

GEOSTRATEGIJSKI ASPEKT PODUNAVSKO-JADRANSKE ORIJENTACIJE HRVATSKOGA GEOGRAFSKOG PROSTORA

GEOSTRATEGIC ASPECT OF THE DANUBIAN-ADRIATIC ORIENTATION OF THE CROATIAN GEOGRAPHICAL SPACE

MARINKO LOZANČIĆ¹, SLAVEN ZDILAR², BORNA FUERST-BJELIŠ³

¹ Hrvatsko vojno učilište „Dr. Franjo Tuđman“, Ilica 256 b, 10 000 Zagreb, Hrvatska / Croatian Defence Academy „Dr. Franjo Tuđman“, Zagreb, Croatia, e-mail: lozamarinko@gmail.com

² Ministarstvo obrane Republike Hrvatske, Trg kralja Petra Krešimira IV br. 1, 10 000 Zagreb, Hrvatska / Ministry of Defense of the Republic of Croatia, Zagreb, Croatia, e-mail: slaven.zdilar@morh.hr

³ Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, Geografski odsjek, Marulićev trg 19/II, 10 000 Zagreb / University of Zagreb, Faculty of Science, Department of Geography, e-mail: bornafb@geog.pmf.unizg.hr

* autor za kontakt / corresponding author

DOI: 10.15291/geoadria.3038

UDK: 911.3:32+911.3:65](497.5) =163.42=111

Pregledni rad / Review

Primljeno / Received: 25-5-2020

Prihvaćeno / Accepted: 12-10-2020



Važno je obilježje današnjega hrvatskog teritorija položaj na povijesnim spojnica sjevera i juga Europe, kao i Panonije, odnosno Podunavlja i Sredozemlja. Odrednice Hrvatske kao jadranske i srednjoeuropske, odnosno podunavske zemlje, čine temelj procesa valorizacije njezinih prostornih prednosti. Položaj na jadranskom pročelju i podunavskoj okosnici uvelike određuje maritimno i kontinentalno značenje položaja hrvatskoga prostora. Širenju gravitacijske dunavske prostorne zone prometnoga i gospodarskoga utjecaja zasigurno će pridonositi koridori koji prolaze kroz Hrvatsku i otvaraju Podunavlje prema Sredozemlju na hrvatskome jadranskom pročelju – geografskom izvoru hrvatske nacionalne snage (moći). Podunavsko-jadranska orijentacija predstavlja uvjet u kojem jadransko-jonska cesta i koridor X kao spojnica zapadne Europe s crnomorskim i bliskistočnim prostorom, čine prostor Hrvatske i Bosne i Hercegovine tranzitnim prstenom i raskrižjem na vratima jugoistočne Europe. Time je Republika Hrvatska, kao članica NATO-a i EU-a, bitan čimbenik geoprometnoga povezivanja, ali i sigurnosnoga i geopolitičkoga stabiliziranja susjednih zemalja u Jugoistočnoj Europi. Najnoviji geoprometni projekti Srbije integrirani u regionalne prometne projekte pod rusko-turskim geopolitičkim utjecajem čine zonu Baltik – Jadran – Crno more sigurnosno osjetljivom, a prostor Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine potiskuju u geoprometnu regionalnu sjenu i marginalizaciju te izravno utječu na njihov ukupni razvoj i sigurnost.

KLJUČNE RIJEČI: Republika Hrvatska, podunavsko-jadranska orijentacija, geostrategija, geopolitika, razvojne osovine, prometni koridori, nacionalna snaga (moć), Baltik – Jadran, jadransko-jonska cesta, koridor X, jadransko pročelje

An important feature of today's Croatian territory is its position at the historical junctions of Northern and Southern Europe, as well as Pannonia, i.e. the Danubian region and the Mediterranean. The determinants of Croatia as an Adriatic and Central European, i.e. Danube country, are the basis of the process of valorisation

of its spatial advantages. The position on the Adriatic front and the Danube Basin backbone significantly determines the maritime and continental significance of the position of the Croatian area. The expansion of the gravitational Danube spatial zone of traffic and economic influence will certainly be contributed by the corridors that pass through Croatia and open the Danube Basin towards the Mediterranean on the Croatian Adriatic front - the geographical source of Croatian national power. The Danubian-Adriatic orientation is a condition in which the Adriatic-Ionian Road and Corridor X, as a link between Western Europe and the Black Sea and Middle East, make the area of Croatia and Bosnia and Herzegovina a transit ring and an intersection at the gates of Southeast Europe. Thus, the Republic of Croatia, as a member of NATO and the EU, is an important factor in geographical and transport integration, but also in the security and geopolitical stabilization of neighbouring countries in Southeast Europe. Serbia's latest geographical and traffic projects integrated into regional transport projects under Russian-Turkish geopolitical influence make the Baltic-Adriatic-Black Sea zone sensitive security wise, and push the territory of the Republic of Croatia and Bosnia and Herzegovina into geographical and traffic regional shadow and marginalization and directly affect their overall development and security.

KEY WORDS: Republic of Croatia, Danubian-Adriatic orientation, geostrategy, geopolitics, development axes, transport corridors, national strength (power), Baltic-Adriatic, Adriatic-Ionian Road, corridor X, Adriatic front

UVOD

U kontekstu važnosti geografskih izvora nacionalne moći, odnosno njihove važnosti u oblikovanju i provedbi nacionalnih strategija, razvoju geostrategijske misli pridonijeli su mnogi znanstvenici. Posebno treba naglasiti radove A. T. Mahana (1889.), koji upućuju na važnost pomorske moći nacionalnih prostora. Uvažavajući intenzivni tehnološki razvoj, posebno onaj koji je implementiran u prometni sustav, H. J. Mackinder (1904.) upućuje na značaj euroazijske kopnene jezgre. Dakako, u tom kontekstu bitno je naznačiti i djela niza suvremenih autora koja upućuju na geografske izvore kao dominantno značajne u razvoju globalne premoći (BRZEZINSKI, 1997.; KISSINGER, 2002.; ENGDAHL, 2008.). O dinamici suvremenih geografskih prostornih procesa i odnosa prožetima složajima geopolitičkih utjecaja u provedbi velikih strategija globalnih aktera moći raspravljaju također C. S. Grey i G. Sloan (1999.).

Geostrategijski aspekt značenja geografskog prostora za razliku od ranijega vremena, posebno razdoblja hladnog rata, ne podrazumijeva dominantno utjecaj geografskih čimbenika na vojne sposobnosti, odnosno izvore vojne moći, već i na ostale, a posebno gospodarski, politički i kulturni aspekt nacionalne moći. U tom kontekstu geostrategija je interaktivna funkcionalna sastavnica nacionalne strategije (VEGO, 2008.; LOZANČIĆ, FUERST-BJELIŠ, 2017.). Z. Brzezinski (1997.) geostrategiju definira u kontekstu državnih sposobnosti i nacionalne volje za primjenu moći i utjecaja u međunarodnim geopolitičkim okolnostima za postizanje ciljeva nacionalnih političkih usmjerenja, odnosno političkih odluka. Geostrategija je za Z. Stiperskog (2002.) odnos velikog broja interakcijski povezanih geografskih čimbenika koji utječu na potencijalnu snagu odnosno moć određenog prostora. Prema M. Lozančić i B. Fuerst-Bjeliš (2017., 279) „...opseg i struktura izvora nacionalne moći u vrijeme informatizacije prostora postaje sve šira, raznovrsnija i kompleksnija te sve značajnije ovisna o stupnju prožimanja znanosti i informacija kao izvora nove umrežene snage/moći...“, a time i prosudba vrijednosti

INTRODUCTION

In the context of the significance of geographical sources of national power, i.e. their significance in the formulation and implementation of national strategies, many scientists have contributed to the development of geostrategic thought. Special emphasis should be placed on the works of A. T. Mahan (1889), which indicate the importance of the naval power of national spaces. Recognizing the intensive technological development, especially the one implemented in the transport system, H. J. Mackinder (1904) points to the importance of the Eurasian land core. Of course, in that context, it is important to identify the works of a number of contemporary authors who point to geographical sources as predominantly significant in the development of global dominance (BRZEZINSKI, 1997; KISSINGER, 2002; ENGDAHL, 2008). The dynamics of contemporary geographical spatial processes and relationships imbued with complexes of geopolitical influences in the implementation of major strategies of global power actors are also discussed by C. S. Grey and G. Sloan (1999).

The geostrategic aspect of the significance of geographical space, unlike earlier times, especially the Cold War period, does not predominantly imply the influence of geographical factors on military capabilities, i.e. sources of military power, but also on others, especially the economic, political and cultural aspect of national power. In this context, geostrategy is an interactive functional component of the national strategy (VEGO, 2008; LOZANČIĆ, FUERST-BJELIŠ, 2017). Z. Brzezinski (1997) defines geostrategy in the context of state capabilities and national will to apply power and influence in international geopolitical circumstances to achieve the goals of national political orientations, i.e. political decisions. For Z. Stiperski (2002), geostrategy also represents the relationship between a large number of interactively related geographical factors that affect the potential strength or power of a certain area. According to M. Lozančić and B. Fuerst-Bjeliš (2017, 279) „... *the scope and structure of sources of national power in the time of computerisation of space becomes wider, more diverse and complex and increasingly dependent on the degree of mutual permeation of science and information as a source of new networked strength and power...*, and

geostrategijske lokacije složenija, koja zahtijeva interdisciplinarni znanstveni pristup.

Istaknuti hrvatski geografi, ponajprije J. Roglić (1950.), a potom i R. Pavić (1973.; 1987a; 2012b; 2016.), uputili su na važnost utjecaja geografskih čimbenika i dinamiku interakcijski povezanih procesa i odnosa na snagu i moć hrvatskoga nacionalnog prostora u kontekstu različitih povijesnih geopolitičkih okolnosti međunarodnog okružja.

Geografski položaj te interakcijski povezani geografski čimbenici nacionalnih prostora su promjenjive i dinamične kategorije. Njihovo vrednovanje postaje realno tek u kontekstu pretvorbe geografskih potencijala u nacionalnu snagu/moć u funkciji blagostanja i sigurnosti država – temeljnih aktera međunarodnih odnosa. Povijesno složen geopolitički položaj Hrvatske bio je područje sučeljavanja interesa različitih središta moći te sjecište kulturološko-civilizacijskih krugova iz bližega i šireg okružja. Stoljetna neraskidiva povezanost *panonske* i *primorske* Hrvatske te pokušaji pokoravanja, procesom dijeljenja njezina teritorija i narodnog jedinstva od različitih osvajača, temeljno je povijesno obilježje. Geografski smještaj hrvatskih zemalja na dva kraka koja zadiru u panonski, odnosno podunavski te sredozemni dio Europe, bitno je utjecao na suštinu njezina geografskog položaja, odnosno geostrategijskog i geopolitičkog značaja.¹

Cilj ovoga rada je pridonijeti razmatranju hrvatskoga geografskog prostora i geografskog položaja Hrvatske u funkciji razvoja sinergije nacionalne snage (moći) te oblikovanja nacionalnih interesa i njihove strategijske operacionalizacije u procesu dostizanja nacionalnih ciljeva u međunarodnom okružju unaprjeđujući dosadašnje i donoseći nove spoznaje na tom području. U tom kontekstu predmet istraživanja je geograf-

thus the evaluation of a geostrategic location becomes more complex and requires an interdisciplinary scientific approach.

Prominent Croatian geographers, first of all J. Roglić (1950) and then R. Pavić (1973; 1987a; 2012b; 2016), pointed to the importance of geographical factors and the dynamics of interactively connected processes for the strength and power of the Croatian national space in the context of different historical geopolitical circumstances of the international environment.

Geographical position and interactively connected geographical factors of national spaces are variable and dynamic categories. Their evaluation becomes realistic only in the context of the transformation of geographical potentials into national strength and power functioning for the well-being and security of states, which are fundamental actors of international relations. Historically complex geopolitical position of Croatia used to be the area of confrontation of interests of different centres of power and the intersection of cultural and civilizational circles from the immediate and wider environment. The century-old unbreakable connection between Pannonian and Littoral Croatia and the attempts at conquests through the process of dividing its territory and national unity by various conquerors, is a fundamental historical feature. The geographical location of Croatian lands on two branches that stretch into the Pannonian, i.e. Danubian, and Mediterranean parts of Europe, significantly influenced the essence of its geographical position, i.e. geostrategic and geopolitical significance.¹

The aim of this paper is to contribute to the consideration of the Croatian geographical area and the geographical position of Croatia for the purpose of developing the synergy of national strength (power) and shaping national interests and their strategic op-

¹ Podunavlje kao potencijalna europska razvojna osovina, s njemačkim kopnenim prostorno-funkcionalnom težištem, protežući se Bečkom zavalom i Panonijom, geografski je izvor potencijalne nacionalne moći Republike Hrvatske, posebice u interakciji podunavske okosnice i hrvatske jadranske obale. U tom kontekstu, u radu se provlači i termin panonskog prostora na kojem se križaju osi Podunavlja i Baltika –Jadrana. Prožimanje geografskih izvora moći Podunavlja, Panonije i Jadrana na hrvatskome prostoru potencijalni je temelj razvoja njezine nacionalne strategije, oblikovane na podunavsko-jadranskoj orijentaciji.

¹ The Danubian region as a potential European development axis, with a German terrestrial spatial and functional focus, stretching through the Vienna Basin and Pannonia, is a geographical source of potential national power of the Republic of Croatia, especially in the interaction of the Danube backbone and the Croatian Adriatic coast. In this context, the paper often uses the term Pannonian space where the axes of the Danube Basin and the Baltic-Adriatic intersect. The permeation of geographical sources of power in the Danube region, Pannonia and the Adriatic in Croatia is a potential foundation for the development of its national strategy, shaped by the Danubian-Adriatic orientation.

ski položaj hrvatskoga nacionalnog prostora u procesu dinamičnoga funkcionalnog prožimanja panonskog, odnosno podunavskog i sredozemnog prostora u zoni Baltik – Jadran u aktualnom geopolitičkom kontekstu dominantnog utjecaja *Inicijative triju mora*.

Prednosti srednjoeuropsko-sredozemnoga geografskog položaja Hrvatske promatraju se ponajprije u kontekstu definiranja njezinih nacionalnih interesa te prosudbe geopolitičkoga i sigurnosnoga aspekta okružja na oblikovanje i ostvarivanje strategije nacionalnoga razvitka. Istraživanje je prostorno usmjereno na prostor Podunavlja i istočnu jadransku obalu te na utjecaj njihove prostorne interakcije na sinergiju nacionalne moći temeljenu na održivom razvoju Hrvatske u regionalnom, europskom i euroatlantskom integracijskom kontekstu.

Hipoteza istraživanja polazi od toga da je razvoj nacionalne moći Republike Hrvatske, kao srednjoeuropsko-sredozemne i podunavske zemlje, s dominantnim geografskog potencijalom istočne jadranske obale,² ovisno o stupnju prostorne i funkcionalne operativnosti podunavsko-jadranske orijentacije hrvatskoga nacionalnog prostora i njezine usklađenosti s geopolitičkim interesima regionalnoga i globalnoga sigurnosnog okružja.

Teorijsko-metodološki koncept istraživanja počiva na interdisciplinarnom pristupu analizi interaktivno i funkcionalno povezanih geografskih čimbenika u modificiranju prostorne dinamike i njihovih odnosa s političkim, ekonomskim, vojnim, sigurnosnim i drugim relevantnim čimbenicima (LOZANČIĆ, FUERST-BJELIŠ, 2017.). Sintetski pristup otvara prostorno logična rješenja, projekciju zakonitosti i prosudbu njihova utjecaja na prostorno-funkcionalnu nacionalnu moć u kontekstu valoriziranja geografske i geostrategijske lokacije Republike Hrvatske u regionalnom/globalnom međunarodnom okružju.

erationalization in the process of achieving national goals in the international environment. In that context, the subject of research is the geographical position of the Croatian national space in the process of mutual dynamic functional permeation of Pannonian, i.e. Danubian, and Mediterranean space in the Baltic-Adriatic zone within the current geopolitical context of the dominant influence of the *Three Seas Initiative*.

The advantages of the Central European-Mediterranean geographical position of Croatia are observed primarily in the context of defining its national interests and assessing the impact of the environment on the formation and implementation of national development strategy from the aspect of geopolitics and security. The research is spatially focused on the Danube Basin area and the eastern Adriatic coast,² and on the impact of their spatial interaction on the synergy of national power based on the sustainable development of Croatia in the regional, European and Euro-Atlantic integration context.

The research hypothesis is based on the fact that the development of national power of the Republic of Croatia, as a Central European-Mediterranean and Danubian country, with a dominant geographical potential of the eastern Adriatic coast, depends on the degree of spatial and functional operability of the Danubian-Adriatic orientation of the Croatian national space, regional and global security environment.

The theoretical and methodological concept of the research is based on an interdisciplinary approach to the analysis of interactively and functionally connected geographical factors in modifying spatial dynamics, and their relationships with political, economic, military, security and other relevant factors (LOZANČIĆ, FUERST-BJELIŠ, 2017). The synthetic approach opens up spatially logical solutions, a projection of legality and an assessment of their impact on the spatial and functional national power in the context of evaluating the geographical and geostrategic location of the Republic of Croatia in a regional and global international environment.

² *Tko vlada morem, vlada trgovinom; tko vlada svjetskom trgovinom, vlada svjetskim bogatstvima ...* (ŠEGOTA 1982., 2, prema ŠEPER, 1960., 231)

² *He who rules the sea rules trade; who rules world trade, rules world wealth ...* (ŠEGOTA, 1982, 2 according to ŠEPER, 1960, 231).

PODUNAVSKO-JADRANSKA ORIJENTACIJA – HISTORIJSKOGE- OGRAFSKI KONTEKST

Važno je obilježje današnjega hrvatskog teritorija položaj na povijesnim spojnica s sjevera i juga Europe, kao i Panonije, odnosno Podunavlja i Sredozemlja. Upravo takav kontaktni položaj unutar Europe uzrokovao je i sučeljavanje različitih interesnih sfera na njezinu teritoriju u prošlosti.

Spoj sjevera Europe, sjevernomorskog i baltičkog prostora s toplim sredozemnim jugom i njegovim bogatstvima ostvaruje se i živi kroz mrežu ruta *Jantarskog puta* još od prapovijesti. Jantarska mreža putova pulsirala je ovisno o promjenama centara moći na Sredozemlju. Katkad je dominirala istočna spojnica Baltik – Podunavlje – Istočni Mediteran, a u pojedinim razdobljima zapadna varijanta Baltik – Alpe – Jadran (SHERRATT, 1998.; GLAMUZINA, FUERST-BJELIŠ, 2015.). F. Braudel (1997.) govori o nizu prevlaka, spojnica koje povezuju sjever Europe i Sredozemlje i tako čvrsto povezuju europsko tkivo. Braudelova srednjoeuropska ili njemačka prevlaka nasljeđuje povijesni Jantarski put, odnosno u osnovi je gravitacijske zone Baltik – Jadran u njezinu suvremenom značenju.

S druge strane, u vrijeme najveće moći Rimskog Carstva i najvišega stupnja valorizacije panonskih žitnica prvi se put u prošlosti ostvaruje *podunavsko-jadranska razvojna osovina*. S obzirom na primarno značenje Akvileje na sjevernom Jadranu u odnosu na sekundarno značenje Salone, ona je stoga, ponajprije, podunavsko-sjevernojadranska. U kasnijim razdobljima uz sjevernojadransko razvojno težište sa sjedištem u Veneciji (u novije doba i u Trstu) dopunjavaju i druge jadranske gospodarske jezgre kao dodirnice kontinentalnih i pomorskih komercijalnih ruta, a među njima i kasnosrednjovjekovni i ranonovovjekovni Dubrovnik (ROGIĆ, 1977.; ARNAUD, 1998.; GLAMUZINA, FUERST-BJELIŠ 2015.).

Istodobno s dinamikom razvoja sredozemne moći, a posebice narastanja i pomicanja njezina središta s istočne obale – Levanta i Grčke prema središnjem apeninskom dijelu (Rimsko

DANUBIAN-ADRIATIC ORIENTATION – HISTORICAL AND GEOGRAPHICAL CONTEXT

An important feature of today's Croatian territory is its position at the historical junctions of Northern and Southern Europe, as well as Pannonia, i.e. the Danube Basin region and the Mediterranean. Such a contact position within Europe was precisely what has caused the confrontation of various spheres of interest in its territory over the past.

On the one hand, the junction of northern Europe, the North Sea and the Baltic area with the warm Mediterranean south and its riches has been effectuated and lived through the network of routes of the Amber Road since prehistoric times. The amber network of roads pulsed depending on changes in the centres of power in the Mediterranean. Sometimes the eastern Baltic-Danube-Eastern Mediterranean junction dominated, and in some periods it was the western Baltic-Alps-Adriatic variant (SHERRATT, 1998; GLAMUZINA, FUERST-BJELIŠ, 2015). F. Braudel (1997) talks about a series of isthmi, connectors that connect northern Europe and the Mediterranean and thus tie European tissue firmly together. Braudel's Central European or German isthmus inherits the historic Amber Road, i.e. the axis of the Baltic-Adriatic gravitational zone in its modern meaning.

On the other hand, at the time of the greatest power of the Roman Empire and the greatest degree of valorisation of the Pannonian granaries, the *Danubian-Adriatic development axis* was established for the first time in history. Given the primary meaning of Aquileia in the northern Adriatic in relation to the secondary meaning of Salona, this axis is therefore, above all, of the Danubian-Northern Adriatic character. In later periods, the Northern Adriatic development centre based in Venice (and more recently in Trieste) is supplemented by other Adriatic economic cores as contact points of continental and maritime commercial routes, including late mediaeval and early modern era Dubrovnik (ROGIĆ, 1977; ARNAUD 1998; GLAMUZINA, FUERST-BJELIŠ, 2015).

Simultaneously with the dynamics of the development of Mediterranean power, and especially the growth and movement of its centre from the east coast - the Levant and Greece - to the central Apennine (Roman Empire), and later to the west and the Pyrenees,

Carstvo), a kasnije i prema zapadu i Pirinejima, javljaju se klice razvoja i europske civilizacije temeljene na sredozemnom kulturnom krugu. Grčki i rimski kulturno-civilizacijski dosezi bit će u temeljima kasnijeg razvoja europskih država i nacija. Navedeni proces prožet je posebno kontaktima, ali i sukobima pomorske sredozemne i kopnene euroazijske moći koje će se sučeljavati na poprištima litoralna sredozemnog pojasa.

