взаимодопълването. Естествено е, на тези очаквания да се противопоставят стремежите на гръцката политика, чиято цел е да се премести центърът на тежества в областта на комуникациите в Северна Гърция...”

Колко актуално звучат тези намерения днес, когато часове ни делят от подписването на меморандума за жп връзката между Дунав, Черно море и Егейско море!

Малко по-надолу в тази 12-та глава четем още по-конкретни замисли: „Развитието на дискусиата за Игнатия, „Парагнатия” /по-точно би било Антиигнатия/ и оста север-юг доказва, че Гърция изгуби много време, между другото с първоначалното настояване за проекта на „затворена” Игнатия. **ПРИЕМАНЕТО НА ТАКТИКАТА ЧРЕЗ ОТКЛОНЕНИЯ ДА СЕ ОТВЛИЧА ВНИМАНИЕТО ОТ ОСНОВНИЯ ОПАСЕН ЗА ГЪРЦИЯ ПРОЕКТ „КОРИДОР №8, СТАВА ПЪРВОСТЕПЕННА ЗАДАЧА”**

Място за наивности, илюзии и евроатлантическа фразеология, в случая, няма. Следващите ходове на Гърция доказаха, че нашата южна съседка не страда от никакви скрупули при осъществяването на тази своя стратегия. На състоялия се първи конгрес за инфраструктурни проекти в Солун, в началото на септември 1997 г. гръцката страна направи всичко възможно да negliжира намеренията да се постави в дневния ред върпоса за коридор №8. Когато представителите на България, Р Македония и Албания повдигнаха този жизненоважен за тях въпрос, гръцките медии отговориха в хор, високо и с неприязън. Излизацият в Солун в „Ангелиофорос” веднага реагира с материала на Трендафил Петканидис „Парагнатия е сън”. Авторът с голямо задоволство констатира, че желанието на тези страни да свържат албанското пристанище Дуръс с Бургас и Варна е подплатено с много малко пари, едва 24 милиона еку, осигурени от Европейската банка и то само за отсечката Дуръс-Тирана.

Вестник „Неа Македония“ с нескрито раздражение коментира изказването на българския представител г-н Таушанов, който в доклада си спомена за „Параигнатия“, която нарекъл Осми общеевропейски коридор. Изказването на българския делегат е заставило тогавашния ресорен министър Костас Лалиотис да даде специална пресконференция, на която обяснил на присъстващите журналисти, че такъв коридор не съществува...

Под влияние на всевъзможни задкулисни дипломатически ходове на Атина, донорската конференция на Пакта за стабилност, състояла се на 28 и 29 март 2000 г. остави без всякакви последствия съвместния проект на България, Р Македония и Албания за изграждането на коридор №8.

На 7 юли 2000 г. в Рим се състоя среща на всички страни, заинтересовани от изграждането на коридор №8. **Гърция си беше извоювала по неведоми пътища, правото да участва в този форум.** Тук тя направи всичко, за да бъде осуетено подписването на меморандума за изграждането на този проект.

През ноември 2000 г. Гърция предприе нова офанзива. По време на обиколката на тогавашния министър на икономиката Янис Папандониу в Албания, България и Р Македония, той им предложи по 50-60 млн. долара за предимствено изграждане на инфраструктурни проекти, свързващи тези страни поотделно с Гърция. Тогава той съживи и идеята за нефтопровода Бургас- Александруполис, един от най-важните лостове на Гърция за обезсмисляне на коридор №8 и проекта за нефтопровод от Бургас до Вльора.

И докато българските държавни и правителствени институции не забелязваха тези „лудории“ на нашия „наставник“ по пътя към Европа, възмущението изригна в Скопие. Тогавашният македонски президент Борис Трайковски без всякакви заобикалки, директно и категорично посочи злото. На форум в Страсбург с негодувание и тревога той изрече думи, които не намериха достатъчен отзвук у нас. А тези думи защитават и българския интерес:” За нас коридор №8 от Бургас през Скопие до Драч, в действителност е номер едно по своето икономическо значение...С течение на времето се появи интерес от определени държави като Гърция да се прикачат към този коридор чрез отклонения. Политически и икономически натиск доведе до пренебрегване на основната идея...” И важната добавка:” **СТАНА ТАКА, ЧЕ ВЛИЯТЕЛНИ ДЪРЖАВИ, НАПРИМЕР ГЪРЦИЯ, СИ ИЗДЕЙСТВАТ ОТ ЕВРОПЕЙСКИ ДЪРЖАВИ ФИНАНСИРАНЕ НА ОКЛОНЕНИЯТА И ТАКА ОТПАДА ФИНАНСИРАНЕТО НА САМИЯ**

