

БРАНИСЛАВ СТОЈАНОВИЋ
МАРИНА ТОДОРОВИЋ *

ЗНАЧАЈ И ПОТЕНЦИЈАЛИ КОРИДОРА X У ЕВРОПСКОМ САОБРАЋАЈНОМ СИСТЕМУ¹

Садржај: У мрежи мултимодуларних коридора, али и у европском саобраћајном систему у целини, коридор X, више према положају и потенцијалима, а мање према степену њихове валоризованости, има веома важну улогу. Посебно, јер представља деоницу интерконтиненталне (копнене) везе између Европе и предње Азије. Истовремено, овај коридор је и доминантна развојна осовина у већини земаља ЈИ Европе, као и главна компонента комплексних просторно-функционалних трансформација у њима. То, између осталог, значи да ће темпо укупног развоја тих простора зависити како од темпа комплетне валоризације потенцијала које коридор поседује (и представља) тако и од јачања његове улоге главног елемента интра и интеррегионалног повезивања тог дела европског континента.

Кључне речи: коридори, региони, потенцијали, саобраћај, Европа.

Abstract: In the network of multimodular corridors, but also in the European traffic system on the whole, corridor X has a very important role more in respect of its position and potentials and less regarding the degree of its valuation. It is particularly so since it represents a section of the intercontinental (land) link between Europe and Near and Middle East. At the same time, this corridor is also a dominant axis of development in the majority of SE European countries, as well as a major component of complex spatial-functional transformations that occur within them. That, inter alia, means that the pace of overall development of these parts will depend both on the pace of the overall valuation of potentials this corridors has (and represents), as well as the strengthening of its role as a major element of intra- and inter-regional linking of this part of European continent.

Key Words: corridors, regions, potentials, traffic, Europe.

Увод

Европа, у савременом свету, представља континенталну целину с најизраженијим процесом интеррегионалног повезивања (на свим нивоима) тако да, паралелно, представља и простор који је саобраћајно (екстерно и интерно) посебно у њеним западним и средишњим деловима, најбоље валоризован, како квантитативно (густина саобраћајница свих видова и категорија) тако и квалитативно (добро развијена мрежа комуникација на веома високом технолошком нивоу, као што су ауто-путеви, брзе железнице, и др.). Међутим, и унутар овог континенталног простора постоје значајне разлике, како у степену регионалног (просторно-функционалног) повезивања његових појединих делова, тако и у нивоу (а посебно квалитету) успостављених саобраћајних веза, и то не само између њих већ и с осталим деловима

***Мр Стојановић Бранислав**, сарадник-истраживач, Географски институт «Јован Цвијић», САНУ.

Др Тодоровић Марина, виши научни сарадник, Географски институт «Јован Цвијић», САНУ.

¹ Рад представља део резултата истраживања у оквиру пројекта "Дунавско-моравски коридор као главна осовина регионалног развоја и интеграције у ЈИ Европу", Чију реализацију финансира МНТР Републике Србије.

Европе. Западноевропски простор (не у геополитичком већ у регионалном смислу) представља најгушће насељено, високоурбанизовано и привредно (у целини) високоразвијено подручје, чија је једна од битних карактеристика наглашена унутаррегионална диференцијација с врло снажним, и сложеним, системом интеррегионалних веза, чију основу представља управо добро развијен саобраћајни систем. Средњеевропски простор, који до прве половине 20. столећа, у многим елементима (урбанизација, привредни систем и ниво развијености, саобраћајни систем) углавном пратио темпо западноевропског простора (уз веома наглашене унутаррегионалне разлике)² данас се, значајно, разликује од западноевропског: у њему још увек значајну улогу има примарна урбанизација, ниво привредне развијености знатно је нижи, а процес регионалне диференцијације (и интеррегионалне интеграције) озбиљно је успорен, тако да, углавном, доминирају монофункционални региони (као, например, у Пољској, Чешкој, Мађарској) везани за само једну функцију (у већини случајева рударство или тешка индустрија) или за један, релативно, снажан нодални центар (например, Будимпешту) док су саобраћајни правци (од природних до створених) веома слабо валоризовани.

