

*Душан Пророковић**
*Милорад Перовић***

СТРАТЕШКИ КОРИДОРИ И ЦЕВОВОДИ И ЊИХОВ УТИЦАЈ НА ГЕОЕКОНОМСКИ ПОЛОЖАЈ БАЛКАНСКИХ ДРЖАВА

Сажетак

Рад се бави оценом текућег геоекономског положаја балканских држава и могућношћу његовог побољшања. Та могућност је повезана са реализацијом најављених стратешких пројеката од континенталног значаја. У том смислу, структура овог рада је подељена на три дела. У првом делу се анализира геоекономски положај земаља Балкана. У другом значај паневропских саобраћајних коридора који пресецају Балкан. Док се у трећем делу разматра питање исплативости и могућности изградње цевовода стратешког карактера.

Кључне речи: геоекономски положај, Балкан, коридори, гасоводи, нафтоводи, Јужни ток, Набуко, ЦПОТ, АМБО, Трансјадрански гасовод.

* Доктор политичких наука и извршни директор Центра за стратешке алтернативе из Београда

** Докторант на Привредној академији у Новом Саду и екс-секретар Мешовите српско-румунске енергетске комисије „Бердап“.

Геокономски положај балканских држава

Како се мењала политичко-географска карта југоисточне Европе, тако се мењала и класификација шта се може, а шта не може уврстити под Балкан. У предвечерје Првог светског рата Томаш Масарик (*Tomáš Garrigue Masaryk*) је приметио, како до Првог балканског рата Румунија и Грчка нису уврштаване у Балкан, а да то често није био ни случај са Далмацијом и чак - Босном! После Другог балканског рата, све се променило. Балкан је обухватао све побројане области¹.

Извесно, ово је географски регион на југоистоку Европе, окружен Јадранским, Јонским, Средоземним, Егејским, Мраморним и Црним морем. Мора представљају источну, јужну и југозападну границу Балкана, али се поставља питање његове северне и западне границе. Јован Цвијић је Балканским полуострвом називао подручје које се простире јужно од река Саве и Дунава. С обзиром да река Сава настаје спајањем Саве Долинке и Саве Бохињке, код места Радовљице у северозападној Словенији, према Цвијићевој дефиницији се може закључити како западну границу Балкана представља планински масив Јулијских Алпа. Сам Цвијић наводи како несумњиво цео простор до ушћа Купе у Саву јесте део полуострва, али да проблем настаје у даљем кретању ка северозападу. „Уопште се узима да она најпре иде Купом па се даље наставља у правој линији преко динарских венаца до Ријеке на Јадранском мору. Ова граница је у многومه вештачка. Не подудара се ни са рељефом, јер прелази динарске венце, ни са етнографским фактима... Природније би било да се северна граница Полуострва продужи од ушћа Купе долином Саве и љубљанским басеном до везе система планина са Алпима. На западу је његова граница јасно означена Сочом“². У енциклопедијским изворима се може пронаћи како северозападну границу представља река Идријца, која извире испод Јулијских Алпа, а затим се улива у Сочу (ита. *Isonzo*).³ Соча се

1 Masaryk, Tomáš Garrigue: *Österreich und der Balkan, Die Balkanfrage*, Verlag von Duncker und Humboldt, München/ Leipzig, 1914, str. 144. [elektronska verzija]

2 Цвијић, Јован: *Балканско полуострво и јужнословенске земље I*. [Kindle version]. Београд 1922, стр. 6

3 На пример у: *The New Encyclopaedia Britannica*[*The Balkan Peninsula*], vol. 1,

потом улива у Јадранско море код италијанског града Монфалконе.⁴

У овако „овичено“ Балканско полуострво, а посматрајући политичко-географску мапу прве деценије XXI века, улазиле би са својим целокупним територијама-Бугарска, (БЈР) Македонија, Грчка, Албанија, Црна Гора и Босна и Херцеговина, затим четири петине територије Србије (изузимајући само подручје северне српске покрајине Војводине), три петине Хрватске, једна трећина Словеније, око једне десетине Румуније (подручје Северне Добруце и делте Дунава), те италијанске провинције Горица (*Provincia di Gorizia*) и Трст (*Provincia di Trieste*), и турски део Тракије.



Мапа бр. 1: Балканско полуострво

Ипак, у овим границама Балкан нико никада није сагледавао. Италија се уопште не сматра Балканом, а углавном ни Словенија, док се са друге стране Румунија често придодаје Балкану. Уочљиво је и да се због културне блискости и повезаности Хрвата са осталим јужнословенским народима Хрватска углавном „смешта“ на Балкан, мада хрватска поли-

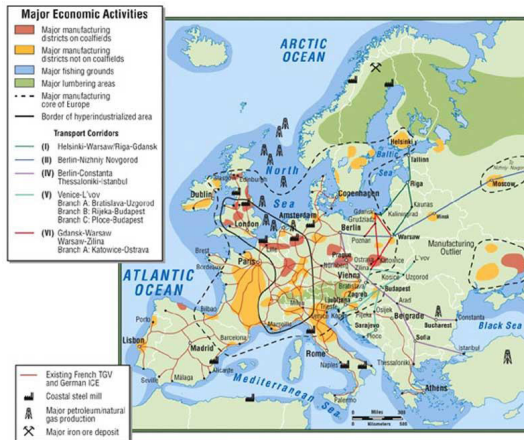
London, 1993, p. 833.

4 ита. *Monfalcone*; стари српски назив за ово место на обали Тршћанског залива је - *Тршић*, док се у словеначком језику користи назив - *Тржиш* (ориг. *Tržič*).

тичка и академска јавност упорно одбија да се њихова земља назове делом Балкана. Нешто слично видљиво је и код дела румунске културне и политичке елите, која радије означава своју земљу као средњоевропску.

Аутори овог рада, ослањајући се на политичке и географске критеријуме, као и на историјску фактографију, под балканским земљама подразумевају све државе настале распадом СФР Југославије, Бугарску, Румунију, Грчку и Албанију.

Приметно је да све наведене државе спадају у групу другоразредних или трећеразредних европских економија. Према Мајклу Данфорду (*Michael Dunford*), европска геоекономска оса се формирала од средине XVI до почетка XVIII века и протеже се (гледано према савременој политичко-географској подели) од североисточне Француске, преко северне Италије, Швајцарске, јужне Немачке, Луксембурга, источних делова Белгије и Холандије до Лондона.⁵



Мапа бр. 2: Мапа економских активности у Европи⁶

У највећем делу у свом континенталном кретању, оса ће пратити ток Рајне и појединих притока ове реке. Најзначајнији економски (финансијски и индустријски) центри у

5 Dunford, Michael: "Economies in Space and Time: Economic Geographies of Development and Underdevelopment and Historical Geography of Modernization". U: Graham, B [ed.]: Modern Europe: Place, Culture and Identity. Arnold, London, 1998, pp. 53-56.

