

Vladimir Čavrak*
Tamara Šmaguc**

EUROPSKA MAKROREGIJA BALTIK – JADRAN – CRNO MORE

Sažetak

U radu se analiziraju osnovne ideje o neformalnoj suradnji europskih zemalja u prostoru između triju mora (Baltika, Jadrana i Crnog mora). Te bi zemlje mogle, na temelju dobrih iskustava već postojećih europskih makroregija (poput Baltičke, Jadransko-jonske i Dunaške) činiti novu europsku makroregiju. Zbog toga se u drugom dijelu rada analiziraju temeljni gospodarski indikatori uključenih zemalja. Analiza upućuje na pozitivne učinke jačanja suradnje zemalja na ovom području, posebice u području infrastrukture, transporta i telekomunikacija. Veći stupanj integracije i gospodarske suradnje tih zemalja pridonosi većoj integriranosti u Europsku uniju, povećava sigurnost u opskrbi energijom i pridonosi većoj stabilnosti europskog kontinenta. Budući da se radi o zemljama slične gospodarske razvijenosti s djelomično sličnim povijesnim iskustvima, njihova međusobna suradnja ima povoljne strateške utjecaje na gospodarski i društveni razvoj u tome dijelu Europe.

Ključne riječi: Europska unija, makroregije, suradnja

1. Uvod

Vizija integrirane i bezbrižne Europe očigledno je na kušnji. Uz eksterne sile (rastuću globalnu ekonomsku konkurenciju, strah od poteza ojačane Rusije te općenito svjetska geopolitička previranja), harmoniju europskih integracija također narušavaju razilaženja političkih i ekonomskih interesa samih zemalja članica Europske unije. U takvim uvjetima osobito su ranjive „nove” zemlje članice, koje se uz aktualne makroekonomske probleme i rastuću nesigurnost duž istočnih granica suočavaju i s teretom sovjetske ostavštine vezanim uz nezadovoljavajuću energetska, transportnu i telekomunikacijsku infrastrukturu, a time i problem nedovoljne integriranosti energetskog tržišta i nesigurnosti u opskrbi energijom. U kontekstu spomenutih problema

* prof.dr.sc. Vladimir Čavrak, Ekonomski fakultet u Zagrebu, vcavrak@net.efzg.hr

** Tamara Šmaguc, mag. oec., Fakultet organizacije i informatike Sveučilišta u Zagrebu, tamara.smaguc@foi.hr

suradnja srednjoeuropskih zemalja na području politike, gospodarstva, infrastrukture i sigurnosti često se spominje kao jedan od ključnih aspekata stabilnosti i daljnje integracije Europe. Navedeni aspekti suradnje promovirani su ciljevi inicijative Baltik – Jadran – Crno more. Riječ je o inicijativi koju je pokrenula sadašnja predsjednica Republike Hrvatske, Kolinda Grabar Kitarović, a čija suština jest stvaranje neformalnog foruma za suradnju dvanaest zemalja članica Europske unije koje se prostiru između triju europskih mora (Baltičkog, Jadranskog i Crnog mora).

U ovome radu analizirane su osnovne ideje suradnje zemalja na „uspravnicu” Baltik – Jadran – Crno more. U prvom dijelu rada iznijet je koncept predmetne inicijative, u drugom dijelu prikazani su i diskutirani osnovni gospodarski indikatori uključenih zemalja dok je posljednji dio rada posvećen pregledu najznačajnijih prioriteta suradnje na trima osobito istaknutim područjima: energetici i energetske sigurnosti, transportu i telekomunikacijama.

2. Koncept inicijative Baltik – Jadran – Crno more

Noviji valovi proširenja Europske unije (2004., 2007. i 2013.) zasigurno su jedan od najvećih uspjeha suvremenih integracijskih procesa. Takvo širenje europskih integracija stvorilo je jedinstvenu priliku za raskid pedesetogodišnje umjetne podjele Europe te je bivšim pripadnicama Sovjetskog bloka dalo zdrave preduvjete za razvoj tržišnog gospodarstva (Kandžija i Cvečić, 2010). Ipak, taj je proces daleko od svog završetka. Makroekonomski problemi „novih” članica, sigurnosni izazovi duž istočne granice Europske unije, ali i teret sovjetske ostavštine vezan uz nezadovoljavajuću energetske, transportnu i telekomunikacijsku infrastrukturnu povezanost Srednje i Zapadne Europe te njenog sjevera i juga ukazuju na hitnost kompletiranja i konsolidiranja projekta integracije Europe (Atlantic Council, 2014).

Nedovoljna unutारेuropska integracija posebice se očituje u sektoru energetike. Naime, područje srednje Europe karakterizira niz nepovezanih nacionalnih tržišta energenata koja su odcjepljena od ostatka Europske unije (Atlantic Council, 2014). Uz slabu diversificiranost opskrbe po pitanju izvora energije, opskrbljivača i opskrbnih pravaca ta su tržišta izložena značajnom riziku sigurne opskrbe te monopolskim cijenama. Uspostavljanje čvorišta ukapljenog plina s više opskrbljivača, poput onog u sjevernoj Europi, značajno pridonosi sigurnosti opskrbe i primjer je koji treba slijediti u srednjoj i istočnoj Europi te Sredozemlju. Pritom, unapređenje sigurnosti opskrbe zahtijeva radnu sinergiju susjednih zemalja članica, od zajedničkog upravljanja krizama i poremećajima u opskrbi do spajanja tržišta njegovim infrastrukturnim povezivanjem (European Commission, 2015).

Uz sektor energetike, posljedice nedovoljne unutारेuropske povezanosti vidljive su i u transportu te telekomunikacijama. Iako je izgradnja Transeuropske mreže pro-

metnica doprinijela integraciji zapadnih i istočnih dijelova EU, u terminima kvalitete i dostupnosti transportne infrastrukture zemlje Srednje Europe tradicionalno zaostaju za svojim zapadnim susjedima. Konkretno, Srednjoj Europi prijeko je potrebno ulaganje u transportnu kvalitetu između i unutar granica zemalja, kako izgradnjom nove, tako obnovom i modernizacijom postojeće transportne infrastrukture (posebice je naglasak na sanaciji željezničke infrastrukture, integraciji luka te multimodalnoj interkonekciji) (Atlantic Council, 2014).