Istočnojadransko pročelje kao pojas dodira trgovinskih putova između Sredozemlja i Podunavlja, ali istodobno i vojno-operacijskih i osvajačkih ruta prema zaleđu postaje litoralna razvojna os, a jadranski gradovi, kao trgovišta i vojna poprišta, nositelji procesa litoralizacije (GUŠIĆ, 1962.; FUERST-BJELIŠ, 2018.). Obala je značila prostor kontakta i razvoja, ali i stalnoga interesnog konflikta i sukoba (FARIČIĆ, 2006.). Tako se, primjerice, u vrijeme razvoja grčke moći na trgovinskom kolonijalnom putu prema balkanskom prostoru u dolini Neretve, na vratima bosansko-neretvanskog koridora razvijao ilirsko-grčki emporij Narona (NOVAK, 1962.). Otpor grčkoj ekspanziji u obrani istočne jadranske obale i njezina zaleđa pružit će Iliri koji su bili njezini branitelji stoljećima prije uspona Rimskog Carstva i širenja njegove moći preko današnjega prostora Hrvatske i *dinarske tvrđave*, odnosno prostora današnje Bosne i Hercegovine, prema prostoru srednjega Podunavlja.

Prostorno-funkcionalna transformacija ovoga prostora, temeljena na prometnicama, trgovini, poljoprivrednom razvoju *panonske žitnice* i vojnom čimbeniku, učinila je ovaj prostor podunavsko-jadranske orijentacije stratejskim izvorom rimske moći. Ilirska država pod snagom novoga carstva gubi kontrolu, a Jadransko more je bilo pet stoljeća pod vlasti Rima (NOVAK, 1962.). *Panonska žitnica* postaje novi izvor blagostanja, a Dunav prirodna zapreka stratejskoga sigurnosnog i obrambenog značenja.

U vrijeme seoba naroda potkraj 6. stoljeća s euroazijskog prostora prema Jadranu prodiru i Hrvati koji postaju sve značajniji čimbenik u prostornoj dinamici istočne jadranske obale. Narastajuća pomorsko-kopnena moć nove jezgre hrvatske države u 9. stoljeću, a pogotovo od vremena knezova Domagoja, Branimira i Trpimira,

the seeds of development and European civilization based on the Mediterranean cultural circle start to appear. Greek and Roman cultural and civilizational achievements will be the foundations of the later development of European states and nations. This process is permeated especially by contacts, but also the conflicts, between the Mediterranean seafaring and Eurasian land power that will continue confronting in the theatres of the littoral Mediterranean belt.

The eastern Adriatic front as a zone of contact of trade routes between the Mediterranean and the Danube Basin, but at the same time military operations and conquest routes to the hinterland, become a littoral development axis, and Adriatic cities, as trading posts and military arenas, become bearers of the process of littoralization (GUŠIĆ, 1962; FUERST-BJELIŠ, 2018). The coast meant an area of contact and development, but also of constant conflict of interest and confrontation (FARIČIĆ, 2006). Thus, for example, at the time of the development of Greek power, on the colonial trade route to the Balkans in the Neretva Valley, the Illyrian-Greek emporium of Narona developed at the gates of the Bosnian-Neretva corridor (NOVAK, 1962). The resistance to Greek expansion in the defence of the eastern Adriatic coast and its hinterland will be provided by the Illyrians who were its defenders for centuries before the rise of the Roman Empire and the spread of its power through today's Croatia and the *Dinaric fortress*, that is, the area of present-day Bosnia and Herzegovina, towards the Mid-Danubian area.

The spatial and functional transformation of this area, based on roads, trade, agricultural development of the *Pannonian granary* and the military factor, made this area of Danubian-Adriatic orientation a strategic source of Roman power. The Illyrian State lost control under the power of the new empire, and the Adriatic Sea was under Roman rule for five centuries (Novak, 1962). The *Pannonian granary* became a new source of prosperity, and the Danube a natural barrier important for strategic security and defence.

At the time of the great migration of peoples at the end of the sixth century, Croats also burst from the Eurasian space towards the Adriatic, becoming an increasingly important factor in the spatial dynamics of the eastern Adriatic coast. The growing naval-land power of the new core of the Croatian State in the ninth century, and especially since the

dolazi u sukob s mletačkim pretenzijama i njezinom pomorskom moći na Jadranu. Zahvaljujući stratezijskom vodstvu kraljeva Petra Krešimira IV. i Zvonimira, usprkos velikim sukobima interesa Bizanta, Venecije i Normana, hrvatska moć na podunavsko-jadranskoj geografskoj spojnici jača.

Nakon petsto godina rasta hrvatske pomorske moći unutar prostorne dinamike europskoga prostora s jedne strane, kopnena, srednjoeuropska moć s težištem na Panonskoj nizini s druge strane, širi se prema prostoru Jadranskoga mora. Pomorska mletačka moć temeljena na kopnenom zaleđu Padske nizine bila je u stalnom sukobu s ugarskom kopnenom moći. Ugarski interesni krug pod vodstvom Arpadovića širi se prema Jadranu i razara prostorno jedinstvo Hrvata. Hrvatski obalni gradovi na jadranskom trgovinskom koridoru prema Levantu, pod utjecajem tuđe moći i interesa tako su često izloženi ratnim operacijama, ali i međusobnim sukobima.

Iako je širenje kopnene ugarske moći iz jadranskoga zaleđa u 14. stoljeću potiskivalo pomorsku moć Venecije, već je tijekom 15. stoljeća gotovo cijela istočna jadranska obala bila zahvaćena procesom širenja njezina utjecaja duboko u kopneno zaleđe. Tijekom 16. stoljeća istodobno započinje proces jačanja osmanske pomorske moći na istočnom Sredozemlju (BRAUDEL, 1997.). Osmanlije potiskuju Veneciju na Levantu, Egejskom moru, ali i na južnom dijelu Jadrana (sultan Sulejman Veliki). Osmanska pomorska moć širi se i na sjever Afrike te uz proces rasta dominacije na Sredozemlju šire i kopnenu moć na prostor Podunavlja (do Beograda i Budima) – težišnoga geografskog izvora srednjoeuropske moći. Istodobno, jačanje osmanlijske kopnene moći na *dinarskoj tvrđavi* sinkronizirano prati pomorska ekspanzija i na prostor Jadrana, s težištem na njegovu južnom dijelu.

Nakon povlačenja Osmanskoga Carstva i oslobađanjem Panonije i Podunavlja te konsolidiranjem nove granice na Savi nakon niza mirovnih ugovora u 18. stoljeću, ponovno se, nakon rimskog razdoblja, uspostavlja podunavsko-sjevernojadranska prometno-gospodarska osovina kao kombinirani transportni sustav, koji objedinjuje

time of princes Domagoj, Branimir and Trpimir, comes into conflict with Venetian pretensions and its naval power in the Adriatic. Owing to the strategic leadership of kings Petar Krešimir IV, and Zvonimir, despite the great conflicts of interest between Byzantium, Venice and the Normans, the Croatian power on the Danubian-Adriatic geographical junction was growing stronger.

After five hundred years of growth of Croatian naval power within the spatial dynamics of the European space on the one hand, the land Central European power with a focus on the Pannonian Plain on the other, is expanding towards the Adriatic Sea. The Venetian naval power, based on the hinterland of the River Po Lowlands, was in constant conflict with the Hungarian land power. The Hungarian circle of interest under the leadership of the Arpadović family expanded towards the Adriatic and destroyed the spatial unity of the Croats. Croatian coastal cities on the Adriatic trade corridor towards the Levant were thus very often exposed to war operations, but also to mutual conflicts, under the influence of other peoples' power and interests.

Although the spread of Hungarian land power in the 14th century suppressed the naval power of Venice from the Adriatic hinterland, already during the 15th century almost the entire eastern Adriatic coast was affected by the process of spreading its influence deep into the hinterland. During the 16th century, the strengthening process of Ottoman naval power in the eastern Mediterranean also began (BRAUDEL, 1997). The Ottomans suppressed Venice not only in the Levant and the Aegean Sea, but also in the southern part of the Adriatic (Sultan Suleiman the Great). Ottoman naval power spread to North Africa and with the process of growing dominance in the Mediterranean, they expanded their land power to the Danubian region (to Belgrade and Buda) - the main geographical source of Central European power. At the same time, the strengthening of the Ottoman land power at the *Dinaric fortress* was synchronously followed by the naval expansion into the Adriatic area, with a focus on its southern part.

After the withdrawal of the Ottoman Empire and the liberation of Pannonia and the Danube Basin, and the consolidation of the new border on the Sava River after a series of peace treaties in the 18th century, once again after the Roman period the Danubi-

riječnu plovidbu, kolski i pomorski (jadranski) promet.

Padom mletačke jadranske dominacije potkraj 18. stoljeća, s prostora Bečke zavale širi se ekspanzija austrijskoga kruga moći na istočnu jadransku obalu. Uspostavu stoljetne austrijske pomorske jadranske dominacije početkom 19. stoljeća ometaju europske geopolitičke turbulencije uzrokovane upletanjem širenja francuskoga, engleskoga, pa i ruskoga pomorskog interesnog kruga. Austrijska pomorska moć, s Pulom kao glavnim pomorskim uporištem, ipak postaje sve dominantnija, unatoč prijetnjama Italije, pa čak i Pruske.

Tijekom prve polovice 19. stoljeća talijanske imperijalne težnje bile su sve izraženije. Blokadom austrijskih pomorskih uporišta i zauzimanjem strateških lokacija od Trsta do Lastova Italija je težila potpunom gospodarenju Jadranom, a po mogućnosti i zauzimanju Dalmacije. Istodobno Austro-Ugarska jača svoje pomorske snage, a u Italiji vidi najveću opasnost na Jadranu koja sebe percipira kao nasljednicu mletačke moći. Nakon Austro-ugarske nagodbe, u podjeli interesnih zona, Rijeka se razvijala kao ugarska, a Trst kao austrijska luka (NOVAK, 1944.).

Uoči Prvoga svjetskog rata na prostoru Sredozemlja prožimali su se, sučeljavali i usklađivali interesi aktera europske pomorske i kopnene moći, posebice britanske i ruske. Trojnim sporazumom (Velika Britanija, Francuska, Rusija), gradilo se savezništvo kako bi se spriječila prostorna ekspanzija dominantno kopnene, ali i utjecajne pomorske europske sile na podunavskoj razvojnoj osovini³ – Njemačke, i Italije, njezina potencijalnog saveznika kao središnje mediteranske i jadranske sile. Talijanski su se pak

³ U radu se često spominju termini prometni pravac, koridor kao uvjet slobodnog kretanja ljudi, roba, energije, kapitala i informacija. Uz istodobni stalni proces modernizacije i povećanja mobilnosti i sigurnosti, šire utjecaj u gravitacijskoj zoni čineći tako prostornu okosnicu nacionalnih/regionalnih razvojnih osovina (RATKAJ, 2003.). Tako, zapravo, razvojna osovina kao strategijski značajan koridor za razvoj privrednih djelatnosti, urbanizacije i demografskih procesa, može biti planski stimulirana u skladu s nacionalnim interesima i ciljevima razvoja socijalno-ekonomske organizacije prostorne strukture, odnosno kulturnog pejzaža (ROGIĆ, 1977.; RADOVANOVIĆ, 1989.). Geografski položaj zemalja, koje se nalaze na njima ili imaju povoljan položaj u odnosu na njihovu prostornu dostupnost, predstavlja izrazito povoljnu geostrategijsku lokaciju (URL 3).

an-North Adriatic transport-economic axis was re-established as a combined transport system, unifying river, wagon and maritime (Adriatic) traffic.

With the fall of Venetian Adriatic domination at the end of the 18th century, the expansion of the Austrian circle of power to the eastern Adriatic coast spread from the area of the Vienna Basin. The establishment of the century-old Austrian maritime Adriatic domination was hindered at the beginning of the 19th century by European geopolitical turbulence caused by the interference of the expansion of the French, English and even Russian maritime interest circles. Austrian naval power, with Pula as its main naval stronghold, was nevertheless becoming increasingly dominant, despite threats from both Italy and even Prussia.

During the first half of the 19th century, Italian imperial aspirations were increasingly pronounced. By blocking Austrian naval strongholds and occupying strategic locations from Trieste to Lastovo island, Italy sought complete control of the Adriatic, and possibly the occupation of Dalmatia. At the same time, Austria-Hungary was strengthening its naval forces, and saw Italy, which perceived itself as the heir to Venetian power, as the greatest danger in the Adriatic. After the Austro-Hungarian settlement and dividing the zones of interest, Rijeka was developing as a Hungarian, and Trieste as an Austrian port (NOVAK, 1944.).

On the eve of the World War I, the interests of actors of European naval and land power, especially British and Russian, permeated, confronted and harmonized in the Mediterranean area. The tripartite agreement (Great Britain, France, and Russia) built an alliance to prevent the spatial expansion of the predominantly terrestrial but also influential European naval power on the Danubian development axis,³ namely Germany, and Italy, its potential ally as a cen-

³ The paper often mentions the terms traffic direction, corridor as a condition for the free movement of people, goods, energy, capital and information. With the simultaneous constant process of modernization and increasing mobility and security, they spread the influence in the gravitational zone, thus forming the spatial backbone of national and regional development axes (RATKAJ, 2003). Thus, in fact, the development axis as a strategically important corridor for the development of economic activities, urbanization and demographic processes, can be stimulated in accordance with national interests and development goals of socio-economic organization of spatial structure, i.e. cultural landscape (ROGIĆ, 1977; RADOVANOVIĆ, 1989). The geographical position of the countries, which are located on them, or have a favorable position in relation to their spatial accessibility, represents an extremely favourable geostrategic location (URL 3).

interesi pretežito odnosili na istočnu obalu Jadrana, odnosno jugoistočnu Europu, koji su joj trebali biti prostorni oslonac u procesu širenja njezina geopolitičkog utjecaja i jačanja geostrategijske lokacije na Podunavlju i crnomorskom pročelju (OSTERMAN, 1920.; NOVAK, 1962.).

U tom smislu jačala je talijanska težnja za osvajanjem Valone, albanske luke na južnom dijelu istočno-jadranske obale te na sjeveru težnja za povratkom Trsta i južnog Tirola. To bi otvorilo putove nesmetanoj ekspanziji prema Podunavlju i Crnom moru. Tijekom rata austrijske pomorske operacije vodile su se sinkronizirano i usklađeno s onima kopnenima u zaleđu, stvarajući tako austrijsko-njemačku prednost sve do završnih ratnih operacija. Ulazak američkih snaga na stranu saveznika ubrzao je poraz Austro-Ugarske, a Britanija i Francuska postale su time još moćnije na Sredozemlju, što se dakako kosilo s talijanskim imperijalnim interesima.

Jadransko pročelje i jugoistočna Europa, kao prostori otvaranja i širenja moći glavnih europskih sila Britanije i Francuske, imali su obilježje prostornog težišta s težnjom potiskivanja ruskoga geopolitičkog utjecaja. U tom kontekstu Saveznice su pružile potporu srbijanskim imperijalnim težnjama prema jadranskoj obali i tako potisnule ruski interesni krug širenja prema Sredozemlju. Na taj su način posredno, kroz jugoslavenski, a zapravo srbijanski, državni plašt istočnu jadransku obalu stavile pod svoj geopolitički i geostrategijski nadzor (PAVIĆ, 1991b, PILAR, 2014.).

Potiskivanjem njemačkoga i ruskoga interesnog kruga s istočne jadranske obale i podunavsko-jadranske spojnice, a u geopolitičkoj kreaciji Saveznika, teritorijalna posezanja Srbije (Jugoslavije) i Italije⁴ dovest će do sporazuma u Rapallu 1920.

⁴ U težnji potiskivanja Austro-Ugarske te ponovnog ovladavanja istočnom jadranskom obalom, Italija se tijekom Prvoga svjetskog rata okrenula zemljama Antante (Velika Britanija, Francuska, Rusija). Tako je potpisan Londonski ugovor (1915.) kojim su zemlje Antante Italiji jamčile teritorijalno širenje na: Trentino, Tirol, Trst, Goricu, Gradišku, Istru do Kvarnera, Cres, Lošinj i niz manjih otoka, Dalmaciju do rta Ploče, Silbu, Olib, Mljet, Biševo, Vis, Hvar, Korčula, Lastovo, Šoltu i Brač (NOVAK, 1962., 457). U novim geopolitičkim okolnostima nakon rata slijedilo je kompromisno rješenje zemalja pobjednica projicirano na talijansko-srbijanske (jugoslavenske) interese, koje je dovelo do sporazuma u Rapallu 1920.

tral Mediterranean and Adriatic power. Italian interests, on the other hand, were mainly related to the eastern Adriatic coast and Southeast Europe, which were to provide spatial support in the process of expanding its geopolitical influence and strengthening its geostrategic location in the Danube Basin and Black Sea front (OSTERMAN, 1920; NOVAK, 1962;).

In this sense, the Italian aspirations to conquer Vlorë, the Albanian port in the southern part of the eastern Adriatic coast, and in the north to return Trieste and South Tyrol strengthened. That would open the way for unhindered expansion towards the Danube Basin and the Black Sea. During the war, Austrian naval operations were conducted in synchrony and coordination with ground ones in the hinterland, leading to an Austrian-German advantage until the final war operations. The entry of American forces on the side of the Allies accelerated the defeat of Austro-Hungary, and Britain and France thus became even more powerful in the Mediterranean, which of course clashed with Italian imperial interests.

The Adriatic front and Southeast Europe, as areas of opening and expanding the power of the main European powers, Great Britain and France, had the characteristics of a spatial focus with a tendency to suppress Russian geopolitical influence. In this context, the Allies supported Serbia's imperial aspirations towards the Adriatic coast and thus suppressed Russia's interest in expanding towards the Mediterranean. In this way, indirectly, through the Yugoslav, and in fact the Serbian, state mantle, they placed the eastern Adriatic coast under their geopolitical and geostrategic control (PAVIĆ, 1991b; PILAR, 2014.).

By pushing the German and Russian circles of interest off the eastern Adriatic coast and the Danubian-Adriatic junction, and in the geopolitical design of the Allies, the territorial encroachments of Serbia (Yugoslavia) and Italy⁴ resulted in the Treaty of Rapallo in 1920. That was when on the one hand,

⁴ In an effort to suppress Austria-Hungary and regain control of the eastern Adriatic coast, Italy turned to the Entente countries (Great Britain, France, Russia) during the First World War. It resulted in the Treaty of London (1915) by which the Entente countries guaranteed territorial expansion to Italy: Trentino, Tyrol, Trieste, Gorica, Gradiška, Istria to Kvarner, Cres, Lošinj and a number of smaller islands, Dalmatia to Cape Ploče, Silba, Olib, Mljet, Biševo, Vis, Hvar, Korčula, Lastovo, Šolta and Brač (NOVAK, 1962, 457). In the new geopolitical circumstances, the war was followed by a compromise solution of the victorious countries projected on Italian-Serbian (Yugoslav) interests, which resulted in the Treaty of Rapallo in 1920.

godine. Tada su Italiji pripale važne geostrategijske lokacije nadzora Jadranskoga mora: Triglav, Istra, Snježnik, Idrija, Cres, Lošinj, Sušac, Lastovo, Zadar, Valona i Sasena. S druge strane Srbija je preko Hrvatske i Crne Gore, a pod plaštem Jugoslavije, proširila svoj prostor dominacije i hegemonizma na ostali dio jadranske obale (MIROŠEVIĆ, FARIČIĆ, 2011.; PILAR, 2014.). U geostrategijskom smislu posebno je važno naglasiti status austrijskih luka Trsta i Pule koje su pripale Italiji. Rijeka, koja je dobila status slobodnoga grada kao najznačajnija luka, također je pripala Italiji Rimskim sporazumom između Italije i Jugoslavije 1924. godine. Jugoslavija je dobila pravo slobodnog korištenja luke Solun, dok joj je dunavski put otvorao izlaz na Crno more. Dakle, Jugoslavija nije dobila glavne luke i infrastrukturu za prekomorski promet, a Austrija i Mađarska bile su orijentirane na Trst, odnosno Rijeku željeznicama (NOVAK, 1962.). Luka Rijeka – ključnoga geografskog potencijala u razvoju i opstanku hrvatskoga nacionalnog prostora, osobito u prostorno-funkcionalnom procesu razvoja *Hrvatskoga koridora*, kao najpovoljnije spojnice Podunavlja i sjevernoga Jadrana, bila je pod talijanskom okupacijom, a jadranska orijentacija hrvatskoga prostora u jugoslavenskom geopolitičkom kontekstu marginalizirana (ROGIĆ 1992a; 1992b; GLAMUZINA, FUERST-BJELIŠ, 2015.). Srednjoeuropsko-sredozemni geografski položaj, odnosno geoprometna povezanost Hrvatske i njezina geostrategijska lokacija, u vrijeme Kraljevine Jugoslavije bili su ugroženi (ROGLIĆ, 1974.). Geografski potencijal hrvatskoga nacionalnog prostora u političkom okviru srbijanskog imperijalizma i hegemonije ostao je neiskorišten, a trend potiskivanja podunavsko-jadranske orijentacije Hrvatske nastavljen je i u okviru Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije (SFRJ) (PAVIĆ, 1973.; TOPALLOVIĆ, 1996.).

PODUNAVSKO-JADRANSKI GEOGRAFSKI POTENCIJAL KAO UZROK TERITORIJALNIH POSEZANJA

Bivša SFRJ se od početne faze hladnog rata pa do globalnih društvenih i političkih procesa

Italy gained important geostrategic locations for controlling the Adriatic Sea: Triglav, Istria, Snježnik, Idrija, Cres, Lošinj, Sušac, Lastovo, Zadar, Vlorë and Sasena. On the other hand, Serbia expanded its space of domination and hegemony to the rest of the Adriatic coast through Croatia and Montenegro under the cloak of Yugoslavia (MIROŠEVIĆ, FARIČIĆ, 2011; PILAR, 2014). In terms of geostrategy, it is especially important to emphasize the status of the Austrian ports of Trieste and Pula, which went to Italy. Rijeka, that was given the status of a free city as the most important port, also went to Italy following the Rome Agreement between Italy and Yugoslavia in 1924. Yugoslavia was given the right to use the port of Thessaloniki freely, while the Danube road opened its access to the Black Sea. So, Yugoslavia did not receive the main ports and infrastructure for overseas traffic, and Austria and Hungary were oriented towards Trieste and Rijeka respectively by rail (NOVAK, 1962). The Port of Rijeka - a key geographical potential in the development and survival of the Croatian national space, especially in the spatial and functional process of development of the *Croatian Corridor*, as the most favourable junction of the Danube Basin and northern Adriatic, was under Italian occupation, and the Adriatic orientation of the Croatian space was marginalized within the Yugoslav context (ROGIĆ 1992a, 1992b; GLAMUZINA, FUERST-BJELIŠ 2015). The Central European-Mediterranean geographical position, i.e. the geographical and traffic connection of Croatia and its geostrategic location, were endangered during the Kingdom of Yugoslavia (ROGLIĆ, 1974). The geographical potential of the Croatian national space within the political framework of Serbian imperialism and hegemony remained untapped, and the trend of suppressing the Danubian-Adriatic orientation of Croatia continued within the Socialist Federal Republic of Yugoslavia (SFRY), as well (PAVIĆ, 1973; TOPALLOVIĆ, 1996).