За разлику од западно и средњеевропског источноевропски простор има, по многим елементима, потпуно, супротне карактеристике: процес регионалне диференцијације у државама ове макроцелине тек је у иницијалној фази,³ док је урбанизација доминантно примарног карактера (с бројним негативним ефектима, који представљају значајну препреку интензивирању темпа укупног развоја) и просторно оштро диференцирана, а саобраћајна повезаност, како интерна тако и екстерна, је на изузетно ниском квантитативном (број веза) и квалитативном (технолошком) нивоу. Уз то ту регионалну макроцелину карактерише структурно веома неповољна, наглашено екстензивна привреда, која је само у краћем временском периоду представљала покретача неких озбиљнијих просторно-функционалних трансформација, укључујући и појаву иницијалних форми регионалне диференцијације. Поједине земље ове макроцелине имају (као, например, Србија) управо геосаобраћајни положај као најзначајнији потенцијал, у смислу компаративне предности, а који, практично, уопште није валоризован, јер није ни представљао неку озбиљну стратешку развојну оријентацију, посебно у периоду оштре политичке поларизације целог европског континента (највећи део друге половине 20. столећа). Истовремено, за овај простор карактеристично је да се повезивање унутар (формалних) региона базира на доминацији само једне прометне компоненте (углавном друмског или железничког, а у појединим његовим, мањим, деловима водног саобраћаја) док су остале, посебно оне високог технолошког нивоа, потпуно неразвијене. Један од значајних индикатора веома ниске саобраћајне интра и интеррегионалне повезаности макроцелине Југоисточне Европе је и показатељ о густини саобраћајница највишег технолошког нивоа (аутопутеви, пруге за велике брзине, продуктоводи, и др.) којих у свим државама тог макрорегиона има веома мало (аутопутеви)⁴ или их уопште нема (пруге за велике брзине).

² Ове разлике више су биле последица утицаја геополитичких промена, а мање неке "политике" регионално диференцираног развоја.

³ Ретки су примери нуклеуса урбаних региона (Београд, Букурешт, Кијев, Софија) формираних само око неколико главних градова држава, или, као например у Украјини, у подручју интензивне рударско-индустријске активности. Међутим, наких сложенијих форми, као што су полифункционални региони или неки сложенији урбани системи (подручја конурбација, метрополитенске зоне, и др.) у овој европској макроцелини још нема.

⁴ Подаци за 1998. годину показују да се густина мреже аутопутева (на 1000km²) у државама Југоисточне Европе кретала од 7,14 km (Хрватска) до 0,47 km (Румунија) док је у појединим државама западноевропског простора (например, Немачка 31,7 km, Италија 21,4 km) била неупоредиво већа.

Простор Србије (односно СЦГ у целини) припада оним саобраћајно ниско валоризованим регионима, који су (и интер и интра) веома слабо повезани, али и стварно регионално диференцирани. Уз то, ово подручје карактеришу неповољни трендови урбанизације (веома спор, и неквалитетан процес секундарне урбанизације, непостојање сложенијих форми урбаних система, и др.) веома слаб темпо укупног развоја, неповољни демографски токови, и сл. Међутим, управо саобраћај, не само да представља недовољно валоризовани потенцијал, већ и веома значајну компаративну предност (а уз потенцијал за производњу здраве хране и једину) овог простора, и то не само у односу на непосредно окружење, већ и у односу на многе друге европске државе ван те континенталне макроцелине. Поједностављено, овај (гео-саобраћајни) потенцијал се може свести на две битне компоненте: једну која произилази из његовог међуконтиненталног “мостовног” положаја, и другу, која омогућава брзу, јефтину и релативно технолошки једноставну комбинацију копненог (друмског или железничког) и водног (поморско-речног) транспорта роба и људи. Прва компонента детерминише његову улогу континуираног, углавном, транзитног (промењивог интензитета) простора, који у протекла више од два миленијума представља најкраћу копнену везу (или важан део комбиноване копнено-морске везе) између макроцелина западне и средње Европе и подручја предње Азије (као и делова северне Африке) односно његову улогу једне од најстаријих, најзначајнијих и најквалитетнијих интерконтиненталних копнених комуникација у овом делу света (Тодоровић, Стојановић, 2002.).

Историјски развој

Најзначајнији елемент ове компоненте простора Србије (као и, практично, највећег дела подручја макроцелине Југоисточне Европе) представља управо саобраћајни правац којим пролази дефинисани мултимодуларни коридор X. Почетак интензивније и озбиљније (у техничком и економском смислу) валоризације, тог изузетно значајног правца међуконтиненталног повезивања, везан је за експанзију Римског царства. Ова, прва државна творевина на овом простору, представљала је за тадашње услове (и могућности) добро уређен, и ефикасан политичко-територијални систем, који је свој развој заснивао на војној експанзији и трговини. Најзначајнији елемент те државне творевине, уз добро организовану војску и административни апарат, била је управо добро развијена саобраћајна инфраструктура. Њену окосницу представљала је мрежа путева, и то на изузетно високом технолошком нивоу, која је, истовремено, била и тако рационално конципирана да и данас представља саобраћајну “матрицу” у свим деловима европског простора (али и у ваневропског) који су били у саставу те прве интерконтиненталне империје. Прометни правац којим данас пролази највећи део коридора X био је у периоду римске владавине валоризован изградњом саобраћајнице која је од Emone (Љубљана) преко Marsonie (Сл. Брод) и Sirmiuma (Срем. Митровица) водила до Singidunuma (Београд). Од Singidunuma је изграђен познати пут Via Militaris преко Viminatiuma (Костолац) и Naisusa (Ниш) до Serdica (Софија). Једна од данашњих деоница коридора X (крак д) делом се поклапа с трасом једне од најзначајнијих копнених саобраћајница римског империја: Via Egnatia (Драч-Heraklea-Salonica).