Posljedice slabije razvijenosti i neintegriranost sektora telekomunikacija „novih” u odnosu na „stare” zemlje članice EU očituju se u slabijoj razvijenosti tržišta širokopojasnih mreža te u prosjeku nižem stupnju korištenja internetskih usluga od strane građana i poslovne zajednice (European Commission, 2015a; European Commission, 2015b). Snažnije digitalno povezivanje na razni Europske unije uz ukidanje prekograničnih ograničenja i neopravdanih dodatnih troškova telekomunikacijskih usluga, ali i unapređenje telekomunikacije infrastrukture i povezanosti zemalja Srednje Europe pridonijelo bi smanjenju spomenutih jazova između „stare” i „nove” Europe (Labaye et al., 2013).

Uvodno istaknuti integracijski izazovi na području energetike, transporta i telekomunikacija okosnica su inicijative Baltik – Jadran – Crno more (engl. *Baltic – Adriatic – Black Sea Initiative* – BABSI). Riječ je o višegodišnjoj, međunarodnoj, neformalnoj inicijativi usmjerenoj ka uspostavi snažnije političke, gospodarske, infrastrukturne i sigurnosne suradnje srednjoeuropskih zemalja koje se u geografskom smislu protežu između spomenutih triju europskih mora. Točnije, inicijativom je obuhvaćeno sljedećih dvanaest zemalja članica Europske unije: Austrija, Bugarska, Hrvatska, Češka, Estonija, Mađarska, Latvija, Litva, Poljska, Rumunjska, Slovačka i Slovenija (Ured predsjednice Republike Hrvatske, 2015a).

Rad na realizaciji inicijative započeo je od stupanja Kolinde Grabar Kitarović na funkciju predsjednice Republike Hrvatske u veljači 2015. Naime, kada je riječ o vanjskoj politici Republike Hrvatske, od početka svog predsjedničkog mandata Kolinda Grabar Kitarović zalaže se za povećanje suradnje srednjoeuropskih zemalja na osi sjever-jug, a nakon što je u svojim namjerama pridobila suradnju poljskog predsjednika Andrzeja Duda, postalo je očito da inicijativa može zaživjeti (Bekić i Fundek, 2016).

Interes poljskih dužnosnika u realizaciji inicijative Baltik – Jadran – Crno more treba tražiti u povijesnom kontekstu. Naime, kako ističu Bekić i Fundek (2016), ta inicijativa predstavlja svojevrsno oživljavanje poljskog projekta Miedzymorze (engl. *Intermarium*). Riječ je o idejama i projektima Jozefa Pilsudskog i kasnije Władysława Sikorskog, poljskih lidera iz razdoblja između dvaju svjetskih ratova, a u suštini se odnosi na ideju o stvaranju federacije srednjoeuropskih zemalja koja bi se protezala od Baltika do Jadrana. U tadašnjem povijesnom kontekstu, osnovna zamisao tog projekta odnosila se na stvaranje tampon zone između Njemačke s jedne strane i Sovjetskog

saveza s druge strane, čime bi se osigurao svojevrsni štit od širenja komunizma prema zapadu te bi se doprinijelo ojačavanju udruženih zemalja Srednje i Istočne Europe. Kao što je poznato, projekt nije zaživio, budući da su manje zemlje projekt percipirale kao pokušaj uspostave poljske dominacije nad teritorijem Srednje Europe. Međutim, nonšalantnost kojoj su tijekom 20. stoljeća bile izložene zemlje Srednje i Istočne Europe, bilo od strane nacističke Njemačke ili pak sovjetske Rusije, ponovno je oživjela interese za njihovim povezivanjem. Spomenuto dokazuje osnivanje Višegradske skupine kao svojevrsnog savezništva Poljske, Češke, Slovačke i Mađarske, kao i namjere proširenja tzv. V4 na V5 koja bi uz aktualne članice uključivala i Republiku Hrvatsku. Međutim, novoizabrani predsjednici Hrvatske i Poljske odlučili su svoje napore usmjeriti ka formiranju neformalnije koalicije, kojoj bi se uz spomenute zemlje također pridružile zemlje Baltika te Rumunjska, Bugarska i Austrija. Također, treba imati u vidu novi i promijenjeni povijesni kontekst u kojem su zemlje o kojima je riječ danas članice Europske unije koja već ima iskustva sa stvaranjem i funkcioniranjem sličnih makroregija unutar Europske unije.

Ideju inicijative u formalnom je smislu oblikovao u lipnju 2015. Institut za demokraciju (iDEMO) i predstavio je predsjednici Republike Hrvatske (Ured predsjednice Republike Hrvatske, 2015). Na njezin prijedlog koncept suradnje predstavljen je na pripremnom sastanku održanom u rujnu 2015. na marginama zasjedanja Opće skupštine Ujedinjenih naroda u New Yorku. Pripremnom sastanku odazvali su se predstavnici svih uključenih zemalja članica Europske unije (predsjednica Republike Hrvatske koja je sazvala pripremni sastanak, predsjednici Bugarske, Poljske i Rumunjske, potpredsjednik vlade i ministar vanjskih poslova Slovačke, ministri vanjskih poslova Estonije, Litve, Latvije i Mađarske, stalni predstavnici kod Ujedinjenih naroda Austrije i Slovenije te tajnik ministarstva vanjskih poslova Češke). Svi oni predloženoj inicijativi dali su jaku podršku, a uz njih pozitivno su reagirale Sjedinjene Američke Države te Kina, koja ističe kako ciljevi inicijative savršeno korespondiraju s projektom „The China-Europe Land-Sea Express Line”¹ (Večernji list, 2015).

