POTENCIJAL ZAPADNOG BALKANA U MEĐUNARODNOJ TRGOVINI

Suad Becirović, prof. dr

Internacionalni Univerzitet u Novom Pazaru
Novi Pazar, Srbija
s.becirovic@uinp.edu.rs

Apstrakt

Zadnjih dvije decenije se dešavaju ogromne promjene u globalnoj ekonomiji, prije svega zbog sve većeg uticaja Kine. Ova promjena globalne ekonomske strukture vodi i do promjene trgovačkih puteva. Zato se postavlja pitanje: kako zemlje zapadnog Balkana mogu iskoristiti svoju geostratešku poziciju i svoje planirano članstvo u Evropsku uniju za ubrzanje ekonomskog razvoja? Da bi se odgovorilo na to pitanje, ovaj rad tretira budući i globalni ekonomski razvoj sa posebnim aspektom na šanse koje se otvaraju za zemlje zapadnog Balkana - prema definiciji Evropske unije: Srbija, Bosna i Hercegovina, Crna Gora, Makedonija i Albanija. U radu se ukazuje na činjenicu da je neophodno poboljšati infrastrukturu kroz razvoj autoputeva, aerodroma, luka i željeznica. Također, geostrateški položaj Balkana otvara i potencijal tranzitnih ruta za bitne energetske projekte, obzirom da se energenti poput prirodnog gasa transportuju sa Kavkaza, preko Turske, balkanskih zemalja pa do centralne Evrope. Sve ovo otvara nove mogućnosti za ekonomski razvoj zemalja zapadnog Balkana koje mogu biti ključni centri za spajanje Evrope i Azije, obzirom da predstavljaju ulaznu kapiju u Evropu. Ali za korištenje ovog potencijala su potrebna najmanje dva uslova: masivne kapitalne investicije u infrastrukturu i članstvo u Evropskoj uniji. Samo tako se mogu iskoristiti sve prednosti zemalja zapadnog Balkana - poput niskih troškova rada, poreskih olakšica i obrazovanost radne snage.

Ključne riječi: Zapadni Balkan, put svile, Evropska unija, Kina, infrastruktura, prirodni gas.

THE POTENTIAL OF THE WESTERN BALKANS IN INTERNATIONAL TRADE

Abstract

The last two decades have witnessed massive changes in the global economy, primarily because of the growing influence of China. This change in the global economic structure leads to changes in the trade routes. This raises the question: How can Western Balkan countries take advantage of their geo-strategic position and their planned membership in the European Union to accelerate their economic development? To answer the question, this paper treats future global economic development with special attention to the opportunities that open to the Western Balkan countries - as defined by the European Union: Serbia, Bosnia and Herzegovina, Montenegro, Macedonia and Albania. The paper emphasises the fact that it is necessary to improve the infrastructure through the development of highways, airports, ports and railways. Also, the geo-strategic position of the Balkans opens potential transit routes for important energy projects, given that energy such as natural gas, is transported from the Caucasus, through Turkey, the Balkan countries to central Europe. All of this opens up new possibilities for economic development of the Western Balkans, which may be the key centre for connecting Europe and Asia, as it represents the entrance gate to

Europe. But to use this potential, they need to fulfil at least two conditions: massive capital investments in infrastructure and membership in the European Union. Only in this way they can take advantage of the Western Balkan countries - such as low labour costs, tax incentives and educated workforce.

Keywords: Western Balkans, Silk Road, European Union, China, infrastructure, natural gas.

JEL codes: F02, F21, F63

UVOD

Ekonomska geografija svijeta se zna ajno promijenila zadnjih 20 godina. Svjetski ekonomski centri - Sjeverna Amerika, Japan i Evropska Unija - polako gube svoju ekonomsku snagu, dok druge zemlje poput Kine, Indije, Brazila, Turske i Indonezije bilježe zna ajan ekonomski rast. Na ovaj razvoj ukazuje slika broj 1. Može se vidjeti da su trenutne ekonomske sile - SAD, Japan i zemlje Euro-zone - u 2011. godini imale ukupni udio u svjetskom bruto domaćem proizvodu od 46,5%. Očekuje se da će ovaj udio kontinuirano da pada na ukupno 28,3% u 2060. godini. S druge strane, udio Kine i Indije u svjetskom bruto domaćem proizvodu će, prema ovoj procjeni, porasti sa 23,6% u 2011. godini na 46,0% u 2060. godini. [12, str. 23]

Slika 1. Raspodjela udjela u svjetskom BDP-u 2011. do 2060. godine

Izvor: OECD Economic Policy Paper No. 3: Looking to 2060: A global vision of long-term Growth

	SAD	Japan	Euro zona	Ostali OECD	Ostali ne-OECD	Kina	Indija
2011	22,7%	6,7%	17,1%	18,2%	11,7%	17,0%	6,6%
2030	17,8%	4,2%	11,7%	15,3%	12,0%	27,9%	11,1%
2060	16,3%	3,2%	8,8%	14,0%	11,7%	27,8%	18,2%