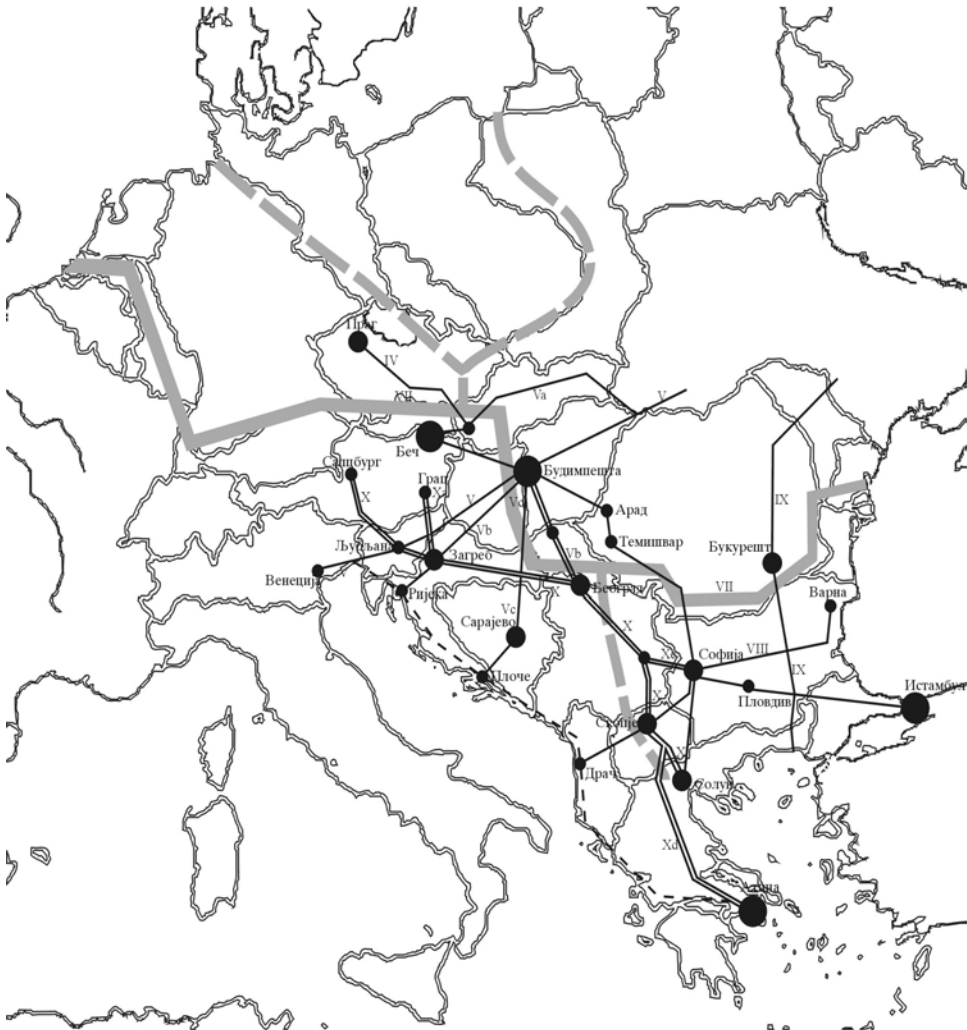
De facto највећи део савременог коридора X већ је у периоду римске владавине представљао један од најзначајнијих, и технолошки добро опремљених (пут с чврстом подлогом, мостови, организована одморишта, и др.) саобраћајних праваца у империји. Распадом Римског царства тај правац губи на значају, посебно због сложених нових политичких односа у том простору (стална сукобљавања, феудални партикуларизам, односно непостојање снажних релативно централизованих државних система). Након турских освајања највећег дела подручја Југоисточне Европе, и стабилизације власти