U organizaciji Instituta za demokraciju (iDEMO) u listopadu 2015. u Zagrebu je održan prvi samit mladih političkih lidera „novih” zemalja članica Europske unije, „Nova Europa: Europa ideja”. Tim činom obilježen je službeni početak inicijative Baltik – Jadran – Crno more. Na samitu su sudjelovali delegati iz osam zemalja BABSİ regije te je predstavljen tzv. „Zagreb Charter” kojim se potiče kooperacija zemalja unutar BABSİ regije, i to na području ekonomije, sigurnosti, transporta, energije

¹ „The China-Europe Land-Sea Express Line” planirani je infrastrukturni projekt povezivanja Kine sa zemljama Istočne i Srednje Europe. Riječ je o ekspresnoj ruti koja bi svojim europskim dijelom trebala polaziti od Pireja u južnoj Grčkoj, prolaziti kroz Skopje u Makedoniji i Beograd u Srbiji te završiti u Budimpešti u Mađarskoj. Na toj ruti planira se izgradnja brze željezničke infrastrukture (engl. *high-speed railway*) (Tiezzi, 2015).

je te istraživanja i razvoja. Pritom je naglasak stavljen na ciljeve suradnje na području energetike radi energetske diversifikacije i smanjenja energetske ovisnosti uključenih zemalja, poboljšanje prometne povezanosti radi intenziviranja poslovne, kulturne i političke razmjene te unapređenje jedinstvenog tržišta i promicanje poduzetništva, znanjem intenzivne proizvodnje, istraživanja novih tržišta i ekonomije razmjera (Ured predsjednice Republike Hrvatske, 2015a).

Nakon uspješnog pripremnog sastanka u New Yorku te samita u Zagrebu, u međuvremenu je održano i niz drugih skupova na kojima se inicijativa dodatno razrađivala. S ciljem istodobnog okupljanja svih potencijalnih dionika zainteresiranih za realizaciju konkretnih projekata, uz državnike na tim sastancima sudjelovali su i stručnjaci te poslovna zajednica uključenih zemalja (HINA, 2015).

Shodno konceptu, inicijativa Baltik – Jadran – Crno more nije usmjerena na izgradnju formalne organizacije ili institucije već uspostavljanje foruma koji će olakšati međuvladine koordinacije i suradnju uključenih zemalja te pridonijeti proaktivnom angažmanu poslovne zajednice u poticanju investicija i inovacija. Naglasak je na neformalnosti što znači da cilj nije „puko preslikavanje” postojećih mehanizama suradnje već stvaranje političke potpore konkretnim projektima koji su u interesu uključenih zemalja, ali i čitave Europske unije i šire transatlantske zajednice (Ured predsjednice Republike Hrvatske, 2015a).

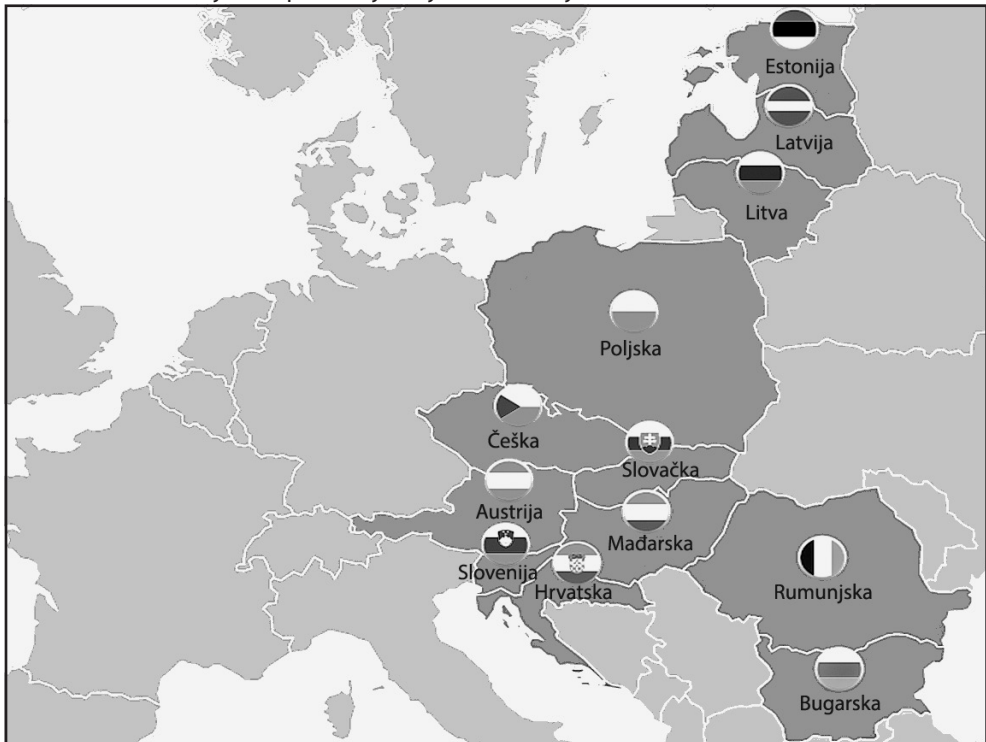
Kao što je spomenuto, suradnja inicirana inicijativom osobito je usmjerena na područje energetike i energetske sigurnosti, transportne infrastrukture, digitalne komunikacije te općenito sektor gospodarstva. Uzajamna komunikacija i koordinacija na spomenutim područjima stvorila bi platformu za zajednički nastup uključenih zemalja na trećim tržištima te bi ojačala potencijal realizacije konkretnih projekata vezanih uz poduzetništvo, obrazovanje i turizam (Ured predsjednice Republike Hrvatske, 2015a).

U nastavku rada detaljnije su obrazloženi ključni gospodarski indikatori dvanaest zemalja uključenih u inicijativu Baltik – Jadran – Crno more te su predstavljeni osnovni prioriteti njihove suradnje na području energetike, transporta i telekomunikacija.