6 Преузето са: <http://www.roebuckclasses.com/maps/placemap/placemapindex.htm> (страница последњи пут посећена 19.11.2012)

тој области ће временом постати: Париз, Женева, Цирих, Милано, Торино, Минхен, Франкфурт, Брисел, Амстердам, Ротердам и Лондон. Ка овом подручју гравитираће и Тулуз, Рим, Беч, Хамбург, Копенхаген и градови са западне обале британског острва. „Од главне европске економске осе, жиле куцавице континенталног развоја, у таласима ће се ширити зоне различитог нивоа економске активности и степена укупног развоја. Посматрајући подручје које се простире ка истоку, могу се уочити две зоне различитог степена развијености, које су се налазиле између главне економске осе и Балкана. Прво је подручје које обухвата највећи део Аустрије (укључујући Бохемију, Моравску, Шлезивију и мали део Словеније; то су углавном западне области негдашње Аустроугарске) и делове северне Италије, са Бечом као средиштем, најразвијенијим економским, образовним и научним центром. То је подручје високог степена развоја и економске активности, али ипак у извесном заостатку за простором главне економске осе, па би се могло окарактерисати не као „главна“, већ као „прворазредна“ економска зона. Друго је подручје које обухвата Мађарску, већи део Словеније, западне делове Словачке и Хрватске, северне делове Србије, северозападне делове Румуније и јужне делове Пољске. У овом подручју је приметно ослањање на пољопривредну производњу и експлоатацију природних ресурса (шуме, рудна богатства). Заостатак за „прворазредном“ економском зоном је евидентан на свим пољима. Ово подручје би се могло назвати „другоразредном“ економском зоном“^{7,8} Остатак балканских држава, што укључује-највећи део Србије, централне делове Румуније, БиХ, Црну Гору, Македонију, Албанију и Бугарску, се према ово класификацији сврстава у последњи, трећи разред.

Већи је број разлога због којих је дошло до оваквог историјског развоја. Још од позног Средњег века, највећи део Балкана је био под турском управом, а све до почетка XIX века у привредном систему Отоманског царства је заузимао

7 Пророковић, Душан: *Геополитика Србије: положај и перспективе на почетку XXI века*, Службени гласник: Геополитика, Београд, 2012, стр. 159.

8 Захваљујући развијеној трговини и бродоградњи, у групу другоразредних економија се може сврстати и Грчка, која у кретању по замишљеној геоекономској осиги више прати правац преко Алпеног, а мање преко Балканског полуострва.

периферни положај⁹. Уз то, карактеристичне су биле и честе нестабилности узроковане побунама и ратовима на овом подручју, што је узроковало периодичне економске и социјалне потресе. Стварање модерних држава балканских народа утицало је да се убрзају процеси технолошког осавремењавања, изградње саобраћајне инфраструктуре и оснивања институција од јавног значаја, што је подстакло економску активност. Међутим, све то није допринело значајнијем смањивању заостатака у односу на западноевропске земље.

Табела бр. 1: Категоризација балканских држава према критеријумима Мајкла Данфорда

Геокономска категорија	Балканска држава
<i>Европска геокономска оса</i>	-
<i>Прва категорија</i>	-
<i>Друга категорија</i>	Словенија, Хрватска, Грчка
<i>Трећа категорија</i>	Румунија, Бугарска, Србија, Албанија, БиХ, Македонија, Црна Гора

Док се почетком XX века у Данској и Холандији развијала високо капитализована и специјализована индустрија, а у Аустроугарској бележио стални раст продуктивности, балканске земље су биле ограничене да своју економију базирају на пољопривредној производњи заснованој на обрађивању малих поседа и извозу сировина. Кашњење у примени савремених агротехничких мера, изградњи капиларне путне и железничке инфраструктуре, потом и електрификацији, доприносило је неконкурентности балканских привреда на европском нивоу.¹⁰ У другој половини XIX века, укупан индекс индустријске производње свих балканских држава није премашивао 1% од укупног индекса индустријске производње Велике Британије.¹¹

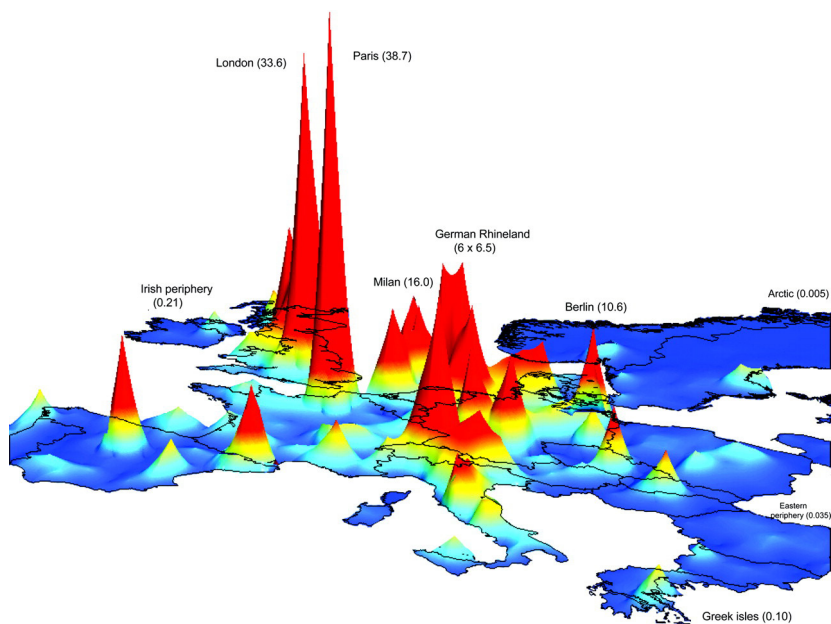
Убрзани развој по завршетку Другог светског рата потрајаће непуне две деценије, после чега наступа стагнација, зато што је овај модел садржао неколико структурних

9 Kreiser, Klaus; Neumann, Cristoph: *Dějiny Turecka*. Lidové noviny, Praha, 2010, str. 61-71.

10 Робертс, Џон М. : *Европа 1880-1945*, Clío, Београд, 2002, стр. 30-52.

11 Bairoch, Paul: „International Industrialization Levels 1750-1980“, *Journal of European Economic History*, vol. 11, Rome, 1982, p. 329.

грешка, међу којима је највећа било што је „за разлику од ситуације на Западу, где је Маршалов план јасно одређивао у којој ће земљи каква индустрија најрентабилније да се развија, Москва је у својој утицајној сфери инсистирала на привидном политичком примату националних држава“. Покушај самосталног равномерног развоја свих грана индустрије у малим и зависним економијама, довео је до претераног исцрпљивања зарад постизања скромних резултата. Временом је разлика у технолошкој развијености западних земаља, које су између себе све више сарађивале и повећавале степен међузависности не само у области трговине, већ и у областима научног истраживања и примене иновација у производњи, и земаља комунистичког Источног блока, постајала све већа.



Графички приказ бр. 1: Висина БДП европских региона¹²

Неконкурентност источноевропских економија у време трајања Хладног рата повећавале су и политичке одлуке Запада. „Источна Европа је остала искључена из процеса технолошког напредовања из Силиконске долине (*Silicon*

12 Преузето са: <http://www.pnas.org/content/103/10/3510/F1.expansion.html> (страница последњи пут посећена 19. 11. 2012)

Valley). Јер, одредбе о ембаргу Координационог комитета за контролу извоза (COCOM- Coordinating Committee for Multilateral Export Control, прим. аут.) које су од 1948/49. ступиле на снагу у оквиру Труманове политике сузбијања источне опасности, спречавале су земље чланице СЕВ да увозе са Запада компјутерску технологију. Оне су и десет година касније (по паду Берлинског зида, прим. аут.) још спречавале извоз производа високе технологије у Русију¹³.

У постхладноратовском периоду долази до праве експлозије такозване „финансијске“ или „симболичке“ економије, насупрот „реалној“ економији, па покретач глобалне економије постаје стално кретање новчане масе и разне шпекулације, а не трговина робом и услугама. „У светској економији „реална“ и „симболичка“ економија постају у знатној мери независна једна од друге“¹⁴.