отоманске империје у том простору, постепено јачају трговачке везе између делова средње Европе и Цариграда, као назначајнијег трговачко-саобраћајног центра не само турског царства већ и Европе и предње Азије, који уједно представља и једну од највећих урбаних агломерација у свету у то време (Стојановић, Тодоровић, 2002). Поједине деонице данашњег коридора X представљају (на трасама некадашњих римских комуникација) важне саобраћајнице које повезују најважније средњоевропске центре (Будим, Беч, Праг, Краков) са Цариградом. Прва, модерна, делимична валоризација основног потенцијала коридора X, започиње развојем железничког саобраћаја средином 19. столећа, али због геополитичких околности тај процес не захвата овај саобраћајни правац у целини, већ зависно од политичких, и економских интереса, центара који су владали тим простором, само његове поједине делове, који су дуго времена били чак и међусобно неповезани. Тако је, на пример, већ 1846. године изграђена пруга Грац-Цеље (правцем данашњег крака коридора Ха) али као деоница, за Аустро-Угарску важне, комуникације Беч-Трст, а не као (саобраћајна) повезница простора средње и Југоисточне Европе (и предње Азије) што коридор X, у суштини, представља. Нешто касније (1862. године) изграђена је деоница Зидани Мост-Загреб-Сисак, а у периоду од 1883. до 1889. године пруга Сисак-Винковци-Земун (Динић, 1976.), а од 1879. до 1891. године пруга Љубљана-Јесенице-Филах, тако да је, практично цела посавска деоница данашњег коридора X до краја 19. столећа била опремљена важним инфраструктурним сегментом – железницом. Паралелно, друго снажно политичко и економско средиште тог дела европског простора, Будимпешта, почиње с повезивањем железницом с јужним деловима своје гравитационе (интересне) зоне. Тако је у периоду од 1846. до 1870. године изграђена пруга Будимпешта-Сегедин-Суботица, односно највећи део данашњег крака Хб овог коридора опремљен је, за тадашње услове, најсавременијом саобраћајном инфраструктуром. У периоду до 1900. године изграђена је и деоница Суботица - Нови Сад - Инђија (Земун). Тек 1884. године завршена је изградња железничке пруге Београд-Ниш, и то је почетак валоризације јужног крака коридора X. Већ до 1886. године завршена је деоница Ниш-Врање, а до 1887. године деоница Ниш-Пирот (крак коридора Хц). Истовремено, најјужнији део данашњег коридора X опремљен је основном железничком инфраструктуром нешто касније, с обзиром да се налазио у простору који је још био у саставу турске империје, која у 19. столећу представљала политичку целину веома успореног привредног развоја. До 1900. године завршена је изградња пруга Солун-Скопје (коридор X) и Солун-Битола (део крака Хд) тако да је до почетка 20. столећа комплетна мрежа садашњег коридора X (основни правац и четири крака) била “покривена” железничком инфраструктуром.

У првој половини 20. века и у тим просторима започиње развој аутомобилског саобраћаја, који није праћен одговарајућом путном мрежом. Све до 60-тих година мрежа савремених путева у том делу Европе само је фрагментарна, односно изграђене су краће деонице које су повезивале веће урбане центре међусобно, или су представљале само сегменте саобраћајних праваца који су имали стратешки значај за центре ван те макроцелине (нпр. пут Београд-Суботица-Будимпешта, или Загреб-Вараждин-Будимпешта).

Тек крајем шездесетих година изградњом аутомобилског пута (“ауто-пута”) Љубљана-Загреб-Београд-Скопље главни правац данашњег коридора X инфраструктурно је савремено опремљен и за аутомобилски саобраћај, и представља један од најзначајнијих друмских праваца у том делу Европе. Убрзо су изграђене и остале

Положај коридора X у европском саобраћајном систему



- ==== Коридор X
- Остали коридори
- - - - Јадранско - Јонски коридор
- VII Број коридора
- ==== Главни шловни путеви
- Пловни путеви у плану

деонице за аутомобилски саобраћај, које су сегмент (кракови) данашњег коридора X, и све имају ранг међународних (E) путева⁵. Међутим, кад се ради о даљем развојудрумске инфраструктуре највишег технолошког нивоа (пут с четири и више возних трака и денивелисаним раскршћима) коридор X још увек није комплетиран, што осетно отежава његову пуну валоризацију као веома важног интеррегионалног, али и интерконтиненталног, саобраћајног правца