3. Pregled ključnih indikatora uključenih zemalja

Zemlje obuhvaćene inicijativnom Baltik – Jadran – Crno more prostiru se duž regije Srednje i Jugoistočne Europe, od Finskog zaljeva na sjeveru, preko Jadrana i Balkana, do Crnog mora na jugoistoku Europe. Kao što je spomenuto, riječ je o sljedećih dvanaest zemalja članica Europske unije: Austrija, Bugarska, Hrvatska, Češka, Estonija, Mađarska, Latvija, Litva, Poljska, Rumunjska, Slovačka i Slovenija (slika 1) (Ured predsjednice Republike Hrvatske, 2015a).

Slika 1. Zemlje Europske unije uključene u inicijativu Baltik – Jadran – Crno more



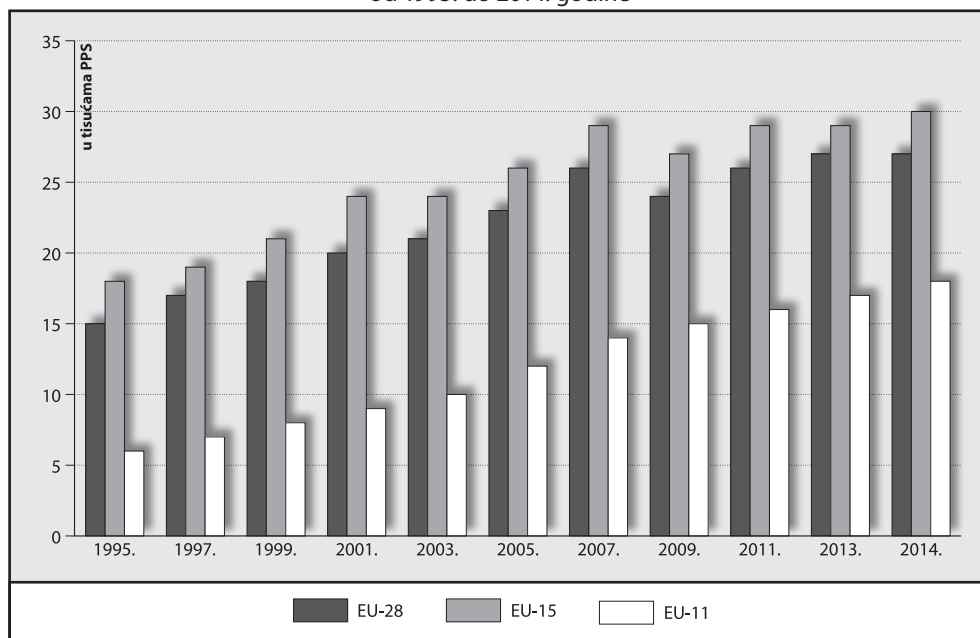
Izvor: Ured predsjednice Republike Hrvatske, 2015a.

Promatrana skupina zemalja zauzima 28,41 % teritorija Europske unije s populacijom koja čini 22,34 % ukupne populacije EU te obuhvaća dvanaest službenih jezika (njemački, bugarski, češki, hrvatski, estonski, latvijski, litvanski, mađarski, poljski, rumunjski, slovački i slovenski jezik) (Europska unija, 2015).

Spomenute zemlje (izuzev Austrije) pripadaju skupni tzv. „novih” članica Europske unije. Kao što je spomenuto, riječ je bivšim komunističkim zemljama koje su dugi niz godina tranzitirale ka demokratskim sustavima i tržišnoj ekonomiji, a što je rezultiralo njihovim sukcesivnim pristupanjem europskoj asocijaciji. Danas se njihova integracija u EU smatra jednom od najvećih uspješnica europskih integracijskih procesa.

U terminima ekonomskog razvoja integracijske procese tih zemalja moguće je analizirati promatranjem kretanja njihova bruto domaćeg proizvoda u odnosu na BDP tzv. starih zemalja članica EU. Kao što prikazuje slika 2, 1995. BDP po stanovniku „novih” zemalja članica (EU-11) u prosjeku je iznosio svega 37 % BDP-a po stanovniku „starih” zemalja članica (EU-15). Međutim, postupnom ekonomskom konvergencijom do 2014. promatrani odnos povećao se na 60 % (Central Europe Energy Partners i Roland Berger Strategy Consultants, 2015).

Slika 2. Bruto domaći proizvod po stanovniku zemalja članica Europske unije od 1995. do 2014. godine



Izvor: Central Europe Energy Partners i Roland Berger Strategy Consultants, 2015.

Kako ističu Labaye et al. (2013), postupnu integraciju zemalja Srednje i Istočne Europe u razdoblju od 1990. do 2012. potvrđuju sljedeći trendovi: (1) značajno poboljšanje obrazovne strukture radne snage (u 2010. oko 22 % ukupne radne snage i oko 29 % zaposlenih u dobi od 25 do 34 godine imalo je tercijarno obrazovanje što je vrlo blizu stopama u zapadnoeuropskim zemljama), (2) stabilizacija makroekonomskog okruženja (devizni tečajevi rijetko su varirali za više od 15 % u odnosu na Euro, a ukupni javni dug promatranih zemalja (izuzev Mađarske) od 2004. nije prelazio 60 % BDP-a), (3) unapređenje poslovnog okruženja (prema izvješću „Doing Business”, poslovno okruženje zemalja Istočne Europe posljednjih godina ocjenjuje se kao jedno od najpoticajnijih u svijetu), (4) povećanje atraktivnosti njihove geografske pozicije (u gospodarskom smislu stratešku prednost tim zemljama donosi blizina Njemačke s jedne strane te Rusije s druge strane).

Dinamika gospodarskog rasta „novih” zemalja članica EU osobito je bila izražena prvih nekoliko godina članstva (od 2005. do 2008.). Najviše prosječne stope rasta realnog BDP-a u spomenutom razdoblju imale su Litva (7,04 %), Slovačka (7,02 %), Latvija (6,98 %), a zatim i Rumunjska (6,24 %) te Bugarska (6,16 %). U istom razdoblju nešto niži rast bilježila je Mađarska (2,62 %) dok je primjerice realni BDP Hrvatske od 2005. do 2008. rastao prosječno godišnje po stopi od 4,18 %. Posljedično, bio je to period u kojem su gotovo sve „nove” članice (posebice Slovenija, baltičke zemlje, Češka i

Slovačka) udvostručile stopu sustizanja starih članica u odnosu na period od 1999. do 2003. (u periodu od 2004. do 2008. BDP „starih” članica bilježio je rast od prosječno 2,2 %, a „novih” članica EU 5,6 %) (Jovančević, 2012).