Ovakva promjena raspodjele svjetskog bruto domaćeg proizvoda je neminovno dovesti i do promjene trgovačkih puteva. Do sada su se glavni trgovački putevi koncentrisali na Atlantski okean - trgovina između Sjeverne Amerike i Zapadne i Centralne Evrope - i Pacifika, gdje je razmjena između SAD-a i Japana odnosno Kine dominantna. Promjenom ekonomskih centara svijeta, znatni dio trgovine će se obavljati i dalje putem Pacifika, ali u zna ajnom dijelu i putem Sueckog kanala, gdje će se roba upućivati iz Kine i Indije ka Evropi i obratno. Tako će se kopneni put putem centralne Azije dobiti na zna ajnosti. Kada pogledamo ovu konstrukciju trgovačkog puta, to nas podsjeća na najpoznatiji trgovački put u historiji - Ovaj put, tzv. "put svile". Historijski, put svile imao je svoju posebnost u kineskom gradu Guang'an, pa je preko pustine Gobi, centralne Azije nastavljao južno od Kaspijskog mora do Levanta, Turske i Grčke. Morski put je išao preko Indijskog okeana, nastavljao do Egipta, pa otud vodio do Evrope. Iz Kine se izvozila, prije svega, svila, dok je Evropa izvozila plemenite metale do Kine. Put svile je bio najzna ajniji trgovački put od drugog stoljeća prije nove ere do 15. stoljeća a po novoj eri. Ovaj trgovački put je zna ajno uticao na društveni razvoj u svim zemljama kroz koje se protezao.

Slika 2. Historijski "Put svile"Izvor: <http://www.silkroutes.net/OBOR/1MapUNESCO.jpg> **Slika 3. "Put svile" za 21. vijek**Izvor: <http://www.silkroutes.net/OBOR/2XinhuaOBOR.jpg>

Zbog spomenutih promjena u globalnoj ekonomiji, zadnjih godina postoje sve ja e glasine da se ovaj historijski trgova ki put opet oživi. U maju 2014. godine je državna kineska novinska agencija Xinhua objavila serijal o novom putu svile. Kina želi da oživi ovaj put u cilju širenja svog ekonomskog, pa i politi kog uticaja.

Kopneni krak novog puta svile e opet po eti u anti kom gradu ang'an, koji se sada zove Xi'an. Put se nastavlja preko Kazahstana, sjevera Irana, Iraka, Sirije, Turske, Bugarske, Rumunije, Ukrajine do Moskve. Iz Moskve e se nastaviti do njema kog grada Duizburg sve do Roterdama. U ovim gradovima se završava i morski krak novog puta svile, koji po inje u morskim lukama južne Kine, pa ide preko Vijetnama, Indonezije, Indije, Šri Lanke, Kenije, Sueckog kanala, Gr ke, Italije do Duizburga.

Rije na luka u gradu Duizburg je zna ajna zato što je najve a u Evropi i povezuje velike evropske morske luke poput Amsterdama, Roterdama, Antverpena i Hamburga. U morskim lukama se roba premješta u rije ne brodove pa se ona transportuje preko Duizburga u centralnu Evropu, što je razlog za posebno isticanje grada Duizburga u ovom projektu.

Slika 4. Trgovina izme u Evropske Unije i Kine

Izvor: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf

Cio projekat bi trebao obezbijediti efikasno putovanje kineskih proizvoda u Evropsku uniju, gdje bi proizvodi morskim putem trebali putovati od 20 do 40 dana; dok putovanje željeznicom treba trajati samo 16, a autoputevima samo 11 dana. Za Kinu je novi put svile, odnosno "Belt and Road" kako se zvanj no zove projekat, od izuzetnog zna aja, jer je Evropska unija najbitniji trgova ki partner Kine, što se može se vidjeti analizom obima trgovine izme u Evropske unije i Kine (vidi sliku broj 4). Uvoz proizvoda iz Kine u Evropsku uniju u periodu od 2005. do 2015. godine se pove ao sa oko 161 milijardu eura na 350 milijardi eura, tj. više se nego udvostru io. Tako er, izvoz iz Evropske unije ka Kini se više nego utrostru io sa oko 51 milijardu eura na oko 170 milijardi eura. Trgovinski obim od više od 520 milijardi eura u 2015. godini kao i kontinuirani rast izvoza Kine prema Evropskoj uniji jasno ukazuju na zna aj ovog projekta. Projekat novog puta svile treba, pored izgradnje puteva, željeznica i luka, obuhvatiti i konstrukciju energetske i komunikacione infrastrukture, koja treba povezati Azije, Evropu i Afriku.

Ovaj kratak pregled razvoja globalne ekonomije vodi do pitanja: kako mogu zemlje zapadnog Balkana profitirati od ovog razvoja? Zbog svojeg geostrateškog položaja,

zapadni Balkan je uvijek bio bitan u svjetskim ekonomskim kretanjima. Blizina velikim tržištima poput Njemačke, Francuske na zapadu, Bliskog istoka na jugoistoku, kao i Rusije na sjeveroistoku, ini Balkan prirodnom voru u globalnoj ekonomiji. S druge strane, poznato je da je ekonomski razvoj zemalja zapadnog Balkana još na nezadovoljavajućem nivou, a tranzicija iz socijalističke u tržišnu ekonomiju je još u toku. Gledajući na kartu na slici broj 3, može se primijetiti da se zapadni Balkan eksplicitno ne spominje. Isto ni Balkan (Bugarska, Rumunija) su spomenuti kao i italijanske luke. Ali, geografska blizina velikim tržištima Evropske unije predstavlja potencijal kojeg treba iskoristiti tako da bi proizvodi iz dalekog istoka putovali i u značajnoj mjeri putem zapadnog Balkana, umjesto drugih predloženih ruta. Zato osnovno pitanje koje želimo u ovom radu tretirati jeste: gdje se nalaze zemlje zapadnog Balkana - Srbija, Crna Gora, Bosna i Hercegovina, Makedonija i Albanija - u svim ovim dešavanjima?¹ Koje se šanse otvaraju zbog trenutnih i budućih ekonomskih kretanja? Da bi na ova pitanja odgovorili želimo u prvom dijelu ovog rada analizirati ekonomski profil zemalja zapadnog Balkana. Nakon toga želimo analizirati potencijalni značaj zemalja zapadnog Balkana u novim globalnim trgovinskim putevima, što zahtijeva analizu putne, željezničke i lučne infrastrukture, kao i analizu trenutnih energetske puteva koji trebaju i preko zapadnog Balkana.