КОРИДОР. Вероятно страните, които искат да се прикачат към него, се стремят да се изгуби основната идея...Затова Македония е против..." /в. "Сега" 28 юни 2002 г./ Това, разбира се, не е емоционална, а дълбоко премислена и аргументирана позиция на македонския президент. Той много добре знаеше, че това, което прави Атина е винаги в полза и на Белград. Взаимно подкрепящите действия между Гърция и Сърбия излязоха съвсем най-вече по време на вътрешния конфликт в Македония през 2001 г. Готовността на България да помогне на Македония в този труден момент, в Гърция беше изтъкван така:"Властите в Скопие вместо да преговарят с местните албанци, търсят помощ отвън, включително и от България, **КОЕТО Е МНОГО ОПАСНО...**" /в."Катимерини", 15 март 2001 г./ . А защо е много опасно България да помага на Македония, може да разберем, ако отгърнем отново в."Катимерини", само че от 16 април 1994 г.Тук камъчето е изплюто съвсем: "Междувременно белградският вестник „Вечерне новости" в своя скорошна публикация предупреди, че построяването жп линията София-Скопие-Драч представлява директна военна заплаха за южната граница на югославската федерация..." Всъщност това е и целта, с всички средства да бъде осуетявано изграждането на какъвто и да е проект по посока изток-запад.

В съобщението за финансиране на важни инфраструктурни проекти до 2020 г.,публикувано от транспортната комисия на Евросъюза в края на септември 2003 г., коридор №8 не намери място, решение, което получи веднага бърз отклик в Гърция. По време на официалното посещение на тогавашния гръцки президент Константинос Стефанопулос в Белград на 15 октомври 2003 г., той заяви на своя колега Светозар Марович, че Гърция е готова да ускори финансирането за изграждането на коридор №10 и че Гърция е определила 238 милиона евро за Сърбия и Черна гора във връзка с този проект.

Заслужава да признаем, че и в България, и в Македония има среди, и то твърде влиятелни, които работят съвсем дискретно срещу коридор № 8, защитавайки по инерция в България руските интереси, а в Македония – сръбските. В случая е необходим далеч по-прагматичен поглед, който извън американските и руските интереси да съгледа българските и македонските ползи.

На 7 април 2004 г. в Скопие се проведе форум за инвестиции в енергетиката, на който присъства и шефът на АМБО корпорейшън г-н Едуард /Тед/ Фергюсън. Тази корпорация беше създадена за

реализирането на нефтопровода от Бургас до Вльора. За да ни стане ясно какво загубиха България и Македония , в резултат от практическото прилагане на гръцката стратегия за саботиране на всяка стъпка по осъществяване на коридор № 8, ще приведем данните, които тогава изнесе пред този форум Тед Фергюсън. Според него тогава са били осигурени 700 милиона долара за реализирането на нефтопровода Бургас- Вльора. Тогава той предвижда, до месец-два да бъде подписан меморандумът за строежа между България, Македония и Албания, а от началото на 2005 г. да започне изграждането му. От общата дължина 970 мили 50% ще преминава през България, 30% - през Р Македония и 20% - през Албания. Капацитетът на нефтопровода първоначално е 75 000 барела дневно. Тогава се е предвиждало строежът да завърши през 2008 г., когато само от транспортни такси България ще има чиста печалба 60-80 милиона долара.

В резултат на своята неотстъпна и целенасочена дейност, Гърция успя да стопира изграждането на коридор № 8 и да насочи всички средства от европейските фондове за реализиране на магистралата от Александруполис до Игуменица, която има за нея голямо геополитическо значение, но продължава да бъде икономически нерентабилна. Построяването на жп връзката между Дунав-Черно и Егейско море ще повиши икономическата роля на тази магистрала, но ще намали още повече вероятността за реализиране на инфраструктура по посока изток-запад.

С готовността си България да подпише меморандума за изграждането на този проект, тя сама обрича на забвение така лелеяната мечта за жп връзка София-Скопие и изобщо цялата стратегия за осъществяването на коридор №8.

През 1919 г.,непосредствено преди Парижката конференция за мир, сътворила и Ньойския диктат за България, неопитният в междудържавните отношения Александър Стамболийски пише писмо до гръцкия премиер Венизелос, в което търси неговото съдействие Западна Тракия и Беломорска Македония да останат в рамките на България, което е напълно естествено и справедливо. В същото време Венизелос беше подготвил своето предложение до Конференцията България да бъде разделена на три области, подчинени съответно на Атина, Белград и Букурещ. Това предложение беше на път да бъде прието, но американският президент Удро

Уилсън заплаши , че ще напусне конференцията и така България запази своята цялост, макар и осакатена жестоко.

Днес нямаме право за илюзии, като тези на Александър Стамболийски по отношение на Гърция. Гръцката стратегия към София и през XIX век, и през XX век, и през XXI век е една и съща: да ерозира нейното достойнство, икономически възход и просперитет. С тази изстрадана истина, трябва да е въоръжен всеки, който вземе в ръце кормилото на България и който сяда да преговаря по някакви въпроси с тази наша съседна държава...