Како се овај прелаз из комунистичког у капиталистички систем одиграо, у тренутку када је глобална економија почивала на „финансијској економији“ објашњава економски аналитичар Небојша Катић анализирајући економије источноевропских чланица ЕУ. Он закључује да је БДП Летоније, Литваније и Бугарске 2009. године био једнак оном из 1989. године, док је просечна годишња стопа раста БДП у Мађарској, Естонији и Румунији била испод просечне годишње стопе раста у време комунизма. Приближно исте стопе раста као у време комунизма имали су и Чешка, Словачка и Словенија, а само је Пољска остварила већу годишњу стопу раста БДП него у комунистичком периоду. Лоши економски резултати покривани су сталним задуживањем. Катић наводи како само три балтичке државе-Литванија, Летонија и Естонија-које збирно имају мање становника него Србија-дугују више од 100 милијарди долара. Укупан дуг источноевропских чланица ЕУ повећао се у последње две деценије за невероватних 10 пута, па сада државе које укупно имају око 100 милиона становника, дугују 850 милијарди долара (ради поређења, треба рећи да је то више него што

13 Hofbauer, Hanes: *Proširenje EU na istok*, Filip Višnjić, Beograd, 2004, str. 45, 48.

14 Зиновјев, Александар: *Запад: феномен западњаиства*, Наш дом, Београд, 2002, стр. 87-88.

заједно дугују Мексико, Бразил и Аргентина са 340 милиона становника).¹⁵

Карактеристика балканских држава које спадају у трећи разред европских економија на почетку друге деценије XXI века, јесте континуално смањивање удела индустријске производње у укупном БДП, што се услед слабо развијене инфраструктуре и ограничених капацитета тржишта не може компензовати развојем сектора услуга, већ се надомешћује сталним задуживањима и све неповољнијим позајмицама, како би се попунио растући спољнотрговински дефицит. Због овога су поменуте земље на најбољем путу да уђу у фазу „фаталне задужености“¹⁶.

У прилог узнетој тези могу се навести и показатељи за конкурентност и технолошку опремљеност националних економија које презентују Светски економски форуми из Давоса (*WEF-World Economic Forum*) и статистичке службе ЕУ. Према глобалном индексу конкурентности-ГИК (*GCI-Global Competitiveness Index*), који утврђује Светски економски форум, Балкан представља економски регион са ниским индексом конкурентности у односу на друге делове света. Најуспешнија балканска држава је Словенија, која се налази на 57, а нејнеуспешнија је БиХ на 100. месту (од посматраних 140 држава, према истраживању за 2011/12. годину)¹⁷.

15 Катић, Небојша: „*Зашто источна Европа заостаје?*“ Чланак објављен у београдском дневном листу *Политика* 20.11.2009. Доступно на интернет страници *Нова српска политичка мисао*: <http://www.nspm.rs/ekonomska-politika/zasto-istocna-evropa-zaostaje-q.html>

16 Према професору братиславског Економског универзитета Игору Косиру, земље које се већ налазе у фази „фаталне задужености“ су данас 11 пута више задужене од осталих држава, са тенденцијом даљег раста дуга, јер су годишњи ануитети који стижу на наплату понекад већи и од целокупног навионалног БДП-а.

17 Израчунавање ГИК-а подразумева оцењивање параметара разврстаних у три категорије: основне параметре (институције, инфраструктура, макроекономија, здравствена заштита и основно образовање), параметре повећања ефикасности (високо образовање, ефикасност тржишта, ефикасност тржишта рада, развијеност финансијског тржишта, технолошка опремљеност и величина тржишта) и иновације (иновативност-примена иновација у производњи, иновације-развијеност система проналазака иновација). Честе су примедбе на методологију израчунавања ГИК. Тако се на овој лествици Светског економског форума Мађарска налази на 48, Словачка на 69, а Грчка на 90. месту, иако би гледано према неким другим параметрима-БДП-у, степену страних директних инвестиција или укупном извозу-овај поредак изгледао сасвим другачије, а разлике у позицијама између наведених земаља не би биле толико

Табела бр. 2: Положај балканских држава према ГИК

Албанија	БиХ	Бугарска	Грчка	Македонија	Румунија	Словенија	Србија	Хрватска	ЦГ
78	100	74	90	79	77	57	95	76	60

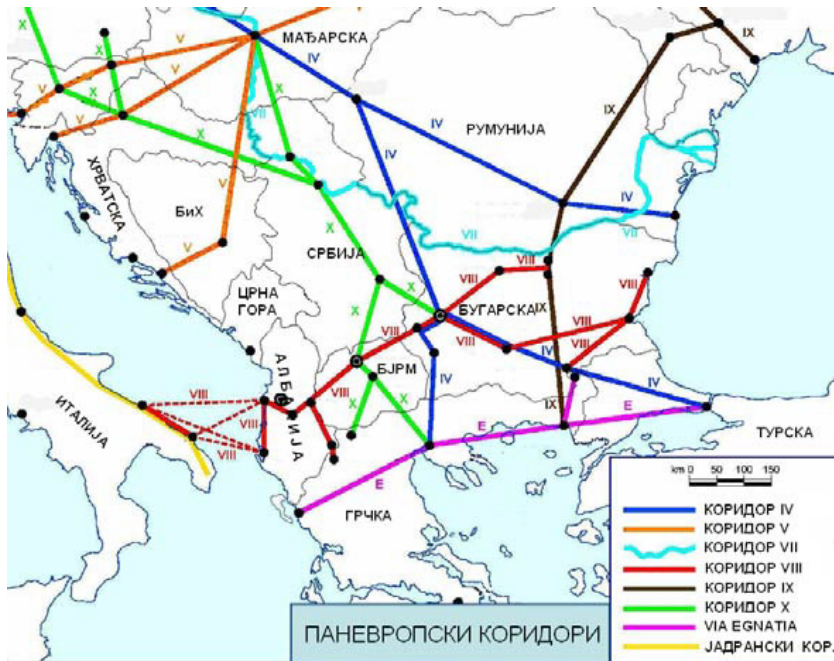
Заостајање Балкана у континенталним размерама видљиво је и из резултата које показује збирни индекс иновативности (*SII-Summary Innovation Index*). Овим показатељом се унутар ЕУ упоређује успешност и конкурентност економских система држава. Поред ЕУ-чланица, индекс се рачуна и за поједине државе које то нису, а међу којима је и Србија. На основу резултата, државе су раздвојене у четири категорије: категорија лидера, категорија пратећих држава, категорија држава које сустижу и категорију заостајућих држава.¹⁸ У првој категорији се налазе водеће економије-Немачка, Велика Британија, Француска, Данска, Финска, Шведска, Холандија и Луксембург, у другој категорији су - Белгија, Аустрија, Кипар, Италија, Естонија и Чешка, у трећој - Пољска, Словачка, Мађарска, Шпанија, Португал, Грчка, Ирска, Словенија и Малта, а у последњој четвртој - Литванија, Летонија, Хрватска, Румунија, Бугарска и Србија.

велике. О овоме више у: The Global Competitiveness Report 2011-12. Appendix: Computation and Structure of the GCI 2011-12. Доступно на: World Economic Forum: www.weforum.org/docs/WEF_GCR_Report_2011-12.pdf (страница последњи пут посећена 19. 11. 2012)

18 Више на: www.proinno-europe.eu/page/summary-innovation-index-0 (страница последњи пут посећена 19. 11. 2012)

Саобраћајни коридори континенталног значаја на Балкану

Географски положај Балкана је врло повољан. Преко њега воде континенталне саобраћајнице које спајају западну и средњу Европу са Блиским истоком и кавкаско-касписјким подручјем, као и речне саобраћајнице којима се спаја црно-морски басен са атлантским акваторијем. У плановима ЕУ пројектовано је неколико паневропских коридора који би требало да пролазе преко Балкана. То су друмско-железнички коридори IV, V, VIII, IX и X, и речни коридор VII, који се протеже током Дунава.