EKONOMSKI PROFIL ZAPADNOG BALKANA

Slika 5. BDP po glavi stanovnika Zapadni Balkan (2014)

Izvor: Svjetska banka (<http://databank.worldbank.org/data/>)

Zemlja	BDP po glavi stanovnika u PPP US-\$
Crna Gora	15.055
Srbija	13.699
Makedonija	13.517
Albanija	11.167
Bosna i Hercegovina	10.427
EU (za poređenje)	36.898

Kada se analizira ekonomska snaga ovih pet zemalja, može se vidjeti da sve zemlje imaju bruto domaći proizvod po glavi stanovnika koji je znatno manji od 50% od prosjeka Evropske unije. Pored toga, kada se gleda na razvoj bruto domaćeg proizvoda u periodu od 2010. do 2014. godine, da se primijetiti da u većini zemalja zapadnog Balkana ne postoji jasan i snažan trend rasta bruto domaćeg proizvoda u tom periodu. U tom periodu su sve zemlje, osim Albanije, bile bar jedan put u recesiji. Albanija je imala pozitivan rast, dok je Makedonija imala rast od oko 3% godišnje (osim u 2012. godini). Crna Gora je imala značajan rast, ali zbog velike ekonomije je i znatno osjetljivija na ekonomske šokove.

¹ U ovom radu ćemo koristiti termin "Zapadni Balkan" prema definiciji Evropske Unije, gdje se tako označavaju države (s izuzetkom Turske) koje nisu članice Evropske Unije.

Slika 6. Rast BDP u periodu od 2010. do 2014. godine**Izvor:** Svjetska banka (<http://databank.worldbank.org/data/>)

Zemlja	2010	2011	2012	2013	2014
Srbija	0,58%	1,40%	-1,02%	2,57%	-1,83%
Bosna i Hercegovina	0,77%	0,91%	-0,93%	2,39%	1,08%
Albanija	3,71%	2,55%	1,42%	1,11%	2,00%
Crna Gora	2,46%	3,23%	-2,72	3,55%	1,78%
Makedonija	3,36%	2,34%	-0,46%	2,93%	3,54%
EU (za pore enje)	2,08%	1,76%	-0,48%	0,19%	1,36%

Kada gledamo na trgovinski bilans zemalja zapadnog Balkana, jasno se da primijetiti da su sve zemlje uvozno orijentisane. Pokrivenost uvoza izvozom iznosi u Srbiji 76%, u Makedoniji 75%, Albanija 55%, Bosna i Hercegovina 53%, a u Crnoj Gori samo 23%. Podrazumijeva se, da je za ve i zna aj u globalnoj trgovini neophodno i pove anje izvoza. Analiziraju i sliku broj 8, pozitivno se može ocijeniti stalni rast izvoza zemalja zapadnog Balkana prema Evropskoj uniji, kao najbitnijem trgovinskom partneru zapadnog Balkana, sa udjelom od 75% u me usobnoj trgovini. [6] S druge strane, udio zapadnog Balkana u ukupnoj me unarodnoj trgovini Evropske unije je iznosio samo 1,1% u 2014. godini. [6] Može se primijetiti da se trgovinski deficit sa Evropskom unijom stabilizovao u periodu od 2013. do 2015. godine, uz napomenu da ova slika ozna ava perspektivu Evropske Unije sa aspekta uvoza i izvoza.

Slika 7. Trgovinski bilans zemalja zapadnog Balkana u 2014. godini (iznosi u milionima US-\$)**Izvor:** <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/>

Slika 8. Trgovina izme u Evropske Unije i Zapadnog BalkanaIzvor: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_111477.pdf

U sljedećem koraku želimo za svaku zemlju zapadnog Balkana analizirati najbitnije trgovinske partnere da bi saznali ka kojim konkretnim zemljama je orijentisana trgovina pojedina tih zemalja zapadnog Balkana.

TRGOVINSKI PARTNERI SRBIJE

Kada pogledamo zemlje sa kojim Srbija ima najveći u trgovinsku razmjenu, možemo vidjeti da se proizvodi iz Srbije najviše kupuju u Italiji i Njemačkoj, čiji ukupni udio u izvozima Srbije iznosi 29,0%. Na trećem i petom mjestu su susjedne zemlje zapadnog Balkana - Bosna i Hercegovina i Crna Gora sa zajedničkim udjelom od 12,4%. Četvrto mjesto zauzima Rusija. Glavni proizvodi koje Srbija izvozi su automobili sa ukupnim udjelom od 12,0%. Najveći dio ovih izvezenih automobila (76%) ide za Italiju, što je i razlog zašto je Italija na prvom mjestu na listi zemalja izvoza za srbijanske proizvode. Biljni proizvodi čine oko 10% ukupnih izvoza. Ovdje, prije svega, spadaju kukuruz i smrznuto voće. Poljoprivredni proizvodi se, prije svega, izvoze u evropske zemlje.

