



KORIDOR VIII – KORIDOR JUGOISTOČNE EVROPE

Dr.sc. Mušanović Esad, dipl.ing.saob.,

Visoka škola „LOGOS-Centar“ u Mostaru, 061/280-061, musanovicesad2@gmail.com

Cinac Džemal, Magistar saobraćaja i komunikacija, dipl. ing.,

Sveučilište/Univerzitet "ITC - Interlogos centar" Kiseljak, 061/938-927,

dcinac@yahoo.com

Palić Nermin, Mr. sc. Magistar saobraćaja i komunikacija, dipl. ing.,

Visoka škola „CEPS-Centar za poslovne studije“ Kiseljak, 061/327-423,

nermin.palic@yahoo.com

Sažetak: Koridor VIII je multimodalni koridor koji počinje na istoku, a završava na zapadu jugoistočne Europe, te povezuje paneuropski saobraćajni prostor jadransko-jonskog mora sa paneuropskim saobraćajnim prostorom Crnog mora. Koridor VIII počinje u luci Durrës (Albanija), prolazi kroz Tiranu (Albanija) i Skoplje (Makedonija), te se proteže do Sofije (Bugarska), i Bugarski luka Burgas i Varne na Crnom moru. Koridor VIII nije bio dopunjavani na konferenciji u Helsinkiju 1997. godine. Na dionici koridora VIII, Sofija – Plovdiv, postoji poveznica koridora VIII sa temeljnim poveznicama drugih paneuropski saobraćajni koridora. U nacrtu memoranduma o usklađivanju koridora (MoU) dogovor glasi: Bari / Brindisi - Durrës / Vlore - Tirana - Popgradec - Skopje - Sofija - Plovdiv - Burgas - Varna.

Ključne riječi: Koridori, Paneuropski transport, Koridor VIII.

CORRIDOR VIII - SOUTHEAST EUROPE CORRIDOR

Abstract: Corridor VIII is a multi-modal transport link running from East to West in South-Eastern Europe, linking the Pan-European Transport Area Adriatic-Ionian Sea with the Black Sea Pan-European Transport Area. The Corridor starts at the port of Durrës (Albania), runs via Tirana (Albania) and Skopje (FYR Macedonia), further to Sofija (Bulgaria) and to the Bulgarian ports Burgas and Varna at the Black Sea. The Corridor was not affected by any adjustments at the Helsinki Conference in 1997. On the section Sofija – Plovdiv, has integrated Corridor VIII into the core links of the Pan-European Transport Corridors. In the draft Memorandum of Understanding (MoU) the alignment reads as follows: Bari/Brindisi - Durrës/Vlore – Tirana – Popgradec – Skopje Sofija – Plovdiv – Burgas – Varna.

Keywords: Corridors, Pan-European Transport, Corridor VIII.



1. UVOD

Koridor VIII spada u grupu od deset evropskih koridora, koji su definisani kao cestovni i plovni putevi u centralnoj i istočnoj Evropi koji su svojom važnosti zahtjevali investiranje u proteklih 20 i u narednih 15 godina. Ti koridori definirani su na tri Panevropske saobraćajne konferencije, održane na razini ministara transporta. Koridor VIII (jugoistok - istok) je koridor od 2230 (km) dužine, i to kao cestovna i željeznička mreža između luka i gradova: Bari i Brindisi - Durres i Vlore - Tirana - Skopje - Sofia - Varna i Burgas. Pan-Evropski cestovni koridori su definisani cestovni putevi u centralnoj i istočnoj Evropi koji svojom važnošću zahtjevaju investiranje u narednih 10 do 15 godina.

Panevropski koridori su definisani su na tri Panevropske saobraćajne konferencije, održane na razini ministara saobraćaja. Prva takva konferencija bila je u Pragu 1991., nedugo nakon pada Berlinskog zida. Na njoj nije bilo moguće donijeti detaljnije zaključke zbog relativno burnih političkih promjena u istočnoj i centralnoj Evropi. Tu je razvijena samo koncepcija za buduće dogovore. Devet transportnih koridora definisano je na drugoj konferenciji na Kreti 1994., dok je deseti koridor definisan na trećoj konferenciji u Helsinkiju 1997. godine.