Мапа бр. 3: *Трасе планираних паневропских коридора преко Балкана*¹⁹

19 Мапа преузета из: Пророковић, Душан: *Геополитика Србије: положај и перспективе на почетку XXI века*, Службени гласник: Геополитика, Београд, 2012, стр. 400.

Поред овога, треба додати и иницијативу организације Црноморске економске сарадње о изградњи кружног аутопута уз црноморскуобалу кроз Бугарску, Румунију, Молдавију, Украјину, Русију, (Абхазију), Грузију и Турску. То би, у случају реализације, повећало транзитни значај балканских држава и отворило нове могућности за лакши и бржи транспорт роба на тржишта западноевропских држава и црноморског региона, што би утицало на повећање извоза.²⁰

Несумњиво, у интересу балканских држава је повећавање њиховог транзитног значаја. Међутим, са изградњом свих поменутих коридора се касни више од десет година, а вероватно је да се неки пројекти неће никада реализовати. Приметно је да поједини коридори конкуришу једни другима, па се зато може поставити питање економске оправданости повезивања Будимпеште са чак три морске луке на Јадранском мору, као и паралелне изградње коридора IV и X који треба да повезују средњу Европу са Малом Азијом (један иде преко Србије, а други преко Румуније и Бугарске). Поред тога, у последњој деценији су приметне и многобројне несаслажности између паневропских пројеката ЕУ и националних пројеката балканских држава. Изградња аутопута пуног профила између Тиране и Приштине је за Албанце представљало кључно национално, а не само саобраћајно питање. Пошто се у његовој реализацији одмакло далеко, онда је логичније и јефтиније да се Приштина повеже на крак Коридора X, чиме би се успоставила нова саобраћајна комуникација на релацији Ниш-Тирана, него да се финансира пројекат изградње Коридора VIII који би се пружао краком некадашњег античког пута *Via Egnatia*. Такође, за Србију и Црну Гору је од великог значаја повезивање Београда са јадранском луком Бар савременом друмском саобраћајницом и модернизацијом постојеће железничке пруге истом трасом, на чему обе земље интензивно раде. Реализацијом овог српско-црногорског пројекта доводи се у питање оправданост изградње источног крака Коридора V, који треба да спаја Будимпешту са луком Плоче.

Што се коридора VII тиче, приметан је све већи број дипломатско-политичких иницијатива које се односе на Дунав. Пловни режим Дунавом регулисан је Конвенцијом о режиму пловидбе из 1948. године, чиме су прибрежне земље

20 О планираној изградњи аутопута око Црног мора више на: www.bsec.org

по први пут у историји добиле управу над целим пловним током Дунава²¹. У политичком, економском и безбедносном смислу, ово је неповољно за већину утицајних западних земаља, пре свега - САД, Велику Британију, Француску, а у одређеној мери и Немачку. Циљ нових дипломатско-политичких иницијатива, суштински јесте промена старих решења и делимично или потпуно преузимање контроле дунавског пловног коридора из руку прибрежних земаља²². Дакле, у овом случају приоритет је нешто друго, а не питање могућих перспектива и развоја балканских земаља. Уз све наведено, мора се упозорити и да је услед велике економске кризе која је захватила западноевропске државе, дошло до смањивања обима финансијских средстава која се издвајају за реализацију пројеката који су започети и одлагања почетка реализације планираних.

У овом делу рада, а уз осврт на већ изнете закључке о „трећеразредности“ економија балканских држава, оправдано је и поставити питање: колико би уопште изградња ових саобраћајних коридора допринела укупном развоју и повећавању БДП!? Закључцима са Берлинског конгреса 1878. године, Србија је била у обавези да преко своје територије изгради железницу која ће повезивати средњоевропске земље са Блиским истоком. Чешки историчар Јан Рихлик (*Ján Rychlík*) упозорава да „за своје време ова необично велика инвестиција није никако значајније утицала на стимулисање развоја српске економије. Испоставило се да је све неопходно за изградњу железнице било довољно из иностранства. Српски радници су учествовали у њеној изградњи и зато били плаћени. Али по завршетку радова огромна већина њих се вратила на своја имања“²³.

ЕУ и њене највеће чланице имају сопствене геоекономске и стратешке интересе због којих желе да реализују планове о изградњи паневропских саобраћајних коридора. Што

21 Lopandić, Duško: *Regionalne inicijative u jugoistočnoj Evropi*, Institut za međunarodnu privredu i politiku: Evropski pokret u Srbiji. Beograd, 2001, str. 158.

22 Међу овим новим организацијама се посебно истиче још од 2001. године институционализовани *Процес сарадње на Дунаву (ПСД)*, који представља „политичко-дипломатску иницијативу која има за циљ пружање новог политичког подстрека за јачање и развој вишестраних односа између подунавских земаља, без успостављања нових институција“, а у чијем раду су посебно активни САД и ЕУ.

23 Rychlík, Ján (a kol.): *Mezi Vídni a Cařhradem I*, Viřhrad, Praha, 2009, str. 244.

се балканских држава тиче, изградња саобраћајних коридора од континенталног значаја је важан предуслов даљег развоја, али то није и довољно само по себи. Основа, на којој се даље треба развијати економија је уска и нестабилна, а балканске државе немају своје место у међународној подели рада.

Планирани стратешки цевоводи и њихов значај

Поред наведених саобраћајних коридора, преко Балканског полуострва је планирана и изградња чак пет енергетских коридора: гасовода „Јужни ток“, „НАБУКО“ и „Трансјадранског гасовода“; и нафтовода „АМБО“ и „ЦПОТ“. Један од кључних стратешких циљева НАТО, ЕУ и Русије на Балкану везан је за питање енергетске безбедности. Балкан се налази на простору значајном за транспорт нафте и земног гаса са блискоисточних и средњоазијских изворишта ка западним тржиштима. САД и ЕУ су животно заинтересоване за транспорт нафте, пошто из домаћих извора задовољавају 50% домаћих потреба - САД, односно само 10% - ЕУ²⁴.

Табела бр. 3: Основни подаци о стратешким цевоводима

<i>пројекат</i>	<i>најављен</i>	<i>дужина (км)</i>	<i>капацитет</i>	<i>фаза реализације</i>
<i>АМБО</i>	1993	912	0. 75 мил. брл/дневно	незапочет
<i>ЦПОТ</i>	2002	1856	1, 2-1, 8 мил. брл/ дневно	незапочет
<i>Набуко</i>	2002	3893	31 млрд. м ³ / год	(трајно) об- уостављен
<i>Трансја- дрански</i>	2013	870	16 млрд. м ³ / год	припремна
<i>Јужни ток</i>	2007	2380	63 млрд. м ³ / год	у изградњи

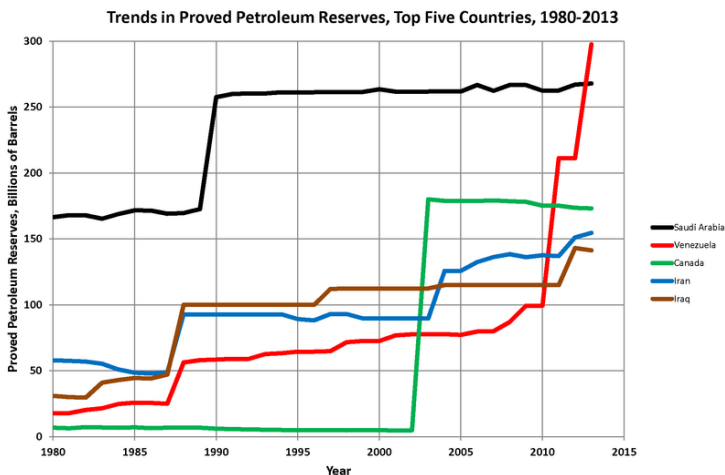
Процене су да ће потрошња нафте на глобалном нивоу расти, а да ће резерве опадати²⁵. За гас су као крајњи корисници посебно заинтересоване западноевропске земље, ко-

24 Krejčí, Oskar: „Geopolitika a energetická bezpečnost USA“. U: *Energetická bezpečnost-geopolitické souvislosti*, Vysoká škola mezinárodních a veřejných vztahů Praha, Praha 2008, str. 184-216.

