


# DA SE JADRANSKO MORE NE PRETVORI U MRTVO MORE

Margerita PAOLINI  
(Margherita Paolini)

---

*Plan za povezivanje jadranskog dela Balkana sa Evropom. U neodložnom je interesu Italije da spreči da region koji za nju može da ima veliki strateški značaj bude potisnut u drugi plan. Važnost povezivanja sa Baltičkim morem.*

---

1.  ROŠIRENJE EVROPSKE UNIJE JE DODATNO POTISNULO BALKAN u drugi plan. Naime, ulaskom novih zemalja u sastav EU ostao je odsečen veliki prostor između Turske, Rusije i Jadranskog mora, sa nesigurnim i propustljivim granicama, gde međunarodni kriminal gradi svoje glavne prolaze kroz predele na levoj obali Dnjestra, kroz Kosovo, Makedoniju i Bosnu. U pojedinim oblastima organizovani kriminal i dalje pruža utočište teroristima - borcima džihada, kao što se ispostavilo prilikom terorističkog napada na Madrid u martu 2004. godine (kampovi za obuku atentatora otkriveni su u Bosni, odakle potiču i eksplozivne naprave upotrebljene u tom napadu).

Stoga je italijanska istočna granica i dalje izložena sve većem pritisku. Italiji nije u interesu da se zbog te pretnje zatvori unutar svojih granica, već da oblast svog ekonomskog i geopolitičkog uticaja proširi na istok koristeći to što je Brisel, makar i samo naizgled, ponovo zainteresovan za taj predeo. O tome svedoči i izveštaj Međunarodne komisije za Balkan. Komisija je podnela izveštaj u Briselu 12. aprila ove godine, a u njemu se potvrđuje nužnost evropske integracije Balkana, jer je to jedino rešenje koje bi obezbedilo stabilnost tog regiona i završetak procesa ujedinjenja starog kontinenta.

Na to se nadovezuju i drugi znaci obnovljenog interesovanja: zeleno svetlo za prva „evropska partnerstva“ sa pet zemalja sa zapadnog Balkana – Hrvatsku, Albaniju, Makedoniju, Bosnu i Hercegovinu, kao i Srbiju i Crnu Goru; zatim podnošenje trećeg godišnjeg izveštaja o procesu pridruživanja i stabilizacije (30. marta 2004), u kojem Evropska komisija pozitivno ocenjuje tok reformi u tim zemljama, a u tom okviru posebno razvoj regionalne saradnje; pa onda stupanje na snagu sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju za Makedoni-

ju (1. aprila 2004) i za Hrvatsku (1. februara 2005), koja je prethodno (18. juna 2004) dobila i status kandidata. I naposljetku, 12. aprila ove godine Komisija je odobrila studiju izvodljivosti za sklapanje sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju i za Srbiju i Crnu Goru. Ipak, najkonkretniji potez je stvaranje zajedničkog energetskeg sistema EU u jedanaest zemalja iz ove oblasti (uključujući i Tursku), o čijim osnovnim načelima se raspravljalo 14. decembra 2004. u Briselu.