DANUBIAN-ADRIATIC GEOGRAPHICAL POTENTIAL AS A CAUSE OF TERRITORIAL INFRINGEMENTS

From the initial phase of the *Cold War* to the global social and political processes of the 1980s, the former

osamdesetih godina 20. stoljeća našla na željeznoj zavjesi koja se protezala na potezu od Baltika do Jadranskoga mora. Ključni geostrategijski sadržaji Europe, kao što su *panonska lepeza* (PL) vojno-operacijskih pravaca (prostor Mađarske) i Otrantska vrata, bitno su definirali njezin križni položaj između tendencija NATO-pakta i Varšavskog ugovora (Sl. 1.).

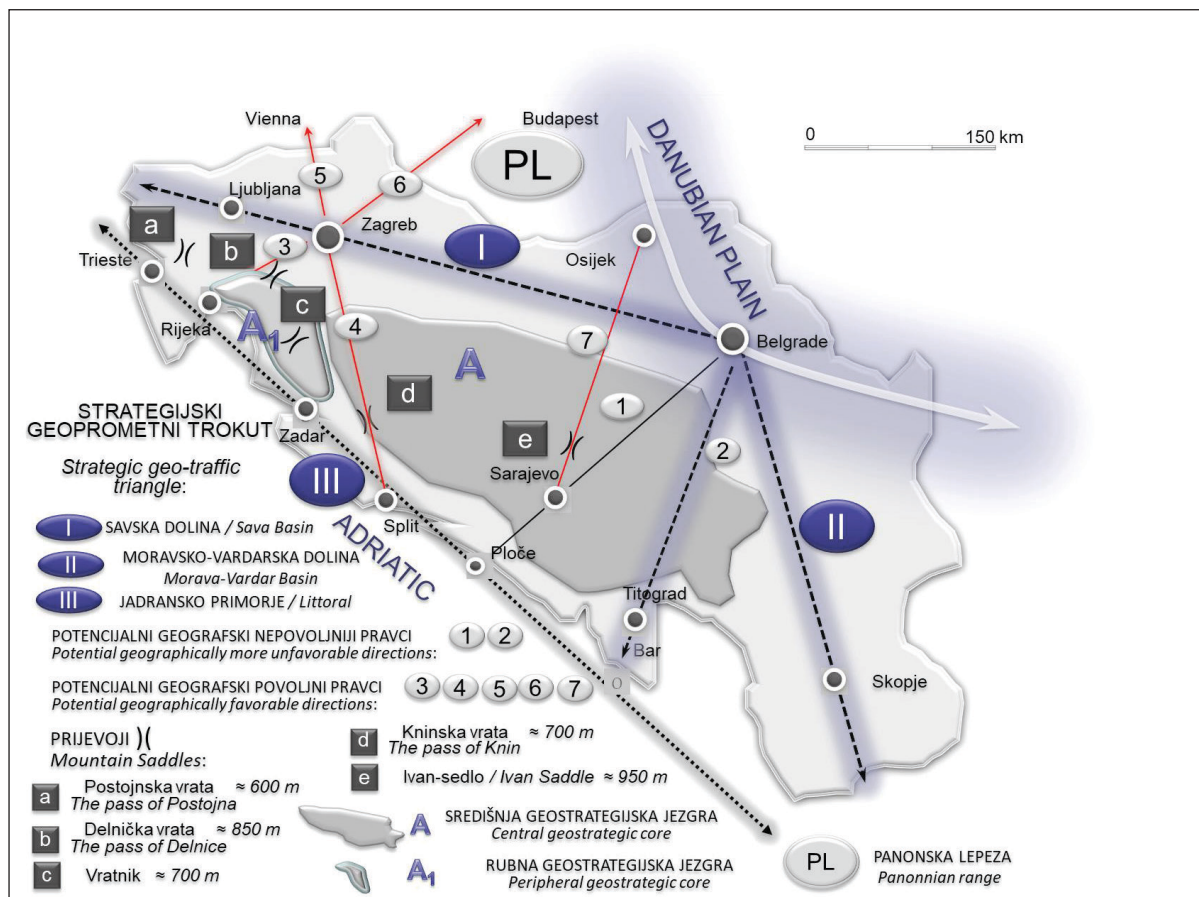
Cjelovita (unitarna) Jugoslavija kao snažan vojno-politički čimbenik, sa svojom važnom protusovjetskom ulogom sprječavanja penetracije ruskih sredozemnih interesa (poslije 1948.), odgovarala je i uklapala se u strategijske odrednice politike Zapadnog svijeta. S druge strane, njezina geopolitička pozicija bila je prostorni kopneni diskontinuitet NATO saveza, što je odgovaralo Istoku (PAVIĆ, 1991a, PAVIĆ, 1991b).

SFRJ je zapravo predstavljala politički okvir koji je teritorijalno oblikovao vjekovnu težnju ujedinjenja Srba u jednu državu i sredstvo ostvarenja geostrategijskoga cilja participacije na jadranskom (hrvatskom) pročelju, odnosno izlaz na svjetsko

SFRY found itself on the iron curtain that stretched from the Baltic to the Adriatic Sea. The key geostrategic contents of Europe, such as the *Pannonian range* of military operations (Hungarian space) and the Strait of Otranto, essentially defined its cross-position between the tendencies of the NATO and the Warsaw Pact (Fig. 1).

On the one hand, the whole (unitary) Yugoslavia as a strong military and political factor, with its important anti-Soviet role in preventing the penetration of Russian Mediterranean interests (after 1948), suited and fit into the strategic determinants of Western World policies. On the other hand, its geopolitical position represented the spatial land discontinuity of the NATO Alliance, which suited the East (PAVIĆ, 1991a, PAVIĆ, 1991b).

In essence, the SFRY represented a political framework that territorially shaped the centuries-old aspiration to unite the Serbs into one state and a means of achieving the geostrategic goal of participation in the Adriatic (Croatian) front, i.e. access to the world seas. Its geographical and traffic position was based



SLIKA 1. Geoprometni i geostrategijski položaj SFRJ

FIGURE 1 Geographical and traffic and geostrategic situation of SFRY

Izvor: / Source: Lozančić, 2019., 34.

more. Njezin geoprometni položaj temelji se na trima stratezijskim prometnim koridorima: posavskom (I), moravsko-varždarskom (II) i primorskom (III). Protezanje navedenih koridora bilo je u potpori oblikovanja prometno međuovisnog prostora u kontekstu njegove obrane i jačanja tranzitne lokacije Srbije prema proćeljima Crnoga, Egejskoga te južnog proćelja Jadranskoga mora.

Navedeno se posebice ogleđa kroz primjer primorskoga koridora koji je još od kraja 18. i početka 19. stoljeća imao velik utjecaj na gospodarski razvoj, ali i kulturološko-civilizacijski utjecaj Zapadnoga i Mediteranskoga kruga na proces litoralizacije, posebice hrvatskoga priobalnog dijela. Upravo taj koridor, integriran s panonsko-sjevernojadranskim (3 i 6), trebao je činiti okosnicu razvoja Hrvatske te jačanja njezina političko-teritorijalnog jedinstva, što je bilo u suprotnosti sa srbijanskim interesima.

Potencijalni koridor koji preko *hrvatskoga praga* spaja glavne hrvatske luke Rijeku i Split sa Zagrebom te Bećkom zavalom i *panonskom lepezom* prometnih pravaca, otvarao bi značajnu razvojnu perspektivu, a kao regionalna razvojna osovina mogao bi pridonositi i ukupnom razvoju bivše zajednice (ROGLIĆ, 1964.). Međutim, težište podunavsko-jadranske orijentacije bivše jugoslavenske države pomiće se prema južnom dijelu istočno-jadranskog proćelja. U tadašnjim okolnostima izgradnja pruge Beograd – Bar dobila je prednost ispred znatno isplativijega i geografski povoljnijega pravca prema potencijalnoj luci europske važnosti – Rijeci. Ona je ponajprije bila u funkciji osovine razvoja Srbije i Crne Gore, a posebice kao geografski temelj jačanja težišta srbijanskoga hegemonizma, kao i potencijalnog imperijalizma, odnosno srbijanskih teritorijalnih posezanja i na hrvatski dio jadranske obale. Prostor Podunavlja predstavljao je temeljnu osovину razvoja Srbije, a posebice srbizacijom zahvaćenog prostora Vojvodine (LOZANČIĆ, 2019. prema VUJOVIĆ, 1958.). Istočna Hrvatska, a posebice hrvatski dio Podunavlja bila je u planovima srbijanskih teritorijalnih posezanja što će potvrditi i ratni srbijanski ciljevi 1990-ih (LOZANČIĆ, 2019.).

S druge pak strane, *dinarska tvrđava* (A) i njezina prirodno-geografska obilježja bit će temelj obrambeno-vojne strategije bivše države, koja nije iskoristila potencijal središnjega položaja i čvorišnu lokaciju u sustavu europskih prometnica na

on three strategic traffic corridors: Sava Basin (I), Moravian-Vardar (II) and Littoral (III). The extension of these corridors was in support of the formation of a traffic interdependent area in the context of its defence and strengthening of the transit location of Serbia towards the fronts of the Black and Aegean seas and the southern front of the Adriatic Sea.

This is best seen on the example of the Littoral corridor, which since the late eighteenth and early nineteenth century has had a significant impact on economic development, but also the cultural and civilizational impact of the Western and Mediterranean circles on the process of littoralization of Croatian coast in particular. It was this corridor, integrated with the Pannonian-Northern Adriatic (3 and 6), that was to form the backbone of Croatia's development and the strengthening of its political-territorial unity, which was contrary to Serbian interests.

A potential corridor connecting the main Croatian ports of Rijeka and Split with Zagreb and the Vienna Basin and the *Pannonian range* of traffic lines over the *Croatian threshold* would open a significant development prospect, and as a regional development axis could contribute to the overall development of the former community (ROGLIĆ, 1964). However, the focus of the Danubian-Adriatic orientation of the former Yugoslav State shifted towards the southern part of the eastern Adriatic front. In the contemporary circumstances, the construction of the Belgrade-Bar railway was given priority over a much more profitable and geographically more favourable thoroughfare towards a potential port of European importance, namely Rijeka. It was primarily in the function of the axis of development of Serbia and Montenegro, and especially a geographical basis for strengthening the focus of Serbian hegemony, as well as potential imperialism, i.e. Serbian territorial encroachments on the Croatian part of the Adriatic coast. The area of the Danubian region was a fundamental axis of the development of Serbia, and especially the Serbianization of affected area of Vojvodina (LOZANČIĆ, 2019, according to VUJOVIĆ, 1958). Eastern Croatia, and especially the Croatian part of the Danubian region, was in the Serbian territorial encroachment plans, which was later confirmed by the Serbian war goals in the 1990s (LOZANČIĆ, 2019).

On the other hand, the *Dinaric fortress* (A) and its natural and geographical features will be the basis of

trima pravcima panonsko-jadranske razvojne osovine: podunavsko-srednjojadranskom (7), podunavsko-južnojadranskom (2), a posebice panonsko-sjevernojadranskom (3, 6) (ROGIĆ, 1977.).

Na proces europskoga prometnog povezivanja na prostoru bivše jugoslavenske državne zajednice, u kontekstu geopolitičkoga utjecaja, bitno utječe sve veća uloga Italije. Glavna članica NATO-a i EU-a na jugu Europe, svojim oblikom i veličinom, geografskim položajem te izgradnjom, razvojem i regionalnim integriranjem kopneno-pomorskih koridora, zatvarala je *geopolitička kliješta* nad prostorom hladnoratovske jugoistočne Europe, odnosno prostorom Jugoslavije. Geopolitički utjecaj Italije nastaviti će se i u poslijehladnoratovskom razdoblju što će se posebice odraziti na geoprometnu izolaciju Republike Hrvatske, a time i Bosne i Hercegovine (PAVIĆ, 2016.).

U geopolitičkim i geostrategijskim uvjetima rušenja bipolarnog svijeta, srbijanska agresija na Republiku Hrvatsku imala je jasan geografski cilj – osvajanjem istočnoga i južnoga hrvatskog kraka (1) amputirati dio nacionalnoga prostora Republike Hrvatske te tako teritorijalno uvećanoj Srbiji osigurati primarno geostrategijsko obilježje sredozemne, srednjoeuropske i panonsko-podunavske države, koja u protivnom ostaje zatvorena kontinentalna balkanska država (Sl. 2.).

Osobito je važno istaknuti međudnos učinkovitosti djelovanja vojnoga čimbenika na hrvatskom istoku i jugu, poglavito na bitnom panonsko-srednjojadranskom strategijskom pravcu koji preko Bosne i Hercegovine spaja panonski i sredozemni dio Hrvatske. U sklopu toga pravca, bitno geoprometno i geostrategijsko značenje imaju dva vojno-operacijska koridora: neretvansko-bosanski i splitsko-vrbasko-požeški (ROGIĆ, 1977.; MAGAŠ 2013.).

Cilj planirane nove proširene srbijanske države bio je prostorno osigurati bitna srednjoeuropsko-sredozemna, a time i podunavska obilježja. Dakako, bitan element u tome bio je okupacija prostora Bosne i Hercegovine. U slučaju neuspjeha u ostvarivanju maksimalističkih teritorijalnih posezanja (2 – linija Virovitica – Karlobag), pričuvna inačica, prema R. Paviću (2016.), podrazumijevala je potiskivanje Hrvatske s Podunavlja i doline Neretve, čime bi se stavio pod nadzor bosansko-neretvanski koridor (Vc),

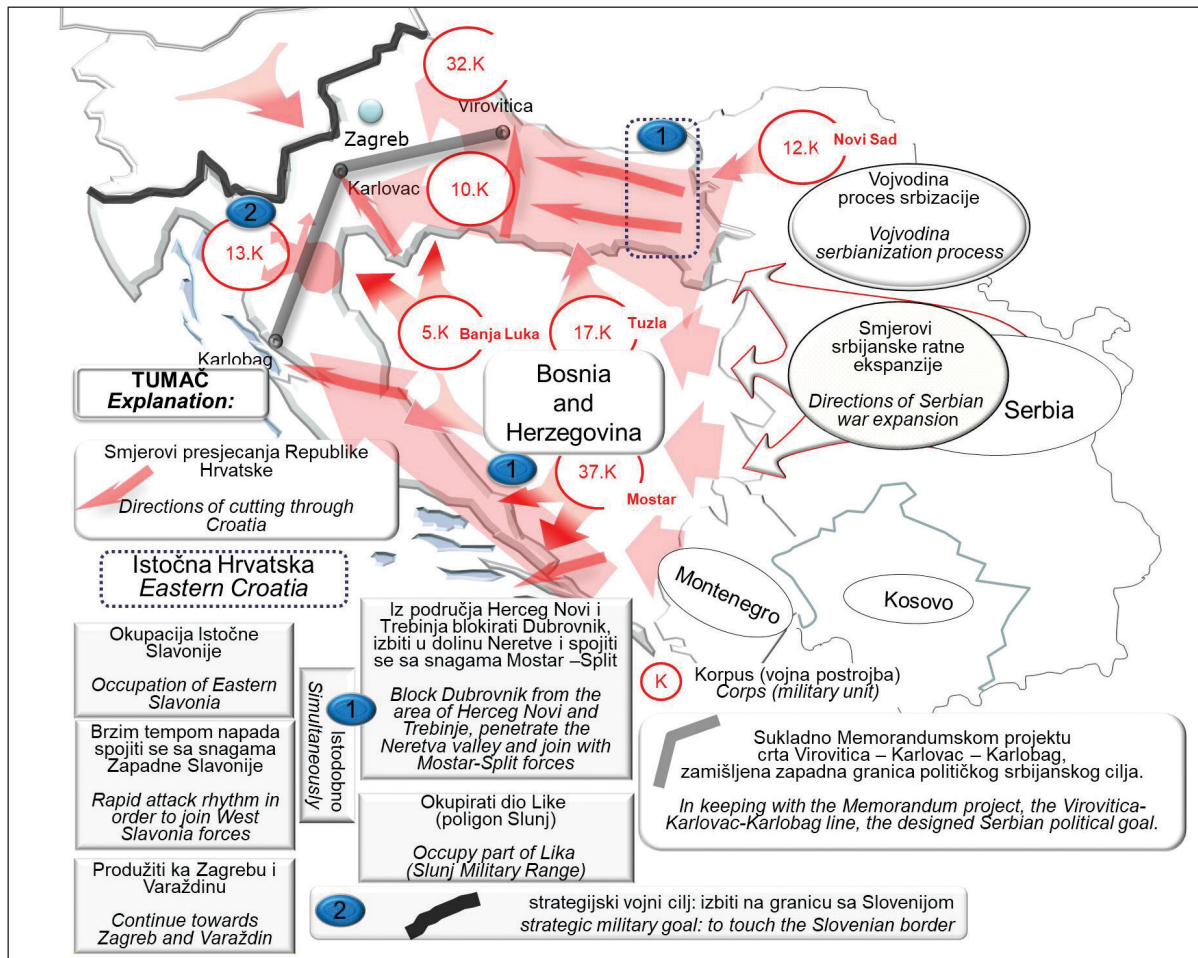
the defence strategy of the former state, which did not use the potential of a central position and hub location in the European road system in three directions of the Pannonian-Adriatic development axis: Danubian-Central Adriatic (7), Danubian-Southern Adriatic (2), and especially Pannonian-Northern Adriatic (3 and 6) (ROGIĆ, 1977.).

In the context of geopolitical influence, the increasingly important role of Italy contributes significantly to the process of forming European transport connections in the area of the former Yugoslav State union. The core members of NATO and the EU in the south of Europe, with their shape and size, geographical position and construction, development and regional integration of land-sea corridors, closed the *geopolitical pliers* over the area of Cold War Southeast Europe and Yugoslavia. The geopolitical influence of Italy will continue in the post-Cold War period, which will have a special impact on the geographical and traffic isolation of the Republic of Croatia, and thus of Bosnia and Herzegovina (PAVIĆ, 2016.).

Under the geopolitical and geostrategic conditions of the collapse of the bipolar world, the Serbian aggression on the Republic of Croatia had a clear geographical goal – to amputate part of Croatian national space by conquering its eastern and southern part, and thus ensure that the territorially enlarged Serbia, which would otherwise remain an enclosed continental Balkan state, gains the primary geostrategic feature of Mediterranean, Central European and Pannonian-Danube Basin state (Fig. 2).

It is especially important to emphasize the relationship between the effectiveness of the military factor in the Croatian east and south, especially in the important Pannonian-Central Adriatic strategic direction that connects the Pannonian and Mediterranean parts of Croatia through Bosnia and Herzegovina. Within this direction, two military operational corridors have significant geographical and traffic and geostrategic significance: Neretva-Bosnian and Split-Vrba-Požega (ROGIĆ, 1977, MAGAŠ, 2013.).

The planned new enlarged Serbian state aimed to spatially provide important Central European-Mediterranean, and thus the Danubian features. Of course, an important element in this was the occupation of Bosnia and Herzegovina. In case of failure to achieve maximalist territorial encroachments (2 - line Virovitica-Karlobag), the back-up version according to R.



SLIKA 2. Plan srbijanske agresije
FIGURE 2 The plan of the Serbian aggression

Izvor: / Source: Lozančić, 2019., 36

a time i kralježnica funkcioniranja i razvoja Bosne i Hercegovine. Osamostaljenjem Republike Hrvatske, postizanjem vojne i političke pobjede, stvoreni su uvjeti i za proces osamostaljenja Republike Bosne i Hercegovine i njezinu otvaranju procesu europeizacije kroz prostorno-funkcionalne integracije i odnose u kontekstu podunavsko-jadranske orijentacije (KLEMENČIĆ, 1996).

PODUNAVSKO-JADRANSKA ORIJENTACIJA KAO IZVOR HRVATSKE NACIONALNE MOĆI

„Geografska lokacija, prirodni resursi i uključenost u tokove razmjene dobara, informacija, kapitala i ljudi izravno utječu na razinu gospodarske razvijenosti pojedine države, ... pri čemu svaka mala država istodobno nije i mala sila ...“ (KUREČIĆ, 2012., 90). Prosudba izvora sinergije moći države bitne sa stajališta ostvarivanja njezinih nacional-

Pavić (2016) meant pushing Croatia out of the Danube Basin region and the Neretva Valley, which would put under control the Bosnian-Neretva corridor (Vc), and thus the backbone of the functionality and development of Bosnia and Herzegovina. With the independence of the Republic of Croatia, and its achieving military and political victory, conditions were created for the process of independence of the Republic of Bosnia and Herzegovina and its opening to the process of Europeanization through spatial-functional integrations and relations in the context of Danubian-Adriatic orientation (KLEMENČIĆ, 1996).

DANUBIAN-ADRIATIC ORIENTATION AS A SOURCE OF CROATIAN NATIONAL POWER

Geographical location, natural resources and involvement in the flows of exchange of goods, information, capital and people directly affect the level of economic devel-

nih interesa u međunarodnom kontekstu temelj je ocjene njezine geopolitičke veličine. Tako primjerice teritorijalno mali i resursno gotovo beznačajni prostori⁵ u globalnom kontekstu mogu sa stajališta geoprometnog položaja biti od iznimne geostrateške važnosti, pa čak lokacije sučeljavanja globalnih/regionalnih interesa, odnosno izvori sigurnosnih prijetnji i ugroza, te suvremenih kriza i ratova.

„Republika Hrvatska je mala država... u svjetskim razmjerima ne može utjecati na promjenu globalnih geopolitičkih struktura i globalnih strateških odnosa. No, globalne geopolitičke strukture mogu utjecati na Hrvatsku“ (KUREČIĆ, PADJEN, 2013., 4). U tom kontekstu oblik i veličina hrvatskoga teritorija, kao rezultat povijesnog razvitka, zahvaća tri, prema prirodno-geografskim obilježjima, različite cjeline:

- panonsko-peripanonsku (55 % teritorija i 66 % stanovništva) – sjeverni dio
- brdsko-planinsku (14 % teritorija, 3 % stanovništva) – Dinarski masiv (središnji dio)
- južnu – Jadransku cjelinu (31 % teritorija, 31 % stanovništva) (KLEMENČIĆ, 1993., 24; BOGNAR, 1992.).

Smještena između Panonske nizine i Jadranskog mora, premda teritorijalno mala, ali složenog izduženog oblika, Republika Hrvatska je srednjoeuropska, sredozemna i podunavska zemlja. Teritorijalnim protezanjem na značajne europske prirodno-geografske cjeline/regije nalazi se na raskrižju između Baltika i Jadrana te Atlantika i Crnog mora, odnosno Bliskog istoka. Prostornom participacijom na jadranskom pročelju bila je izložena utjecaju europskoga Sredozemlja, odnosno katoličkom romanskom civilizacijskom krugu. Sjeverni, otvoreni panonsko-podunavski krak bio je izložen srednjoeuropskom, pretežito germanskom

⁵ Često se, prema R. Paviću (2012a., 63), zbog geografskog potencijala kao izvora moći „... zbog određenih političkih interesa važnost prostora prešućuje, odnosno pitanje samog prostora uopće i ne spominje... nije to učinjeno zato jer je taj prostor nevažan, nego upravo obrnuto: on je morao biti prešućen i 'zaboravljen' upravo zbog svoje izuzetne međunarodne političke i geopolitičke važnosti...“. Autor (1987b) posebno naglašava značaj geostrategijske lokacije na sigurnosno osjetljivim područjima, odnosno sukobima interesa globalnih sila, „... na koridorima ratova, u područjima spornih interesnih sfera, u ključnim zonama važnim u globalno-geostrateškim odnosima“ (93).

opment of a country, where each small country is not at the same time a small power... (KUREČIĆ, 2012, 90).