Ipak, takva dinamika gospodarskog rasta bivših komunističkih zemalja Srednje Europe nije se dugoročno održala. Utjecaj globalne krize i akumuliranih problema makroekonomske neravnoteže 2008. rezultirao je korekcijama rasta i značajnim pogoršanjem njihove realne konvergencije. Tendencija stagnacije njihovih gospodarstava nastavljena je posljednjih nekoliko godina, a odražava se u uglavnom pozitivnim, ali relativno niskim stopama rasta BDP-a (Jovančević, 2012). Tako su analizirane zemlje u razdoblju od 2008. do 2011. bilježile prosječan rast BDP-a od svega 0,7 % te je njihov BDP 2011. (izuzev poljskog i slovačkog) bio niži u odnosu na 2008. Njihova osobita ranjivost očituje se u domaćoj potrošnji potaknutoj dugom, izvoznom ovisnosti i ovisnosti o priljevu kapitala iz „starih” članica EU te neodgovarajućoj razini domaćih investicija (Labaye et al., 2013).

Tablica 1. Ključni makroekonomski indikatori zemalja uključenih u inicijativu Baltik – Jadran – Crno more, podaci za 2014. godinu (Eurostat, 2016b; 2016c; 2016d; 2016e; 2016f)

Zemlja	Stopa nezaposlenosti (%)	BDP po stanovniku (u PPS)	Stopa rasta realnog BDP-a	Stopa inflacije (%)	Neto izvoz (u mil. EUR)	Bruto dug opće države kao % BDP-a
Austrija	5,6	130	0,4	1,5	-2.832	84,2
Bugarska	11,4	47	1,5	-1,6	-4.128	27,0
Hrvatska	17,3	59	-0,4	0,2	—	85,1
Češka	6,1	85	2,0	0,4	15.595	42,7
Estonija	7,4	76	2,9	0,5	-1.655	10,4
Mađarska	7,7	68	3,7	0,0	4.491	76,2
Latvija	10,8	64	2,4	0,7	-2.343	40,6
Litva	10,7	75	3,0	0,2	-1.528	40,7
Poljska	9,0	68	3,3	0,1	-2.442	50,4
Rumunjska	6,8	55	2,9	1,4	-6.047	39,9
Slovačka	13,2	77	2,5	-0,1	3.305	53,5
Slovenija	9,7	83	3,0	0,4	1.523	80,8
EU 28	10,2	100	1,4	0,6	18.036	86,8

U tablici 1 prikazani su ključni makroekonomski indikatori zemalja uključenih u inicijativu Baltik – Jadran – Crno more. U kontekstu usporedbe „starih” i „novih” zemalja članica EU, još uvijek postojan gospodarski jaz potvrđuju podaci o bruto domaćem proizvodu po stanovniku za 2014. koji je u svim „novim” zemljama članicama značajno ispod prosjeka EU. Ostali makroekonomski pokazatelji među zemljama značajno variraju pri čemu je uočljivo da većina promatranih zemalja (izuzev Češke, Mađarske, Slovačke i Slovenije) 2014. ostvaruje negativan neto izvoz (Eurostat, 2016e).

U kontekstu vanjskotrgovinske razmjene jedna od ranjivosti promatranih zemalja jest njihova ovisnost o EU-15, a posebice Njemačkoj na koju se posljednjih godina odnosi oko 25 % njihova izvoza. Također, te zemlje karakterizira i koncentracija izvoza na svega nekoliko industrija, među kojima se osobito ističe industrija strojeva i transportne opreme. Nadalje, „nove” zemlje članice EU suočavaju se i s problemom slabog priljeva izravnih stranih investicija te značajnim zaostajanjem u produktivnosti rada u odnosu na EU-15 (posljednjih godina njihov prosječni output po radniku iznosi 19 000 dolara godišnje, a u „starim” zemljama članicama on je na razini od 34 000 dolara godišnje). Uz spomenuto, učinak starenja radne snage u tim zemljama do 2020. prema procjena bi mogao smanjiti BDP po stanovniku za 0,7 % godišnje, a povezano s time postoji i značajan problem pritisaka na javne financije izazvan obvezama za mirovine i javno zdravstvo. Primjerice, prema procjenama Europske komisije do 2030. godišnji izdaci za mirovine zemalja Srednje i Istočne Europe povećat će se za više od 50 %, a izdaci za javno zdravstvo za čak 90 %. Uz spomenute probleme, analizirane zemlje karakterizira relativno slaba razina domaće štednje. Naime, nacionalne stope štednje posljednjih razdoblja u prosjeku iznose oko 19 % BDP-a dok su investicije na razini od oko 24 % BDP-a (Labaye et al., 2013).

S obzirom na prethodno navedene probleme, evidentno je da Europsku uniju i dalje obilježavaju značajne ekonomske nejednakosti između „novih” i „starih” zemalja članica, a koje su na površinu isplivale osobito za vrijeme nedavne ekonomske krize. Stoga je moguće zaključiti da ni dvanaest godina nakon prvog „istočnog” proširenja proces europske integracije nije ni blizu svog završetka (Central Europe Energy Partners i Roland Berger Strategy Consultants, 2015). Pritom, među ključnim preduvjetima za uspješan nastavak ekonomskog razvoja i procesa konvergencije zemalja Srednje i Istočne Europe ka zapadu Labaye et al. (2013) ističu neophodnost sljedećih procesa: povećanje razine urbanizacije, unaprjeđenje institucionalnog okruženja, ulaganja u obrazovanje i vještine, ulaganja u istraživanje i razvoj i inovacije, te investicije u suvremenu infrastrukturu. Potonji prioritet osobito je važan jer bi izgradnja plinovoda, naftovoda i elektrana osigurala podizanje razine energetske sigurnosti analiziranih zemalja te bi smanjila njihovu energetske ovisnost o Rusiji (Bekić i Fundek, 2016). Upravo se spomenuta ulaganja promoviraju kao fokalna točka suradnje zemalja Srednje i Istočne Europe u okviru inicijative Baltik – Jadran – Crno more (Ured predsjednice Republike Hrvatske, 2015a). Nadovezujući se na spomenuto, u nastavku rada detaljnije se obrazlažu osnovni prioriteti inicijative Baltik – Jadran – Crno more u ključnim područjima suradnje: energetici, transportu i telekomunikacijama.