Ali budućnost Balkana neće toliko zavisiti od naklonosti EU prema ovom regionu, koliko od unutrašnjeg razvoja pojedinačnih zemalja na toj teritoriji, koje će se u narednim mesecima suočiti sa značajnim odlukama. Izbori koji su se 3. jula odigrali u Albaniji pokazali su se kao probni kamen koji je ta zemlja uspešno prebrodila, premda će smena Fatosha Nana i povratak Beriše na vlast sigurno proizvesti veće učešće Tirane u rešavanju kosovskog problema. A i Srbija će morati neposredno da se suoči sa rešavanjem statusa svoje bivše jugoistočne pokrajine. Kada je reč o Kosovu, nema više vremena za gubljenje. U svakom slučaju, potrebno je da se založimo za rešenje koje će se uklopiti u širi okvir novih preraspodela na Balkanu, gde će se voditi računa o svim nerešenim pitanjima. Beograd bi morao da prihvati neumitnu nezavisnost Kosova i da iz pregovora izvuče za sebe što veću dobit, kako na unutrašnjem, tako i na međunarodnom planu. Kao prvo, ta nezavisnost bi morala da bude uslovljena garantovanjem bezbednosti i borbe protiv kriminala; a kao drugo, morala bi da podrazumeva snažan proces decentralizacije upravljanja. Osim toga, Beograd može da dobije i pravo na posebne veze sa Republikom Srpskom. Ali pre svega, može da dobije sigurnost da će preko Crne Gore i dalje imati izlaz na more, da će taj izlaz dobiti i međunarodne infrastrukture koje bi Srbiju vratile u središte puteva koji vode preko Balkana. Za Srbe su od posebne važnosti Koridor 10 i povezivanje puta Bar-Beograd sa evropskom mrežom puteva.

Hrvatska, zemlja koja je geografski najbliža EU, pošto je otpočela pregovore za ulazak u nju, ponovo se sukobila sa Briselom jer nije ispunila obavezu da izruči generala Gotovinu, koga Haški tribunal tereti za ratne zločine. Taj primer pokazuje da Hrvatska danas više brine zbog obaveza koje bi joj nametnulo članstvo u EU, nego što je privlače koristi koje bi proizašle iz toga.

Kada je reč o bosanskom „tamnom vilajetu“, pregovori sa Briselom o stabilizaciji i pridruživanju trebalo je da otpočnu ove jeseni. Ali, odnosi između Srba, Hrvata i Bošnjaka neprekidno su zategnuti, a vrhunac napetosti bilo je odbijanje Republike Srpske da se objedine policijske snage oba entiteta (srpskog i hrvatsko-muslimanskog), što je već u začetku poništilo bilo kakav pokušaj kompromisa. Bosna i Hercegovina i dalje je država samo na papiru, li-

2. Kako bi se izbeglo da zapadni Balkan bude trajno potisnut u drugi plan, od suštinske je važnosti da se on u potpunosti uklopi u Jadranski sistem. To je od interesa i za italijanske i druge evropske regije koje izlaze na ovo more. Stoga bi trebalo da se čitavo to područje uklopi u širi, međunarodni okvir.

U tom cilju valja sagledati i sve što se trenutno događa u celom istočnom Sredozemlju. U toj oblasti je neumitan dalji razvoj pomorskog saobraćaja, ali nedostaju konkretne zajedničke strategije. Naime, većina zemalja na koje se to odnosi – balkanske države, Turska, države Bliskog istoka – još se nisu priključile ozbiljnom ekonomskom i geopolitičkom planu ni sa severoistočnim, ni sa sredozemnim (zapadno Sredozemlje) delom EU.

I odista, jedno od obeležja Sredozemlja jeste razlika u stepenu povezanosti između zapadnog i istočnog dela. Dok je pomorski saobraćaj u istočnom Sredozemlju nedovoljno razvijen, u zapadnom Sredozemlju je čvršće povezan i veoma živ, u skladu sa interesima pojedinih zemalja i priobalnih regiona. Te zemlje i oblasti su pokazale svoju vezanost za Sredozemlje razvojem ekonomske saradnje i teritorijalnim partnerstvom sa severnom Afrikom<sup>1</sup>. Na taj način postoji opasnost da će se značajan pomorski transport energenata iz istočnog Sredozemlja odvijati preko Egejskog i Jonskog mora, pa zatim neposredno kroz Tirensko more i dalje u pravcu Atlantskog okeana, čime će se potpuno zaobići Jadransko more (karta u boji 1).