Slika 9. Najbitnije zemlje za izvoz iz Srbije u 2014. godiniIzvor: <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/srb/>

Zemlja	Iznos u milionima US-\$	% udio
Italija	2.510	17,0%
Njemačka	1.770	12,0%
Bosna i Hercegovina	1.190	7,8%
Rusija	1.060	7,0%
Crna Gora	695	4,6%
Ukupno	15.100	48,4%

Kada analiziramo najbitnije zemlje za uvoz proizvoda u Srbiju, da se primjetiti slična struktura kao i kod zemalja izvoza, jer i ovdje dominiraju Njemačka, Italija i

Rusija. Tri od pet top zemalja uvoza se nalaze u Evropskoj Uniji. Generalno, dominiraju zemlje Evrope što se tiče uvoza u Srbiju. Što se tiče zemalja van Evrope, na prvom mjestu je Kina sa udjelom od 6,4%. Sa aspekta uvezenih proizvoda, prvo mjesto zauzimaju dijelovi za vozila, što i nije previše za uvid, obzirom da su automobili glavni izvoz Srbije. Njihova vrijednost je 1.140 miliona američkih dolara, što čini procentualni udio od 5,8%. Drugo do četvrto mjesto su rezervisani za sirovu naftu, plin i naftne derivate. Ovi proizvodi čine 12,8% ukupnih uvoza. Plin i sirova nafta dolaze uglavnom iz Rusije, dok prerađeni naftni derivati iz Maarske (udio od 36%).

Slika 10. Najbitnije zemlje za uvoz u Srbiju u 2014. godini

Izvor: <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/srb/>

Zemlja	Iznos u milionima US-\$	% udio
Njemačka	2.200	11,1%
Italija	2.120	10,7%
Rusija	2.070	10,5%
Kina	1.270	6,4%
Maarska	1.110	5,6%
Ukupno	19.800	44,3%

TRGOVINSKI PARTNERI BOSNE I HERCEGOVINE

Slika 11. Najbitnije zemlje za izvoz iz Bosne i Hercegovine u 2014. godini

Izvor: <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/bih/>

Zemlja	Iznos u milionima US-\$	% udio
Njemačka	856	15,0%
Italija	848	14,0%
Hrvatska	605	10,0%
Austrija	572	9,7%
Slovenija	486	8,3%
Ukupno	5.880	57,0%

Kada analiziramo trgovinske partnere Bosne i Hercegovine, da se primijetiti da su glavna odredišta za bosansko-hercegovačke proizvode Njemačka, Italija, Hrvatska, Austrija i Slovenija. Ove zemlje čine 57,0% izvoza Bosne i Hercegovine. Ovdje se može vidjeti da su glavni izvozni partneri Bosne i Hercegovine zemlje Evropske unije. Glavni izvozni proizvod Bosne i Hercegovine su sjedišta za automobile, od kojih 51% završava u Njemačkoj. Kožna obuća (prije svega za Italiju) i sirovi aluminijum su, također, bitni proizvodi za izvoz Bosne i Hercegovine.

Slika 12. Najbitnije zemlje za uvoz u Bosnu i Hercegovinu u 2014. godiniIzvor: <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/bih/>

Zemlja	Iznos u milionima US-\$	% udio
Hrvatska	1.350	12,0%
Njema ka	1.240	11,0%
Srbija	1.190	11,0%
Italija	1.090	9,9%
Kina	927	8,4%
Ukupno	11.000	52,3%

Najbitnije zemlje za uvoz u Bosnu i Hercegovinu su sli ne kao i zemlje izvoza. Ovdje dominiraju Hrvatska, Njema ka i Italija, dok se na tre em mjestu nalazi Srbija. Sli no kao i kod Srbije, Kina zauzima bitno mjesto za uvoz proizvoda u Bosnu i Hercegovinu. Kod uvoza proizvoda dominiraju naftni derivati i sirova nafta, gdje se prvo prije svega uvozi iz Hrvatske, a drugo gotovo isklju ivo iz Rusije.

TRGOVINSKI PARTNERI MAKEDONIJE**Slika 13. Najbitnije zemlje za izvoz iz Makedonije u 2014. godini**Izvor: <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/mkd/>

Zemlja	Iznos u milionima US-\$	% udio
Njema ka	2.070	37,0%
Srbija	447	8,1%
Bugarska	352	6,4%
Italija	325	5,9%
eška	264	4,8%
Ukupno	5.540	62,2%

Makedonska ekonomija izvozi proizvode, prije svega za zemlje Evropske unije i susjedne zemlje zapadnog Balkana, gdje prije svega Njema ka dominira sa udjelom od 37%, a dominantno se izvoze hemijski proizvodi. Pored hemijskih proizvoda, Makedonija u zna ajnoj mjeri izvozi i centrifuge, ferolegure i izolovane žice. Kod uvoza dominiraju, tako er, evropske zemlje. Na prvom mjestu je Ujedinjeno Kraljevstvo, otkud Makedonije kupuje pretežno platinu. Na drugom mjestu, nakon platine, su naftni derivati koje Makedonije prije svega kupuje iz Gr ke.