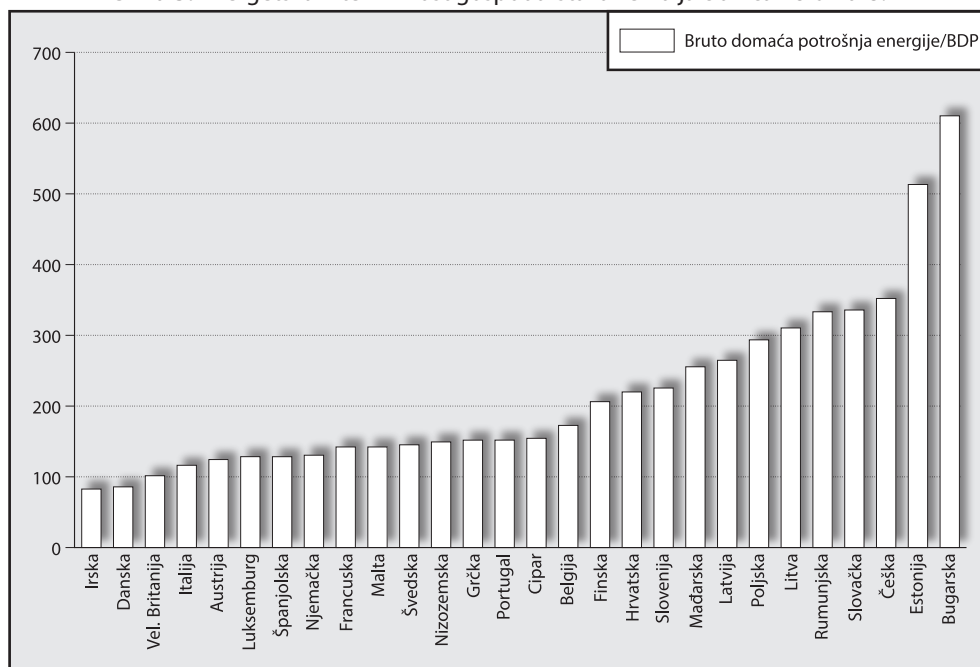
4. Prioriteti inicijative Baltik – Jadran – Crno more

4.1. Prioriteti inicijative na području energetike i energetske sigurnosti

Važnost zajedničkog poticanja projekata iz područja energetike očituje se u velikom potencijalu smanjenja ovisnosti BABS zemalja o uvozu plina iz Rusije. Naime, 2013. potrošnja plina u Europskoj uniji iznosila je oko 409 milijardi kubičnih metara od čega se 27 % odnosi na plin uvezen iz Rusije (Eurogas, 2015). Pritom, infrastrukturne manjkavosti, neintegriranost tržišta te slaba dostupnost alternativnih izvora plina, „nove” članice čini mnogo ovisnijima o ruskom plinu u odnosu na „stare” članice EU (primjerice, udio uvoza prirodnog plina iz Rusije 2013. za „stare” članice EU bio je na razini od 21 %, dok je kod „novih” članica iznosio čak 60 %). Spomenuto se osobito odnosi na Slovačku te baltičke zemlje (Finsku, Litvu, Latviju i Estoniju) čija je ovisnost o uvozu plina iz Rusije na razini od 100 % (Central Europe Energy Partners i Roland Berger Strategy Consultants, 2015).

Nadovezujući se na navedeno, analize ENTSOG-a (engl. *European Network of Transmission System Operators for Gas*) pokazuju da su istočni dijelovi Unije osjetno izloženiji poremećajima u opskrbi plinom u odnosu na Zapadnu Europu. Točnije, zbog poremećaja tranzita plina preko Ukrajine prekida isporuke bile bi izložene Bugarska, Rumunjska, Mađarska i Grčka, a zbog potencijalnog prekida svih isporuka plina iz Rusije tijekom zimskih mjeseci (od listopada do ožujka), osim u spomenutim zemljama, poremećaj u opskrbi bio bi izazvan u Finskoj, Poljskoj, Češkoj, Slovačkoj, Hrvatskoj, Sloveniji te trima baltičkim zemljama (Litvi, Latviji i Estoniji) (European Commission, 2014).

Važnost povećanja energetske sigurnosti zemalja na „uspravnici” Baltik – Jadran – Crno more proizlazi i iz njihove gospodarske strukture. Naime, ekonomije Srednje Europe energetske su intenzivnije u usporedbi sa „starim” članicama Europske unije (Central Europe Energy Partners i Roland Berger Strategy Consultants, 2015), a što potvrđuju podaci prikazani na slici 3. Kao što je vidljivo, bruto domaća potrošnja energije po bruto domaćem proizvodu u svim „novim” članicama prelazi 200 kgoe/1 000 € što je značajno iznad prosjeka Europske unije (141,6 kgoe/1 000 €) (Eurostat, 2015).

Slika 3. Energetska intenzivnost gospodarstava zemalja članica EU u 2013.

Izvor: Eurostat, 2015.