Тек крајем шездесетих година изградњом аутомобилског пута (“ауто-пута”) Љубљана-Загреб-Београд-Скопље главни правац дањашњег коридора X инфраструктурно је савремено опремљен и за аутомобилски саобраћај, и представља један од најзначајнијих друмских праваца у том делу Европе. Убрзо су изграђене и остале деонице за аутомобилски саобраћај, које су сегмент (кракови) данашњег коридора X, и све имају ранг међународних (E) путева⁶. Међутим, кад се ради о даљем развоју друмске инфраструктуре највишег технолошког нивоа (пут с четири и више возних трака и денивелисаним раскршћима) коридор X још увек није комплетиран, што осетно отежава његову пуну валоризацију као веома важног интеррегионалног, али и интерконтиненталног, саобраћајног правца. На његовом главном потезу само на правцу Загреб-Београд-Ниш изграђен је ауто-пут у пуном профилу. Деоница Загреб-Љубљана-Филах (Салцбург) још је у изградњи, с тим да су неки сегменти (прилази Загребу и Љубљани и правац Филах-Салцбург) довршени. Правац Ниш-Скопље-Солун само је мањим делом изграђен (прилази Нишу и Скопљу и деоница од македонско-грчке границе до Солуна) док је највећи део још увек обичан аутомобилски пут. Крак Ха (Загреб-Марибор и Марибор-Грац) највећим делом је завршен, док је крак Хб још у изградњи: деоница Будимпешта-Кечкемет-Сегедин је највећим делом завршена, док је деоница Београд-Суботица још у изградњи.

Некомплетна мрежа савремених друмских комуникација и бројна »уска грла« (деонице које нису завршене) представљају један од најзначајнијих елемената још увек ниске валоризације геосаобраћајног (екстерног) значаја овог коридора. Други, не мање битан, елемент је низак степен квалитета веза с осталим коридорима у макрорегији, а посебно деоницом коридора VI (Софија-Пловдив-Истанбул) која је битна за његову потпуну валоризацију као интерконтиненталног саобраћајног правца Уз то, од посебног је значаја и чињеница да је у појединим државама (посебно Србији и Црној Гори, Бугарској и Македонији) мрежа секундарних саобраћајница, која гравитира коридору X, веома слабо развијена и, често, слабог квалитета, што онемогућава његову оптималну (интерну) валоризацију, односно његову функцију праве окоснице саобраћајног система у тим просторним целинама. Истовремено, железничка компонента коридора X само у Словенији и Хрватској делимично задовољава поједине стандарде, које морају испуњавати правци тог ранга (пропусна моћ, брзине, осовинско оптерећење, телекомуникациони и сигурносни системи) док у осталим земљама кроз које овај коридор пролази тек започињу радови на модернизацији мреже на коридору.⁷ Модернизацијом тих деоница, као и пруга Скопје-Солун и Софија-Пловдив-Истанбул, простор западне и средње Европе био би

⁵ Крак Ха је међународни пут (E57 и E59) Загреб-Марибор-Грац, крак Хб је пут Београд-Суботица-Будимпешта (E75), крак Хц је пут Ниш-Софија (E80) а крак Хд Велес-Битола- Солун представља међународни пут E65.

⁶ Крак Ха је међународни пут (E57 и E59) Загреб-Марибор-Грац, крак Хб је пут Београд-Суботица-Будимпешта (E75), крак Хц је пут Ниш-Софија (E80) а крак Хд Велес-Битола- Солун представља међународни пут E65.

⁷ У подручју Србије планира се, између осталог, реконструкција и изградња другог колосека пруге Суботица-Београд (за брзине до 160km/h) реконструкција двоколосечне пруге Шид-Београд (брзине до 160 km/h) реконструкција и изградња другог колосека пруге Београд-Ниш (брзине 120-160 km/h) реконструкција пруге Ниш-македонска граница (брзине 70-20 km/h) ремонт, реконструкција и електрификација пруге Ниш-Пирот, и др. (Ковљанић Ј. и др., 2000).

повезан савременом железничком комуникацијом (високе пропусне моћи) с подручјем источног Медитерана и Блиског истока.

Генеа тог веома важног европског саобраћајног правца показује да овај савремени мултимодуларни коридор, кроз историју, мења своју улогу и то, првенствено, у зависности од геополитичких промена у ширем простору, што показује да је његов интеррегионални значај неупоредиво већи од интрарегионалног (Стојановић, Тодоровић, 2002). Пан-европски коридор X дефинисан је 1977. године у Хелсиникију, као мултимодуларни саобраћајни правац континенталног значаја који спаја Салцбург са Солуном, и то преко Љубљане, Загреба, Београда, Ниша и Скоља са Солуном⁸, односно делове средње и западне Европе с ЈИ Европом.