Slika 14. Najbitnije zemlje za uvoz u Makedoniju u 2014. godiniIzvor: <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/mkd/>

Zemlja	Iznos u milionima US-\$	% udio
Ujedinjeno Kraljevstvo	1.040	14,0%
Njema ka	827	11,0%
Gr ka	688	9,3%
Srbija	572	7,7%
Italija	439	5,9%
Ukupno	7.430	47,9%

TRGOVINSKI PARTNERI CRNE GORE

Slika 15. Najbitnije zemlje za izvoz iz Crne Gore u 2014. godini

Izvor: <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/mne/>

Zemlja	Iznos u milionima US-\$	% udio
Malta	77,2	13,0%
Srbija	68,1	11,0%
Italija	53,0	8,6%
Grčka	43,3	7,0%
Bosna i Hercegovina	42,2	6,9%
Ukupno	615	46,5%

Kod zemalja uvoza dominira Srbija sa udjelom od 27%. Nakon toga dolazi Grčka, pa Kina, Hrvatska i Italija, zemlje koje otprilike imaju isti udio u uvozu Crne Gore. Crna Gora uvozi uglavnom gotove proizvode, gdje prvo mjesto zauzimaju naftni derivati, koje se uvoze prije svega iz Grčke.

Slika 16. Najbitnije zemlje za uvoz u Crnu Goru u 2014. godini

Izvor: <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/mne/>

Zemlja	Iznos u milionima US-\$	% udio
Srbija	695	27,0%
Grčka	194	7,4%
Kina	191	7,3%
Hrvatska	160	6,1%
Italija	156	6,0%
Ukupno	2.620	53,8%

TRGOVINSKI PARTNERI ALBANIJE

Jedina zemlja zapadnog Balkana, koja nije bila u sastavu SFR Jugoslavije, je Albanija. Ova činjenica se može primijetiti i kod strukture glavnih trgovinskih partnera. Kod zemalja izvoza može vidjeti jednu globalnu strukturu zemalja izvoza. Dominantni partner je Italija, sa udjelom od čak 50%. U Italiju se izvoze prije svega obradivi proizvodi. Kod strukture zemalja možemo vidjeti znatan udio izvoza proizvoda za Kinu i Indiju, kao i za Tursku. Ovo pokazuje globalnu orijentisanost albanske ekonomije. Jedan od razloga za ovakvu strukturu jeste to što je glavni albanski izvozni proizvod sirova nafta, koja se prodaje po cijelom svijetu.

Pregled zemalja koje izvoze proizvode u Albaniju je sličan kao i pregled zemalja koje uvoze iz Albanije. I ovdje prvo mjesto pripada Italiji. Sljedeća mjesta pripadaju Grčkoj, Turskoj, Kini i Njemačkoj. Ovdje se može vidjeti velika rasprostranjenost zemalja iz kojih Albanija uvozi. Na određeni način se Albanija veoma prilagođava novim ekonomskim trendovima u svijetu. Zanimljivo je da su glavni uvozni proizvod naftni derivati, što ukazuje na činjenicu da Albanija vjerovatno nema dovoljno svojih kapaciteta za prerađivanje sirove nafte za svoje tržište.

Slika 17. Najbitnije zemlje za izvoz iz Albanije u 2014. godiniIzvor: <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/alb/>

Zemlja	Iznos u milionima US-\$	% udio
Italija	1.150	50,0%
Španija	168	7,2%
Kina	130	5,6%
Turska	92,8	4,0%
Indija	88,5	3,8%
Ukupno	2.320	70,6%

Slika 18. Najbitnije zemlje za uvoz u Albaniju u 2014. godiniIzvor: <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/alb/>

Zemlja	Iznos u milionima US-\$	% udio
Italija	1.380	33,0%
Grčka	413	9,8%
Turska	315	7,5%
Kina	278	6,6%
Njemačka	235	5,6%
Ukupno	4.200	62,5%

SAOBRAĆAJNA INFRASTRUKTURA KAO KLJUČ EKONOMSKOG RAZVOJA ZAPADNOG BALKANA

Prethodna analiza je ukazala na sličinu ekonomsku strukturu zemalja zapadnog Balkana. Sa aspekta izvoza, esto dominira jedan proizvod, proizveden od strane stranog investitora u dotičnoj zemlji. Drugi bitni izvozni proizvodi su prirodni resursi zemlje. S druge strane, kod uvoza dominiraju gotovi proizvodi. Ovakva struktura ukazuje na činjenicu da su ekonomije zemalja zapadnog Balkana još nedovoljno razvijene, pa su tako neophodni dodatni naponi za ekonomski razvoj ove regije. Velika prednost zapadnog Balkana je lak i brz pristup tržištima Evropske unije zbog ugovora o slobodnoj trgovini, koje zemlje zapadnog Balkana imaju potpisano sa Evropskom unijom, kao i geografske blizine velikim tržištima Evropske unije. Da bi se iskoristile ove prednosti na najbolji način, neophodno je ponuditi kvalitetnu saobraćajnu infrastrukturu - autoputevi, željeznice, luke i aerodromi. Obzirom da je Balkan okružen različitim morima - Crno more, Sredozemno more, Jadransko more, Jonsko more, Egejsko more i Mramorno more - Balkan predstavlja ulaznu kapiju za tržišta centralne Evrope, jer se nalazi na idealnoj lokaciji između Azije i Evrope, što balkanskim lukama daje konkurentsku prednost i time priliku za transformaciju u velika trgovinska središta. Činjenica da je transport morskim brodovima trenutno najjeftiniji način masovnog transporta iz dalekog istoka do Evrope, predstavlja veliku šansu za ekonomije zapadnog Balkana. Ovaj potencijal je već uočio kineski gigant "Cosco Pacific" preuzevši više od polovine vlasništva luke Pireja sa 35-godišnjom koncesijom sa ciljem da ovu luku transformiše u prvih pet luka za kontejnerski transport. [13, str. 29] Razlog za preuzimanje luke Pirej je taj što ova luka predstavlja glavnu evropsku luku za brodove koje ulaze u Mediteran putujući i Sueckim kanalom. Od luke Pirej bi trebao poći "Balkanski put svile". U tom kontekstu možemo i razumjeti zašto su kineske