Osim toga, kada je reč o suvozemnim vezama, glavne spone između istoka i zapada sada se nalaze severno od sredozemnog pojasa, jer su najvažniji delovi Koridora 5 pomereni u tom pravcu. Reč je ekonomskoj i geopolitičkoj težnji da se izbegne jadransko-sredozemna regija, podelom EU na dva jasno razdvojena područja, jedno sa gušćim i drugo sa ređim saobraćajem (karta u boji 2). U nedostatku sredstava za izgradnju odgovarajućih infrastruktura, pogotovo u sredozemnom području, ovo stanje može da se promeni jedino snažnim delovanjem zainteresovanih zemalja sa te teritorije.

Zbog ove podele na sever i jug veći deo Balkana je ponovo postao ničija zemlja. Ta izolacija bi mogla dodatno da se poveća ulaskom u EU Bugarske i Rumunije, koje već teže da se čvršće povežu sa srednjom i severnom Evropom, zanemarujući područje Jadrana.

Upravo zbog te neposredne opasnosti italijansko Ministarstvo privrede je organizovalo dva skupa (decembar 2004 – maj 2005) posvećena raspravi o

1 – Kao što su projekti: „Port Net Med Plus“ – kojim se predviđa jačanje pomorskog i rečnog transporta između Ligurije, Toskane, Pijemonta, Kalabrije, Kampanije, Sicilije, Sardinije, Lacija, pokrajine Langedok Rusijon, Sardinije, pokrajine Valensije i Tunisa; kao i, takođe u okviru pomorskog transporta, „Reports“ (koji ide trasom Ligurija-Toskana-Kalabrija-Kampanija-Sicilija-Sardinija-Pijemont-Langedok-Rusijon-Korzika-Pokrajina Valensija-Tunis).

moćnosti oživljavanja zamisli da koridor 5 ide preko Trsta – Rijeke. Naporedo s tim Evropska komisija razmatra mogućnost neposrednog umrežavanja evropskih puteva na pravcu severna Evropa – Sredozemlje, preko jadranskog priobalja, osovino Trst-Ljubljana-Budimpešta-Gdanjsk, obnavljajući tako predlog koji su još u decembru 2002. podnele zainteresovane regije (Donja Austrija, Štajerska, Saksonija, Bavarska, Slovenija, kojima se sada pridružuju i hrvatske i italijanske regije). Taj putni pravac povezao bi Baltičko i Jadransko more (vidi moguću trasu puta na **karti u boji 3**).

Kada je reč o centralnim i južnim krajevima jadranskog dela Balkana italijansko Ministarstvo privrede namerava da se založi za izgradnju puta koji bi povezao osovino Bar-Beograd-Temišvar (vidi članak **Livija Dzakanjinija**), a oslanja se na naporedni grčki projekat pod nazivom „Hyperb-Hellenic Plan for the Reconstruction of the Balkans (2002-2006), a odnosi se samo na kopneni put (**crno-bela karta**). U tom cilju Grčka je finansirala putne infrastrukture u Srbiji i Albaniji.

Na predlog za izgradnju putnog pravca Bar-Beograd nadovezuje se zamisao o osposobljavanju deonice autoputa u Albaniji i Makedoniji, u okviru koridora 8, ali čini se da taj plan nema jako uporište u sveukupnoj strategiji EU. I odista, na sastanku Visoke grupe ministara za saobraćaj zemalja članica EU, u martu ove godine, plurimodalni koridor 8 je izgubio status evropskog projekta i sveden je na lokalni nivo. Jedini značajan evropski predlog koji se odnosi na južni Balkan predstavlja deonica Koridora 10 Beč-Solun, koja ovaj potonji povezuje i sa Sofijom.