С обзиром да овај коридор, краком преко Ниша повезан с мултимодуларним коридором IV (Будимпешта-Крајова-Софија-Пловдив-Истанбул) он представља најкраћу (и тренутно најкомплетнију) копнену везу између најразвијенијих делова европског континента и простора предње Азије, односно с истанбулским копнено-поморским чвориштем, као једним од најважнијих у том делу света. То значи да, у суштини, представља, веома важну деоницу интерконтиненталне евро-азијске магистрале.

Истовремено, преко кракова А и Б овај коридор представља и најповољнију саобраћајну везу два снажна европска саобраћајна чворишта (Беч, Будимпешта) како с подручјем ЈИ Европе тако и с простором источног Медитерана. Уз то, овај коридор се код Будимпеште и Београда укршта се са коридором VII (Дунав) што додатно потенцира његов значај. De facto коридор X, према актуелној улози у интеррегионалном повезивању представља један од најважнијих саобраћајних правца не само у овом макрорегиону већ и у европском континенталном простору у целини. Уз техничко опремање (модернизацију и комплетирање) за потпуну саобраћајну валоризацију тог правца неопходна би била и потпуна реализација великог европског пловног система, чији је један, важан, сегмент (канал Рајна-Мајна-Дунав) већ изграђен. Други, (ткзв "Усистем") још у плану, а повезивао би пловне путеве Лабе и Висле с Дунавом, тако да би Северно море и Балтик били повезани с Црним морем. Сегмент тог великог европског (унутрашњег) пловног система представљао би и јужни крак Морава-Вардар (Попара Д., Стојановић Б., 1978), који би у целости био саставни део мултимодуларног коридора X. Његовом реализацијом систем би био заокружен, односно био би повезан и са Средоземним морем, односно, готово, сви велики западноевропски лучки центри (Антверпен, Ротердам, Хамбург) били би повезани мрежом (унутрашњих) пловних путева с великим урбаним средиштима (Берлин, Беч, Будимпешта) у средњевропском региону, као и с црноморским лукама и Солуном. Управо би коридор X, у јужном делу тог пловног система, имао улогу значајног сегмента, односно Београд би имао функцију важног мултимодуларног чворишта у том коридору.

Развојна улога Коридора X

Неопходно је истаћи да овај коридор, уз функцију веома важне интеррегионалне (и интерконтиненталне) везе у том делу Европе представља и, не само саобраћајну, већ, у основи, и просторно-функционалну окосницу највећег дела подручја тог европског макрорегиона. Та његова улога, у разним развојним етапама овог простора, манифестује се различитим интензитетом, али практично (константно) овај правац представља најснажнији елемент комплексног повезивања, укључујући и

⁸ Уз основни правац дефинисана су и четири крака: крак А (Грац-Марибор-Загреб) крак Б (Будимпешта-Суботица-Београд) крак Ц (Ниш-Пирот-Софија) и крак Д (Велес-Битола-Флорина).

иницирање развоја и сложене просторно-структурне трансформације на готово свим просторним и функцијским нивоима. Значај коридора X за државе кроз које пролази показује и чињеница да, например, у простору Србије (а слично је и у Македонији и Бугарској, а делимично и у Словенији и Хрватској) представља, без обзира на релативно низак степен валоризованости, главну осовину развоја, која не само да је подручје изузетно снажне демографске концентрације, већ је и зона наглашене концентрације функционалних капацитета, инфра и супраструктуре. У суштини, простор коридора X представља релативно малу просторну зону с веома високим степеном концентрације људских и материјалних (али и неких природних) потенцијала (Стојановић Б., Војковић Г., 2003). То показује и податак да је у подручју коридора у Србији, 2002. године (општинама кроз које коридор пролази) живело 3794,8 хиљада становника, што представља 50,6% становништва централне Србије и Војводине.

Истовремено, те општине заузимају су свега око 26% територије ова два мезорегиона, што значи да су, просечно биле, готово, двоструко насељеније од територије Србије (без Косова) у целини. Карактеристично је да општине у коридору имају и знатно виши ниво концентрације становништва у урбаним насељима (66,9%) у односу на просек за целу територију (56,4%). Уз то, од пет насеља с више од 100 хиљада становника (2002. године) четири се налазе у подручју коридора (само је Крагујевац нешто периферније у односу на њега). Значај (и развојну доминацију) овог коридора у просторној структури Србије показује и податак да је у насељима, у његовој зони, 2001. године било концентрисано укупно 50,6% укупно запосленог становништва (или 963,4 хиљаде од укупно 1904,5 хиљада запослених у Републици) а да четири највеће урбане агломерације у коридору (Београд, Нови Сад, Ниш и Суботица) концентришу чак више од 2/3 (или 68,7%) запосленог становништва у коридору (РЗС, 2003).