S obzirom na spomenute energetske izazove zemalja na „uspravnici” Baltik – Jadran – Crno more, u okviru inicijative nekoliko je prioriteta vezanih uz područje energetike (Atlantic Council, 2014: 4)²:

- realizacija projekta *North-South Backbone Pipeline* (izgradnja obosmjernog plinovoda od Poljske do Hrvatske uz povezivanje LNG terminala u Swinoujsciu (Poljska) s LNG terminalom u Omišlju na otoku Krku (Hrvatska))
- jačanje energetske povezanosti Litve, Latvije i Estonije s ostatkom Europe
- snažnije povezivanje Balkana s europskim energetske tržištem kroz izgradnju Jonsko-Jadranskog plinovoda i dvosmjerne interkonekcije s Rumunjskom i Bugarskom
- razvoj energetske protoka velikih kapaciteta (engl. *large-capacity flows*) do Ukrajine radi diversifikacije izvora opskrbe energijom
- razvoj fizičke interkonekcije između Mađarske i Rumunjske te Mađarske i Hrvatske, kao alternativnog opskrbnog puta na relaciji Mediteran – Ukrajina

² Te prioritete u formalnom smislu nisu potvrdile zemlje BABS inicijative, već se spominju u izvješću Atlantskog vijeća, „Completing Europe – From the North-South Corridor to Energy, Transportation, and Telecommunications Union”. Kako je navedeno na službenim stranicama Ureda predsjednice Republike Hrvatske, to izvješće u potpunosti podupire ciljeve inicijative Baltik – Jadran – Crno more (Ured predsjednice Republike Hrvatske, 2015a).

- povećanje potencijalnih izvora plina i elastičnosti opskrbe kroz jačanje veze na relaciji Zapadna Europa – koridor sjever – jug
- dovršetak strateške naftne infrastrukture izgradnjom Paneuropskog naftovoda i proširenjem naftovoda Odesa-Brody te
- uspostava novih prijenosnih mreža električne energije između nordijskih i kontinentalnih europskih zemalja te poticanje korištenja obnovljivih izvora energije (hidro potencijala na sjeveru te termalne energije i energije vjetra na jugu Europe).

Kako bi se realizirali spomenuti prioriteti neophodna je realizacija nekoliko projekata čije su osnovne značajke prikazane u tablici 2.

Tablica 2. Prioritetni projekti iz područja energetike na „uspravnicu“ Baltik – Jadran – Crno more

Projekt	Ruta	Kapacitet	Planirani troškovi
Plinovod na koridoru sjever – jug (<i>North – South Corridor Backbone Pipeline</i>)	1 340 km od Lwóweka (Poljska) do Siska (Hrvatska)	15 bcm/y	3,5 milijardi €
Cjevovod Omišalj – Sisak	73 km od Omišlja do Siska	6 bcm/y	150 milijuna €
LNG terminal Omišalj	Hrvatska	6 bcm/y	500 milijuna €
Jonsko-jadranski plinovod	Zapadni Balkan	5 bcm/y	580 milijuna €
Interkonektor Grčka – Bugarska	182 km od Komotinija (Grčka) do Stare Zagore (Bugarska)	3–5 bcm/y	128 milijuna €
Interkonektor Poljska – Litva	532 km	2,6–4,4 bcm/y	600 milijuna €
Koridor zapad – istok	interkonekcija Njemačka – Poljska i Poljska – Ukrajina		440–460 milijuna €
Konekcije na zapadu Balkana	Srbija – Bugarska, Srbija – Makedonija, Srbija – Crna Gora, Srbija – Rumunjska, Srbija – Hrvatska		
Paneuropski naftovod	1,856 km od Konstante (Rumunjska), kroz Srbiju do Rijeke u Hrvatskoj te do Slovenije i Trsta u Italiji	1,2–1,8 mbd	3,5 milijardi €
Proširenje naftovoda Odesa – Brody	490km, Brody-Plock	0,5–0,9 mbd	500 milijuna €
Projekti vezani uz opskrbu električnom energijom duž koridora sjever – jug			16,8 milijardi €
Ukupna vrijednost projekata = 26,823 milijardi €			

Izvor: Atlantic Council (2014: 38)

Među tim energetske prioritetima najveću važnost zasigurno ima realizacija projekta *North-South Backbone Pipeline*. Projekt se odnosi na izgradnju 15 BCM/y (1 340 km) obosmjernog plinovoda od Lwóweka i Swinoujscia u Poljskoj do Siska i otoka Krka u Hrvatskoj, a kroz Češku, Slovačku i Mađarsku (točnije, plinovod je planiran na relaciji Swinoujscie – Lwówek – Wrocław – Zdziessowice – Ostrava – Brno

– Lanžhot – Bratislava – Gyor – Sisak – Omišalj). Izgradnja tog plinovoda omogućit će punu integraciju Srednje Europe s ostatkom europskog tržišta te time značajno pridonijeti stvaranju jedinstvenog europskog tržišta plina. Plinovod će omogućiti sigurni dotok plina iz Njemačke i Austrije u Poljsku i iz Italije u Hrvatsku, a preko nje u Mađarsku i Slovačku te isporuke velike količine plina iz Poljske prema jugu te iz Hrvatske prema sjeveru Europe (Atlantic Council, 2014). Na taj način osigurat će se kontinuirani prijenos plina između Baltika, Jadrana i Crnog mora, a time i sigurna opskrba čak i u slučaju izostanka ruskih zaliha (Central Europe Energy Partners i Roland Berger Strategy Consultants, 2015). Vrijednost projekta procjenjuje se na 3,7 – 4,2 milijarde eura, a osim realizacije samih infrastrukturnih zahvata, bliska suradnja uključenih zemalja nužna je i zbog potrebe harmonizacije regulative vezane uz primjenu nove plinske infrastrukture (Atlantic Council, 2014).

Uz plinovod Lwówek – Sisak značajnu važnost ima izgradnja Jonsko-jadranskog plinovoda (engl. *Ionian Adriatic Pipeline*) od Fiera u Albaniji do Splita u Hrvatskoj. Taj plinovod omogućit će povezivanje hrvatskog plinskog transportnog sustava s transjadranskim plinovodom te time osigurati transport plina iz Bliskog istoka i Kaspijskog područja do zemalja Srednje Europe (Central Europe Energy Partners i Roland Berger Strategy Consultants, 2015). Vrijednost projekta procjenjuje se na 580 milijuna eura, a bit će kapaciteta 5 BMC/y i duljine 540 km (Atlantic Council, 2014).