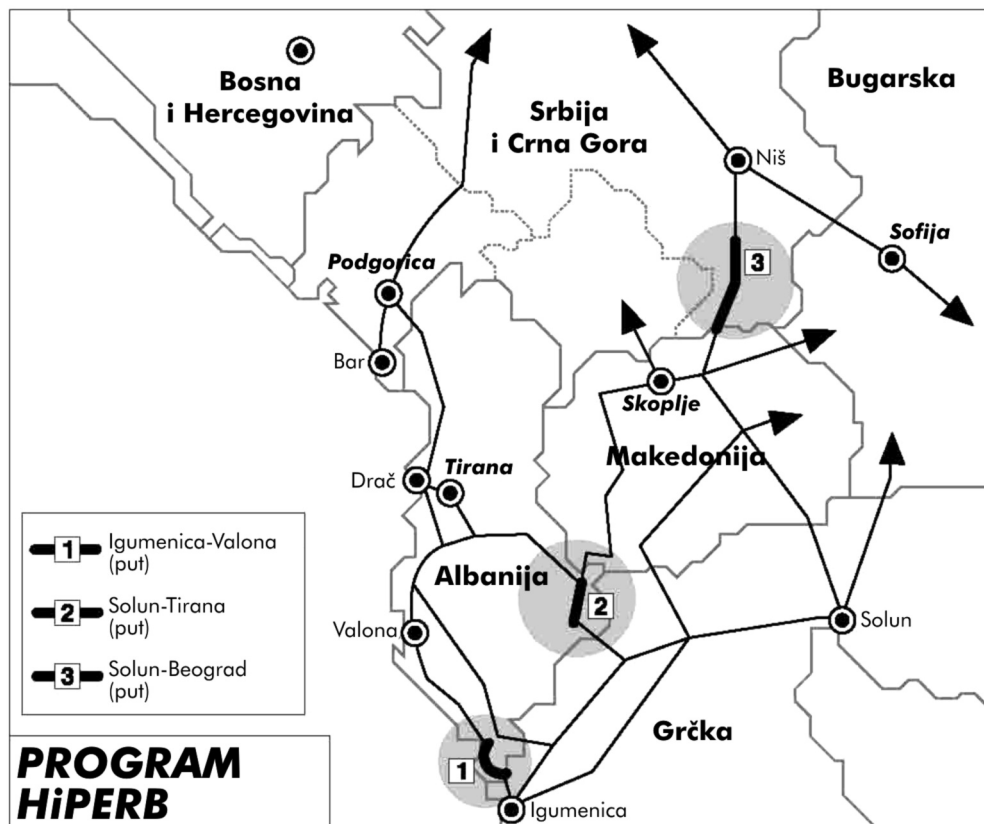
3. Pokušaćemo sada da damo nacrt za kartu putne mreže (nalik na **road map**) koja bi jadransku oblast povezivala sa čitavim svetom, a Italija bi trebalo da odigra glavnu ulogu u njenom ostvarenju. Evo šta bi bili njeni prevashodni zadaci:

A) da oživi mrežu veza u jadranskom području – koja je već uspostavljena i

B) učvršćuje se – tako što će je prilagoditi širem strateškom okviru, gde bi se vodilo računa o više presudnih ekonomskih i geopolitičkih činilaca. To se prvenstveno odnosi na stvarnu opasnost da jadranski sistem potisnu nova kretanja koja se mogu predvideti duž sledeća tri pravca: pravac koji bi povezivao Baltičku oblast sa Crnim morem; zatim pravci koji povezuju Crno more sa istočnim Sredozemljem, a preko Egejskog mora; i najzad budući sredozemni tokovi duž osovine jug-istok-zapad, koji podrazumevaju prevoz energenata i roba iz oblasti koje su deo Evropskog programa za susedstvo (ENP)\* u zapadnu Evropu i na Atlantik (**karta u boji 4**);

C) da stvori gustu mrežu veza u jadranskoj oblasti, koja ne bi samo spa-

126 | jale suprotne obale, već bi na istoku išla preko Balkana, na severu preko EU,



a na jugu preko Sredozemlja. Treba pronaći nove putne pravce da bi se jadranska oblast povezala sa svetom, tako što bi se njen ekonomski i trgovinski proboj širio i na sever i na jug, dok bi se njene poprečne veze prostirale ne samo ka istoku, već i ka zapadu (autoputevi duž obale Tirenskog mora i pravac Livorno-Barselona, koji potom stremi ka severozapadnoj Africi). Na taj način bi se jadranska regija povezala sa oblastima koje se u evropskom žargonu nazivaju „susedstvom“, jer se graniče sa Evropskom Unijom i stoga imaju posebne, povlašćene veze s njom.