Међутим, специфично је да овај коридор има и значај (више посредни) за развој активности (односно промену појединих сегмената актуелне просторне структуре) које су везане за другу (уз геосаобраћајни положај) комплементарну предност простора Србије - производњу хране. Претпоставка за бржи раст пољопривредне производње и укупни рурални развој је у рационалном коришћењу основних компаративних предности, пре свега у географском и саобраћајном положају. У том смислу врло је значајно сагледавање реалних утицаја Коридора X на токове пољопривредно-прехранбене производње. Тај уплив се може анализирати, како са аспекта рационалног коришћења пољопривредних потенцијала, тако и реалних могућности за повећањем размене и транспорта пољопривредних производа, агротехнике и технологија. То је посебно важно када знамо да око 1/3 укупних пољопривредних потенцијала (површина, становништва...) непосредно лежи уз Коридор X, а да на простору Србије нема производног руралног простора који је удаљенији од стотинак километра од коридора.

У сагледавању тог геостратешки врло сложеног система, који нема само локални већ и веома важан регионални значај, и његовог утицаја на пољопривреду могу се разматрати два различита процеса: *први*, транспорт стандардних, класичних пољопривредних производа (жито, поврће, индустријске културе...), и *други*, достава и промет специфичних пољопривредних производа (производи са еко префиксом, храна дефинисаног географског порекла, маргинални пољопривредни производи, нпр. са малих сеоских газдинстава свежег воћа из брдско-планинских подручја, меда, млека, лековитог биља...). У том смислу могли би интересантни бити пилот пројекти САПАРД програма (The Special Accession Programme for Agriculture and Rural Development), као инструмент помоћи ЕУ за пољопривреду и рурални развој у земљама кандидатима за интеграцију и асоцијацију у развијена европска тржишта. Тим пре,

што је у овом транзицијско развојном моменту неопходно и утврђивање стратегије за отварање пута и припреме земље за интеграцију у заједничко тржиште Европске уније и неминовно усаглашавање с европским стандардима. Имајући у виду актуелно стање, изграђеност и степен техничко-технолошке опремљености прехрамбене индустрије може се закључити да она представља потенцијал развоја на простору коридора. Према неким истраживањима (Простран М., 2002; Милановић М. 2002) перманентно је присутан низак степен искоришћености капацитета, како у укупној индустрији прераде пољопривредних производа, тако и у неким њеним видовима посебно (кондиторска индустрија 40% капацитета, кланице 30%, индустрија сточне хране 34% итд). Да би се постигла боља искоришћеност капацитета и конкутентност производа морало би се десити значајније производно преструктурирање које подразумева, између осталог, например: појачање економско-тржишне повезаности пољопривреде, пратећих индустрија и посебно њихово усклађивање са захтевима корисника Коридора; затим, побољшање асортимана производа прилагођавањем производње по количини, квалитету и конкурентности затевима светског тржишта али и положају на Коридору; успостављање модернијег рада менаџмента који ће схватити, поштовати и искористити значај геостратешког положаја производних и трговинских капацитета дуж једног тако сложеног и важног мултимодуларног коридора и др.

Реализацијом једне специфично пројектоване и прилагођене пољопривредне производње потребама и захтевима положаја на Коридору X, који спаја исток и запад и север и југ, поред задовољења домаћих потреба обезбедили би се и суфицини већине пољопривредних и прехрамбених производа. Уместо декларативних поставки неких креатора економске политике *«да су наше шансе у пољопривреди»* чини се улутнијим да аграрну политику треба креирати на приступу *«наше нису у пољопривреди, већ око ње»* - што уствари значи одређивање места пољопривреде у оквиру руралне економије сваког појединачног простора (Јеремић Љ, 1996). Полазне основе стратешког управљања пројектованог развоја пољопривреде на овом простору спадају у домен пореске политике, цена, субвенција, подстицаја и, пре свега, свеукупног развоја руралних простора. Међу најактелније свакако спадају: субвенције које постичу производњу хране дефинисаног географског и еко порекла, јер то су производи који су увек конкурентни и имају сигурног купца; затим, развој малих и средњих предузећа која се структурно и производно далеко брже прилагођавају специфичним захтевима корисника и тржишта на Коридору и др.