Judging the source of the synergy of state power, which is important from the point of view of pursuit of its national interests in the international context, is the basis for assessing its geopolitical size. Thus, for example, in a global context territorially small and resource-wise almost insignificant areas⁵ can be of exceptional geostrategic importance considering their geographical and traffic position, and even be locations where global and regional interests confront, i.e. sources of security threats and threats and modern crises and wars.

The Republic of Croatia is a small country... on the global scale it cannot influence the change of global geopolitical structures and global strategic relations. However, global geopolitical structures can affect Croatia (KUREČIĆ, PADJEN, 2013, 4). In this context, the shape and size of the Croatian territory, as a result of historical development, includes three, by natural-geographical features, different entities:

- Pannonian-Peripannonian (55% of the territory and 66% of the population) - northern part;
- mountainous (14% of the territory, 3% of the population) - Dinaric massif (central part), and
- Southern - Adriatic entity (31% of the territory, 31% of the population) (KLEMENČIĆ, 1993, 24; BOGNAR, 1992).

Located between the Pannonian Plain and the Adriatic Sea, although territorially small, but with a complex elongated shape, the Republic of Croatia is a Central European, Mediterranean and Danubian country. Territorially extending to significant European natural and geographical units or regions, it is located at the crossroads between the Baltic and the Adriatic Sea and the Atlantic and the Black Sea, i.e. the Middle East. Through its spatial participation on the Adriatic front, it was exposed to the influence of

⁵ According to R. Pavić (2012a, 63), the importance of space is often ignored due to geographical potential as a source of power... *due to certain political interests, i.e. the issue of space itself is not mentioned at all... it was not done because that space is unimportant, but vice versa: it had to be silenced and 'forgotten' precisely because of its exceptional international political and geopolitical importance ...* The author (1987b) especially emphasizes the importance of geostrategic location in security sensitive areas, i.e. conflicts of interest of global powers, *(on the corridors of wars, in areas of disputed spheres of interest, in key zones important in global geostrategic relations* (93).

utjecaju (KLEMENČIĆ, 1992.; MAGAŠ, 1997.).

Definiranja hrvatskoga prostora kao dijela *Balkanskog poluotoka*,⁶ predstavljaju geopolitičku manipulaciju u funkciji imperijalnih interesa glavnih nositelja spomenutoga trećeg kulturno-civilizacijskog kruga. U tom je kontekstu i Jugoslavija kao *balkanska zemlja* odraz različitih povijesnih geopolitičkih interesa prožetih srbijanskim teritorijalnim posezanjima (PAVIĆ, 1973.).

Posljedica definiranja položaja bivše države kao balkanske je potiskivanje hrvatskih geografskih potencijala. U kontekstu marginaliziranja podunavsko-jadranske orijentacije V. Rogić (1977.) posebno naglašava neiskorišteni potencijal gradnje autoceste Zagreb – Split kao okosnice prostornog prosperiteta Hrvatske, ali i bivše jugoslavenske države. Sigurnosna bojazan Srbije od potencijala narastanja hrvatske nacionalne prostorne moći odrazit će se i na izostanak izgradnje i modernizacije podunavsko-sjevernojadranskog koridora, odnosno spajanje Rijeke i Zagreba. Tunel kroz Učku, zbog geografskog položaja Istre i njezina političkog, odnosno prostorno-funkcionalnog značenja za Hrvatsku, ali i za prostor bivše državne zajednice, bio je prioritet prometne gradnje u okviru strategije razvoja. Međutim, gradnja i modernizacija *Hrvatskog koridora*, prometne spojnice Zagreb – Rijeka – Istra, postat će aktualna tek od trenutka osamostaljenja Republike Hrvatske.⁷ To je početak valorizacije geografskih prednosti participacije na maritimnom pročelju. U uvjetima povezanosti s podunavskim pročeljem integrira se u svjetske gospodarske trendove i tokove. Upravo se na hrvatskom teritoriju Panonska nizina preko gorskog praga najbliže i najpovoljnije približava moru. Tako središnji dio Hrvatske i grad Zagreb kao urbano žarište postaju koncentracijsko središte

⁶ Prema R. Paviću (1973.), pojam *Balkanskog poluotoka* ponajprije se odnosi na zajedničku sudbinu i probleme vezane za razdoblje osmanskog imperija, s obilježjima socijalne nerazvijenosti, etničke i vjerske usitnjenosti i različitosti, a time i potencijalne sigurnosne nestabilnosti. Više o značenjima *Balkana* i *Balkanskog poluotoka* u: N. Glamuzina i B. Fuerst-Bjeliš, 2015.

⁷ Za vrijeme bivše Jugoslavije prednost su imali uzdužni pravci, a od poprečnih jedino moravsko-varždarski i panonsko-južnojadranski, odnosno jedino pravci u funkciji srbijanskih interesa. S druge strane, zanemarivane su poprečne veze koje bi omogućavale povezivanje panonskog i primorskog dijela Hrvatske, posebno Istre s Rijekom i Splita s Bosnom i Hercegovinom, a osobito navedenog sjevernog i srednojadranskog pročelja sa Zagrebom (BOŽIČEVIĆ, PERIĆ, 2001., 2003.).

the European Mediterranean, that is, to the Roman Catholic circle of civilization. The northern, open Pannonian-Danubian branch was exposed to Central European, predominantly Germanic influence (KLEMENČIĆ, 1992; MAGAŠ, 1997).

The definitions of the Croatian space as a part of the *Balkan Peninsula*⁶ represent a geopolitical manipulation in the function of the imperial interests of the main bearers of the mentioned third cultural and civilizational circle. In this context, Yugoslavia as a *Balkan country* is also a reflection of various historical geopolitical interests imbued with Serbian territorial encroachments (PAVIĆ, 1973).

The defining of the position of the former state as a Balkan one actually resulted in the suppression of Croatian geographical potentials. In the context of marginalization of the Danubian-Adriatic orientation, V. Rogić (1977) puts a special emphasis on the untapped potential of the construction of the Zagreb - Split motorway as the backbone of the spatial prosperity of Croatia, but also of the former Yugoslav State. Serbia's security fear of the potential for growth of Croatian national spatial power is reflected in the absence of construction and modernization of the Danubian-North Adriatic corridor, i.e. the connection of Rijeka to Zagreb. The tunnel through Učka Mountain, due to the geographical position of Istria and its political, i.e. spatial and functional significance for Croatia, but also for the area of the former state union, was a priority of thoroughfare construction within the development strategy framework. However, the construction and modernization of the *Croatian Corridor*, the Zagreb-Rijeka-Istria traffic junction, will become relevant only from the moment of Croatia's independence.⁷ That was the beginning of the valorisation of the geographical advantages of participation

⁶ According to R. Pavić (1973), the term *Balkan Peninsula* primarily refers to a common destiny and problems related to the period of the Ottoman Empire, with features of social underdevelopment, ethnic and religious fragmentation and diversity, and thus potential security instability. More about the meanings of the Balkans and the *Balkan Peninsula* in: N. Glamuzina, B. Fuerst-Bjeliš 2015.

⁷ During the former Yugoslavia, the longitudinal routes took precedence, and of the transverse ones, only the Moravian-Vardar and Pannonian-South Adriatic, i.e. only those directions in the function of Serbian interests. Transverse connections that would enable the connection of the Pannonian and coastal part of Croatia, especially Istria with Rijeka and Split with Bosnia and Herzegovina, and the mentioned northern and central Adriatic fronts in particular with Zagreb, were neglected (BOŽIČEVIĆ, PERIĆ, 2001, 2003).

koje povezuje europsku Panoniju i jadransko pro-
čelje, a posebice sjeverni Jadran. Rubno položeni
panonski i peripanonski srednjoeuropski gradovi
Graz, Beč i Budimpešta čine geografski i geostrate-
gijski položaj Zagreba,⁸ a time i Republike Hrvat-
ske, još značajnijim.

Dakle, Republika Hrvatska s aspekta prostor-
no-funkcionalnih odnosa dominantno ima obi-
lježja podunavsko-mediteranske spojnice (MA-
GAŠ, 2013.; GLAMUZINA, FUERST-BJELIŠ, 2015.).
Dunav je temeljna funkcionalna okosnica razvoja
zemalja u gravitacijskoj zoni Donjeg Podunavlja,
što je u uvjetima multimodalnog pristupa prema
jadranskom pročelju čimbenik jačanja njezine geo-
strategijske lokacije (CRKVENČIĆ, 1996.; DUNDO-
VIĆ, VILKE, 2009.). Smještanje Hrvatske na prostor
jugoistočne Europe, potiskujući značenje Dunava
i Jadranskog mora u definiranju njezina položaja
i smještaja, pridonosi marginalizaciji hrvatskoga
prostora. Slijedom navedenog, smještaj Hrvatske
na prostor jugoistočne Europe odražava geopoliti-
tički okvir njezina definiranja, dok „podunavsko-
jadranski položaj određuje kompleksne geografske
uvjete i mogućnosti perspektivnog razvitka“ (ŽU-
LJIĆ, 1963., 65; PAVIĆ, 2016.).

Geoprometni aspekt geostrategijskog položaja Republike Hrvatske

Hrvatska je prostorno mala zemlja, ali značajnoga
geografskog smještaja na spojnici prožimanja sred-
nje i sredozemne Europe, te složenoga globalnog/
regionalnog sučeljavanja interesa, poglavito Rusi-
je i SAD-a, ali i sve moćnije Kine (VUKADINOVIĆ,
2000.). Svoju nacionalnu strategiju treba oblikova-
ti na geografskim izvorima moći, odnosno geostra-
tegijskim prostorno funkcionalnim prednostima
u odnosu na međunarodno, a posebno regional-
no okružje. Na prostoru prožimanja potencijalne

⁸ Geografski smještaj i položaj grada Zagreba uvjetovao je njegov urbani razvoj, posebice u vrijeme industrijalizacije. Tako će razvoj industrije kao glavne gospodarske grane utjecati i na njegov demografski rast te širenje urbanih funkcija i urbanog prostora aglomeracije (FUERST-BJELIŠ, 1996.; SIĆ, 1994.). Daljnji rast grada Zagreba bit će odraz njegova gospodarskog razvitka te mogućnosti zaposlenja i školovanja (STIPERSKI, KAMENOV, 1996.). Njegov utjecaj na daljnji proces urbanizacije predstavlja sigurnosni nacionalni izazov, a posebice u zaštiti od suvremenih ugroza okoliša (STIPERSKI, FUERST BJELIŠ, 2003.).

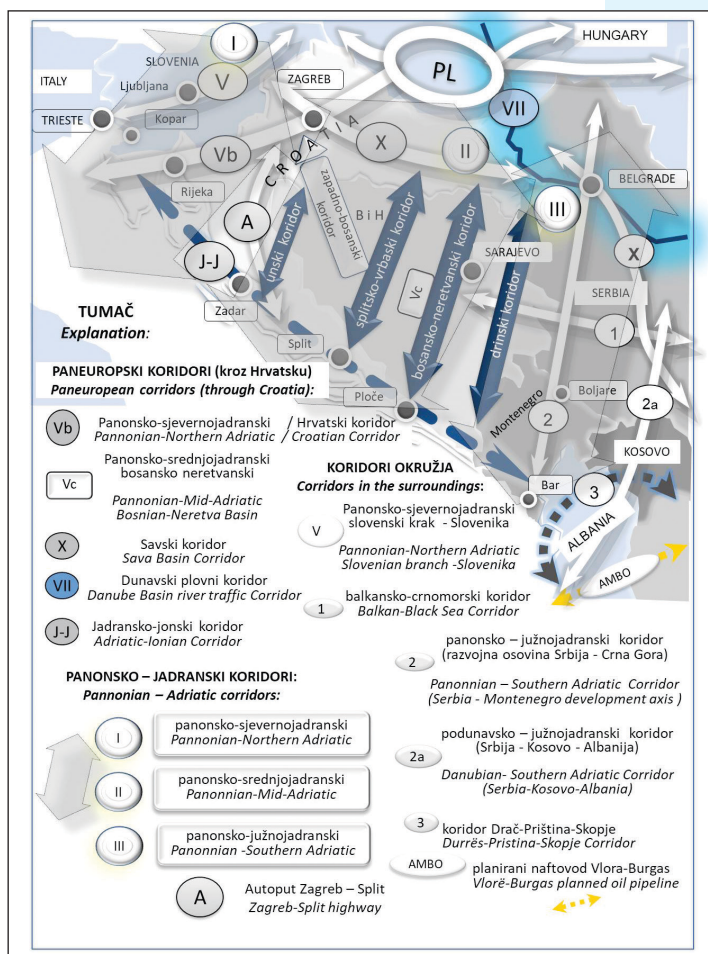
on the maritime front. In terms of connection with the Danubian front, it integrates into global economic flows and trends. It is on the Croatian territory that the Pannonian Plain approaches the sea most closely and favourably over the mountain threshold. Thus, the central part of Croatia and the City of Zagreb as an urban focus, become a hub connecting European Pannonia and the Adriatic front, and especially the northern Adriatic. The marginal Pannonian and Peripanionian Central European cities of Graz, Vienna and Budapest make the geographical and geostrategic position of Zagreb,⁸ and thus of the Republic of Croatia, even more significant.

Hence, the Republic of Croatia, from the aspect of spatial-functional relations, predominantly has the characteristics of the Danubian-Mediterranean junction (MAGAŠ, 2013; GLAMUZINA, FUERST-BJELIŠ, 2015). The Danube is the basic functional backbone of the development of countries in the gravitational zone of the Lower Danube Basin, which in terms of multimodal approach to the Adriatic front is a factor in strengthening its geostrategic location (CRKVENČIĆ, 1996; DUNDOVIĆ, VILKE, 2009). Situating Croatia in the Southeast Europe, suppressing the importance of the Danube and the Adriatic Sea in defining its position and location, contributes to the marginalization of its national space. Consequently, Croatia's location in Southeast Europe reflects the geopolitical framework of its definition, while the *Danubian-Adriatic position determines the complex geographical conditions and opportunities for prospective development* (ŽULJIĆ, 1963, 65; PAVIĆ, 2016).

Geographical and traffic aspect of the geostrategic position of the Republic of Croatia

Croatia is a spatially small country, but with a significant geographical position at the junction of

⁸ The geographical location and position of the City of Zagreb conditioned its urban development, especially at the time of industrialization. Thus, the development of industry as the main economic branch will also affect its demographic growth and the expansion of urban functions and the urban space of the agglomeration (FUERST-BJELIŠ, 1996; SIĆ, 1994). The further growth of the city of Zagreb will be a reflection of its economic development and the possibility of employment and education (STIPERSKI, KAMENOV, 1996). Its impact on the further process of urban development represents a national security challenge, especially in protection against contemporary environmental threats (STIPERSKI, FUERST BJELIŠ, 2003).



SLIKA 3. Geoprometni i geostrategijski položaj Republike Hrvatske
FIGURE 3 Geographical and traffic and geostrategic position of Croatia

Izvor: prilagođeno prema / Source: modified after: Božičević, Perić, 2003.; Vemić 2005., 176, Dundović, Vilke, 2009.; Lozančić, 2011.

kopnene podunavske i pomorske jadranske moći, paneuropski koridori Vb, Vc, X i vodeni koridor VII, imaju strateški važnost za geoprometni, ali i geostrategijski položaj Republike Hrvatske (MALIĆ, BOŽIČEVIĆ, 1996). Važno je istaknuti njihovu ulogu koridorske poveznice sa zemljama srednje i sjeverne Europe u sklopu robne razmjene,⁹ ali i njihovu tranzicijsku važnost u povezivanju spomenutih europskih regija preko jadranskog pročelja s područjem Mediterana. To je posebno važno za srednjoeuropske države Austriju, Poljsku, Češku,

⁹ Republika Hrvatska je trgovinski, prema V. Bilas (2007.), najviše vezana na zemlje članice EU-a. Pokazatelji za 2019. godinu upućuju na to kako trgovinska razmjena sa zemljama EU-a čini čak 76 % ukupne trgovinske razmjene Republike Hrvatske. Kako su glavni vanjskotrgovinski partneri Hrvatske (Njemačka 14,5 %, Italija 13,9 %, Slovenija 11,2 %, Mađarska 6,8 %, Austrija 6,2 %, Bosna i Hercegovina 5,5 %, Srbija 3,2 %, te Poljska, Češka i Slovačka sa 6,7 %) zemlje kojima prolaze spomenuti koridori, važno je naglasiti njihovu strateški ulogu u eurointegracijskom procesu, a posebice u razvoju hrvatskoga gospodarstva (URL 5.).

Central and Mediterranean Europe, and a complex global and regional confrontation of interests, especially between Russia and the United States, but also increasingly powerful China (VUKADI-NOVIĆ, 2000). Its national strategy should be based on geographical sources of power, i.e. geostrategic spatial and functional advantages in relation to the international, and especially regional environment. In the area of permeation of potential land Danube Basin and maritime Adriatic power, *Pan-European corridors* Vb, Vc, X and water corridor VII are of strategic importance for Croatian geographical and traffic, but also geostrategic position (MALIĆ, 1996). It is important to highlight their role as a corridor link with the countries of Central and Northern Europe when it comes to the exchange of goods,⁹ but also their transitional importance in connecting the mentioned European regions with the Mediterranean area through the Adriatic front. This is especially important for the Central European countries of Austria, Poland, the Czech Republic, Slovakia and Hungary, and of course neighbouring Bosnia and

Herzegovina, for which Corridor Vc represents first-class strategic importance and interest for survival.

Corridor Vc, in addition to being the shortest connection between eastern and southern Croatia, also strengthens its transit position in the Baltic-Adriatic gravity zone with its international function. In the circumstances of the importance of Corridor Vc for increasing the degree of valorisation of the Adriatic front, the port of Ploče is gaining an increasingly important role in a competitive environment for the most favourable transit position towards the EU,

⁹ According to V. Bilas (2007), the Republic of Croatia is most closely linked to EU member states. Indicators for 2019 show that trade with the EU countries accounts for as much as 76% of the total trade of the Republic of Croatia. As the main foreign trade partners of Croatia (Germany 14.5%, Italy 13.9%, Slovenia 11.2%, Hungary 6.8%, Austria 6.2%, B&H 5.5%, Serbia 3.2%, and Poland, the Czech Republic and Slovakia with 6.7%) of the countries through which the mentioned corridors pass, it is important to emphasize their strategic role in the European integration process, and especially in the development of the Croatian economy (URL 5.).

Slovačku i Mađarsku te susjednu Bosnu i Hercegovinu kojoj koridor Vc predstavlja prvorazredno stratejsko značenje i interes opstanka.

Koridor Vc, osim što je najkraća veza istočne i južne Hrvatske, svojom međunarodnom funkcijom jača i njezin tranzitni položaj u gravitacijskoj zoni Baltik – Jadran. U okolnostima značenja koridora Vc za povećanje stupnja valorizacije jadranskoga pročelja, luka Ploče dobiva sve važniju ulogu u konkurentskom okružju za najpovoljniju tranzitnu poziciju prema tržištu EU-a, a posebice srednje Europe (Sl. 3.).

Panoeuropski koridor Vb, u literaturi često spominjan kao panonsko-sjevernojadranski (I), odnosno s obzirom na geostratejski i geopolitički povijesni značaj, *Hrvatski koridor (Vb)* ima i suvremenu prvorazrednu prostornu ulogu u kontekstu prostornoga integracijskog procesa Republike Hrvatske u europski prometni i gospodarski sustav (FELETAR, STIPERSKI, 1996.). Protežući se preko *hrvatskoga praga*, prema D. Magašu (2013), najpogodnija je geografska spojnica panonskoga srednjoeuropskog (II) i jadranskoga prostora s težišnom gravitacijskom ulogom prometnoga pomorsko-kopnenog čvorišta – Rijekom, jedna je od najperspektivnijih regionalnih, ali i europskih koridora¹⁰ (PEPEONIK, 1996.; STRAŽIČIĆ, 1996.; FARIČIĆ, 2012.). Upravo geografska obilježja, kao što su dubina prilaznog mora za pristajanje najvećih brodova te prirodna zaštićenost u Kvarnerskom zaljevu s kupskom poveznicom na panonsko-podunavski prostor, čini tu bitnu prostornu prednost u odnosu na ostale sjevernojadranske luke (ROGLIĆ, 1964.).

Istodobno, u kontekstu sve zahtjevnijih ekoloških standarda europske prometne politike, odnosno potrebe uporabe alternativnih rješenja željeznice i vodnih putova, Republika Hrvatska svojim najvećim rijekama Dunavom, Dravom i Savom postaje sve značajniji integrativni dio prometne mreže zapadne, srednje i istočne Europe. Multimodalno integrirana prema jadranskom pročelju Hrvatska postaje sastavni dio europskoga promet-

and especially Central European market (Fig. 3).

The Pan-European Corridor Vb, often referred to in the literature as the Pannonian-North Adriatic Corridor (I), i.e. given its geostrategic and geopolitical historical significance, the *Croatian Corridor (Vb)*, has a contemporary first-class spatial role in the context of Croatia's spatial integration process into European traffic and economic system (FELETAR, STIPERSKI, 1996). Stretching across the *Croatian threshold*, according to D. Magaš (2013), it represents the most suitable geographical junction of the Pannonian Central European (II) and Adriatic area with the major gravitational role of the maritime-land traffic hub Rijeka, and is one of the most promising regional and European corridors¹⁰ (PEPEONIK, 1996; STRAŽIČIĆ, 1996; FARIČIĆ, 2012). It is the geographical features, such as the depth of the sea that enables docking of the largest ships, and the natural protection in Kvarner Bay and connection to the Pannonian-Danubian area through the River Kupa region, that make this significant spatial advantage of Rijeka over other northern Adriatic ports (ROGLIĆ, 1964).

At the same time, in the context of increasingly demanding environmental standards of European transport policy, i.e. the need to use alternative solutions to railways and waterways, the Republic of Croatia with its largest rivers Danube, Drava and Sava becomes an increasingly important integrative part of Western, Central and Eastern Europe. Multimodally integrated towards the Adriatic front, Croatia is becoming an integral part of the European transport system, and thus of the global world. *Croatian Corridor (Vb)*, as well as Corridor Vc, are gaining a new spatial significance as a link to the Pannonian area, while the construction of the Danube-Sava canal would significantly contribute to the strengthening of the Danubian position. The combined sea-land-river corridor Danube-Adriatic (i.e. Vukovar - Rijeka in the length of 566.9 km) with repeatedly confirmed importance in the past, would be the most favourable intermodal transport corridor in the Baltic - Adriatic zone. In this context, Vukovar as a Danube port with the potential of a significant traffic hub in the opening towards the Black

¹⁰ „... kopneno srednjoeuropsko zaleđe utječe na sjevernojadranski prometni pravac sa stanovništvom od približno 50 milijuna ljudi koji ostvaruju gotovo 900 milijardi američkih dolara bruto društvenog proizvoda i čija ukupna vanjskotrgovinska razmjena iznosi više od 700 milijardi američkih dolara“ (VILKE, 2005., 89).