Za ovu putnu mrežu bi tokom 2006-7. godine veoma važnu ulogu mogao da ima Stručni sekretarijat za jadransku oblast, sa sedištem u Ankoni, a u okviru programa EU za razvoj izvan njenih granica. U tom strateškom okviru, njegova ovlašćenja da bude „pokretač izgradnje mreža“ dobijaju na značaju. Sekretarijat će morati da deluje u pravcu sveopšteg povezivanja svog sistema sa svetom (nezavisno od još uvek neizvesne brzine kojom se ove oblasti budu priključivale EU, ili barem povezivale s njom). Osim toga, takav pokretač izgradnje mreža koje će prostorno stremiti ka oblastima sa većom konkurentnošću, u potpunosti odgovara novim načelima o zalaganju koje EU zahteva od oblasti u svom sastavu.

**Na karti u boji 5** ukratko su prikazana osnovna kretanja na **karti putne mreže**.

4. Sada ćemo razmotriti pojedinosti našeg predloga. Počecemo od pojasa **Jadranska oblast – Baltička oblast (karta u boji 6 a)**. Jadranska oblast može da obavlja ulogu pokretača izgradnje mreža i partnerskih odnosa između Baltika i Sredozemlja posredstvom svog balkanskog dela. Tako bi bile zadovoljene potrebe tih oblasti čija je zainteresovanost za povezivanje između severa i juga porasla posle proširenja EU.

Trebalo bi pokrenuti saobraćajne mreže u središnjem delu i na severu i na jugu, putevima koje je Ministarstvo privrede odredilo kao „strateške“, a to su: severni čvor (Trst – Rijeka, što je preko Hrvatske veza sa koridorom 5) i južni čvor (Bar – Beograd, što je veza sa krakom Temišvar – Budimpešta). To bi omogućilo oživljavanje interesa za jačanjem uzajamnih veza između Baltika i Jadrana, preko istočnog i kopnenog dela Balkana, a obuhvatilo bi i područja koja će se u budućnosti priključiti EU, kao i oblasti koje će biti u njenom susedstvu. Osnovni cilj ovog vida delovanja mogao bi da bude saobraćajni čvor Gdanjsk, kao višestruki partner u programima EU „Baltički pomorski region“ i CADSES.

Strateško delovanje bi trebalo da se odvija prvenstveno duž tri međusobno povezana pravca, a to su:

A) severni pravac, namenjen jačanju komercijalnih i turističkih veza na deonici Trst-Rijeka-Zagreb-Budimpešta-Košice-Gdanjsk-Viljnus-Riga. Tako bi Trst postao polazište kružnog toka u jadranskoj oblasti, koji bi vodio na jug preko dva uzdužna pravca – istočnog i zapadnog – a posebno bi obuhvatio one tačke razvoja koje pokreće Zakon 84 za Balkan.

B) južni pravac, namenjen oživljavanju balkanskog zaleđa, koristeći postojeća partnerstva u Albaniji i Vojvodini i uspostavljajući nove veze sa crnogorskom obalom, duž pravca Bar-Beograd-Temišvar. Oblast bi obuhvatila i obalu Pulje, Dubrovnik kao središte razvoja i teritorijalno povezivanje sa Dračom i Valonom. Ovaj pravac bi, preko kraka Temišvar-Budimpešta mogao da bude priključak za još jednu oblast – karpatski čvor.