2. KORIDOR VIII

Koridor VIII se sastoji od željezničke i cestovne mreže, koje su prikazane na sljedećim slikama (Slika 1) i (Slika 2). Koridor VIII ima tri kraka; i to:¹¹⁹

- a) Cafasan - Kaphstice / Kristallopigi,
- b) Cestovna mreža Sofia - Pleven - Byala i željeznička mreža do Gornja Orahovica, i
- c) Burgas - Svilengrad – Ormenion,

¹¹⁹Transport infrastructure development for a wider europe, Paris 2003., page 88.

Izvor: Transport infrastructure development for a wider europe, Paris 2003.

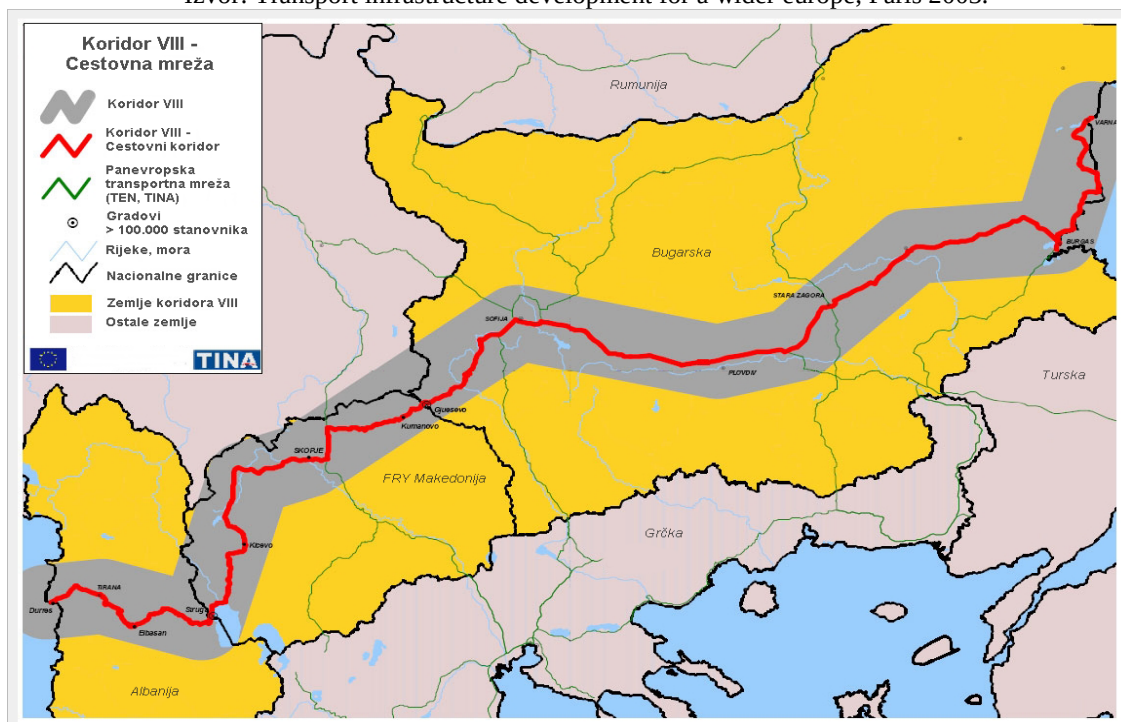


Slika 1. Željeznička mreža koridora VIII

Prijedlogom za koridor VIII, pokrenuta je višestruka povezivost od istoka do zapada u jugoistočnoj Europi, koja se odnosi na povezivanje paneuropskog saobraćajnog prostora Jadransko - jonskog mora (kao što je navedeno na konferenciji u Helsinkju) s Crnim morem, a sve to s ciljem ispunjenja definicije o usklađivanju koridora. U izgradnji koridora VIII je jako bitnu ulogu odigrala željeznička radna grupa, koja je osnovana u maju 1997. godine pod patronatom Bugarske željeznice (BDZ). Prvobitna planirana željeznička veza je prekinuta u dva dijela između Albanije i Makedonije, i Makedonije i Bugarske. Oko 80 (km) kolosijeka je moralo biti izgrađeno u planinskim i teško dostupnim regijama.¹²⁰ Postoji niz zastoja u izgradnji predmetnog koridora, kao što su nedostajuće planirane poveznice željeznica sa cestovnim saobraćajnicama.

¹²⁰ Ibid, page 89.

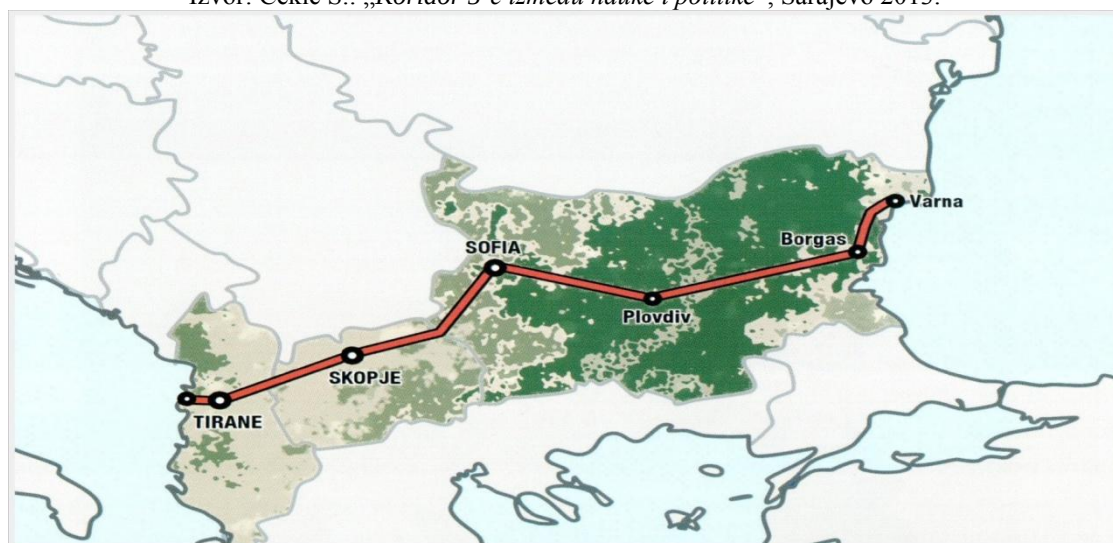
Izvor: Transport infrastructure development for a wider europe, Paris 2003.



Slika 2. Cestovna mreža koridora VIII

Da bi koridor imao prefiks koridora, neophodno je da isti u svoje projekte inkorporira kopneni saobraćaj, tj. cestovni i željeznički saobraćaj, sa nekim drugim vidom saobraćaja, bilo da se radi o riječnom ili zračnom saobraćaju. Pored toga, neophodno je da svaki koridor ima izlaz na more, kao što je primjer sa koridorom VIII (luke Burgas, Varna, i Durrës). Na sljedećoj slici je dat prikaz potpune cjeline koridora VIII kroz željeznički i cestovni saobraćaj (Slika 3).

Izvor: Čekić Š.: „Koridor 5-c između nauke i politike“, Sarajevo 2013.