¹⁰ ...the mainland Central European hinterland affects the northern Adriatic transport route with a population of approximately 50 million people who generate nearly \$ 900 billion in gross domestic product and whose total foreign trade is more than \$ 700 billion (VILKE, 2005, 89).

nog sustava, a time i globalnog svijeta. *Hrvatski koridor* (Vb), kao i koridor Vc, dobivaju novo prostorno značenje spojnice prema panonskom prostoru, dok bi izgradnja kanala Dunav – Sava bitno pridonijela jačanju podunavskog položaja. Kombinirani pomorsko-kopneno-riječni koridor Podunavlje – Jadran (odnosno Vukovar – Rijeka u duljini od 566,9 km) čija se važnost opetovano potvrđuje kroz prošlost, bio bi najpovoljniji intermodalni prometni koridor u zoni Baltik – Jadran. U tom kontekstu Vukovar kao dunavska luka s potencijalom značajnoga prometnog čvorišta u otvaranju prema crnomorskom proćelju i kao grad srednjoeuropske kulture i simbol Domovinskog rata, uz strategijsko značenje poprima i važno geoprometno značenje u procesu jačanja podunavsko-jadranske orijentacije (LOZANČIĆ, 2019.).

Prometno integriranje Hrvatske u gravitacijskoj zoni Baltik – Jadran bitno bi pridonijelo njezini ukupnom razvoju temeljenom na prometnim koridorima kao potpori valorizacije njezina geografskog i resursnog položaja, a posebice njezina jadranskog proćelja. Prostorno funkcioniranje luke Rijeka i luke Ploče bitno pridonosi vrednovanju geografske lokacije koja se temelji na panonsko-sjevernojadranskom (I) i panonsko-srednjoadraskom koridoru (II), odnosno potencijalnim razvojnim osovinama u gravitaciji paneuropskih koridora Vb i Vc. Time se prostor Hrvatske potvrđuje kao najpovoljnija spojnica srednje i istočne Europe s Mediteranom i Bliskim istokom. S druge strane, u uvjetima sve veće uloge multimodalnog prometa, Jadransko-jonska cesta i koridor X kao spojnica zapadne Europe s crnomorskim i bliskoistočnim prostorom, zajedno s prethodnim, čine prostor Hrvatske i Bosne i Hercegovine tranzitnim prstenom, odnosno raskrižjem na vratima jugoistočne Europe (BOŽIČEVIĆ, PERIĆ, 2001.; BOŽIČEVIĆ, PERIĆ 2003.; MAGAŠ, 2014.).

Aktualni geografski položaj na geoprometnom čvorištu potencijalnih europskih razvojnih osovina Baltik – Jadran i Podunavlja, bitno određuje i hrvatski geopolitički, a time i geostrategijski položaj u okviru *Inicijative triju mora*, koja ima i vojno-političko, odnosno sigurnosno globalno značenje (BOŽIČEVIĆ, PERIĆ, 2003.; KUREČIĆ, 2018.). Prostor zahvaćen euroatlantskim geopolitičkim utjecajem, a posebice projekcijom moći svjetske veles-

Sea front and as a city of Central European culture and a symbol of the Homeland War, in addition to its strategic importance, acquires important geographical and traffic significance in the process of strengthening Danubian-Adriatic orientation (LOZANČIĆ, 2019).

On the one hand, Croatia's transport integration in the Baltic-Adriatic gravity zone would significantly contribute to its overall development based on transport corridors as support to the valorisation of its geographical and resource position, and in particular its Adriatic front. The spatial functioning of the Port of Rijeka and the Port of Ploče significantly contributes to the evaluation of the geographical location based on the Pannonian-North Adriatic (I) and Pannonian-Central Adriatic Corridor (II), i.e. potential development axes in the gravity of Pan-European Corridors Vb and Vc. This confirms the Croatian space as the most favourable junction of Central and Eastern Europe with the Mediterranean and the Middle East. On the other hand, considering the increasingly important role of multimodal traffic, the Adriatic-Ionian Road and Corridor X as a junction of Western Europe with the Black Sea and Middle East, together with the previous one, make the area of Croatia and B&H a transit ring, i.e. a crossroads at the gates of South East Europe (BOŽIČEVIĆ, PERIĆ, 2001; BOŽIČEVIĆ, PERIĆ, 2003; MAGAŠ, 2014).

The current geographical position at the geographical and traffic hub of potential European development axes Baltic-Adriatic and Danube Basin significantly determines the Croatian geopolitical hence geostrategic position within the *Three Seas Initiative*, which has military, political and global security significance (BOŽIČEVIĆ, PERIĆ, 2003; KUREČIĆ, 2018). The area affected by Euro-Atlantic geopolitical influence, and especially by the projection of the power of the world superpower - the United States of America, represents the Croatian development potential (MAGAŠ, 2004).

The USA, as the only world superpower, strives for a dominant influence in the zone on the isthmus between the Black Sea-Adriatic-Baltic front by means of the geopolitics of the NATO Alliance (KUREČIĆ, 2008). Thereby it seeks to stop the geopolitical and geostrategic influence of two land forces, namely that of Russia and Germany. Greater engagement in spreading influence in the Three Seas Initiative area can be expected, after Brexit, by the United Kingdom

le – SAD-a, predstavlja hrvatski razvojni potencijal (MAGAŠ, 2004.).

SAD kao jedina svjetska velesila, upravo kroz geopolitiku NATO saveza teži dominantnom utjecaju u zoni na prevlakama između crnomorsko-jadransko-baltičkog pročelja (KUREČIĆ, 2008). Tako teži zaustavljanju geopolitičkoga i geostrategijskoga utjecaja dviju kopnenih sila Rusije i Njemačke. Veći angažman u širenju utjecaja na prostoru *Inicijative triju mora* može se, nakon Brexita, očekivati i od Velike Britanije. Na taj način glavne globalne pomorske sile teže nadzoru euroazijske kopnene moći. Glavni cilj SAD-a i Velike Britanije u prostornoj zoni *Inicijative* je učiniti ovaj prostor gospodarski i energetski neovisnim u čemu, osim zemalja zahvaćenih zonom, imaju i podršku zemalja sjeverne Europe, posebno skandinavskih zemalja. U tom smislu, Hrvatska i zemlje u njezinu regionalnom okružju, koje su u procesu gospodarskog zaostajanja i demogeografskih izazova sa sve manjim prirodnim priraštajem ili čak prirodnim padom, iseljavanjem mladih te sve intenzivnijim migracijskim ugrozama, traže svoju prigodu pokretanja geografskog potencijala u kontekstu jačanja nacionalne moći u novom geopolitičkom okružju (KUREČIĆ, 2018.). Hrvatska kao dominantna država na istočnoj jadranskoj obali ima posebno važan prometni potencijal u europskim i regionalnim integracijama (KUREČIĆ, PADJEN, 2013.). Posebno je značajna njezina uloga u projektima energetske dostupnosti za prostor dodira, geopolitičkog prožimanja i sukobljavanja interesa globalnih sila. Luka Rijeka ima povoljne prirodnogeografske uvjete u prometnom povezivanju i integriranju srdenjoeuropskog prostora, a u tom kontekstu posebno je potencijalna njezina aktualna geografska lokacija luke dobave i transporta ukapljenog plina. Valorizacija geografskog smještaja Hrvatske u funkciji jačanja njezina geografskog položaja, jača i njezin geopolitički utjecaj u regiji, a time i geopolitički utjecaj saveznika, odnosno glavne euroatlantske sile – SAD-a. Tako prostor Hrvatske poprima sve važniju, ne samo prometnu i energetska, već i sigurnosnu te geopolitičku regionalnu ulogu.

Međutim, u kontekstu geopolitičkog položaja širenja rusko-turskoga interesnoga geopolitičkog kruga i susjednih zemalja na prostoru jadransko-crnomske prevlake za očekivati je pokušaj daljnje

as well. In this way, the major global naval powers tend to control Eurasian land power. The main goal of the USA and Great Britain in the spatial zone of the Initiative is to make this area independent in terms of geoeconomy and energy. In addition to the countries affected by the zone, they also have the support of northern European, especially Scandinavian, countries. In this context, Croatia and the countries in its region, whose economic growth is falling behind and that are facing demographic challenges with declining natural growth or even natural decline, by emigration of young people, and increasing migration threats, seek their opportunity to unlock their geographical potential in the context of strengthening national power in the new geopolitical environment (KUREČIĆ, 2018). Croatia, as the dominant country on the eastern Adriatic coast, has a particularly important transport potential in the European and regional integrations (KUREČIĆ, PADJEN, 2013). Its role in energy accessibility projects is especially important for the areas of contact, geopolitical permeation and conflict of interests of global powers. The Port of Rijeka has favourable natural geographical conditions in traffic connection and integration of the Central European area, and in this context its current geographical location as the port of supply and transport of liquefied gas has a special potential. The valorisation of Croatia's geographical situation in the function of strengthening its geographical position also strengthens its geopolitical influence in the region, and thus the geopolitical influence of its ally, i.e. the main Euro-Atlantic power, the United States. Thus, Croatian space takes on an increasingly important role, not only in transport and energy, but also in security and regional geopolitics.

However, in the context of the geopolitical complexity of the expansion of the Russian-Turkish geopolitical circle of interest and that of the neighbouring countries in the area of the Adriatic-Black Sea isthmus, an attempt to further marginalize the Croatian geographical and traffic position is to be expected. Within the broader regional and global geostrategic dynamics, especially in the northern and southern sectors of the Danubian-Adriatic corridors, the interests of the neighbouring countries, Italy, Hungary, Slovenia, Serbia and Montenegro are increasingly prominent. In this context, it is necessary to emphasize that the spatial functioning of Croa-

marginalizacije hrvatskoga geoprometnog položaja. U okviru šire regionalne/globalne geostrategijske dinamike, posebno na sjevernom i južnom sektoru podunavsko-jadranskih koridora, sve su izraženiji interesi susjednih država Italije, Mađarske, Slovenije, Srbije i Crne Gore. Valja naglasiti kako je prostorno funkcioniranje Hrvatske u geografskom okružju opterećeno i nasljedem neriješenih graničnih pitanja, posebno razgraničenjem na moru sa Slovenijom i Crnom Gorom (ZORKO, 2011.; ZORKO, 2013.).

Pitanje granica sve je aktualnije u kontekstu funkcioniranja, odnosno prometnog povezivanja interesnog okružja te sve šire lepeze suvremenih ugroza. Premda je Hrvatska osamostaljenjem dosegula strategijski cilj, republičke granice na moru ostale su nedefinirane prema bivšim republikama Sloveniji, Bosni i Hercegovini i Crnoj Gori. Iako su izgubile funkcionalno značenje ranijeg razdoblja, nadzor njihove propusnosti sve je značajniji sa stajališta prometnog povezivanja, odnosno protoka ljudi, dobara i informacija. Posebice je značajna uloga nadzora njihova funkcioniranja u procesu suzbijanja suvremenih sigurnosnih prijetnji i ugroza: terorizma, droge, organiziranog kriminala, trgovine ljudima i migracija, tim više što se hrvatska kopnena granica otvara prema prostoru Bosne i Hercegovine u dužini od 932 km (46 %) i području Srbije od 241 km (11,9 %). Navedena otvorenost prema putovima droge, trgovine ljudima, migracijskim rutama, ali i svim ostalim spomenutim sigurnosnim prijetnjama, posebice iz smjera Bosne i Hercegovine, Kosova i ostalih potencijalno sigurnosno nestabilnih područja jugoistočne Europe upućuje na značaj hrvatskih granica u kontekstu novoga regionalnog povezivanja prostornog funkcioniranja.

Morske granice, u uvjetima ubrzanoga znanstvenog, tehničkog i tehnološkog razvoja, u kontekstu ovladavanja morskim prostorima, posebice dubokim morima, sve više poprimaju bitno globalno i regionalno, ali u tom međuovisnom interaktivnom kontekstu i nacionalno geostrategijsko značenje. Tako, osim tradicionalnoga prometnog značenja, more je sve važniji izvor resursa, a granice na njemu, posebice epikontinentnog i gospodarskog pojasa, predmet državnih sporova.

Osamostaljenjem Republika Hrvatska naslijedila je najveći dio morske granice na Jadranskom moru, postignute još 1968. godine, bilateralnim sporazu-

tia in the geographical environment is burdened by the legacy of unresolved border issues, especially the demarcation at sea with Slovenia and Montenegro (ZORKO, 2011; ZORKO, 2013).

The issue of borders is becoming more and more topical in the context of the functioning, i.e. traffic connection of the environment of interest and an ever-widening range of contemporary threats. Although Croatia achieved its strategic goal with independence, the state borders at sea remained undefined towards the former Yugoslav republics of Slovenia, Bosnia and Herzegovina and Montenegro. Although they have lost the functional significance of the earlier period, the control of their throughput is becoming increasingly important from the point of view of transport connections, i.e. the flow of people, goods and information. The role of monitoring their functioning is especially important in the process of combating modern security threats and risks: terrorism, drugs, organized crime, human trafficking and migration, especially since the Croatian land border opens towards Bosnia and Herzegovina in the length of 932 km (46%) and towards Serbia it is 241 km long (11.9%). The openness to drug routes, human trafficking, migration routes, but also all other mentioned security threats, especially from Bosnia and Herzegovina, Kosovo and other potentially security unstable areas of Southeast Europe indicates the importance of Croatian borders in the context of new regional integration of spatial functioning.

Maritime borders, under conditions of accelerated scientific, technical and technological development and considering the control of maritime areas, especially deep seas, are increasingly gaining not only significant global and regional, but also, national geostrategic importance in this interdependent interactive context. Thus, in addition to its traditional transport significance, the sea is increasingly becoming a significant source of resources, and the borders on it, especially the borders of epicontinental and economic zones, are the subject of state disputes.

With its independence, the Republic of Croatia inherited the largest part of the sea border on the Adriatic Sea, defined already in 1968 by a bilateral agreement between Italy and Yugoslavia.¹¹ However, with

¹¹ The Adriatic Sea is divided by three coastal states. According to M. Klemenčić and D. Topalović (2009, 312), the coast with a

mom Italije i Jugoslavije.¹¹ Međutim, raspadom bivše države, povećao se broj obalnih država bivših jugoslavenskih republika bez međusobno uređenih morskih granica. Tako je Jadransko more postalo središte istraživačkog interesa znanstvenika, a poglavito političkih središta moći (SCOVAZZI, 1993.).

Nametnuti granični spor sa Slovenijom izašao iz pravnih okvira sve je više postajao političko pitanje. Cilj manipulacija s polaznim kopnenim točkama vezanim za crtu razgraničenja bio je inicirati i nametnuti međudržavni problem i prebaciti ga s polja međunarodnog prava na međunarodno političko polje. Tako je rasprava o crti razgraničenja otvorila proces koji će prerasti u politički spor u čijem je središtu *de facto* pitanje slovenskog izlaska na otvoreno more, a time ostvarivanje i pravo podjele epikontinentnog i gospodarskog pojasa. Izravan izlazak na otvoreno more, što s pravnog stajališta nije ostvarivo ni u uvjetima posjedovanja cjelovitoga Piranskog zaljeva, Sloveniji bi znatno poboljšao geoprometni, a time i geostrategijski položaj na panonsko-sjevernojadranskom koridoru. Jačanjem geografske lokacije koridora V kao potencijalne razvojne osovine na najpogodnijoj kopnenoj spojnici koja spaja sjeverni dio Italije (Padska nizina) – jedan od najrazvijenijih dijelova Europe, s Panonskom nizinom, predstavlja prostorno-funkcionalnu konkurenciju Hrvatskom koridoru – Vb. Luka Kopar time potencijalno jača geoprometni pomorsko-kopneni položaj, a to pak ima odraza na daljnje marginaliziranje širega regionalnog i europskog značenja, premda prirodno geografski povoljnije, geografske lokacije luke Rijeka. Osim navedenih geoprometnih ciljeva, izlazak na otvoreno more, a time i mogućnost participacije u epikontinentnom i gospodarskom pojasu, Slovenija bi poboljšala i svoj resursni položaj na plinom bogatom sjevernojadranskom području.

Sličan, premda ipak znatno drukčiji problem, Republika Hrvatska ima i u postupku razgraničenja s Crnom Gorom. Za razliku od Slovenije, Crna Gora ima izlaz na otvoreno more, ali crta razgraničenja bitno može utjecati na preraspodjelu

the disintegration of the former state, the number of coastal states of the former Yugoslav republics without mutually regulated maritime borders increased. Thus, the Adriatic Sea became the centre of research interest of scientists, and especially of political centres of power (SCOVAZZI, 1993).

The imposed border dispute with Slovenia went beyond the legal framework and increasingly became a political issue. The manipulations with land starting points related to the demarcation line were aimed at initiating and imposing an interstate problem and shifting it from the field of international law to the international political field. Thus, the discussion on the demarcation line opened a process that has grown into a political dispute in the centre of which is the *de facto* issue of Slovenia's access to the high seas, and thus the realization and the right to divide the epicontinental and economic belt. Direct access to the high seas, which from a legal point of view is not feasible even in the conditions of owning the entire Bay of Piran, would significantly improve Slovenia's geographical and traffic, and thus geostrategic position on the Pannonian-North Adriatic corridor. Strengthening of the geographical location of Corridor V as a potential development axis on the most suitable land junction connecting the northern part of Italy (Po Valley), one of the most developed parts of Europe, with the Pannonian Plain represents the spatial and functional competition for the Croatian Corridor - Vb. The Port of Koper thus potentially strengthens its the geographical and traffic maritime-land position, which in turn has the effect of further marginalizing the wider regional and European significance, although naturally more geographically favourable, of the geographical location of the Port of Rijeka. In addition to the stated geographical and transport goals, access to the high seas, and thus the possibility of participation in the continental and economic zone, Slovenia would also improve its resource position in the gas-rich northern Adriatic area.

The Republic of Croatia has a similar, albeit significantly different, problem in the demarcation process with Montenegro. Unlike Slovenia, Montenegro has access to the high seas, but the demarcation line can

¹¹ Jadransko more podijelile su tri obalne države. Prema M. Klemenčiću i D. Topaloviću (2009., 312), obala ukupne duljine 3737 km najvećim dijelom od 56 % pripala je Jugoslaviji, Italiji 33 %, a Albaniji 11 %. Raspadom bivše države, Hrvatska je naslijedila 85 % nekadašnje kopnene obalne crte i gotovo sve otoke.

total length of 3,737 km mostly belonged to Yugoslavia, 56% to Italy, and 11% to Albania. With the disintegration of the former state, Croatia inherited 85% of the former mainland coastline and almost all the islands.

teritorijalnog mora, epikontinentskog i potencijalnoga gospodarskog pojasa. Budući da je Prevlaka dio hrvatskoga teritorija, rješenje ovoga graničnog spora, prema D. Topaloviću (2000., 124), može pridonijeti proširenju površine teritorijalnog mora za oko 250 km², epikontinentskog pojasa za 4300 km² i gospodarskog pojasa, odnosno značajne veličine morskog volumena temeljenog na površini i visini vodenog stupa.

Rješenja navedenih sporova ponajprije će ovisiti o geopolitičkom kontekstu, odnosno interesu globalnih/regionalnih središta moći u interakciji s procesima regionalnog povezivanja. U skladu s navedenim, može se očekivati i daljnja marginalizacija lokacijske vrijednosti hrvatskoga položaja na panonsko-sjevernojadranskom i panonsko-južnojadranskom koridoru. Međutim, geopolitički položaj Republike Hrvatske, ulaskom u NATO i u EU, čini prednost i prigodu za oslobađanje geografskog, posebice resursnog potencijala za uspješan razvoj gospodarstva i ukupnoga društvenog svekolikog razvoja (KUREČIĆ, CRLJENKO, 2013.; KUREČIĆ I DR., 2019.).

Transformacija prometnih koridora u osovine razvoja osnovni je preduvjet razvoja hrvatskoga prostora temeljenoga na geografskim prednostima. U procesu razvoja tranzitne lokacije, važan je nacionalni doprinos razvoju povoljnih geopolitičkih uvjeta u prostornom funkcioniranju regionalnog okružja, prožetog sve složenijim i intenzivnijim sučeljavanjima interesa globalnih geopolitičkih aktera. Uravnoteženi pristup prostornom razvoju strategijska je pretpostavka sigurnosti prirodnih resursa kao temeljnih geografskih čimbenika u procesu oblikovanja nacionalne strategije i dostizanju nacionalnih ciljeva.

HRVATSKO GEOGRAFSKO OKRUŽJE U KONTEKSTU PODUNAVSKO-JADRANSKE ORIJENTACIJE

U kontekstu podunavsko-jadranske orijentacije Hrvatske posebno treba istaknuti i geostrategijski značaj geografskog položaja susjednih zemalja članice NATO-a i EU-a: Italije, Mađarske i Slovenije s kojima Hrvatska u 2019. godini ima 31,9

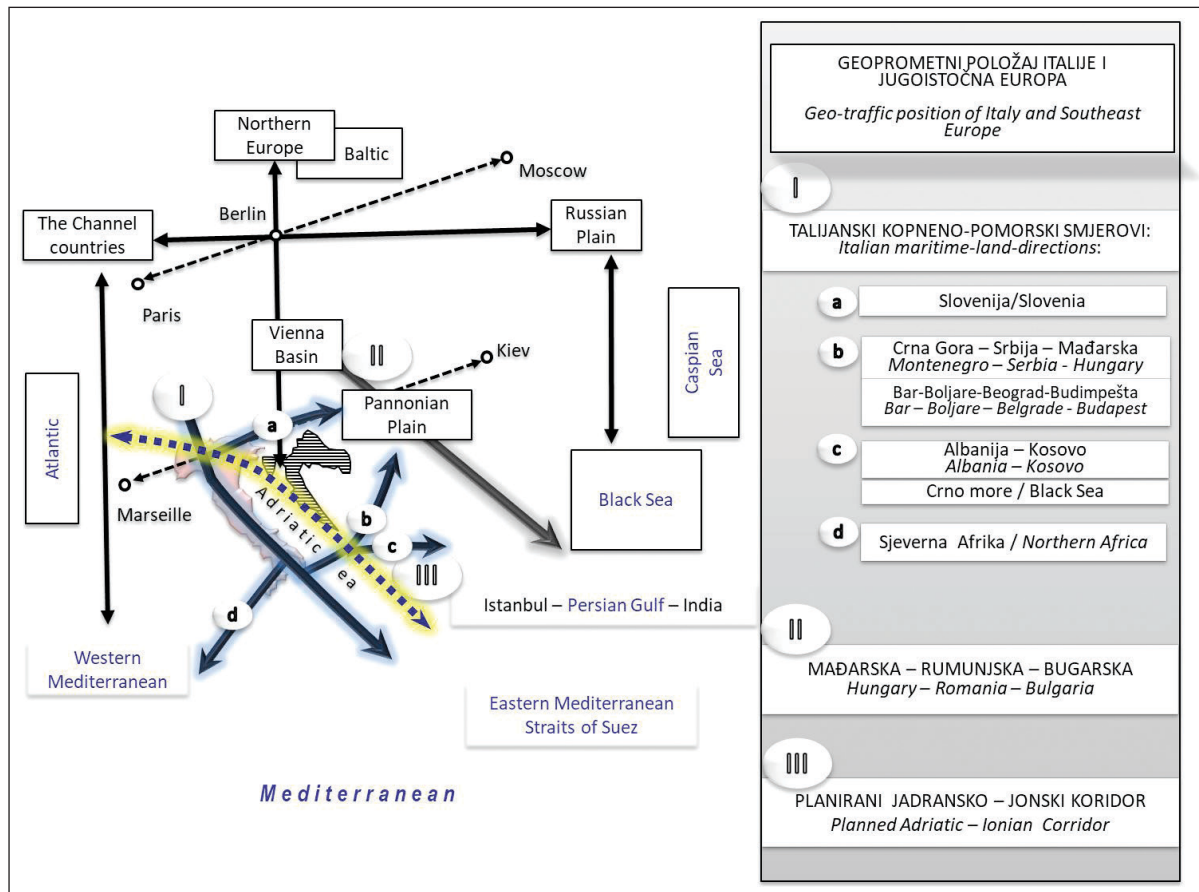
significantly affect the redistribution of the territorial sea, continental and potential economic zone. Since Prevlaka is an integral part of Croatian territory, the resolution of this border dispute, according to D. Topalović (2000, 124) can contribute to the expansion of the territorial sea by about 250 km², the continental shelf by 4300 km² and of course the economic zone, or the significant sea volume based on surface and height of the water column.