C) Karpatski čvor najavljuje proširenje na nove teritorije koje će ući u sastav EU (Rumunija) i na oblasti koje otvaraju put za razvijanje geopolitike susedstva (Ukrajina). Do ove spona između Slovačke, Mađarske, Rumunije i Ukrajine može da se dođe sa severa pravcem Viljnus-Budimpešta, sa zapada pravcem Trst-Budimpešta i najzad, s juga, pravcem Bar-Beograd, a odatle preko Vojvodine do Mađarske.

Ovom nizu predloga ide u prilog činjenica da je u čitavoj baltičkoj oblasti razvijena saradnja između univerziteta, trgovačkih komora i gradova. Te ustanove



ve se mnogo lakše nego države povezuju i sa područjima izvan baltičke oblasti, u pravcu Sredozemlja, a pogotovo u pravcu Jadranskog mora, gde sarađuju sa udruženjima odgovarajućih ustanova. Osim toga, ne treba zanemariti ni mogućnost da se ovim projektom obuhvati i ruski deo Baltika. Već se pripremaju i konkretni potezi u tom cilju. U novembru ove godine u Ankoni će se održati susret jadranskih i baltičkih teritorijalnih ustanova (kao i predstavnika srednjeevropskih oblasti koje ih povezuju), kako bi se pokrenula prva faza stvaranja ove mreže. Namera je da te organizacije sklope sporazume o zajedničkim poduhvatima, koji bi obuhvatili i oblasti u susedstvu EU (od Ukrajine do Rusije).

Da razmotrimo sada kvadrant Jadransko more – Crno more (**karta 6b**).

Ovde bi Italija trebalo da podstakne jadransku mrežu (pogotovo trgovačke komore, lučke uprave i akademsko udruženje Uniadriion) da ostvaruje nove privredne i trgovačke kontakte, potpomognute turističkim i kulturnim vezama, kako bi pokazala delotvornost svog sistema. Pre svega treba da napravi strateški plan za prostorno povezivanje sa oblastima koje će biti obuhvaćene širenjem EU prema Crnom moru i njenom politikom susedstva prema istoku. Povoljna okolnost je i sve veća uloga egejskog čvora, čije je središte Solun, kao spona između ovih novih značajnih centara s jedne, i Jonskog mora i istočnog Sredozemlja s druge strane. Osnovni cilj će biti da jadranska oblast kao sistem nađe mogućnosti da se uklopi u novu evropsku logistiku, vodeći računa o svojstvima i postojanosti tokova i o novim središtima pažnje koja će se razviti u njenim istočnim i jugoistočnim oblastima.

Ovaj predlog obuhvata dve radne pretpostavke, koje se odnose na teritorije u susedstvu EU. Ove pretpostavke se zasnivaju na dvostrukom značaju Bugarske i Rumunije, jer te dve balkanske zemlje imaju izlaz na Crno more, a ujedno i otvaraju put prema oblastima izvan Balkana, koje su u susedstvu EU: prema Ukrajini i turskim delovima Trakije. Obe pretpostavke predviđaju građenje čvrstih veza između Jadrana i Soluna kao egejskog središta, pošto Grčka treba još više da razvije saradnju sa jonskim i makedonskim oblastima. Ali, neophodno je da, naporedo sa ovim delovanjem italijanskih regiona, i vlada pokrene inicijativu da Italija i Grčka konačno ustanove koji su im zajednički interesi za razvoj jadransko-balkanskog područja. Potrebno je da se ostvari zajedničko delovanje jadranskih luka, glavnih pomorskih puteva i grčke trgovačke flote. I kad je reč o kopnenom povezivanju, ne treba se nadmetati sa osovinom Egnatia (Jedrene-Solun-Albanija, sve do luka Valona i Drač). Treba naći drugi način da se jadranski sistem poveže sa jonskom oblašću.