kompanije i banke aktivne u izgradnji i finansiranju velikih infrastrukturnih projekata na Balkanu, kao što je finansiranje tri projekta izgradnje autoputa sa ukupnom vrijednošću od dvije milijarde eura u Crnoj Gori, Srbiji i Makedoniji. [10] Pored toga, kineskog angažmana, ne treba zaboraviti da Evropska unija, također, intenzivno pomaže finansiranje infrastrukturnih projekata na Balkanu. Ipak, je Balkan tranzitna staza od velikog geostrateškog značaja i za Evropsku uniju - za uvoz i izvoz proizvoda i energenata, za bezbjednost i za zaštitu političkih interesa. U završnoj deklaraciji predsjedavajućeg Bečkog samita o zapadnom Balkanu, od 27. avgusta 2015. godine, istaknuta je važnost infrastrukturnih projekata radi poboljšanja povezanosti između zemalja zapadnog Balkana sa transportnom mrežom Evropske unije. [16, str. 4]

Slika 19. Transevropska saobraćajna mreža

Izvor: <http://europa.rs/images/publikacije/agenda-povezivanja.pdf>

Kada gledamo na trenutne planirane autoputeve, možemo vidjeti da nekoliko transevropskih koridora trebaju proći i kroz zemlje zapadnog Balkana (vidi sliku br. 19). Ovdje možemo posebno izdvojiti autoput A1, koji prolazi pokraj Sarajeva do luke Ploče. Također, autoput Beograd-Bar, preko Podgorice, je bitna tačka koja omogućuje brzo kretanje proizvoda iz luke Bar ka centralnoj i istočnoj Evropi i obrnuto. Ovdje treba i posebno istaknuti sporazum kojeg su predsjednici Vlada šest zemalja Zapadnog Balkana postigli u Briselu u aprilu 2015. godine o glavnoj regionalnoj mreži saobraćajnica. Ovaj sporazum obuhvata proširenje transevropskih

saobraćajnih mreža putem proširenja i izgradnje autoputeva, željeznica, vodenih puteva, aerodroma, rijeke i morskih luka. [5]

Slika broj 20 prikazuje dogovoreno okvirno proširenje transevropske saobraćajne mreže. Ovdje se može primijetiti centralni značaj Beograda kao regionalnog saobraćajnog čvora. Pored povezanosti Beograda autoputom do Zagreba, kao i do Budimpešte, planirani autoput Beograd-Bar, će povezati Beograd sa lukom na Jadranu. Postojeća dionica od Beograda do Niša će se produžiti do bugarske granice i spojiti sa bugarskim autoputom do Turske i Crnog mora. Također, od Niša će se autoput nastaviti do Skoplja, koji ide dalje do luke Soluna, što predstavlja dodatnu bitnu ulaznu/izlaznu luku za proizvode u globalnoj razmjeni. Niš je i treća tranzitna tačka, gdje planirani autoput do Prištine treba da se sastavi sa postojećim autoputom Priština - Tirana - luka Dura. Da se primijetiti da bi i Niš ubuduće trebao postati bitan logistički centar.

Pored morskih luka ne treba zaboraviti ni postojeće riječne luke, prije svega Beograd i Novi Sad. činjenica da rijeka Dunav prolazi kroz ove gradove, gdje svakako postoji i autoput, dodatno povećava atraktivnost ovih lokacija na globalnoj ekonomskoj mapi.

Slika 20. Okvirno proširenje transevropske saobraćajne mreže na Zapadni Balkan (Putevi, luke i aerodromi)

Izvor: <http://europa.rs/images/publikacije/agenda-povezivanja.pdf>

Sveobuhvatna mreža	Osnovna mreža	Sveobuhvatna mreža	Osnovna mreža	Sveobuhvatna mreža	Osnovna mreža
Putevi / završeni	Putevi / treba ih nadograditi	Luke	Luke	Aerodromi	Aerodromi
	Putevi / planirani				
		Železničko-drumski terminali	Železničko-drumski terminali		

ENERGETSKE POTREBE I TRGOVA KI PUTEVI

Slika 21. Globalna primarna potražnja za energente ("Current Policies Scenario")

Izvor: World Energy Outlook 2013, str. 58

Ekonomski razvoj zahtijeva veliku količinu energije. Slika 21 pokazuje da će i dalje dominirati neobnovljive vrste energije u 2035. godini. Udio obnovljivih energija i nuklearne energije će porasti, ali zbog veće potražnje od strane transportnog sektora i dalje će dominirati nafta, ugalj i prirodni gas. Obzirom da će prirodni gas imati značajan uticaj u snabdijevanju energijom, prije svega u Evropi, u ovom odjeljku želimo na kratko prikazati najbitnije gasovode koji trebaju ići preko zapadnog Balkana.

Prvi gasovod je Trans-Jadranski gasovod, koji se povezuje sa Trans-Anatolijskim gasovodom. Ovi gasovodi trebaju da transportuju oko 10 milijardi kubnih metara prirodnog gasa iz izvora Šah-Deniz iz Azerbejdžana preko Turske (Trans-Anatolijski gasovod), i nastaviti putem Grčke, Albanije pa to Italije (Trans-Jadranski gasovod). Trans-Jadranski gasovod pobijedio je trku sa tzv. "Nabucco" projektom, koji je trebao ići preko Bugarske, Rumunije, Mađarske do Austrije.