Slika 3. Željezničko – cestovna mreža koridora VIII



2.1. Opći razvoj i izgradnja

Da bi koridor VIII mogao funkcionisati punim i planiranim protokom, gustinom i kapacitetom, neophodno je pomno i planirano projektovanje i izgradnja kompleta od 10 panevropskih koridora. Nacrt Memoranduma o izgradnji koridora VIII je razrađen u italijanskom predsjedništvu.¹²¹ Kroz povezivanje koridora VIII na koridoru IV je bilo moguće uključiti sudjelovanje Grčke i Turske. 7. jula 2000. godine u Rimu su zainteresirane zemlje potpisale Sporazum kojim se prihvaća tekst Memoranduma o razumijevanju s izuzetkom članka 2 u vezi definicije koridora. Nakon toga je italijansko predsjedništvo preuzelo na sebe angažman za razradu kompromisa i prijedloga u pogledu mogućeg dogovora.¹²² Predložene prilagodbe koridora prema talijanskom predsjedništvu uključuju:¹²³

- cestovnu poveznicu Ormenion - Svilengrad - Burgas, sa koridorima IV i IX;
- poveznicu Byala / Gornja Orahovica - Pleve - Sofija, sa koridorom IV i koridorom IX; i
- poveznicu Cafasana - Kapshtice/Kristallopigi sa albansko - grčkom granicom, pružajući priključak na transevropsku mrežu koridora.

2.2. Tehničke karakteristike koridora VIII

U sljedećoj tabeli je dat kratak opis koridora VIII, koji sadrži prikaz zemalja koridora VIII, vidova saobraćaja koji će biti obuhvaćeni i involvirani u koridor VIII, prosječna dužina koridora koja će biti rađena kopnenim željezničkim putem, kao i kopnenim cestovnim putem, broj zračnih luka koje će sačinjavati početke i završetke koridora VIII, kao i broj morskih luka na kojima će koridor VIII imati slobodan izlaz na otvoreno more (Tabela 1).

Tablica 1. Opis koridora VIII

Zemlje koridora VIII	Albanija, Bugarska, FRJ Makedonija
Vidovi saobraćaja	Željeznički saobraćaj, cestovni saobraćaj, zračni saobraćaj, pomorski saobraćaj, i riječni saobraćaj
Prosječna dužina koridora:	
Željeznice;	1.270 (km)
Cestovne saobraćajnice;	960 (km)
Riječni plovni putevi;	-
Broj zračnih luka;	4
Broj morskih luka;	2
Ugovorene rute:	Durrës – Tirana – Skopje - Sofija- Varna/Burgas
Željeznica:	Tirana – Durrës – Elbasan – Oukës – Kicevo – Skopje – Kumanovo – Gjuesevo – Sofija – Plovdiv – Stara Zagora – Karnobat – Burgas/Varna
Cestovne saobraćajnice:	Durrës – Tirana – Elbasan – <i>Struga</i> – Kicevo – Skopje – Kumanovo – <i>Gjuesevo</i> – Sofija – Plovdiv – Stara Zagora – Burgas/Varna

¹²¹Transport infrastructure development for a wider europe, Paris 2003., page 88.