It is to be expected that the solutions to these disputes will primarily depend on the geopolitical context, i.e. the interests of global and regional centres of power in interaction with the processes of regional integration. In accordance with the above, further marginalization of the location value of the Croatian position on the Pannonian-Northern Adriatic and Pannonian-Southern Adriatic corridors can be expected. However, the geopolitical position of the Republic of Croatia, by joining NATO and the EU, is an advantage and an opportunity to unleash the geographical, and especially resource potential for successful economic development and overall social development (KUREČIĆ, CRLJENKO, 2013; KUREČIĆ et al., 2019).

The transformation of transport corridors into axes of development is a basic precondition for the development of the Croatian space based on geographical advantages. In the process of developing a transit location, the national contribution to the development of favourable geopolitical conditions in the spatial functioning of the regional environment imbued with increasingly complex and intensive conflict of interests of global geopolitical actors, is important. A balanced approach to spatial development is a strategic precondition for the security of natural resources as fundamental geographical factors in the process of shaping the national strategy and achieving national goals.

CROATIAN GEOGRAPHICAL ENVIRONMENT IN THE CONTEXT OF THE DANUBIAN-ADRIATIC ORIENTATION

In the context of Croatia's Danubian-Adriatic orientation, the geostrategic importance of the geographical position of neighbouring NATO and the EU member states: Italy, Hungary and Slove-



SLIKA 4. Geoprometni aspekt geopolitičkog utjecaja Italije na prostoru Jugoistočne Europe
 FIGURE 4 Geographical and traffic aspect of the Italian geopolitical influence in Southeast Europe

Izvor: prilagođeno prema: / Source: modified after: Lozančić, 2011. prema / according Pavić, 1973.

% ukupne trgovinske razmjene (URL 5).¹² Nakon rušenja bipolarnog svijeta, krugu proširenja NATO-a priključila se Mađarska – država čija *lepeza smjerova* ima bitno europsko geostrategijsko i geoprometno značenje. Drugim krugom proširenja,

¹² Važno je naglasiti geografski potencijal jadransko-jonske osovine razvoja (JJ) koja Hrvatsku spaja s jednim od najrazvijenijih europskih regija, Padskom nizinom, odnosno gospodarski najrazvijenijim sjevernim dijelom Italije, s kojom Hrvatska u 2019. godini ima 13,9 % ukupne trgovinske razmjene. S druge strane, osobito je značajna prostorno funkcionalna interakcija i prožimanje jadransko-jonske i podunavske osovine razvoja i njihovo križanje s osi Baltik – Jadran na hrvatskome prostoru, tim prije što dominantnu gospodarsku ulogu na Podunavlju ima Njemačka s kojom Hrvatska u 2109. ima najveću ukupnu trgovinsku razmjenu od 14,5 %, ali i Austrija s kojom je u istoj godini Hrvatska imala trgovinsku razmjenu od 6,2 %. U tom, odnosno podunavsko-jadranskom kontekstu, treba naglasiti kako je u navedenoj godini ukupna trgovinska razmjena s najznačajnijim trgovinskim partnerima ovoga prostorno-funkcionalnoga geografskog prostora, Njemačkom, Italijom, Slovenijom, Austrijom, Slovačkom, Mađarskom i Bosnom i Hercegovinom i Srbijom, iznosila 63,5 %. Navedena činjenica u usporedbi s ukupnom trgovinskom razmjenom Hrvatske s EU-om od 76 %, upućuje na geostrategijski potencijal hrvatskoga nacionalnog prostora u kontekstu podunavsko-jadranske orijentacije na osi Baltik – Jadran, odnosno *Inicijative triju mora*.

nia, with which Croatia had 31.9% of total trade in 2019 (URL 5).¹² After the collapse of the bipolar world, the circle of NATO enlargement was joined by Hungary - a country whose *range of directions* has a significant European geostrategic and geographical and traffic significance. In the second round of

¹² It is important to emphasize the geographical potential of the Adriatic-Ionian Development Axis (JJ), which connects Croatia with Po Valley, one of the most developed European regions or the most economically developed, northern part of Italy, with which Croatia had 13.9% of total trade in 2019. Alternately, the spatial-functional interaction and permeation of the Adriatic-Ionian and Danubian axes of development and their crossing with the Baltic-Adriatic axis in Croatia is particularly significant, especially since Germany has a dominant economic role in the Danubian region and Croatia had 14.5% trade exchange with Germany, and also Austria with which in the same year Croatia had a trade exchange of 6.2%. In this, i.e. the Danubian-Adriatic context, it is important to emphasize that in the mentioned year the total trade exchange with the most important trade partners of this spatial-functional geographical area: Germany, Italy, Slovenia, Austria, Slovakia, Hungary and Bosnia and Herzegovina and Serbia, amounted to 63.5%. This fact, compared to the total trade exchange of Croatia with the EU of 76%, indicates the geostrategic potential of the Croatian national space in the context of the Danubian-Adriatic orientation on the Baltic-Adriatic axis, or the *Three Seas Initiative*.

kojim se i Slovenija priključila euroatlantskom savezu, NATO je uspostavio kopneni kontinuitet na padsko-ukrajinskom stratezijskom vojno-operacijskom pravcu koji spaja Padsku i Panonsku nizinu (I a) (CVRTILA, 2004.). Time su ostvareni i geografski, odnosno geoprometni uvjeti intenzivnijega geopolitičkog utjecaja Italije prema prostoru Panonije i Srednjeg Podunavlja (PAVIĆ, 2012b; PAVIĆ, 2016.). Drugim geoprometnim krakom preko crnogorske obale i Srbije na Panoniju (I b), te preko albanske obale prema crnomorskom pročelju (I c) Italija, u skladu s već viđenim povijesnim stratezijskim projektima, oblikuje geoprometni sustav geopolitičkog utjecaja na širem prostoru jugoistočne Europe (OSTERMAN, 1920.) (Sl. 4.).

U kontekstu jačanja tursko-ruske crnomorske moći i njezina sve prisutnijega geopolitičkog utjecaja na prostoru panonsko-jadranskog prožimanja bitno je naznačiti koridore koji se protežu preko prostora Srbije, odnosno od Podunavlja na južno istočnojadransko pročelje, otvarajući time težište balkanskog prostora crnogorskoj i albanskoj obali.

Srbija

Srbija, prema R. Paviću (2016.), smještena u središtu Balkana, Dunavom se otvara prema prostoru Podunavlja, odnosno prostoru zapadne Europe. Kao dio europskoga Rimlanda čini bitnu spojnicu prema prostorima stratezijskih resursa: Bliskog istoka i Kavkaza, čime je i po geografskoj lokaciji izložena povijesnoj konstanti sukoba interesa globalnih središta moći. Tako, polazeći od činjenice kako od geostratezijskog položaja određenog prostora, odnosno države, ovisi i njezin razvoj, R. Radinović (2003., URL 3) naglašava lokaciju *balkanskoga političkog čvora* prvorazrednim u stratezijskom razvoju Srbije (Sl. 5.).

Dunavsko-moravski prostor kao integralni dio *balkanskoga prometnog čvorišta* predstavlja geografsku osnovu transformacije prometnih koridora u osovine razvoja Republike Srbije. Riječ je o prostoru protezanja podunavsko-sredozemnog koridora (X) s vardarskom okosnicom prema Egejskom moru te nišavsko-maričkim nastavkom (Xc) prema crnomorskom pročelju.

Osim spomenutog koridora X kao težišne razvojne podunavsko-sredozemne osovine valja spo-

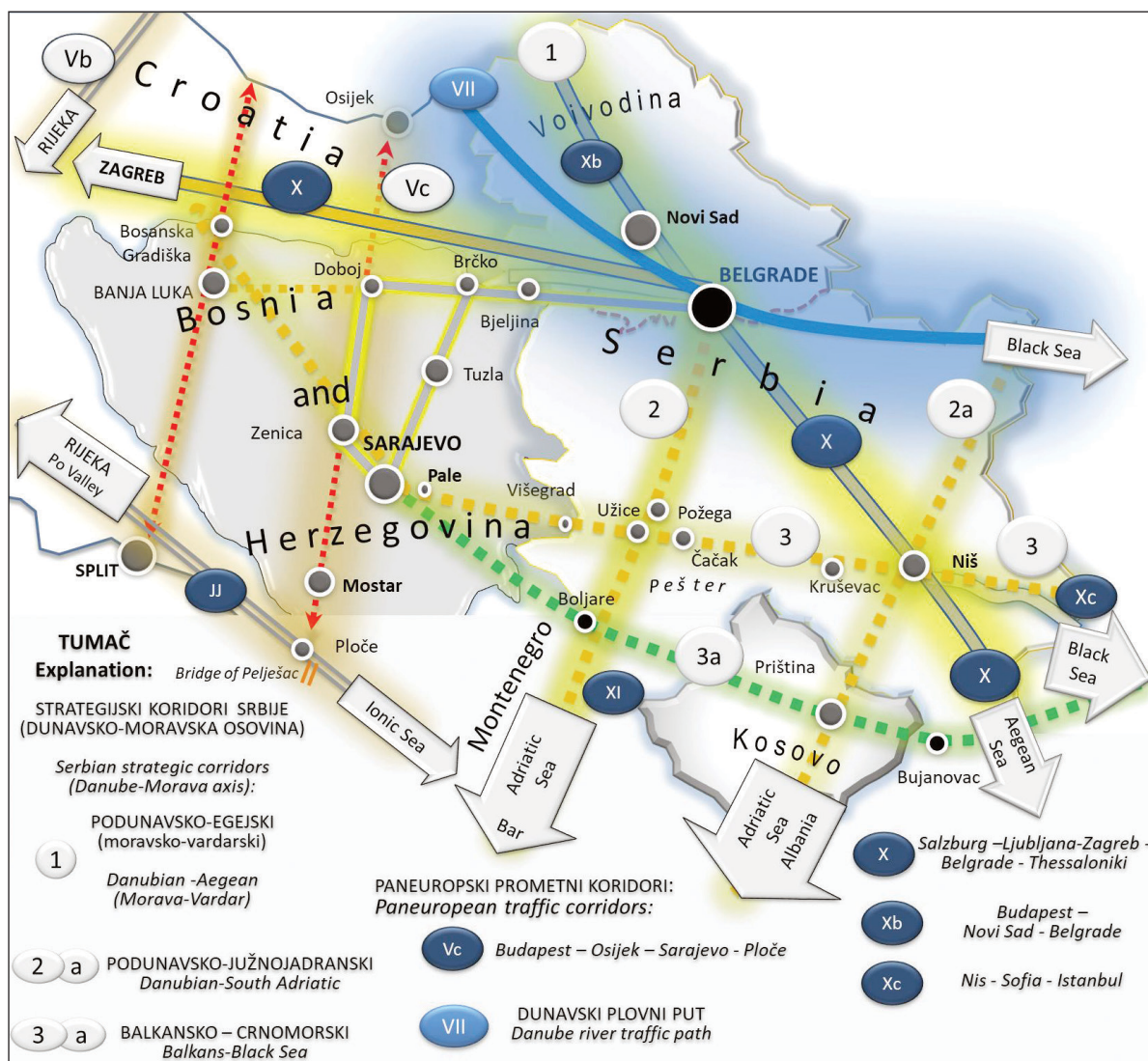
enlargement, in which Slovenia also joined the Euro-Atlantic Alliance, NATO established a ground continuity on the Po-Ukrainian strategic military operational route connecting the Po and Pannonian lowlands (I a) (CVRTILA, 2004). Thus, the geographical and geographical and traffic conditions of more intensive geopolitical influence of Italy towards the area of Pannonia and the Mid-Danubian region were achieved (PAVIĆ 2012b; PAVIĆ, 2016). By means of the second geographical and traffic branch over the Montenegrin coast and Serbia to Pannonia (I b), and over the Albanian coast towards the Black Sea front (I c) and in accordance with already seen historical strategic projects, Italy forms a transit system of geopolitical influence in the wider area of Southeast Europe (OSTERMAN, 1920) (Fig. 4).

In the context of strengthening the Turkish-Russian Black Sea power and its increasing geopolitical influence in the Pannonian-Adriatic area of permeation, it is important to indicate the corridors that stretch across Serbia, i.e. from the Danubian to the south-eastern Adriatic front, thus opening the focus of the Balkans to the Montenegrin and Albanian coasts.

Serbia

According to R. Pavić (2016), Serbia is situated in the centre of the Balkans, and by being located on the River Danube, it opens towards the Danubian area, i.e. the area of Western Europe. As part of the European Rimland, it forms an important link to the areas of strategic resources: the Middle East and the Caucasus, thus exposing it to the historical constant of the conflict of interest of global centres of power. Hence, starting from the fact that the development of a state depends its geostrategic position, R. Radinović (2003, URL 3) emphasizes the location of the *Balkan political node* as of prime importance in the strategic development of Serbia (Fig. 5).

The Danube-Moravian area as an integral part of the *Balkan transport hub* represents the geographical basis for the transformation of transport corridors into the development axes of the Republic of Serbia. It is an area of extension of the Danubian-Mediterranean corridor (X) with the Vardar axis towards the Aegean Sea and the Nišava-Marica extension (Xc)



SLIKA 5. Geostrategijsko okruženje Republike Hrvatske

FIGURE 5 Geostrategic environment of the Republic of Croatia

Izvor: / Source: Šušić, 1995.; Vemić, 2005.; Petrović, 2009.; URL 2; URL 3

menuti i ostale poprečne nacionalne koridore 2 i 2a – spojnice plovnog koridora VII i sredozemnog, tj. jadranskog pročelja. Podunavsko-južnojadranski koridor 2 – kolubarsko-ibarskom dolinom, uz postojeću prugu Beograd – Bar, otvara Srbiju prema jadranskom pročelju preko prostora Crne Gore. Sličnu ulogu otvaranja Srbije i jačanja njezine podunavsko-balkansko-jadranske pozicije ima potencijalni koridor 2a koji protežući se od timočke krajine na niškom prometnom čvorištu sječe koridor X, te protezanjem dolinom Drima do Otrantskih vrata otvara Srbiju preko Kosova južnojadranskom pročelju na albanskoj obali i Albaniju prema Podunavlju. Potencijalna transformacija ovoga koridora u osovinu razvoja ima stratešku važnost ne samo za Srbiju već i za daljnji gospodarski razvoj i sigurnosnu stabilizaciju Kosova te širega regionalnog

towards the Black Sea front.

In addition to the above mentioned Corridor X as the centre of gravity of the Danubian-Mediterranean axis, it is important to mention other transverse national corridors 2 and 2a - the junctions of navigable corridor VII and the Mediterranean, i.e. the Adriatic front. Danubian-South Adriatic Corridor 2 opens Serbia towards the Adriatic front over the area of Montenegro and through Kolubara-Ibar valley and together with the already existing railway Belgrade-Bar. The potential Corridor 2a has a similar role of opening Serbia and strengthening its Danubian-Balkan-Adriatic position. It stretches from the Timok region, cuts Corridor X at the Niš traffic hub and stretches along the Drim Valley to the Straits of Otranto, opens Serbia to the southern Adriatic through Kosovo and, of course,

prostora.

Osim navedenih koridora koji uvelike pridonose unutarnjoj funkcionalnoj koheziji srbijanskog prostora i koji Srbiju potencijalno otvaraju i integriraju u regionalnu/europsku prometnu mrežu, važnu ulogu imaju i uzdužni koridori. To se odnosi na dva kraka balkansko-crnorskog koridora, 3 i 3a, koji dodatno jačaju geostrategijsku važnost srbijanskoga balkanskog Heartlanda.¹³ Presijecanjem s koridorom X središnji balkanski prostor Srbije postaje raskrižjem panonsko-egejskog (X), panonsko-južnojadranskog (XI) i balkansko-crnorskog (Xc) dijela jugoistočne Europe. U širem prostornom kontekstu, u odnosu na zonu Baltik – Jadran – Crno more, Srbija ima potencijalno geostrategijsko težišno značenje, a posebice u uvjetima jačanja ruske i turske crnomorske moći i širenja njihova geopolitičkog utjecaja na prostor jugoistočne Europe.

U procesu geoprometnog otvaranja Srbije prema Podunavlju i srednjoj Europi s jedne strane i prema egejskom, južnojadranskom i crnomorskom morskom pročelju, Vojvodina je ključni teritorij te će bitno odrediti geostrategijsku i geopolitičku poziciju Srbije i u budućim međunarodnim odnosima. Uvjetovanost razvoja i stabilnosti Srbije od koridora X i VII (Podunavlje) kojima se preko Vojvodine spaja na srednju, zapadnu, pa i istočnu Europu, stavlja je u poziciju ovisnu o europskom integracijskom, ali i o euroatlantskom sigurnosno-stabilizacijskom procesu.

Geopolitički čimbenik nameće se kao ključni u oblikovanju spomenutih razvojnih osovina kao nositeljica svih ostalih interakcijski povezanih prostornih procesa, a posebice razvoja gospodarstva, urbanizacije i kretanja stanovništva. To potvrđuju i srbijanski autori koji tvrde kako dosadašnji stupanj prometne povezanosti u funkciji prostorne integracije i razvoja Srbije nije u dovoljnoj mjeri valoriziran, premda njegov potencijal ima određene komparativne prednosti, posebice u kontekstu regionalnoga i europskoga prometnog integriranja (STOJANOVIĆ, VOJKOVIĆ, 2003.; STOJANOVIĆ, TODOROVIĆ, 2004.).

¹³ Zapadno-moravski koridor spaja uzdužne koridore u jedinstven prometni sustav kao strateški okosnicu razvojnih prostorno-funkcionalnih procesa i odnosa.

Albania towards the Danubian region. The potential transformation of this corridor into an axis of development is of strategic importance not only for Serbia but also for further economic development and security stabilization of Kosovo, and, of course, the wider regional area.

In addition to these corridors, which significantly contribute to the internal functional cohesion of the Serbian space and which potentially open and integrate Serbia into the regional and European transport network, longitudinal corridors also play an important role. This refers to the two arms of the Balkan-Black Sea Corridor, 3 and 3a, which further strengthen the geostrategic importance of the Serbian Balkan heartland.¹³ Intersecting with Corridor X, the central Balkan area of Serbia becomes the intersection of the Pannonian-Aegean (X), Pannonian-South Adriatic (XI) and Balkan-Black Sea (Xc) parts of South East Europe. In a wider spatial context, in relation to the Baltic-Adriatic-Black Sea zone, Serbia has a potential geostrategic focal significance, especially in terms of strengthening Russian and Turkish Black Sea power and expanding their geopolitical influence in South East Europe.

In the process of geographical and traffic opening of Serbia towards the Danubian region and Central Europe on the one hand, and towards the Aegean, South Adriatic and Black Sea maritime front on the other hand, Vojvodina represents a key territory and will significantly determine Serbia's geostrategic and geopolitical position in future international relations. The conditionality of Serbia's development and stability on Corridors X and VII (Danube Basin), by which it connects to Central, Western and even Eastern Europe via Vojvodina, puts Serbia in a dependent position on the European integration as well as Euro-Atlantic security and stabilization process.

The geopolitical factor imposes itself as key in shaping of the mentioned development axes as the bearer of all other interactively connected spatial processes, and especially the development of the economy, urbanization and population movements. This is confirmed by Serbian authors who claim that the

¹³ The West Moravian Corridor connects longitudinal corridors into a single transport system as a strategic backbone of developmental spatial and functional processes and relations.

Projekcija srbijanskoga geopolitičkog interesa posebno je usmjerena na panonsko-južnojadranski cestovni koridor (2), koji uz postojeći željeznički Beograd – Bar, predstavlja potencijalnu razvojnu osovину ne samo prostora Srbije, već i Crne Gore (Sl. 5.). Ovaj koridor, preko južno-jadranskog pročelja, prostorno-funkcionalno otvara i Italiju Podunavlju, odnosno srednjoj Europi i čini važan geografski i geopolitički čimbenik u europskom i euroatlantskom integracijskom procesu.

Križanje panonsko-južnojadranskih koridora (2 i 2a) s balkansko-crnimorskim (3a) znatno pridonosi otvaranju prometno izoliranog Kosova, a prostoru Crne Gore i Albanije daje dodatno geoprometno, ali i geostrategijsko značenje u kontekstu nove vojno-sigurnosne uloge Kosova u ostvarivanju regionalnih interesa NATO saveza, posebice SAD-a.

Geopolitički interesi Srbije kroz geoprometni čimbenik prostorno-funkcionalnih procesa i odnosa posebice su vezani za prostor Bosne i Hercegovine. U kontekstu jačanja ruskoga geopolitičkog kruga i njegova utjecaja na regionalne prometne projekte, to bi moglo utjecati na proces daljnje marginalizacije regionalnih geografskih komparativnih prednosti Bosne i Hercegovine i Republike Hrvatske na panonsko-jadranskom smjeru, s posljedicama ostanka u *geostrateškoj i prometnoj sjeni* (PAVIĆ, 2016., 24).