25 Више у: Ђукић, Славољуб: *Време енергије: више од дипломатије*. Службени гласник, Београд, 2009.

је увозе око 70% овог енергента²⁶. У зависности од тога који се енергент посматра-сирове нафта или земни гас, разликује се и приступ у дефинисању циљева енергетске безбедности. Највеће резерве сирове нафте налазе се у подручју Блиског истока (највеће потврђене резерве појединачно имају Венецуела и Саудијска Арабија), али су значајна изворишта и у ширем региону Каспијског језера и у Русији, док се највеће резерве земног гаса налазе у Русији (потврђене резерве од 47 трилиона кубика) и Ирану (28,5 трилиона кубика).

За сада се као једини пројекат, који је изводљив и исплатив, издваја „Јужни ток“. Изградња ценовода је најављена у јулу 2007. године, од стране партнера у овом послу-представника руског Гаспрома и италијанског ЕНИ-ја, а до краја те године су се пројекту придружили још и Бугарска и Србија.



Графички приказ бр. 2: *Промене у потврђеним резервама нафте у пет водећих земаља за период 1980-2013. година*²⁷

Највећи акционар Јужног тока је Гаспром који има половину власништва, док другу половину поседују италијански ЕНИ (20%), немачки БАСФ (15%) и француски ЕДФ (15%). И поред свих ометања и опструкција, изградња је по-

26 Cupalová, Marcela: „Energetická bezpečnost EU“. U: Energetická bezpečnost-geopolitické souvislosti. Vysoká škola mezinárodních a veřejných vztahů Praha, Praha 2008, str. 158-184.

27 Преузето са: *Trends in proved oil reserves in top five countries, 1980-2013* (date from US Energy Information Administration)

чела у децембру 2012. године на црноморској обали, наста-
вљена у Бугарској новембра 2013. године, а најављено је да
ће два, од укупно четири вода бити завршена у последњем
кварталу 2015. или првом кварталу 2016. године²⁸. Стога се
може закључити како и од завршетка његове изградње ди-
ректно зависи и питање отварања нових перспектива за бал-
канске државе. Гасовод пролази кроз четири државе Балка-
на: Бугарску, Грчку, Србију и Словенију. Поред тога, у јуну
2013. године је потписан споразум о „мапи пута“ изградње
крака „Јужног тока“ који би се одвајао из Србије у Републи-
ку Српску, што укључује Босну и Херцеговину у пројекат, а
остају отворене могућности повезивања регионалним гасо-
водима мањег капацитета и Македоније (из Бугарске, Грчке
или Србије), Албаније (преко Косова), Црне Горе (из Србије)
и Хрватске (из Србије)²⁹.



Мапа бр. 4: Траса гасовода „Јужни ток“³⁰

28 Према вестима руске државне новинске агенције „РИА Новости“. Чла-
нак од 13. 11. 2012. под насловом: „Gazprom, Slovenia Sign Deal on South
Stream Pipeline Stretch“. Доступно на интернет страници: [http://en. ria. ru/
business/20121113/177424702. html](http://en. ria. ru/business/20121113/177424702. html) (страница последњи пут посећена 20. 11.
2012)

29 Споразум су потписали председник Републике Српске Милорад Додик
и потпредседник Гаспрома Александар Медведев 14. 06. 2013. у Бањој
Луци. Више се може пронаћи на: [http://www.b92.net/biz/vesti/region.
php?yyyy=2013&mm=06&dd=14&nav_id=722909](http://www.b92.net/biz/vesti/region. php?yyyy=2013&mm=06&dd=14&nav_id=722909)

30 Мапа преузета са: [http://www.balkanmagazin.net/energetika/cid163-21138/juzni-
tok-treba-i-rusiji-i-evropi](http://www.balkanmagazin.net/energetika/cid163-21138/juzni-tok-treba-i-rusiji-i-evropi) (страница последњи пут посећена 03.11.2013)

За наведене транзитне земље, реализација пројекта значиће и приходе од транзита, али за све балканске државе отвориће се могућност стабилног снабдевања земним гасом, по знатно повољнијим условима него што је то било до сада. Стога се на овај начин повећава конкурентност произвођача из балканских држава на осталим тржиштима и ствара пред-услов за обнављање индустријске производње. У том контек-сту посматрано, са новом економском активношћу и растом БДП омогућава се и реализација осталих пројеката који се тичу изградње саобраћајних коридора, јер би тада било еко-номске исплативости. У интересу балканских држава је да до стављања у функцију Јужног тока што је могуће пре дође, јер би се тиме смањило заостајање у односу на европску ге-окономску осу.

Иако је још давно најављено, са реализацијом три од наведених пет пројекта се уопште није започело. Вероватно је да два пројекта - „НАБУКО“ и „АМБО“, никада неће ни бити реализоване, или ће, у најбољем случају, њихова реали-зација бити могућа тек за пар деценија.

Када је о пројекту „АМБО“ реч (*Albanian-Macedonian-Bulgarian Oil*), САД су планирале изградњу овог нафтовода још од 1993. године. То је требало да буде један од праваца транспорта каспијске нафте (од Азербејџана преко Грузије, а одатле од источног крака „АМБО“-а у бугарској луци Бургас, преко територије Македоније до јадранске луке Драч (алб. *Durrës*), како је првобитно планирано, односно до Влоре (алб. *Vlorë*) у Албанији, како је то касније одређено, одакле би би-ла даље транспорована ка Барију у Италији. Нафта би до Бур-гаса била довожена, а из Драча/Влоре одвожена танкерима до коначних одредишта, а овај пројекат је разрађиван због све већег закрчења Босфора кроз који може да прође огра-ничен број танкера дневно)³¹. Пројектована дужина нафтово-да „АМБО“ је 912 километара, а капацитет 750. 000 барела дневно. Од 2004-2007. године три државе су потписале и ра-тификовале све неопходне споразуме који се тичу изградње нафтовода, али до 2013. године реализација није започела³².

31 Trud, Aleksis: *Geopolitika Srbije*, Službeni glasnik, Beograd, 2007, str. 156.

32 Wood, Barry: “Balkan Oil Pipeline Agreement Moves Project Closer to reality”, *Voice of America News*, 30. 12. 2004. Доступно на: <http://www.voanews.com/section/europe/balkan-oil-pipeline-agreement-moves-project-closer-to-reality.html>. (страница последњи пут посећена 20.10.2009)

Три су проблема везана за реализацију пројекта „АМБО“: 1) питање његове исплативости; 2) политичка нестабилност у регионима Кавказа и Балкана, посебно на унутрашњополитичкој сцени у Македонији; 3) недостатак интересовања инвеститора који ову трасу цевовода ипак виде као једну од могућих алтернатива, али не и као битнију у ширим размерама.³³



Мапа бр. 5: Упоредни приказ планираних траса нафтовода „ЦПОТ“ и „АМБО“³⁴

До иницирања изградње нафтовода Констанца-Панчево-Омишаљ, који би се после продужио и до Трста (још се назива и као Паневропски нафтовод и нафтовод „ЦПОТ“; скраћеница направљена од почетних слова имена градова - *Constanța-Pančevo-Omišalj-Trieste*), дошло је 2002. Иницијатори овог пројекта су били Србија, Румунија и Хрватска, а током његове разраде прикључили су се још и Словенија и Италија. Меморандум о разумевању пет држава потписан је 2007. Нафтовод „ЦПОТ“ би се протезао од Црног до Јадранског мора, у дужини од 1. 856 километара. Овај цевовод пред-

33 Пројектовани капацитет је 2-3 пута мањи од капацитета нафтовода „ЦПОТ“, а питање је и одакле би се „пунио“ у случају нових политичких нестабилности у Грузији. Нафтовод „АМБО“ је искључиво амерички пројекат, па би у случају драматичнијег погоршавања америчко-руских односа постало отворено чему би овај нафтовод уопште служио. Према процењеним резервама, које се крећу од 60. 000-118. 000 милиона барела, а узависности од тога чији подаци се користе, Русија је између 6-8. места на свету.