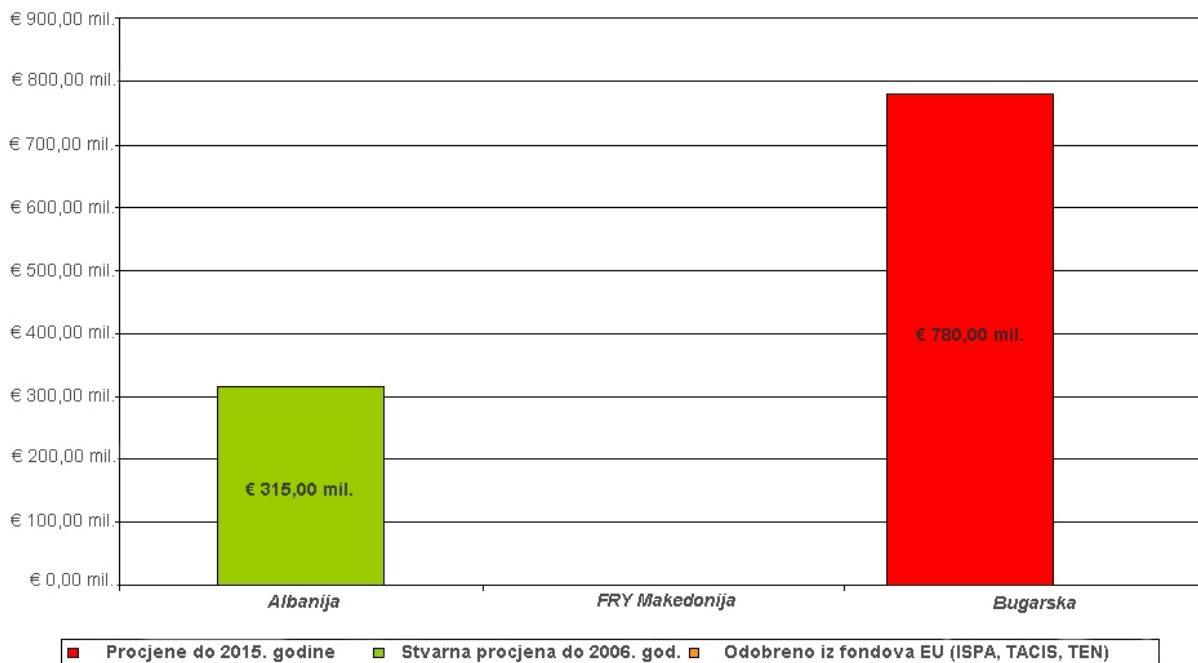
¹²²Ibid, page 89.

¹²³Ibid., page 89.

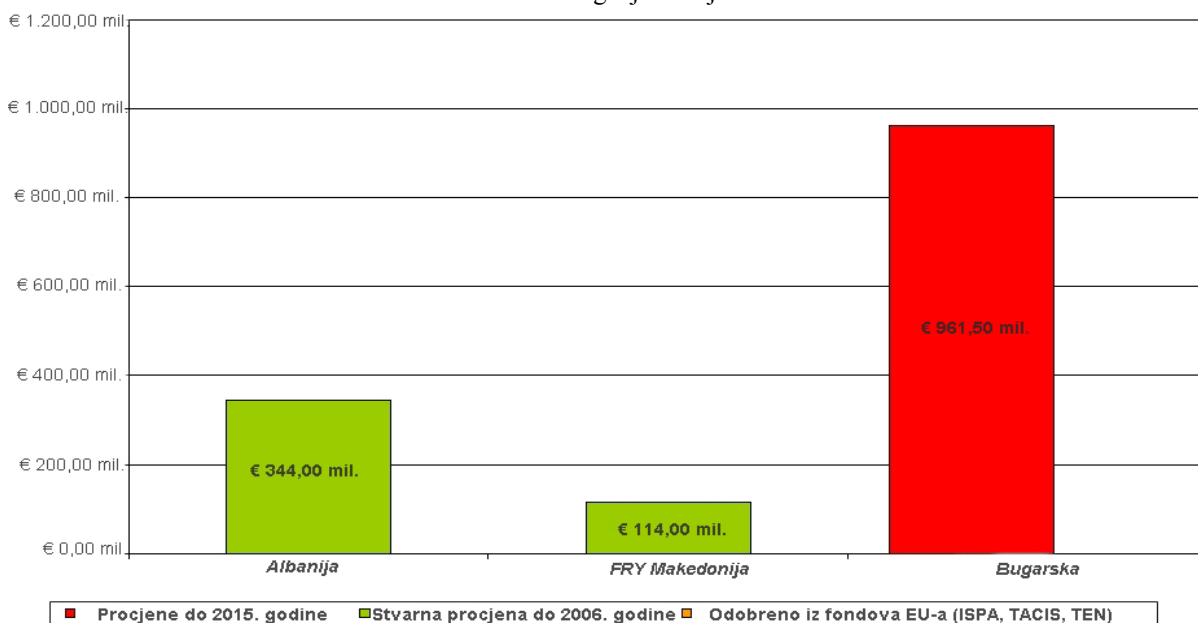


2.3. Planirani troškovi izgradnje koridora VIII

Planirani troškovi za ulaganja u infrastrukturu za koridor VIII su procijenjeni pomoću rezultata TINA izvršnogvijeća, u novembru 1999. godine. Na sljedećim graficima je dat prikaz infrastrukturnih ulaganja u željezničke i cestovne dionice koridora VIII (Grafik 1) i (Grafik 2).