Trans-Jadranski gasovod bi se trebao produžiti putem tzv. "Jonsko-Jadranskim gasovodom", koji bi se u albanskom gradu Fier nakačio na Trans-Jadranski gasovod i ima planirani kapacitet od 5 milijardi kubnih metara. [13, str. 31] Jonsko-Jadranski gasovod išao bi od Albanije, preko Crne Gore, Bosne i Hercegovine do Splita u Hrvatskoj.

Drugi bitan gasovod kroz Balkan je tzv. "Turski tok". Turski tok je zamijenio projekat Južnog toka, koji je trebao da ide putem Bugarske, Srbije, Mađarske pa do Slovenije ili Austrije. Ali obzirom da je došlo do odustajanja zbog napetosti između Rusije i Evropske unije, Turski tok je zamjena za ovaj projekat. Inicijalno, Turski tok je bio dogovoren još u decembru 2014. godine između Turske i Rusije. Ali zbog bilateralne krize između ove dvije zemlje, projekat je ponovno ožvijen tek u julu

2016. godine, nakon zvaničnog usklađenja odnosa između dviju zemalja. Turski tok bi trebao da ide do tursko-grčke granice, pa dalje do centralne Evrope. Međutim, još nije definisan dalji tok ovog gasovoda.

Slika 22. Gasovodi "Trans-Anatolijski" i "Trans Jadranski"

Izvor: https://en.wikipedia.org/wiki/Trans-Anatolian_gas_pipeline

Slika 23. Gasovod "Turski tok"

Izvor: https://en.wikipedia.org/wiki/Turkish_Stream

ZAKLJUČAK

Geostrateški položaj Balkana je veoma povoljan, jer se nalazi na trenutnim i buduim trgovskim putevima. Da bi se iskoristila ova prednost neophodno je masivno investirati u saobraćajnu infrastrukturu, jer je postojanje infrastrukture preduslov za konkurentnost i ekonomski razvoj ili kako je rekao glasnogovornik kineskog Ministarstva vanjskih poslova Hong Lei u jednoj konferenciji za štampu 31. oktobra 2014. godine: "Jedno mjesto treba imati dobro funkcionisane puteve,

prije nego što može postati bogato". [11] Trenutno stanje saobraćajne infrastrukture u zapadnom Balkanu je jako nezadovoljavajuće - prije svega kada se govori o autoputevima i željeznici. Zato trebaju sve zemlje zapadnog Balkana koristiti jedinstvenu priliku što su ekonomske velesile - Evropska unija i Kina - uoči koje značaj zapadnog Balkana kao ulaznu, pa i izlaznu, kapiju za velika evropska tržišta. Zapadni Balkan zauzima centralno mjesto u velikom broju planiranih saobraćajnih koridora. Ulaganje u saobraćajnu infrastrukturu može dovesti do otvaranja najmanje 200.000 novih radnih mjesta u zemljama zapadnog Balkana, prema procjeni Bečkog instituta za međunarodne ekonomske studije. [16, str. 4]

Zemlje zapadnog Balkana trebaju iskoristiti fondove Evropske unije da bi dobile neophodna finansijska sredstva pod povoljnim uslovima za finansiranje ovih infrastrukturnih projekata. Također, finansijska sredstva koja se nude od drugih država, poput Kine, treba iskoristiti, jer svaka povoljna ponuda kapitala je prijeko potrebna, jer prema South East Europe Transport Observatory (SEETO) potrebno je najmanje 7,7 milijardi eura samo za prioritetne projekte. [16, str. 4] U cilju održivog finansiranja i otplate ovih projekata, u prvom koraku zemlje zapadnog Balkana trebaju se koncentrisati na projekte koji su najvažeg prioriteta, tj. projekti gdje će biti najveća frekvencija vozila i koja će imati najveći i pozitivan efekat na ekonomski razvoj zemlje. Obzirom da su zemlje zapadnog Balkana relativno male, neophodna je saradnja između u svih zemalja da bi se stavili u prvi plan najbitniji koridori u cilju sprečavanja izgradnje infrastrukture koja možda neće biti isplativa.

Zapadni Balkan može iskoristiti svoj povoljni geografski položaj samo ukoliko bude dio Evropske unije. Samo u takvom slučaju zapadni Balkan će i dalje biti interesantan ekonomskim velesilama, jer zemlje zapadnog Balkana moraju biti svjesne da su tranzitna ruta za Evropsku uniju. Ovaj status mogu najbolje iskoristiti samo ukoliko su dio tržišta Evropske unije. Međutim, nije dovoljno samo imati dovoljnu saobraćajnu infrastrukturu, neophodno je da globalne kompanije uoče i druge prednosti zapadnog Balkana poput niskih poreskih stopa, niskih troškova rada i obrazovanost radne snage. Na taj način će zapadni Balkan doći do željenog ekonomskog razvoja.