34 Мапа преузета са: <http://www.freeworldacademy.com/globalleader/georgia.htm> (страница последњи пут посећена 02. 11. 2013)

ставља директног конкурента америчком пројекту „АМБО“, а иако је дужи од нафтовода који би спајао Бургас и Влору, његова изградња би била јефтинија, а коришћење исплатљивије. Наиме, у Србији и Хрватској би се користиле већ постојеће инсталације које су део „Јадранског нафтовода“ (ЈАНАФ) или се ослањају на њега³⁵. Зато би било потребно изградити још 135 километара у Србији и свега 40 километара у Хрватској. И у Србији и у Хрватској остало је да се дограде делови нафтовода који се протежу равничарским пределима, што појефтиније градњу. Највећи трошкови везани су за румунски део нафтовода, који треба изградити у потпуности, у дужини од 635 километара. На крају, из Омишља би се последњи део нафтовода ЦПОТ „провукао“ преко Словеније у дужини од 30 километара, па преко италијанске територије у дужини од 10 километара до Трста. „ЈАНАФ“ већ има капацитет од 34 милиона тона годишње, док би укупан капацитет нафтовода „ЦПОТ“ био два и по пута већи. На поменутом правцу већ се налази шест рафинерија, па је и то један од разлога због којих је рачуница са изградњом „ЦПОТ“-а много профитабилнија него са изградњом конкурентског „АМБО“-а. Поред задовољавања потреба поменутих шест рафинерија, главну улогу би ЦПОТ имао у пребацивању нафте из Русије и каспијског басена ка западноевропским тржиштима, што земљама које учествују у овом пројекту обезбеђује улогу значајних транзитних држава.

Првобитно је планирано да нафтовод буде изграђен до 2012. године, са капацитетом од 1, 2-1, 8 милиона барела дневно, али се са његовом градњом није ни почело³⁶. И пре потписивања Меморандума о разумевању Словенија је изнела одређене резерве, пошто би деоница кроз ову државу пролазила карстним тереном, што би могло да угрози животну средину. Потом је 2010. године хрватски „ЈАНАФ“ своје учешће у овом пројекту „замрзао“, са образложењем да нафтовод није исплатив уколико се не договори његово продужевање ка средноевропским чланицама ЕУ, а иако су Србија

35 Више доступно на: [Jadranski naftovod: www.janaf.hr](http://www.janaf.hr)

36 Према: Šekularac, Ivana: *“Funds still short for Pan-European Oil Pipeline”*, Reuters, 04.06.2008. Чланак доступан на: <http://uk.reuters.com/article/2008/06/04/balkans-pipeline-idUKL0488037320080604> (страница последњи пут посећена 04. 11. 2013)

и Румунија најавиле да ће наставити учешће у пројекту и завршити деоницу од Констанце до Панчева, до 2013. године се у томе није одмакло далеко.³⁷

Најзначајнији пројекат, планиран од стране САД на Балкану је гасовод „НАБУКО“ (енг. *NABUCCO pipeline*). Овај ценовод би почињао у Азербејџану и преко Грузије, Турске, Бугарске и Румуније допремао гас до остатка Европе. Дужина гасовода би требало да буде 3. 893 километара, а капацитет 31 милијарда кубних метара. Иако је громогласно најављиван, са реализацијом „НАБУКО“-а се уопште није почело. У јулу 2013. године објављено је да се главни планирани снабдевач - Азербејџан повлачи, а пре тога су се из пројекта повукли и немачки инвеститори³⁸. Уместо о „НАБУКО“-у, зато се почело говорити о „Трансјадранском гасоводу“ (енг. *Trans-Adriatic Pipeline*), којим би од азербејџанског налазишта Шах-Дениз био транспортован гас ка јужној Европи.



Мапа бр. 6: Планирана траса гасовода „НАБУКО“³⁹

37 Према: Petković, Rato: „PEOP se neće graditi bez Janaf-a“, *Poslovni dnevnik*, 16.02.2010. Доступно на: <http://www.poslovni.hr/strane-kompanije/peop-se-nese-graditi-bez-janaf-a-140021#>(страница последњи пут посећена 01.11.2013)

38 Према: <http://www.rts.rs/page/stories/sr/story/13/Ekonomija/1355316/Propao-projekat-gasovoda+Nabuko.html> (страница последњи пут посећена 30. 10. 2013)

39 Мапа преузета са интернет странице: <http://www.nabucco-pipeline.com> (страница последњи пут посећена 20.04.2012)

„Трансјадрански гасовод“ би се протезао на 870 километара од грчко-турске границе на североистоку, преко северне Грчке и јужне Албаније, потом дном Јадранског мора до јужне Италије. На грчко-турској граници би био повезан са „Трансанадолским гасоводом“ (енг. *Trans-Anatolian Pipeline*), који треба да буде завршен до 2018. године, а у почетку ће се њиме до „Трансјадранског гасовода“ доводити око 16 милијарди кубних метара гаса годишње. Ипак, и у случају „Трансјадранског гасовода“ се поставља исто питање као и са „НАБУКО“-ом, јер постоји „стална забринутост у вези гаса из Азербејџана као алтернативе основним резервама из Русије-што је део напора ЕУ усмереног ка већој енергетској промени-јесте да ли су количине из Азербејџана саме по себи довољне“.⁴⁰

Насупрот плановима САД и појединих западноевропских држава, а чију реализацију би требао да обезбеђује НАТО, Русија је била заинтересована за изградњом гасовода „Јужни ток“ (рус. *Южный Поток*). „Јужни ток“ би се од Русије, преко црноморског дна, протезао до Бугарске, где би се рачвао у два дела-јужни ка Грчкој одакле би настављао ка јужној Европи и северозападни ка Србији одакле би настављао ка западноевропским државама. Овај цевовод би био дужине 2.380 километара са капацитетом од 63 милијарде кубних метара гаса годишње.



Мапа бр. 7: Планирана траса „Трансјадранског гасовода“⁴¹

40 Према: <http://www.setimes.com/cocoon/setimes/xhtml/bs/features/setimes/features/2013/07/03/feature-03> (страница последњи пут посећена 01.11.2013)

41 Мапа преузета са: <http://www.trans-adriatic-pipeline.com/news/news/detail-view/article/50/> (страница последњи пут посећена 01.11.2013)

Из Русије се тренутно у остале државе Европе испоручује око 180 милијарди метара кубних гаса кроз већ постојеће гасоводе, плус још 9 милијарди метара кубних које Русија испоручује Финској преко заједничког руско-финског гасовода. Планирано је да се из Русије до Турске преко гасовода „Плави ток“ испоручује још 16 милијарди уз планирани раст до 2030. до 32 милијарде; да се преко Немачке ка западној Европи преко гасовода „Северни ток“ испоручује око 30 милијарди метара кубних годишње са растом до 2030. до 55 милијарди; и да се јужној и средњој Европи преко два крака „Јужног тока“ која би се рачвала у Бугарској испоручује годишње до 30 милијарди метара кубних гаса годишње⁴².