Grafik 1. Planirana infrastrukturna ulaganja u željezničke dionice koridora VIII



Grafik 2. Planirana infrastrukturna ulaganja u cestovne dionice koridora VIII

Izgradnja koridora VIII se proteže kroz Albaniju, Makedoniju i Bugarsku, i to sljedećim trasama:



Albanija:

Željeznički dio koridora u Albaniji se proteže od Tirane do Durrësa i dalje albansko – makedonskom granicom. Stare pruge su uglavnom bile jednokolosiječne s ponegdje dvostrukim sekcijama. Dosadašnja prosječna maksimalna brzina pruga je bila jako niska, i kretala se od 30-40 (km/h). Obnova pruge između Durrësa i Lin(138 km) je završena prije 2005. godine. Cestovni dio koridora prolazi od Durrësa do Tirane i dalje se proteže albansko – makedonskom granicom (Qafe Thane) dužine od 145 (km).

Makedonija:

Željeznički dio koridora koji povezuje Albaniju i Makedoniju, je ukupne dužine od 65 (km), a dio koji povezuje Makedoniju i Bugarsku je ukupne dužine od 55 (km). Ostatak je željezničkom dionica od Beljakovce do bugarske granice, koja je novoizgrađena. Cestovni dio koridora prolazi samakedonsko - albanskom granicom (Struga) od Skoplja do makedonsko - bugarske granice (Deve Bair). Veliki dio dionice je izgrađen. Gradnja na dionici Struga - Kičevo je dugoročni projekt, i ona spada u jedne od najdugotrajnijih izvedbi projekta na koridoru VIII.

Bugarska:

Izgradnja željezničkog dijela koridora VIII se proteže od bugarsko - makedonske granice (Gjusevo) do Sofije i dalje do Karnobata, gdje dvije odvojene grane nastavljaju prema lukama na Crnom moru Bourgas i Varna. Dužina od Gjusevo do Karnobata je 565 (km), od Karnobata do Bourgas 59 (km), i od Karnobata do luke Varna 158 (km). Planirani završetak izgradnje je do 2015. godine. Cestovni dio koridora prolazi bugarsko - makedonskom granicom (Gjusevo) do Sofije, gdje nastavlja dalje do Crnog mora, i to prema lukama Bourgas i Varna. Ukupna dužina je 650 (km). Planirani završetak izgradnje je do 2015. godine.

3. ZAKLJUČAK

Kratkoročna i dugoročna saobraćajna politika zemalja kroz koje prolazi koridor VIII bi trebala nastojati postići sljedeće ciljeve:

- poboljšano održavanje postojeće cestovne infrastrukture i otklanjanje zastoja u gradnji koridora, što je posebice izraženo u Albaniji,
- razvoj luke Durrës u smislu kapaciteta i komercijalne prakse koje će poboljšati kompletan proces izgradnje,
- završetak izgradnje željezničke veze između Makedonije i Bugarske, i
- osiguranje izgradnje željezničke veze između Makedonije i Albanije.



LITERATURA

Knjige:

1. Čekić Š.(2013.): „Koridor 5-c između nauke i politike“, Sarajevo: Univerzitet u Sarajevu, Fakultet za saobraćaj i komunikacije.
2. Short J.(2000.): “*Transport in the Baltic Region*”, International Road Congress for North-South Europe (IRF), CEMT, Sofia, 2000.

Zbornici radova:

1. European commission: „*Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas*”, (2003), Paris, str. 92.
2. Optirails: “*Final Report for Publication*”, (2000.),Paris, str. 99.
3. Rail Baltica: “*Rail Baltica Final Report*”, (2011.), Sofia, str. 180.