Prva radna pretpostavka, koja se pretežno odnosi na trgovinu, trebalo bi da obuhvati mrežu trgovačkih komora i lučkih uprava u jadranskom sistemu, i to pre svega u južnom delu. Trebalo bi da se izgrade trgovački centri duž pravca Bar-Beograd-Temišvar-Konstanca, čime bi se jadranski sistem približio

susedstvu EU, odnosno Ukrajini i njenoj luci Odesi, kao i duž pravca Bar-Beograd-Sofija-Solun (deonica koridora 10, jedinog balkanskog koridora koji Komisija EU priznaje kao sveevropski). Ako se razviju ovi pravci, stvorice se mreža koja se dopunjuje sa sistemom predviđenim grčkim projektom „Hyperb“, a nije mu konkurencija. Na drugom pravcu treba uskladiti kapacitete luke Bar sa kapacitetima Drača, albanskog pristaništa koje Grčka, putem Solun-Tirana, povezuje sa osovinom Egnatia.

Druga pretpostavka se pretežno odnosi na kulturu i obuhvata savez Uniadrion, koji do sada nije imao strategiju širokog zamaha. Trebalo bi da se Uniadrion usmeri prema pojedinim oblastima, a naročito prema Turskoj, koja želi da obnovi saradnju sa svojim starim balkanskim korenima. Zaleđe evropskog islama pod turskim uticajem nalazi se na određenim područjima na pravcu turska Trakija-zapadna Bugarska-grčka Trakija-Kosovo-severna Albanija-Sandžak-muslimanski deo BIH. Obnavljanje kulturnog nasleđa i turističkih aktivnosti na osnovu turskih korena islama na Balkanu, doprinelo bi stvaranju drugačijeg viđenja od onog koje nudi fundamentalistički islam, koji u pojedinim delovima tog regiona još uvek nalazi skrovište i pogodno tle za širenje. Ovom pretpostavkom predviđa se saradnja univerziteta u Jedrenu, Solunu (vrata istočnog Balkana u Rumeliji ili Velikoj Trakiji u Otomanskom carstvu), zatim u Skadru, Novom Pazaru, Mostaru i Sarajevu.

Beograd može da bude središte i pojasa Jadran-Baltik i Jadran-Crno more, koristeći svoj povoljan položaj na obali Dunava (**karta u boji 7**), jer ga to neposredno povezuje sa crnomorskom oblašću, a posredno i sa severom, kanalom Rajna-Dunav. Beograd je u isti mah neposredno povezan kako sa Solunom, tako i sa Barom. I najzad, ovaj grad je povezan sa četiri velike evropske pomorske oblasti: sa Crnim morem, sa jadransko-jonskim vratima, sa Egejskim i Severnim morem.

5. U okviru odlučne politike međunarodnog i teritorijalnog povezivanja koje omogućuje nova evropska politika prema susedstvu, trebalo bi da Jadranska oblast izgradi mrežu veza između gradova, univerziteta i trgovačkih komora kako bi uspostavila dinamične odnose sa oba dela Sredozemlja (**karta u boji 8**). Da bismo se suprotstavili težnjama da se Jadran potisne u drugi plan, moramo skrenuti pažnju na njegov značaj za čitavo Sredozemlje. Stoga treba podstaći Jadransku oblast da izgradi prostornu strategiju ciljanih kontakata sa onim oblastima koje su najznačajnije za razvoj Sredozemlja i sigurno će uticati na proces u Barseloni, koji svakako neće propasti zbog nedostatka strateških planova (SAD su pokušale da potpomognu Barselonu, radi finansiranja američke politike „demokratizacije“ i rata protiv terorizma u južnom Sredozemlju).