Истовремено, дуго планирани гасовод „НАБУКО“, политички приоритет за који су САД биле (и остале!?) заинтересоване, би почињао у Азербејџану и преко Грузије, Турске, Бугарске и Румуније допремао гас до остатка Европе.⁴³ С обзиром да са својим потврђеним резервама Азербејџан може да пуни „НАБУКО“ са око 16 милијарди метара кубних годишње и да је вероватно реално да се из Туркменистана добави још толико, долази се до рачунице од око 30 милијарди кубних метара гаса годишње, који би се „НАБУКО“-ом транспортовао до Европе 2030. године (што је и планирани капацитет)⁴⁴. Упоредивши овај број, са збиром свих текућих и планираних испорука руског гаса до 2030. лако је закључити да овако пројектован „НАБУКО“ може представљати конкуренцију неком појединачном руском пројекту-„Плавом току“ или „Јужном току“ на пример, али преко њега се не може обезбедити значајнија алтернатива руским енергентима нити се може смањити енергетска зависност Европе од Русије.⁴⁵

42 Bariš, Katinka: *Cevovovodi, politika i moć: budućnost energetskih odnosa EU-Rusija*, Evropski pokret u Srbiji, Beograd, 2009, str. 13-14, 93-95.

43 О пројекту „НАБУКО“ више се може пронаћи на званичној страници: <http://www.nabucco-pipeline.com/portal/page/portal/en> (страница последњи пут посећена 20. 04. 2012)

44 Dilbazi, Eltay: *Energy Security and Alternative Sources in the Caspian Sea Region*, International Issues, Vol. XIX, No. 1/2010, Energy (still) matters, Research center SFPA, Bratislava, 2010.

45 Пророковић, Душан: *Анализа експертског предлога за утврђивање нове стратегијске концепције „НАТО 2020“*, Фонд Слободан Јовановић, Билтен бр. 15/2010, децембар 2010. Доступно на: www.slobodanjovanovic.org (страница последњи пут посећена 01. 11. 2013)

Исто ово важи и за најаве како „Трансјадрански гасовод“ са планираним капацитетом дупло мањим од „НАБУКО“-а може конкурисати „Јужном току“ и утицати на значајније смањивање зависности ЕУ од руског гаса.

Испуњавање политичког циља, како је неопходно смањивати процентуално учешће Русије на европском тржишту енергената, а који је НАТО пред себе поставио на Самиту у Букурешту 2008. године, могуће је само уколико се „НАБУКО“ буде снабдевао гасом из Русије или из Ирана (јер ове две земље имају довољне потврђене резерве да снабдевају без икаквих проблема европско тржиште, а располажу и неопходним капиталом и технологијом да изграде нове цевоводе).⁴⁶ Нелогично је да његово извориште буде у Русији, јер да су Русија и САД планирале заједничку изградњу гасовода, не би ни дошли у ситуацију да конкуришу једни другима са два различита пројекта, а проблематични односи између Ирана и западних земаља, пре свега САД, који трају још од свргавања Мохамеда Мосадега са власти 1956. године и који су утицали да Иран своју енергетску политику базира делимично и на повећању извоза у Јапан и Кину, доводе и другу наведену могућност у питање. Закључак како „они који стоје иза плана „НАБУКО“ суочавају се са противречностима прекомерних империјалних амбиција“, је исправан, зато што је тренутно тешко назрети како „НАБУКО“ може профункционисати, уколико не дође до нових војних интервенција САД у региону средње Азије, највероватније против Ирана⁴⁷. То би опет значајно утицало на промене у светском политичком систему и допринело погоршању укупних међународних односа.

46 О овоме се више може пронаћи на: Bucharest Summit Declaration Issued by the Heads of State and Government Participating in the meeting of the North Atlantic Council in Bucharest on 3 April 2008, www.summitbucharest.ro/en/2.html (страница последњи пут посећена 08.09.2013)

47 Анђелковић, Драгољуб: *Фактори безбедности Балкана: геополитичке и енергетске противречности*. Научни скуп „Геополитички и енергетски фактори безбедности Балкана“, Центар за развој међународне сарадње, Београд 2010. Доступно на: <http://crms.org.rs/faktori-bezbednosti-balkana-geopoliticke-i-energetske-protivrecnosti> (страница последњи пут посећена 11.10.2013)

Закључак

Изузимајући гасовод „Јужни ток“, питање изградње свих осталих стратешких цевовода на Балканском полуострву је дискутабилно и неизвесно. Због тога је, посматрано из данашње перспективе, „Јужни ток“ једини развојни пројекат од регионалног значаја, који може значајније утицати на побољшавање стања у економијама балканских држава. Изградња цевовода ће коштати најмање 25 милијарди долара, што ће бити велики замајац за привредне системе транзитних држава (па посредно и за њихове суседе са којима су повезане преко споразума ЦЕФТА или јединственог тржишта ЕУ), а процене су да ће само Србија на основу тога имати прилив страних директних инвестиција од око 1,5 милијарде евра (поређења ради, у Србији је у периоду 2003-2012. инвестирано 2,2 милијарди долара годишње, рачунајући и приходе од приватизације).^{48 49}

Изградњом „Јужног тока“ се фактички решава и питање енергетске безбедности балканских држава у XXI веку, чиме се утиче на стабилизацију политичког и економског система, ствара основа за ширење индустријске производње и раст реалне економије, те повећава конкуретност балканских држава на глобалном тржишту. Последње, али не и најмање важно, овим пројектом се ствара и реална могућност отварања североисточног геоекономског вектора и чвршћег повезивања балканских држава са тржиштем Евроазијског савеза. То може имати позитиван ефекат на повећавање извоза и постепено заузимање одређеног положаја балканских земаља у међународној подели рада, што би у крајњој линији утицало на депериферизацију Балкана на европској геоекономској

48 Податке о утицају изградње Јужног тока на прилив страних директних инвестиција изнео је Марсел Кремер, директор овог пројекта. Више се може пронаћи у чланку. Вашченко, Михаил: „Слаби докази, страшна музика“. Доступно на интернет страници часописа *Руска печ*, 30. 10. 2013: http://ruskarec.ru/economics/2013/10/30/slabi_dokazi_strasna_muzika_25931.html (страница последњи пут посећена 04. 11. 2013)

49 Подаци о обиму страних директних инвестиција у Србији за период 2003-2012. преузети из: Begović, Boris (et al.): *Grinfield strane direktne investicije u Srbiji*, Centar za liberalno-demokratske studije, Beograd, 2008, str. 24.

оси. Уместо трећеразредне улоге, Балкан би постао важна карика енергетског, технолошког и економског повезивања ЕУ и ЕАС⁵⁰. Услед тога, отворила би се и могућност брзе изградње још једног стратешког цевовода-нафтовода „ЦПОТ“, што би ојачало положај и убрзало економски раст Румуније.

Уз реализацију пројеката „Јужни ток“ и могуће - нафтовода „ЦПОТ“, мења се геоекономски положај Балкана, па у том случају и изградња планираних саобраћајних коридора од континенталног значаја постаје исплатива и за балканске државе вишеструко корисна. Овим се балканске државе додатно усмеравају на међусобну сарадњу, кроз повезивање стратешким саобраћајним коридорима и повећавање обима размене.

Наравно, делу западних земаља, а пре свега САД, овакав развој догађаја не иде у прилог. Са „Јужним током“, којим ће бити дистрибуирано чак 35 одсто руског гаса ка земљама ЕУ, ојачаће и руски утицај на Балканском полуострву. Отуда и све иницијативе о изградњи нових цевовода и усмеравање балканских држава, иначе чланица НАТО, на тражење алтернативних решења по питању властите енергетске безбедности.