Suradnja Republike Hrvatske i Srbije u kontekstu prostorno-funkcionalnih odnosa može pridonijeti višem stupnju valorizacije koridora X i VII, što je zajednički interes u njihovoj transformaciji u razvojne osovine kao prostornim zamašnjacima ukupnoga gospodarskog razvoja dviju država (KUREČIĆ, PADJEN, 2013.). Gospodarska suradnja ima potencijalno puno šire, posebno geopolitičko značenje, vrlo značajno sa stajališta šire regionalne sigurnosti i stabilnosti jugoistočne Europe.

Međutim, Srbija, koja pokazuje otpor prema euroatlantskim integracijama te prorusku geopolitičku orijentaciju, ima težišnu geografsku, a time i geostrategijsku lokaciju u kontekstu *Initiative triju mora*. Upravo preko prostora Srbije, i njezine uloge u destabilizaciji Crne Gore, Rusija proširuje svoj pomorski geostrategijski nadzor i geopolitički utjecaj na širem mediteranskom prostoru. Srbija tako ostaje sigurnosni destabilizator

current level of transport connectivity in the function of spatial integration and development of Serbia is not sufficiently valued, although its potential represents certain comparative advantages, especially in the context of regional and European integration (STOJANOVIĆ, VOJKOVIĆ, 2003; STOJANOVIĆ, TODOROVIĆ, 2004).

The projection of Serbian geopolitical interest is especially focused on the Pannonian-South Adriatic road corridor (2), which, along with the already existing Belgrade-Bar railway, represents a potential development axis not only for Serbia but also Montenegro (Fig. 5). This corridor also spatially and functionally opens Italy towards the Danubian region and Central Europe through the southern Adriatic front, and is an important geographical and geopolitical factor in the European and Euro-Atlantic integration process.

The intersection of the Pannonian-Southern Adriatic corridors (2 and 2a) with the Balkan-Black Sea one (3a) significantly contributes to the opening of traffic-isolated Kosovo, and gives Montenegro and Albania additional transit and geostrategic significance in the context of Kosovo's new military and security role in realization of NATO's regional interests, and especially those of the United States.

The geopolitical interests of Serbia are especially related to the area of Bosnia and Herzegovina through the geographical and traffic factor of spatial-functional processes and relations. In the context of strengthening the Russian geopolitical circle, and its impact on regional transport projects, this could affect the process of further marginalization of comparative regional geographical advantages of Bosnia and Herzegovina and the Republic of Croatia on the Pannonian-Adriatic line, with the consequences of their remaining *in the geostrategic and transport shadow*. (PAVIĆ, 2016, 24).

Cooperation between the Republic of Croatia and Serbia in the context of spatial-functional relations can contribute to a higher degree of valorisation of corridors X and VII, which is of common interest in their transformation into development axes as spatial drivers of overall economic development of the two countries (KUREČIĆ, PADJEN, 2013). Economic cooperation has potentially a much broader, especially geopolitical, significance, which is very important from the point of view of wider regional security and stability in Southeast Europe.

However, Serbia, which shows resistance to Eu-

u današnjem aktualnom regionalnom geopolitičkom trenutku.

Bosna i Hercegovina

Prometnice dolinama Une, Vrbasa, Bosne, Neretve i Drine omogućuju tranzit između hrvatskoga panonskog i jadranskog područja kroz Bosnu i Hercegovinu na panonsko-srednjojadranskom strategijskom pravcu. Time se s jedne strane povezuju dva hrvatska strategijska kraka, istočni panonski i južni jadranski, a s druge strane jača interakcija prostorno-funkcionalnih odnosa dviju država, što je zajednički izvor moći geostrategijske lokacije u kontekstu europskoga i euroatlantskoga integracijskog procesa.

Prostor Bosne i Hercegovine, kako naglašava R. Pavić (2006., URL 4), bez prometnog otvaranja kroz europski integracijski proces nema čak ni značajniju regionalnu geoprometnu vrijednost. Splitsko-vrbaski, bosansko-neretvanski, zadarsko-unski i drinski koridor u novonastalim okolnostima nemaju više hladnoratovsko vojno značenje, već se geostrategijski značaj ovoga prostora temelji primarno na gospodarskim, demogeografskim, urbanim i dakako, kulturološkim aspektima moći (Sl. 3.). Hrvatska i Bosna i Hercegovina po svojem su geografskom smještaju, položaju i obliku teritorija prostorno-funkcionalno zavisne i neodvojive geografske cjeline (PILAR, 2014.). Aktualni prostorno-funkcionalni odnosi i procesi bez prometne otvorenosti nemaju razvojnu perspektivu, već predstavljaju potencijalne uzroke suvremenih, posebice asimetričnih, sigurnosnih prijetnji i ugroza. Stoga, koridor Vc, kao stožerni prometni pravac panonsko-srednjojadranskog smjera ima geostrategijsko značenje ne samo za Republike Hrvatsku i Bosnu i Hercegovinu, već i za širi prostor regije. S obzirom na geografsku lokaciju glavnih urbanih i razvojnih središta Sarajeva, Mostara, Zenice i Tuzle, upravo ova razvojna osovina temelj je ukupnog razvoja i opstanka Bosne i Hercegovine.

Prometno povezivanje Bosne i Hercegovine i preko balkanskih koridora 3 i 3a, odnosno njezino otvaranje prema crnomorskoj obali, pojačava njezino geoprometno značenje u kontekstu iniciranja geografskih izvora u funkciji ukupnog razvoja i stabilnosti (Sl. 5.). Međutim, u kontekstu

ro-Atlantic integration and a pro-Russian geopolitical orientation, has a more prominent geographical and thus geostrategic location in the context of the Three Seas Initiative. It is through the territory of Serbia and its role in the destabilization of Montenegro, that Russia is expanding its maritime geostrategic control and geopolitical influence in the wider Mediterranean area. Serbia thus remains a security destabilizer in present-day regional geopolitical moment.

Bosnia and Herzegovina

Roads through the valleys of the Una, Vrbas, Bosna, Neretva and Drina rivers enable transit between the Croatian Pannonian and Adriatic areas through Bosnia and Herzegovina in the Pannonian-Central Adriatic strategic direction. This, on one hand, connects the two Croatian strategic arms, the eastern Pannonian and southern Adriatic, and on the other hand, strengthens the interaction of spatial and functional relations between the two countries, which is a common source of power for the geostrategic location in the context of European and Euro-Atlantic integration process.

The area of Bosnia and Herzegovina, as emphasized by R. Pavić (2006, URL 4), without traffic opening through the European integration process, does not have even a significant regional geographical and traffic value. The Split-Vrbas, Bosna-Neretva, Zadar-Una and Drina corridors no longer have Cold War military significance in the new circumstances, but the geostrategic significance of this area is based primarily on economic, demo-geographic, urban and, of course, cultural aspects of power (Fig. 3). Croatia and Bosnia and Herzegovina are spatially-functionally dependent and inseparable geographical units in terms of their geographical location, position and shape of territories (PILAR, 2014). Current spatial-functional relations and processes do not have development prospects without traffic openness, but represent potential causes of modern, especially asymmetric, security risks and threats. Therefore, Corridor Vc, as the main traffic route of the Pannonian-Central Adriatic direction, has geostrategic significance not only for the Republic of Croatia and Bosnia and Herzegovina, but also for the wider area of the region. Given the geographical location of the main urban and development centres of Sarajevo, Mostar, Zenica and Tuzla, this develop-

srbijskoga prostornog ekspanzionizma kroz regionalne prostorno-funkcionalne procese, a u novim regionalnim geopolitičkim uvjetima, na djelu su najnoviji geoprometni projekti¹⁴ o prometnom povezivanju Bosne i Hercegovine i Srbije prema crnomorskom proćelju, odnosno Istanbulu. Projekt predviđa povezivanje prometnog ishodišta Banje Luke na dva kraka koji se spajaju u Beogradu čineći tako prometni kružni tok na prostoru Srbije i Bosne i Hercegovine. Prvi krak se proteže Banja Luka – Sarajevo – Požega – Beograd, a drugi Banja Luka – Doboj – Beograd (URL 1). Projekti koji Bosnu i Hercegovinu jednostrano prostorno-funkcionalno vežu za Srbiju, istodobno potiskujuć u drugi plan izgradnju koridora Vc koji otvara Bosnu i Hercegovinu europeizacijskim procesima, nova su pojava u kontinuiranom procesu širenja srbijske hegemonije te potencijalnoga teritorijalnog posezanja na prostor suverene države. Sve značajniji pojedinačni, ali i zajednički geopolitički utjecaj Turske i Rusije u zoni balkanske *crne rupe*,¹⁵ čini ovaj prostor geopolitički kompleksnijim te sigurnosno sve osjetljivijim (PAVIĆ, 2016., 36). Posljedica daljnjeg zaostajanja geoprometnog povezivanja prostora Bosne i Hercegovine, koji se prirodnogeografski otvara prema prostoru Podunavlja i Jadrana, te njezina ostanka u europskoj *geostrateškoj i prometnoj sjeni*, bit će blokiranje geografskog potencijala kao izvora njezine gospodarske, ali i ukupne nacionalne moći (PAVIĆ, 2016., 24). U kontekstu geografskog oblika i položaja hrvatskoga nacionalnog prostora, navedeni procesi imaju vitalno značenje i za nacionalnu sigurnost Republike Hrvatske, a posebice za njezin gospodarski razvoj (KUREČIĆ, PADJEN, 2013.).

¹⁴ Kao rezultat dogovora turskog predsjednika Erdogana i srbijskog predsjednika Vučića te bosanskohercegovačkog Predsjedništva (URL 1).

¹⁵ Prostor nastao raspadom bivše državne zajednice u uvjetima srbijske agresije, koji je ostao izvan europskih i euroatlantskih integracijskih procesa te predstavlja potencijalni izvor regionalne, odnosno globalne nesigurnosti. Prema R. Paviću (2016., 36) „... to je politički još nedefiniran i nedovršeni prostor što naročito vrijedi za Bosnu i Hercegovinu koja je međunarodni protektorat, dok se Srbija zbog još uvijek živog i aktivnog radikalnog ekstremizma koji uključuje i teritorijalno posezanje, ne može ubrojiti u normalne europske države“.

ment axis is the foundation of the overall development and survival of Bosnia and Herzegovina.

Traffic connection of Bosnia and Herzegovina through the Balkan corridors 3 and 3a, i.e. its opening towards the Black Sea coast, strengthens its geographical and traffic significance in the context of initiating geographical sources in the function of overall development and stability (Fig. 5). However, in the context of Serbian spatial expansionism through regional spatial and functional processes, and in the new regional geopolitical conditions, the latest geographical and traffic projects¹⁴ on the transport connection of Bosnia and Herzegovina and Serbia to the Black Sea front, i.e. Istanbul, are in progress. The project envisages connecting Banja Luka as the traffic origin to two arms that connect in Belgrade, thus forming a transit ring in Serbia and Bosnia and Herzegovina. The first arm stretches from Banja Luka - Sarajevo - Požega - Belgrade, and the second from Banja Luka - Doboj - Belgrade (URL 1). Projects that unilaterally connect Bosnia and Herzegovina to Serbia, while pushing into the background the construction of Corridor Vc, which opens Bosnia and Herzegovina to Europeanization processes, represent a new phenomenon in the continuous process of expanding Serbian hegemony and potential territorial encroachment into the space of a sovereign state. The increasingly significant individual, but also joint geopolitical influence of Turkey and Russia in the Balkan *black hole zone*,¹⁵ makes this area geopolitically more complex and increasingly security sensitive (PAVIĆ, 2016, 36). Further lagging behind of the geographical and traffic connection of Bosnia and Herzegovina, which naturally opens to the Danubian region and the Adriatic, and its remaining in the European *geostrategic and transport shade*, will result in blocking the geographical potential as a source of its economic and overall national power (PAVIĆ, 2016, 24). In the

¹⁴ As a result of an agreement between Turkish President Erdogan and Serbian President Vučić, and the Bosnian Presidency (URL 1).

¹⁵ The space created by the disintegration of the former state union in the conditions of Serbian aggression, which remained outside the European and Euro-Atlantic integration processes and represents a potential source of regional and global insecurity. According to R. Pavić (2016, 36) ... *it is a politically undefined and unfinished space, which is especially true for Bosnia and Herzegovina, which is an international protectorate, while Serbia, due to its still alive and active radical extremism, which includes territorial encroachment, cannot be included among normal European states.*

Crna Gora

Srbija je teritorijalni nadzor nad Crnom Gorom ostvarila *de facto* bez uporabe vojne sile, kroz „antibirokratsku revoluciju” još u siječnju 1988. godine. Time je ona, s geostrategijskog stajališta, ovladala vrlo značajnim crnogorskim prostorom s maritimnom fasadom, osiguravši tako izlazak na Jadransko more i prije početka ratnog pohoda na Hrvatsku i Bosnu i Hercegovinu.

Osamostaljenjem Crne Gore, njezin geostrategijski položaj postaje bitan čimbenik njezina ubrzanog razvoja. Prirodni resursi u uvjetima pomorske otvorenosti kao i nastavak prometne integracije u europske prometne koridore imaju velik potencijal daljnjeg jačanja geostrategijske važnosti ovoga prostora.

Premda se ne nalazi na prostoru budućih paneuropskih koridora, planirani panonsko-južnojadranski cestovni koridor (2), uz postojeći željeznički Beograd – Bar, predstavlja potencijalnu razvojnu osovinu Srbije, ali i Crne Gore (Sl. 5.). Osim što otvara Srbiju južnojadranskom pročelju, on ujedno funkcionalno integrira Crnu Goru i s prostorom Podunavlja, odnosno srednje Europe te je bitan geografski čimbenik njezina utjecaja, kao članice NATO-a, na jačanju sigurnosti okružja, ali i njezine uloge u europskom integracijskom procesu.

Spoj panonsko-južnojadranskog koridora s balkansko-crnimorskim (3a) znatno pridonosi otvaranju prometno izoliranog Kosova, a prostoru Crne Gore daje dodatno geoprometno, geopolitičko, gospodarsko, ali i šire geostrategijsko značenje u kontekstu nove vojno-sigurnosne uloge Kosova u ostvarivanju regionalnih interesa NATO saveza, posebice SAD-a.

Posebnu razvojnu važnost za Crnu Goru potencijalno ima i buduća jadransko-jonska cesta (JJ). Produženjem prema prostoru Grčke postaje ujedno i bitna razvojna osovina Republike Hrvatske jačajući njezin geoprometni položaj u južnoeuropskom prometnom sustavu (KUREČIĆ, PADJEN, 2013.). Kako ovaj koridor predstavlja određenu konkurenciju postojećem talijanskom kopneno-pomorskom koridoru (I), prioritet gradnje kroz Crnu Goru (I b) dobiva panonsko-južnojadranski koridor, koji je bitan sa stajališta projekcije moći i geopolitičkog utjecaja Italije na jadransko-crnimorskoj prevlaci, odnosno

context of the geographical shape and position of the Croatian national space, these processes are vital for the national security of the Republic of Croatia, and especially for its economic development (KUREČIĆ, PADJEN, 2013).

Montenegro

Serbia exercised territorial control over Montenegro *de facto* without the use of military force, through the ‘anti-bureaucratic revolution’ back in January 1988. Thus, from a geostrategic point of view, it took control of a very important Montenegrin area with a maritime front, thereby ensuring access to the Adriatic Sea even before the start of the war campaign in Croatia and Bosnia and Herzegovina.

With its independence, Montenegro’s geostrategic position becomes an important factor in its accelerated development. Natural resources in the conditions of maritime openness as well as the continuation of transport integration into European transport corridors have a significant potential to further strengthen the geostrategic importance of this area.

Although not located in the area of future Pan-European corridors, the planned Pannonian-South Adriatic road corridor (2), along with the already existing Belgrade-Bar railway, represents a potential development axis of Serbia, but of course Montenegro, as well (Fig. 5). In addition to opening Serbia to the southern Adriatic front, it also functionally integrates Montenegro with the Danube Basin region, i.e. Central Europe and is an important geographical factor of its influence as a NATO member on strengthening environmental security, but also its role in the European integration process.

The connection of the Pannonian-Southern Adriatic Corridor with the Balkan-Black Sea one (3a) significantly contributes to the opening of traffic-isolated Kosovo, which also gives Montenegro additional geographical and traffic, geopolitical, economic and wider geostrategic significance in the context of Kosovo’s new military and security role interests of NATO, and especially of the United States.

The future Adriatic-Ionian road (JJ) has a potentially special development significance for Montenegro. By extending towards the territory of Greece, it also becomes an important development axis of the Republic of Croatia, strengthening its geographical

prostoru jugoistočne Europe, a posebice Crne Gore, Albanije i Kosova (I c), (Sl. 4.).

Proces demokratizacije Crne Gore, članice NATO-a, može uvelike pridonijeti jačanju dobrosusjedskih odnosa, a time i daljnjoj sigurnosnoj stabilizaciji regije u procesu širenja i jačanja procesa euroatlantske i europske integracije. Dakako, uspješnost uloge Crne Gore u regionalnoj stabilizaciji u izravnoj je i neodvojivoj ovisnosti o procesu demokratizacije Srbije, kao glavnoga regionalnog sigurnosnog destabilizatora. Upravo kontinuirana srbijanska posezanja usmjerena i na crnogorski dio istočnojadranske obale, uz potporu globalnoga ruskog interesnog kruga, u uvjetima etničke heterogenosti Crne Gore (Srbi, Crnogorci, Bošnjaci), mogu imati složene sigurnosne posljedice za Crnu Goru, ali i na šire regionalne geopolitičke procese, koji ne isključuju zaoštavanje sukoba interesa globalnih središta moći, poglavito SAD-a, Rusije, EU-a, Italije i Turske.

S druge strane, dobrosusjedski odnosi Republike Hrvatske i Crne Gore zasigurno pridonose i rješavanju pitanja hrvatske južne morske granice – Prevlake, čiji status, kao dijela hrvatskoga teritorija nije upitan, ali je upitna crta prema otvorenom moru, što je bitno određenje prostornog protezanja teritorijalnog mora, odnosno budućega epikontinentalnog i gospodarskog pojasa (TOPALOVIĆ, 2000.; ZORKO, 2013.).

ZAKLJUČAK

Bitno je obilježje današnjega hrvatskog teritorija položaj na povijesnim spojnicama sjevera i juga Europe, kao i Panonije, odnosno Podunavlja i Sredozemlja. Spoj sjevera Europe, sa sredozemnim jugom ostvaruje se kroz mrežu ruta *Jantarskog puta* još od prethistorije. S druge strane, u vrijeme rimske antike prvi put u povijesti ostvaruje se *podunavsko-jadranska razvojna osovina*. Odrednice Hrvatske kao jadranske i srednjoeuropske, odnosno podunavske zemlje, čine temelj procesa valorizacije njezinih prostornih prednosti. Uloga jadranskog pročelja, u uvjetima oblikovanja jedinstvenoga europskog prometnog i gospodarskog sustava, predstavlja dominantni hrvatski strategijski čimbenik interakcijskih prostorno-funkcionalnih procesa

and traffic position in the southern European transport system (KUREČIĆ, PADJEN, 2013). As this corridor represents a certain competition to the already existing Italian land-sea corridor (I), the priority of construction through Montenegro (I b) is given to the Pannonian-South Adriatic corridor, important from the point of view of Italy's power projection and geopolitical influence on the Adriatic-Black Sea isthmus, the area of Southeast Europe, and especially Montenegro, Albania and Kosovo (I c), (Fig. 4).

On the one hand, the process of democratization of Montenegro, a NATO member, can significantly contribute to the strengthening of good neighbourly relations, and thus to the further security stabilization of the region in the process of expansion and strengthening of the Euro-Atlantic and European integration process. Of course, the success of Montenegro's role in regional stabilization is in direct and inseparable dependence on the process of democratization of Serbia as the main regional security destabilizer. It is the continuous Serbian interventions aimed at the Montenegrin part of the eastern Adriatic coast, with the support of the global Russian interest circle and in the conditions of ethnic heterogeneity of Montenegro (Serbs, Montenegrins, Bosniaks), that can have complex security consequences for both Montenegro and wider regional geopolitical processes, which do not exclude the escalation of conflicts of interest of global centres of power, especially the United States, Russia, the EU, Italy and Turkey.

On the other hand, good neighbourly relations between the Republic of Croatia and Montenegro certainly contribute to resolving the issue of the Croatian southern sea border - Prevlaka, whose status as part of Croatian territory is not in question, but the line to the open sea, which is a major feature of defining territorial waters, that is, the future epikontinental and economic belt, is disputable (TOPALOVIĆ, 2000; ZORKO, 2013).

CONCLUSION

An important feature of today's Croatian territory is its position at the historical junctions of Northern and Southern Europe, as well as Pannonia, i.e. the Danubian region and the Mediterranean. The connection of the north of Europe with the Mediterra-

i odnosa temeljenih na umreženim lokacijskim, prirodno-geografskim i resursnim prednostima u funkciji razvoja ukupne nacionalne moći.

Razvojna perspektiva Republike Hrvatske, kao članice NATO saveza i EU-a, u kompleksu geopolitičkih interesa i sigurnosnih izazova, ovisit će o razini usklađivanja njezinih interesa s nositeljima globalne i regionalne međunarodne moći. Geografski smještaj i položaj samostalne srednjoeuropske Republike Hrvatske na jadranskom pročelju otvorenom prema gravitacijskoj prostorno-funkcionalnoj zoni Podunavlja te potencijalnom raskrižju europskih razvojnih osovina Baltik – Jadran i Atlantik – Crno more, jamstvo su njezina povoljnog tranzitnog položaja, kao temelja strategije održivog razvoja. U tom kontekstu, u skladu s razvojem geostrategijske moći kroz valorizaciju prednosti prostorne lokacije, prirodnih i ljudskih resursa, Republika Hrvatska ima potencijalno dominantnu ulogu čimbenika regionalne integracije i sigurnosne stabilizacije prostora *balkanske crne rupe*.

Podunavski prostor izrazito je važna interaktivna prostorna sastavnica Republike Hrvatske kao mediteranske i srednjoeuropske države u gravitacijskoj zoni Dunava, kao jedne od ključnih okosnica europskoga razvoja na prevlaci globalnoga značaja od Atlantika do Crnoga mora.

Podunavska orijentacija ima ključnu perspektivnu razvojnu ulogu hrvatskoga prostora, ali i susjedne Bosne i Hercegovine (koridor Vc). U nacionalnom i međunarodnom prostorno-funkcionalnom i geopolitičkom kontekstu, upravo je hrvatsko Podunavlje potencijalno multimodalno čvorište na tri paneuropska prometna koridora (X, Vc i VII) i potencijalna osovina održivoga razvoja. Položaj na jadranskom pročelju i podunavskoj okosnici bitno određuje maritimno i kontinentalno značenje položaja hrvatskoga prostora. Širenju gravitacijske dunavske prostorne zone prometnoga i gospodarskoga utjecaja zasigurno će pridonositi i koridori koji prolaze kroz Hrvatsku i koji otvaraju Podunavlje prema Sredozemlju na hrvatskome jadranskom pročelju – geografskom izvoru hrvatske nacionalne snage (moći). U tom kontekstu, posebno su značajni koridori Vb (panonsko-sjevernojadranski) i Vc (panonsko-srednjoadranski). U uvjetima izgradnje kanala ili multimodalnog povezivanja vodnih prometnica Dunav – Sava, i

nean south has been developed through the network of routes of the *Amber Road* since prehistory. On the other hand, during Roman antiquity, for the first time in history, the *Danubian-Adriatic development axis* was introduced. The determinants of Croatia as an Adriatic and Central European, i.e. Danubian country, are the basis of the process of valorisation of its spatial advantages. The role of the Adriatic front, in terms of shaping a unified European transport and economic system, is the dominant Croatian strategic factor of interactive spatial and functional processes and relationships based on networked location, natural-geographical and resource advantages in the development of overall national power.