BIBLIOGRAFIJA

1. Beirovi, S. (2012) Sandžak - moguća zona susreta ekonomije i interesa. *Univerzitetska misao*, br. 11, str. 100-112.
2. Chance, A. (2016, January) The 'Belt and Road Initiative' Is Not 'China's Marshall Plan'. Why Not? preuzeto sa sajta: <http://thediplomat.com/2016/01/the-belt-and-road-initiative-is-not-chinas-marshall-plan-why-not/>
3. China Headlines: China's Belt and Road; connecting the world (2015, March) preuzeto sa sajta: http://news.xinhuanet.com/english/2015-03/28/c_134105944.htm
4. DTZ Research (2008) *The Rise of the Balkans - European logistic report 2008*, preuzeto sa sajta: http://www.balkans.com/relevant/c04e7-DTZ_The_Rise_of_the_Balkans_08.pdf
5. European Commission (2016, April) *Statement, Western Balkans 6 meeting in Brussels*. preuzeto sa sajta: http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-15-4826_en.htm

6. European Commission (2016, April) *European Union, Trade in goods with Western Balkans* 6. preuzeto sa sajta:
http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_111477.pdf
7. European Commission (2016, April) *European Union, Trade in goods with China*.preuzeto sa sajta:
http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf
8. Evropska komisija (2015)*Agenda povezivanja - Sufinansiranje investicionih projekata na Zapadnom Balkanu u 2015. godini*.Preuzeto sa sajta:
<http://europa.rs/images/publikacije/agenda-povezivanja.pdf>
9. International Energy Agency (2013) *World Energy Outlook 2013*. Preuzeto sa sajta:
<http://www.worldenergyoutlook.org/media/weowebiste/2013/LondonNovember12.pdf>
10. Milat, A. (2015, Maj) *Kineska balkanska oklada*. Preuzeto sa sajta:
<http://www.bilten.org/?p=6447>
11. Ministry of ForeignAffairs of thePeople'sRepublic of China (2014, October)
Preuzeto sa sajta:
http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/2511_665403/t1206258.shtml
12. OECD (2012) *OECD Economic Policy Papers No. 3*. Preuzeto sa sajta:
<http://www.oecd.org/eco/economicoutlookanalysisandforecasts/2060%20policy%20paper%20FINAL.pdf>
13. Sanfey, P., Milatovi , J. & Kreši , A. (2016) *How the Western Balkans can catch up. European Bank for Reconstruciton and Development*. Preuzeto sa sajta:
<http://www.ebrd.com/documents/oce/pdf-working-paper-186.pdf>
14. Tiezzi, Sh. (2014, November) *The New Silk Road: Chinas Marshall Plan?*Preuzeto sa sajta: <http://thediplomat.com/2014/11/the-new-silk-road-chinas-marshall-plan/>
15. Tiezzi, Sh. (2015, March) *Where is China's Silk Road Actually Going?*Preuzeto sa sajta: <http://thediplomat.com/2015/03/where-is-chinas-silk-road-actually-going/>
16. Western Balkans Summit Vienna 2015 (2015, August) *Final Declaration by the Chair of the Vienna Western Balkans Summit 27 August 2015*. Preuzeto sa sajta:
http://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/policy-highlights/regional-cooperation/20150828_chairmans_conclusions_western_balkans_summit.pdf
17. <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/alb/>
18. <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/bih/>
19. <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/mkd/>
20. <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/mne/>
21. <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/srb/>
22. <http://databank.worldbank.org/data/>
23. <http://www.silkroutes.net/OBOR/1MapUNESCO.jpg>
24. <http://www.silkroutes.net/OBOR/2XinhuaOBOR.jpg>
25. https://en.wikipedia.org/wiki/Trans_Adriatic_Pipeline
26. https://en.wikipedia.org/wiki/Turkish_Stream

RESUME

The last two decades have witnessed massive changes in the global economy, primarily because of the growing influence of China. This change in the global economic structure leads to changes in the trade routes. This raises the question: How can Western Balkan countries take advantage of their geo-strategic position

and their planned membership in the European Union to accelerate their economic development? To answer the question, this paper treats future global economic development with special attention to the opportunities that open to the Western Balkan countries - as defined by the European Union: Serbia, Bosnia and Herzegovina, Montenegro, Macedonia and Albania.

The geostrategic position of the Balkans is very favourable for current and future trade routes. To take advantage of this situation, it is necessary to invest massively in transport infrastructure, as this infrastructure is a prerequisite for competitiveness and economic development. The current state of the transport infrastructure in the Western Balkans is very unsatisfactory - especially when it comes to highways and railways. Therefore, all Western Balkan countries should use the unique opportunity as economic superpowers - European Union and China - noted the importance of the Western Balkans as an input (and output) door to the large European market. Many planned transport corridors will go through the Western Balkans. Investments in the transport infrastructure can lead to the creation of at least 200,000 new jobs in the Western Balkans, as estimated by the Vienna Institute for International Economic Studies.

The Western Balkan countries should make use of EU funds in order to obtain the necessary financial resources on favourable terms to finance these infrastructure projects. Also, financial resources that are offered by other countries, such as China, should be used, because according to the South East Europe Transport Observatory (SEETO) at least 7.7 billion Euros are needed only for the priority projects. For the purpose of sustainable financing and repayment of these projects, as their first step Western Balkan countries should concentrate on projects that have the highest priority, i.e. projects with the largest frequency and that have the biggest positive impact on the economic development of a country. Since the countries of the Western Balkans are relatively small, cooperation between all countries is required in order to put to the fore the most important corridors and to avoid construction of infrastructure that may not be cost-effective.

The Western Balkans, as a gateway for entry into Europe, can take advantage of its favourable geographic position only if it is part of the European Union. Only in this case the Western Balkans will continue to be interesting for economic superpowers, as Western Balkan countries should be aware that they lie on the transit route to the European Union. This status can only be best utilised if they are part of the European Union. Furthermore, it is not just enough to have sufficient transport infrastructure, it is essential that global companies see other advantages of Western Balkans countries such as low tax rates, low labour costs and trained workforce. In this way, the Western Balkans will reach the desired economic development.