Евидентно је да потпуна валоризација положаја на коридору не зависи само од развоја саобраћајне функције (у ужем смислу) већ и од искоришћавања свих могућности које овако повољан положај пружа. Истовремено, ниво значаја самог коридора у корелацији је и са степеном развијености просторних целина кроз које пролази, а не зависи само од нивоа развијености почетне, или завршне, дестинације. Управо државе макроцелине ЈИ Европе, са бројним (ниско валоризованим) потенцијалима представљају развојно најслабији део коридора X, посебно ако се он посматра (што у ширем смислу и представља) као деоница важне интерконтиненталне повезнице. Њихов укупан развој, и брзина просторно-структурних промена, које су неминовне за трансформацију ових подручја из зона екстензивне у зоне интензивне привреде, и то засновану на свим принципима и елементима одрживог развоја, зависиће, између осталог, и од начина и брзине валоризације једног важног потенцијала (а за неке и компаративне предности) као што је коридор X. Истовремено, његова функција и значај у европском саобраћајном систему били би још више потенцирани уколико би државе кроз које пролази достигле осетно виши ниво укупне развијености, односно ако би се приближиле европском просеку.

Неопходно је нагласити да један од битних предуслова (практично императив) за њихов бржи развој представља и «отварање» њихових граница (Грчић М., 2002).

ЛИТЕРАТУРА

- Грчић М., (2002): **Концепт граничног региона**, Проблеми ревитализације пограничних крајева Југославије и Републике Српске, Географски факултет, Београд.
- Динић Ј. (1976). **Саобраћајна географија**, Научна књига Београд.
- Јеремић Љ., (1996), **Пољопривреда Србије – основе наше прехранбене сигурности**, Економски институт, Београд
- Ковљанић Ј. и др.(2000): **Развој трансевропских железничких коридора** - Коридор X и процес обнове Југословенских железница”, Железнице (Београд) година LVI, бр. 9-10.
- Милановић М., (2002), **Прехранбена индустрија СР Југославије 1980-2000**, ДАЕЈ и Институт за економику пољопривреде, Београд.
- Простран М., 2002; **Економска политика и мере за унапређење пољопривреде, односно свеобухватног руралног развоја**, у Производња хране – чинилац регионалне интеграције на Балкану, Београд.
- Попара Д, Стојановић Б. (1978), **Геосаобраћајни положај САП Војводине**”. Гласник СГД-а. св.63, бр. 1, Српско географско друштво, Београд.
- Стојановић Б., (2001): **Основни географски елементи међурегионалног повезивања у ЈИ Европи**, Зборник радова са XIV конгреса географа Југославије, Српско географско друштво, Београд.
- Стојановић Б., Тодоровић М. (2002): **Дунавско-моравски коридор као основни елемент унутаррегионалног повезивања у ЈИ Европи**, Регионални развој и демографски токови балканских земаља, књ. 7., Економски факултет, Ниш.
- Стојановић Б., Војковић Г., (2003): **Основне просторно-демографске карактеристике зоне коридора X**, Регионални развој и демографски токови балканских земаља, књ. 7., Економски факултет, Ниш.
- Todorović M., Stojanović B., (2003): **Traffic Corridors, Regional Development and Globalization**, Conference of Geography “*The reconsiderations of the geographic approach in the context of globalization*”, Department of Geography Timisoara.
- РЗС (2003): **Општине у Србији 2002.**, Републички завод за статистику Београд.

BRANISLAV STOJANOVIC
MARINA TODOROVIC

Summary

THE IMPORTANCE AND POTENTIALS OF X CORRIDOR IN THE EUROPEAN TRAFFIC SYSTEM

European traffic system is a most developed and complex one in the world of today. It represents an axis of the European space, whose overall development is based on regional differentiation and integration. In this system corridor X doesn't represent just one of (altogether ten) European multi-modular corridors whose basic function is to link, as main traffic directions, West and Central European main nodal junctions with the transition regions, but also has a role of a section of intercontinental (land) traffic direction that connects the most developed parts of Europe with the Near and Middle East region. The genesis of this direction shows that ever since the Roman Empire it represented the most important direction of communication in this part of Europe, and depending on geo-political changes in the broader area, its importance grew or fell, but always kept the role of an important traffic route. With the first modernisation (construction of railway in the second half of 19th century) its potential increased, but due to socio-political circumstances (non-transparent and unstable borders, low overall development level, etc.) it was very poorly valued in all states it went through. Only in late 20th century preconditions were created for its full valuation both as a development axis for some SEE countries (Serbia, Macedonia, Bulgaria), a comparative advantage (Serbia) or as main interregional link in this macro-whole of Europe. At the same time, its importance in the European traffic system would have been emphasised if the level of its inter-regional valuation were higher, which would directly influence the pace and quality of the overall development of the area of South-East Europe. Also, for the region of Serbia this corridor is important as an essential factor of its transformation from a classical manufacturer of agricultural raw materials into a health-food producing country, for which it has all necessary conditions. At the same time, that would result (in addition to other structural changes) in its speedier, complex, spatial-functional transformation which would be a result of maximum valuation of comparative advantages of this regional whole.