Међутим, питање је колико је интересу балканских држава да упорно прате геостратешке интересе САД. Ометање „Јужног тока“ доприноси даљој економској стагнацији и (само)периферизацији балканских земаља на континенталној геоекономској оси. У одређеном развоју ситуације то може допринети и дестабилизацији политичких прилика и међудржавних односа. Опструкција „Јужног тока“ и покушаји стварања алтернатива су у основи скупи, а дугорочно посматрано политички ризични и економски неисплативи пројекти. Решење се зато налази у прикључивању свих балканских држава пројекту „Јужни ток“ и осмишљавању плана заједничког наступа и сарадње у наредним деценијама, што би било од вишеструке користи свима, а не у покушајима нових дестабилизација.

50 О интересу европских земаља, пре свега Немачке за стратешким енергетским повезивањем са Руском федерацијом више у: Ungerman, Jaroslav: „*Nové tendence na trhu se zemním plynem v Evropě*“. У: Mařík, Kamil (ed.): *Energetická bezpečnost a mezinárodní politika*, Professional Publishing, Praha, 2011, str. 64-67.

Литература

- Анђелковић, Драгољуб: *Фактори безбедности Балкана: геополитичке и енергетске противречности*. Научни скуп „Геополитички и енергетски фактори безбедности Балкана“, Центар за развој међународне сарадње, Београд, 2010. Доступно на: <http://crms.org.rs/faktori-bezbednosti-balkana-geopoliticke-i-energetske-protivrecnosti>
- Bairoch, Paul: „International Industrialization Levels 1750-1980“, *Journal of European Economic History*, No. 11, 1982, Rome, pp. 269-333.
- Bariš, Katinka: *Cevovovodi, politika i moć: budućnost energetske odnosa EU-Rusija*, Evropski pokret u Srbiji, Beograd, 2009.
- Begović, Boris *Grinfield strane direktne investicije u Srbiji*. Centar za liberalno-demokratske studije, Beograd, 2008.
- Вашченко, Михаил: „Слаби докази, страшна музика“, *Руска реч*, 30.10.2013. Доступно на: http://ruskarec.ru/economics/2013/10/30/slabi_dokazi_strasna_muzika_25931.html
- Dilbazi, Eltay: „Energy Security and Alternative Sources in the Caspian Sea Region“. *International Issues*, Vol. XIX, No. 1/2010, Energy (still) matters, Research center SFPА, Bratislava, str. 79-94.
- Dunford, Michael: “Economies in Space and Time: Economic Geographies of Development and Underdevelopment and Historical Geography of Modernization”. U: Graham, B [ed.]: *Modern Europe: Place, Culture and Identity*. Arnold, London, 1998, pp. 53-56.
- Ђукић, Славољуб: *Време енергије: више од дипломатије*, Службени гласник, Београд, 2009.
- Зиновјев, Александар: *Запад: феномен западњаинства*, Наш дом, Београд, 2002.
- Катић, Небојша: „*Зашто источна Европа заостаје?*“ НСПМ, Београд, 2009. 20.11.2009. Доступно на: <http://www.nspm.rs/ekonomska-politika/zasto-istocna-evropa-zaostaje-q.html>
- Kreiser, Klaus; NEUMANN, Cristoph. (2010): *Dějiny Turecka*. Lidové noviny, Praha.
- Krejčí, Oskar: „Geopolitika a energetická bezpečnost USA“. U: *Energetická bezpečnost-geopolitické souvislosti*, Vysoká škola

- mezinárodních a veřejných vztahů Praha, Praha, 2008, str. 184-216.
- Lopandić, Duško: *Regionalne inicijative u jugoistočnoj Evropi*. Institut za međunarodnu privredu i politiku: Evropski pokret u Srbiji. Beograd, 2001.
- Masaryk, Tomáš Garrigue. : *Österreich und der Balkan, Die Balkanfrage*, Verlag von Duncker und Humboldt, München/Leipzig, 1914. [elektronska verzija]
- Пророковић, Душан: *Геополитика Србије: положај и перспективе на почетку XXI века*, Службени гласник: Геополитика, Београд, 2012.
- Пророковић, Душан: *Анализа експертског предлога за утврђивање нове стратегијске концепције „НАТО 2020“*. Билтен Фонда Слободан Јовановић бр. 15/2010, Фонд Слободан Јовановић, Београд, 2010. Доступно на: <http://www.slobodanjovanovic.org/2010/11/20/dusan-prorokovic-zasto-se-pise-nova-strateska-koncepcija-nato/>
- Rychlík, Ján (a kol.): *Mezi Vídní a Cařihradem I*, Višehrad, Praha, 2009.
- Робертс, Џон М. (2002): *Европа 1880-1945*. Clio, Београд.
- Trud, Aleksis: *Geopolitika Srbije*, Službeni glasnik, Beograd, 2007.
- Ungerman, Jaroslav: „Nové tendence na trhu se zemním plynem v Evropě“. U: Mařík, Kamil (ed.): *Energetická bezpečnost a mezinárodní politika*, Professional Publishing, Praha 2011, str. 64-73.
- Wood, Barry: “Balkan Oil Pipeline Agreement Moves Project Closer to reality”, *Voice of America News*, Washington, 30. 12. 2004. Доступно на: <http://www.voanews.com/section/europe/balkan-oil-pipeline-agreement-moves-project-closer-to-reality.html>.
- Hofbauer, Hanes: *Proširenje EU na istok: od Drang nach Osten do integracije periferije u EU*, Filip Višnjić, Beograd, 2004.
- Цвијић, Јован: *Балканско полуострво и јужнословенске земље I*, Београд, 1922. [Kindle version]
- Cupalová, Marcela: „Energetická bezpečnost EU“. U: *Energetická bezpečnost-geopolitické souvislosti*, Vysoká škola mezinárodních a veřejných vztahů, Praha, 2008, str. 158-184.
- European Commission-Innovation Cooperation: www.proinno-europe.eu/page/summary-innovation-index-0
- Jadranski naftovod: www.janaf.hr

Nabucco Pipeline: <http://www.nabucco-pipeline.com/portal/page/portal/en>

NATO Bucharest Summit: www.summitbucharest.ro/en/2.html

RIA Novosti: <http://en.ria.ru>

Transadriatic Pipeline: <http://www.trans-adriatic-pipeline.com/news/news/detail-view/article/50/>

World Economic Forum: www.weforum.org/docs/WEF_GCR_Report_2011-12.pdf

*Dusan Prorokovic
Milorad Perovic*

*STRATEGIC CORRIDORS AND PIPELINES
AND THEIR INFLUENCE ON BALKAN
STATES GEOECONOMIC POSITION*

Resume

Position of the Balkan states in the continental geo-economic axis is extremely unfavorable. In every sense of a way Balkan is a periphery. Due to the decline in industrial production, the limited market capacity and underdeveloped infrastructure these country are forced to keep the current level of economic activity by enduring less and less favorable borrowing. However, the geographic location sets the Balkans as an important link in the transport linking the Middle East and Europe and gives it a role of an inevitable factor in the construction of continental significance pipelines. The future geo-economic position of the Balkan states depends on realization of planned projects related to the construction of traffic and energetic corridors. Currently it is evident that only one of the planned projects - South Stream pipeline can be completed and put to work relatively quickly, while the construction of the others is under the question mark. This is why the quick realization of the South Stream pipeline is in the

best interest of the Balkans, and why other Balkan states should join this project as soon as possible.

Key words: geo-economic position, Balkan states, transport corridors, oil and gas pipelines, South Stream, Nabucco, CPOT, AMBO, Trans-Adriatic Pipeline.

Овај рад је примљен 5. новембра 2013. године а прихваћен за штампу на састанку редакције 17. децембра 2013. године.