The development prospect of the Republic of Croatia, as a member of NATO and the EU, in a complex of geopolitical interests and security challenges, will depend on the level of harmonization of its interests with the holders of global and regional international power. The geographical location and position of the independent Central European Republic of Croatia on the Adriatic front open to the gravitational spatial and functional zone of the Danubian region and the potential intersection of the European Baltic-Adriatic and Atlantic-Black Sea development axes are a guarantee of its favourable transit position. In this context, in accordance with the development of geostrategic power through the valorisation of the advantages of spatial location, natural and human resources, the Republic of Croatia has a potentially dominant role as a factor of regional integration and security stabilization of the *Balkan black hole*.

The Danubian area represents a very important interactive spatial component of the Republic of Croatia as a Mediterranean and Central European state in the Danube gravity zone, as one of the key backbones of European development on the globally important isthmus stretching from the Atlantic to the Black Sea.

The Danubian orientation has a key prospective development role of the Croatian space, but also of neighbouring Bosnia and Herzegovina (corridor Vc). In the national and international spatial-functional and geopolitical context, the Croatian Danubian region is a potential multimodal hub on three Pan-European transport corridors (X, Vc and VII) and a potential axis of sustainable development. The position on the Adriatic front and the Danubian backbone significantly determines the maritime and continen-

koridor X (posavski) dobio bi prvorazredno geoprometno značenje.

Podunavsko-jadranska orijentacija je uvijek i čimbenik u kojem križište uzdužnih koridora jadransko-jonske ceste (JJ) i koridora X, kao spojnica zapadne Europe s crnomorskim i blisko-istočnim prostorom, s poprečnim koridorima sjevernojadranskim (Vb) i srednjojadranskim (Vc), čine prostor Hrvatske i Bosne i Hercegovine tranzitnim prstenom, odnosno raskrižjem na vratima jugoistočne Europe. Time Republika Hrvatska kao članica NATO-a i EU-a, predstavlja bitan čimbenik geoprometnoga povezivanja, ali i sigurnosnoga i geopolitičkog stabiliziranja susjednih zemalja na prostoru jugoistočne Europe.

Najnoviji geoprometni projekti Srbije, u kontekstu jačanja i potpore ruskoga interesnog kruga, teže širenju geopolitičkoga utjecaja. Oni imaju funkciju regionalne dominacije i daljnjih teritorijalnih posezanja, posebno prema prostoru Bosne i Hercegovine i Crne Gore, kao i nadzora prostorno-funkcionalnih procesa i odnosa na srednjojadranskom koridoru (Vc) i južnojadranskom koridoru prema crnogorskoj obali (XI). Prostorni srbijanski ekspanzionizam, aktualno integriran u regionalne prometne projekte pod ruskim i turskim, odnosno rusko-turskim geopolitičkim utjecajem, čini zonu Baltik – Jadran – Crno more sigurnosno osjetljivom, a prostor Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine potiskuje u geoprometnu regionalnu sjenu i marginalizira te izravno utječe na njihov ukupni razvoj i sigurnost na prostoru potencijalne podunavsko-jadranske orijentacije.

tal significance of the position of the Croatian space. Corridors passing through Croatia and opening the Danube Basin towards the Mediterranean on the Croatian Adriatic front - the geographical source of Croatian national strength (power) will certainly contribute to the expansion of the gravitational Danubian spatial zone of traffic and economic influence. In this context, the corridors Vb (Pannonian-northern Adriatic) and Vc (Pannonian-central Adriatic) are particularly important. In the conditions of canal construction, or multimodal connection of waterways Danube - Sava, Corridor X (Sava Basin) would gain first-class geographical and traffic significance.

The Danubian-Adriatic orientation is a condition and factor in which the intersection of the longitudinal corridors of the Adriatic-Ionian Road (JJ) and Corridor X, as a junction of Western Europe with the Black Sea and Middle East, with transverse corridors North Adriatic (Vb) and Central Adriatic (Vc), make the area of Croatia and Bosnia and Herzegovina a transit ring, i.e. the crossroads at the gates of Southeast Europe. Thus, the Republic of Croatia, as a member of NATO and the EU, is an important factor in geographical and traffic integration, but also in the security and geopolitical stabilization of neighbouring countries in Southeast Europe.

Serbia's latest geo-transport projects, in the context of strengthening and supporting Russian interest circle, seek to expand geopolitical influence. It has primarily the function of regional domination and further territorial encroachments, especially on the territory of Bosnia and Herzegovina and Montenegro, as well as the control of spatial and functional processes and relations in the Central Adriatic Corridor (Vc) and the Southern Adriatic Corridor towards the Montenegrin coast (XI). Serbian spatial expansionism, currently integrated into regional transport projects under Russian and Turkish, that is, Russian-Turkish geopolitical influence, makes the Baltic-Adriatic-Black Sea zone security sensitive, and pushes the territory of the Republic of Croatia and Bosnia and Herzegovina into a geographical and traffic regional shade and marginalizes and directly affects their overall development and security in the area of potential Danubian-Adriatic orientation.

LITERATURA / BIBLIOGRAPHY

- ARNAUD, P. (1998): The Classical World, u: *An Historical Geography of Europe*, (ur. Butlin, R. A., Dodgson, R. A.), Oxford University Press, Oxford, 26-53.
- BILAS, V. (2007): Trgovinska povezanost Hrvatske i EU, *Zbornik Ekonomskog fakulteta u Zagrebu*, 5, 67-78.
- BOGNAR, A. (1996): Croatia – the land and natural features, *GeoJournal*, 38 (4), 407-416.
- BOŽIČEVIĆ, J., PERIĆ, T. (2001): Razvitak hrvatskog gospodarstva sa stajališta razvitka prometa, *Ekonomski pregled*, 52 (7-8), 753-773.
- BOŽIČEVIĆ, J., PERIĆ, T. (2003): Prometni koridori Baltik-Jadran – Konceptijske postavke za optimizaciju prometne mreže, *Ekonomski pregled*, 56 (3-4), 185-203.
- BRAUDEL, F. (1997): *Sredozemlje i sredozemni svijet, u doba Filipa II*, 1. svezak, Antibarbarus, Zagreb, pp. 692.
- BRZEZINSKI, Z. (1997): *The grand chessboard: American primacy and its geostrategic imperatives*, Basic Books, New York, pp. 223.
- CVRTILA, V. (2004): *Hrvatska i NATO*, Centar za politološka istraživanja, Zagreb, pp. 136.
- CRKVENČIĆ, I. (1996): Croatia as a Danube country, *GeoJournal*, 38 (4), 455-462.
- DUNDOVIĆ, Č., VILKE, S. (2009): Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav – Sava u funkciji prometne integracije Podunavlja i Jadrana, *Pomorstvo*, 23 (2), 589-608.
- ENGLDAHL, W. (2008): *Stoljeće rata. Anglo-američka naftna politika i novi svjetski poredak*, Detecta, Zagreb, pp. 500.
- FARIČIĆ, J. (2006): Obala – prostor kontakta i konflikta, u: *Akademik Josip Roglić i njegovo djelo – Zbornik radova*, (ur. Matas, M.), Geografsko društvo Split, Hrvatsko geografsko društvo – Zadar, Hrvatsko geografsko društvo, Zagreb, Split, Zadar, 269-297.
- FARIČIĆ, J. (2012): *Geografija sjevernodalmatinskih otoka*, Školska knjiga, Zagreb, pp. 516.
- FELETAR, D., STIPERSKI, Z. (1996): The development and structure of the Croatian economy, *GeoJournal*, 38 (4), 437-444.
- FUERST-BJELIŠ, B. (2018): Deforestacija i reforestacija u hrvatskome dinarskom kršu: odnosi i implikacije, *Ekonomska i ekohistorija*, 14 (1), 136-144.
- FÜRST-BJELIŠ, B. (1996): Zagreb – periodizacija razvoja gradske aglomeracije, *Geografski glasnik*, 58, 89-96.
- GLAMUZINA, N., FUERST-BJELIŠ B. (2015): *Historijska geografija Hrvatske*, Sveučilište u Splitu, Filozofski fakultet, Split, pp. 304.
- GREY, C. S., SLOAN, G. (1999): *Geopolitics, geography and strategy*, Frank Cass Publishers, London – New York, pp. 298.
- GUŠIĆ, B. (1962): Naše primorje, historijsko-geografska studija, *Pomorski zbornik I*, JAZU, Zagreb, 19-65.
- KADIJEVIĆ, V. (1993): *Moje viđenje raspada - vojska bez države*, Politika, Beograd, pp.166.
- KISSINGER, H. (2002): *Does America need a foreign policy?: Toward a diplomacy for the 21st century*, Simon & Schuster Paperbacks, NewYork, pp. 287.
- KLEMENČIĆ, M. (1992): Geografija Hrvatske, *Geografski horizont*, 2, 7-15.
- KLEMENČIĆ, M. (1993): 'Croatia – Past And Present (Location, Position, Territory, Borders, Regions)', *Acta Geographica Croatica*, 28 (1), 23-37.
- KLEMENČIĆ, M. (1996): Croatia's territorial consolidation and prospects for the future, *GeoJournal*, 38 (4), 393-398.
- KLEMENČIĆ, M., TOPALOVIĆ, D. (2009): Morske granice na Jadranskom moru, *Geoadria*, 14 (2), 311-324.
- KUREČIĆ, P. (2008): Proširenje NATO-a: Geopolitička pobjeda SAD-a u post hladnoratovskom razdoblju? Rezultati i perspektive, *Hrvatski geografski glasnik*, 70 (1), 42-60.
- KUREČIĆ, P. (2012): Problematika definiranja malih država, *Hrvatski geografski glasnik*, 74 (2), 89-112.
- KUREČIĆ, P. (2018): Inicijativa triju mora: geografske odrednice, geopolitičko utemeljenje i budući izazovi, *Hrvatski geografski glasnik*, 80 (1), 99-124, DOI: 10.21861/HGG.2018.80.01.05

- KUREČIĆ, P., CRLJENKO, B. (2013): Republika Hrvatska: promjene geopolitičkog položaja u odnosu na „Zapadni Balkan“ od 1990-ih do ulaska u Europsku uniju, *Zbornik 1. Međunarodne znanstveno-stručne konferencije Fedor Rocco*, (ur. Grmuša, T.), Visoka poslovna škola, Zagreb, 1-14.
- KUREČIĆ, P., PADJEN, M. (2013): Utjecaj oblika teritorija i granica na geopolitičke značajke Republike Hrvatske, *Zbornik 1. Međunarodne znanstveno-stručne konferencije Fedor Rocco*, Visoka poslovna škola Zagreb, (ur. Grmuša, T.), Zagreb, 499-509.
- KUREČIĆ, P., MILKOVIĆ, M., KLOPOTAN, I. (2019): A European Perspective of the Western Balkans: Drawing on the Experience of Bulgaria, Croatia, and Romania, *38th International Scientific Conference on Economic and Social Development*, (ur. Hammes, K., Machrafi, M., Samodol, A.), Rabat, 18-31.
- LOZANČIĆ, M. (2011): *Geografski i geostrategijski položaj Hrvatske u posthladnoratovskoj Europi*, doktorska disertacija, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, Geografski odsjek, Zagreb, pp. 341.
- LOZANČIĆ, M. (2019): Geostrategijski i geopolitički aspekt obrane Osijeka 1991., (ur. Brekalo, M.), *Grad Osijek u obrani hrvatskog Istoka – zbornik*, Institut društvenih znanosti Ivo Pilar, Zagreb, 29-48.
- LOZANČIĆ, M., FUERST-BJELIŠ, B. (2017): Strategijska geografija, odnos geografskoga prostora i nacionalne snage (moći), *Društvena istraživanja*, 2 (26), 269-289, DOI: 10.5559/di.26.2.07
- MACKINDER, H. J. (1904): The geographical pivot of history, *The Geographical Journal*, 24 (4), 421-437, DOI: 10.2307/1775498
- MAGAŠ, D. (1997): The development of geographical and geopolitical position of Croatia, *Geoadria*, 2, 5-36, DOI: 10.15291/geoadria.241
- MAGAŠ, D. (2004): The End of Hegemony and Dominance in Southeastern Europe, *Geoadria*, 9 (2), 173-182, DOI: 10.15291/geoadria.135
- MAGAŠ, D. (2013): *Geografija Hrvatske*, Sveučilište u Zadru, Odjel za geografiju i Izdavačka kuća Merdijani, Zadar, pp. 300.
- MAGAŠ, D. (2014): Izazovi suvremenoga kopnenog povezivanja Dubrovnika, *Geoadria*, 19 (1), 27-60, DOI: 10.15291/geoadria.38
- MAHAN, A. T. (1889): *The influence of sea power upon history*, Little, Brawn and Company, Boston, pp. 368.
- MALIĆ, A., BOZIČEVIĆ, D. (1996): Croatia in the continental traffic network of Europe, *GeoJournal*, 38 (4), 463-468.
- MIROŠEVIĆ, L., FARIČIĆ, J. (2011): Percepcija Dalmacije u odabranim stranim leksikografskim djelima, *Geoadria*, 16 (1), 119-140, DOI: 10.15291/geoadria.282
- NOVAK, G. (1962): *Jadransko more u sukobima i borbama kroz stoljeća*, Vojno delo, Beograd, pp. 586.
- NOVAK, G. (1944): *Prošlost Dalmacije*, Hrvatski izdavački i bibliografski ured, Zagreb, pp. 509.
- OSTERMAN, S. (1920): *Italija i Jugoslavija na Jadranu*, Knjižnica obnove, svezak IV., Zagreb, pp. 110.
- PAVIĆ, R. (1973): *Osnove opće regionalne političke geografije, geopolitike i geostrategije*, I dio, Fakultet političkih znanosti, Zagreb, pp. 424.
- PAVIĆ, R. (1987a): Politička geografija – prilog definiciji i prijedlog nastavnog programa, *Hrvatski geografski glasnik*, 49 (1), 45-51.
- PAVIĆ, R. (1987b): Teritorijalizacija političkog – logika prostora i uloga teritorija u politici, u: *Idejne i društvene vrednosti geografske nauke*, 93-104, Centar za marksizam, Beograd.
- PAVIĆ, R. (1991a): Razlike makro-regionalno-geografskog sastava i političko-ekonomske podjele Europe, *Geografski horizont*, 1, 49-58.
- PAVIĆ, R. (1991b): Velika Srbija od 1844. do 1990/91. godine. Izvori velikosrpske agresije, u: *Izvori velikosrpske agresije: rasprave, dokumenti, kartografski prikazi*, (ur. Čović, B.), Školska knjiga, Zagreb, 151-203.
- PAVIĆ, R. (2012a): Na temeljima geografije – I: prostor (u politici), *Geografski horizont*, 58 (1), 59-78.
- PAVIĆ, R. (2012b): Prilozi raščlambi položajnosti, *Geografski horizonti*, 58 (1), 79-65.
- PAVIĆ, R. (2016): Suvremene značajke i problemi Jadranske regije – pritisci na hrvatski Jadran, u: *More – hrvatsko blago*, (ur. Radić, Z.), vlastita naknada, Zagreb, 21-55.

- PILAR, I. (2014): *Svjetski rat i Hrvati, pokus orijentacije hrvatskog naroda još prije svršetka rata*, Družba Braće hrvatskog zmaja, Institut društvenih znanosti Ivo Pilar, Zagreb, pp.154.
- PEPEONIK, Z. (1996): Croatia – „a small country for a great vacation“, *GeoJournal*, 38 (4), 469-475.
- PETROVIĆ, S. (2009): Evroregioni u funkciji transgranične saradnje zemalja Zapadnog Balkana, *Globus*, 40 (34), 73-88.
- POLETAN JUGOVIĆ, T. (2008): Analiza relevantnih indikatora formiranja robnih tokova na Paneuropskom koridoru Vc, *Pomorstvo*, 2, 185-208.
- RADOVANOVIĆ, M. V. (1989): *Geografski prostor i društveno istorijski proces*, Jugoslovenski geoprostor, Centar za marksizam Univerziteta u Beogradu, Beograd, pp. 146.
- RATKAJ, I. (2003): Saobraćajno-geografski položaj Srbije, *Zbornik radova Geografskog fakulteta*, godina 2002. (2003.), sveska L, Beograd, 33-46.
- ROGIĆ, V. (1977): Geografski aspekt podunavsko-jadranskih razvojnih osovina jugoslavenskog prostora u retrospektu i prospektu, u: *Zbornik X. jubilarnog kongresa geografa Jugoslavije, održanog u Srbiji od 15. do 20. septembra 1976.*, (ur. Vasović, U. M.), Srpsko geografsko društvo, Beograd, 252-258.
- ROGIĆ, V. (1992a): Postanak i mijene hrvatskog teritorija (Historijska geografija Hrvatske), *Geografski horizont*, 38 (2), 67-75.
- ROGIĆ, V. (1992b): Problematika regionalne organizacije jugoistočnog segmenta središnje Hrvatske, *Acta Geographica Croatica*, 27 (1), 95-105.
- ROGIĆ, V. (1993/1994): *Geopolitical Retrospect of Croatia*, Croatia – A New State, Zagreb, 9-31.
- ROGLIĆ, J. (1950): O geografskom položaju i ekonomskom razvoju Jugoslavije, *Geografski glasnik*, 11-12 (1), 11-25
- ROGLIĆ, J. (1964): *Perspektivne mogućnosti razvoja naših morskih luka*, Jadranski institut JAZU, Zagreb, pp. 34
- ROGLIĆ, J. (1974): Aspekti prometnog valoriziranja Hrvatske, u: *Prometna valorizacije Hrvatske*, Zagreb, 21-33.
- SCOVAZZI, T. (1993): The Agreements for the Delimitation of the Italian Coastal Zones, *Mediterranean Social Sciences Review*, II/2, 61-74.
- SHERRATT, A. (1998): The Human Geography of Europe: A Prehistoric Perspective. u: *An Historical Geography of Europe*, (ur. R. A. Butlin, R. A. Dodgshon), Oxford, 1-25.
- Stić, M. (1994): Razvoj i perspektiva Zagreba kao prometnog čvorišta europskog značenja, *Geografski glasnik*, 56, 129-143.
- STIPERSKI, Z., KAMENOV, Ž. (1996): Razlozi doseljavanja u Zagreb, *Prostor*, 4, (2 (12)), 147-156.
- STIPERSKI, Z., FUERST-BJELIŠ, B. (2003): Problemi i modeli upravljanja okolišem u megagrafovima zemalja u razvoju, *Društvena istraživanja*, 12 (6 (68)), 1051-1067.
- STOJANOVIĆ, B., VOJKOVIĆ, G. (2003): Osnovne prostorno-demografske karakteristike zone koridora X u Srbiji, u: *Regionalni razvoj i demografski tokovi balkanskih zemalja*, (ur. Arandžević, Z.), Ekonomski fakultet, Niš, 269-277.
- STOJANOVIĆ, B., TODOROVIĆ, M. J. (2004): Značaj i potencijali koridora X u evropskom saobraćajnom sistemu, *Glasnik Srpskog geografskog društva*, 84 (2), 125-134.
- STRAŽIČIĆ, N. (1996): Croatia – a costal and maritime country, *GeoJournal*, 38 (4), 445-453.
- ŠEGOTA, T. (1982): *Geografija južne Evrope*, Školska knjiga, Zagreb, pp. 255.
- ŠEPER, M. (1960): Pomorski ratovi i pomorstvo, *Pomorska enciklopedija*, Jugoslavenski leksikografski zavod, 6, Zagreb.
- ŠUŠIĆ, S. (1995): *Balkanski geopolitički košmar*, Novinsko-izdavačka ustanova „Vojska“, Beograd, pp. 342.
- TOPALOVIĆ, D. (1996): Croatia and Central Europe – the geopolitical relationship, *GeoJournal*, 38 (4), 399-405.
- TOPALOVIĆ, D. (2000): *Balkanska Europa – Pojas nestabilnosti*, Diorama, Zagreb, pp.191.
- URL 1, ANDREJIĆ, M. (2019): *Sve o autoputu Beograd-Sarajevo*, <https://www.blic.rs/biznis/vesti/sve-o-au>

- toputu-beograd-sarajevo-kuda-ce-proci-saobracajnica-kolika-ce-bitih90p2qb, 23. 11. 2019.
- URL 2, *Detaljni prostorni plan Bar-Boljare*, 2008., <http://www.prometna-zona.com/koridori.html>, 16. 6. 2010.
- URL 3, RADINOVIĆ, R. (2003): *Geostrategijski položaj Srbije kao faktor strategije razvoja, Strategija razvoja u nestabilnim uslovima (okrugli sto)*, <http://www.vidovdan.org>, 20. 5. 2010.
- URL 4, PAVIĆ, R. (2006): *Problem BiH i njezina budućnost*, <http://haw.nsk.hr/arhiva/vol1/162/9004/www.fokus-tjednik.hr/vijest.asp%3fvijest%3D696.html>, 16. 6. 2008.
- URL 5, *Robna razmjena Republike Hrvatske s inozemstvom u 2019.*, Priopćenje br. 4.2.1., <https://www.dzs.hr/>, 1. 5. 2020.
- VEGO, M. (2008): *Joint Operational Warfare – Theory and Practice*, National Defence College, pp. 1000.
- VEMIĆ, M. (2005): Prostorna definicija Dunavsko-moravskog koridora, *Glasnik srpskog geografskog društva*, 1 (1), 175-186.
- VILKE, S. (2005): Konceptija razvitka sjevernojadranskih luka Rijeke, Kopra i Trsta, *Pomorski zbornik*, 43 (1), 85-111.
- VUJOVIĆ, M. (1958): *Dunav kao međunarodna vodena komunikacija*, Vojno delo, Beograd, 685-694.
- VUKADINOVIĆ, R. (2000): Relations between the big powers: USA, Russia and China, *Croatian International Relations Review*, 6 (20/21), 123-126.
- ZORKO, M. (2011): Konfliktni potencijal dobrosusjedskih odnosa: slučaj Hrvatske i Slovenije, *Političke perspektive*, 1 (2), 43-62.
- ZORKO, M. (2013): Konfliktni potencijal dobrosusjedskih odnosa: slučaj Hrvatske i Crne Gore, *Političke perspektive*, 3 (1), 57-75.
- ŽULJIĆ, S. (1963): Položaj kao faktor regionalno-gospodarske strukture Jugoslavije, *Geografski glasnik*, 25, 61-80.