U istočnom Sredozemlju se obrazuju nova središta za transport energenata poput Džejhana u Turskoj (čime se jača susedska uloga Gruzije i Azerbejdžana), kao i u delti Nila (što stvara nove mogućnosti za jačanje politike susedstva ne samo prema Egiptu, već i prema libijskoj oblasti oko Bengazija na zapadu i prema Izraelu na istoku). Ova središta će svakako doprineti jačanju pomorskog transporta energenata preko zapadnog Sredozemlja prema Atlantskom okeanu i Sjedinjenim Američkim Državama, a takođe i povećanju trgovinske razmene sa regionima gde se nafta i zemni gas proizvode ili se kroz njih transportuju. Ipak, svi ti planovi još uvek nisu potpuno usaglašeni. Stoga bi trebalo da bude još lakše da se u to uključi i jadranska oblast, ne samo zbog trgovine, već i zbog razmeštanja stručnih i obrazovnih službi za upravljanje ovim sektorom. Tu bi ključnu ulogu imale trgovačke komore i lučke uprave. Isto važi i za regije, zahvaljujući njihovim znanjima u oblasti rukovođenja sistemom luka-teritorija, kao i za lokalne ustanove u oblasti odnosa luka-gradski prostor.

Za povezivanje sa jugoistočnim Sredozemljem jadranska oblast bi mogla da se osloni na zapadni Balkan, kao sponu more-kopno-more sa Solunom, koji ima odličnu vezu sa turskim lukama, dok je pristanište Ankona neposredno povezano sa Bejrutom i Turskom. Sveukupno gledano, te luke bi mogle da budu zainteresovane za umrežavanje da bi zaokružile svoju ponudu usluga u oblasti saobraćaja i transporta i uskladile je sa potražnjom. Ta mreža bi morala da obuhvati Ankonu, Bari, Otranto, Bar, Drač, Solun, Smirnu (ili Ajdin), Bejrut, Haifu, Aleksandriju i Bengazi.

U zapadnom Sredozemlju bi trebalo konačno pokrenuti sveobuhvatni saobraćajni projekat Ankona-Livorno. Time bi jadranska oblast dobila neposrednu vezu sa obalom Španije i sa raskršćima nekoliko glavnih pomorskih puteva (na kojima se povećava promet zahvaljujući tome što je gorivo za duži kopneni transport sve skuplje). Uopšte uzev, zapadno Sredozemlje je oblast u Evropi gde već postoje izuzetno aktivna teritorijalna središta s kojima se treba što pre i što bolje povezati na sve moguće načine. Prvenstveno bi se trebalo odmah uključiti u kulturne i trgovačke inicijative evropske regije Pirineji-Sredozemlje, kao i regija Mursije i Andaluzije, koje su povezane sa severozapadnom Afrikom.

Naporedno sa trgovinskom mrežom trebalo bi obnoviti mrežu zajedničkih kulturnih korena u Sredozemlju. Mreža bi mogla da se proširi povezivanjem istočnih i zapadnih jadranskih područja sa celokupnim Sredozemljem, čime bi se projekat Euromed ispunio konkretnim sadržajima. Predlog za saradnju u ovoj oblasti, koji smo izložili u broju *Limesa* pod naslovom *Naš islam* (3/2004) danas bi mogao da se ostvari kroz podsticaje EU da se i zajednička kulturna potka iskoristi za oživljavanje procesa koji je planiran u Barseloni.

*Univerzitet u Ankoni i nekoliko značajnih članova saveza Uniadriion (Venecija, Dubrovnik, Sarajevo-Mostar, Tirana) mogli bi da pokrenu zajedničku razvojnu inicijativu sa svojim partnerima iz EU, kao što su univerziteti u Solunu, Palermu, Barseloni i Granadi, kao i partnerima iz susedstva, poput univerziteta u Rabatu, Tunisu, Aleksandriji, Bejrutu, Jerusalimu, Smirni.*

*6. Jadranski sistem može da donese spas Balkanu, i obratno, Balkan može da se pokaže kao spas za jadranski sistem. To je paradoksalno, ali u skladu sa logikom delotvornosti. I doista, ako jadranska oblast želi da se poveže sa Baltikom, put neminovno vodi preko Balkana. Isti je slučaj i ako jadranska oblast hoće da se poveže sa Crnim morem. A Balkan, opet, u ulozi posrednika između delova EU, zbilja postaje deo evropskih procesa i velikog sredozemnog izazova.*

*Prevela Mirela Radosavljević*