Što se tiče naftne infrastrukture, prioritetni projekti na „uspravnicu” Baltik – Jadran – Crno more jesu izgradnja Paneuropskog naftovoda te proširenje naftovoda Odessa – Brody. Paneuropski naftovod planiran je u duljini od 1 856 km te bi se trebao protezati od Konstante u Rumunjskoj kroz Srbiju do Rijeke u Hrvatskoj te od Rijeke do Slovenije i Trsta u Italiji. Riječ je o projektu kojim bi se značajno povećali transportni kapaciteti sirove nafte iz Kaspijske regije ka Srednjoj Europi te je u planu još od 2002. Međutim, zbog financijskih razloga realizacija još uvijek nije započeta (Atlantic Council, 2014). Proširenje naftovoda Odessa – Brody 2013. je svrstan među projekte od zajedničkog interesa Europske unije (engl. *projects of common interest – PCI*) (European Commission, 2014), a odnosi se na 371 km dugu liniju koja bi povezala JSC Uktransnafta stanicu u Brodyu (Ukrajina) sa stanicom Adamowo (Poljska) te time značajno doprinijela povećanju fleksibilnosti distribucije nafte u regiji (Central Europe Energy Partners i Roland Berger Strategy Consultants, 2015).

Vezano uz opskrbu električnom energijom, prioritet ima jače povezivanje mreža nordijske i kontinentalne Europe, a među važnim projektima ističu se *LitPol Link Stage 2* kojim bi se omogućilo povezivanje Poljske i Litve te time baltičke zemlje spojilo s kontinentalnim europskim tržištem električne energije, zatim projekt izgradnje Baltičkog koridora koji će omogućiti bolji prijenos električne energije iz sjevera Estonije prema Litvi, zatim projekt *Mid Continental East Corridor* kojim bi se poboljšala stabilnost opskrbe električnom energijom u Rumunjskoj i Srbiji te projekt *Black Sea*

Corridor kojemu je cilj pojačanje prijenosne mreže električne energije duž obale Crnog mora i njena integracija s mrežom Srednje Europe (Central Europe Energy Partners i Roland Berger Strategy Consultants, 2015).

4.2. Prioriteti inicijative na području transporta

Povećanje učinkovitosti transportnih veza između sjevera i juga te istoka i zapada Europske unije preduvjet je daljnjeg rasta i razvoja zemalja Srednje Europe te njihova gospodarskog približavanja zapadnoj Europi. Stoga, među važnim prioritetima inicijative Baltik – Jadran – Crno more jesu transportni projekti koji bi omogućili završetak triju ključnih srednjoeuropskih prometnih koridora: baltičko-jadranskog (engl. *Baltic-Adriatic Corridor*), sjeverno-baltičkog (engl. *North Sea-Baltic Corridor*), te istočno-mediteranskog prometnog koridora (engl. *Orient-East Med Corridor*) (Atlantic Council, 2014).

Baltičko-jadranski koridor jedan je od krucijalnih transeuropskih cestovnih i željezničkih osovina. Koridor povezuje Baltik s Jadranskim morem, a proteže se od Gdanjska u sjevernoj Poljskoj do Ravenne u sjevernoj Italiji. Riječ je o koridoru dugom 2 400 km čiji značaj proizlazi iz činjenice što povezuje snažne europske ekonomske centre, poput Varšave, Bratislave, Beča, Venecije, Trsta i Ravenne (European Commission, 2015c). Nadalje, sjeverno-baltički koridor (engl. *North Sea-Baltic Corridor*) spaja luke istočne obale Baltičkog mora s lukama na Sjevernom moru. Taj 3 200 km dugi koridor započinje u Helsinkiju te trajektnim vezama povezuje Finsku i Estoniju, a suvremenim cestovnim i željezničkim vezama spaja tri baltičke zemlje (Estoniju, Litvu i Latviju). Koridor se nastavlja do Varšave u Poljskoj gdje se nadovezuje na tradicionalni koridor istok – zapad koji nastavlja prema Berlinu u Njemačkoj (European Commission, 2015d).

Istočno-mediteranski koridor (engl. *Orient-East Med Corridor*) pomorskim putovima povezuje Sjeverno more, Baltik te Crno i Sredozemno more te uključuje unutarnje plovne putove na rijeci Elbi. Na taj način koridor osigurava učinkovite multimodalne veze između sjeverne Njemačke, Češke, panonske regije i jugoistočne Europe. Pritom, važno je naglasiti da većina multimodalnih veza između Mađarske, Bugarske, Rumunjske i Grčke još uvijek nije izgrađena ili zahtijeva značajnu nadogradnju, a isto vrijedi i za unutarnji plovni put na rijeci Elbi (European Commission, 2015e).

Kao što je spomenuto, ključan prioritet zemalja na „uspravnici” Baltik – Jadran – Crno more na području transporta jest završetak triju spomenutih koridora, s obzirom na njihovu krucijalnost u povezivanju Srednje i Zapadne Europe te još uvijek

značajnu nezavršenost pojedinih ruta. Pritom, poseban je naglasak na sljedećim transportnim projektima (Atlantic Council, 2014: 5)³:

- nadogradnji i poboljšanju multimodalnih veza na Baltiku koje integriraju željezničke i cestovne rute Baltika sa središnjom Europom uz ubrzanje implementacije željezničkih veza visokih performansi (tzv. zeleni transport na relaciji Baltik – Srednja Europa⁴)
- nadogradnji intermodalnih prometnih veza između zemalja Srednje Europe s prometnim pravcima kroz Austriju (relacija od Beča, Graza i Klagenfurta do Udine, Venecije i Ravenne, poveznica s višegradskim izlazom na more te spajanje s koridorom sjever – jug do multimodalnih luka u Rumunjskoj i Bugarskoj)
- uspostavi i modernizaciji putova koji baltičko-jadranski transportni koridor povezuju s multimodalnim lukama u Rumunjskoj i Bugarskoj te
- modernizaciji pet sjevernoeuropskih i jadranskih luka s ciljem stvaranja najjeftinije pomorske rute od Europe, preko Sueza do Dalekog istoka.

Moguće je zaključiti da je u segmentu prometa najvažniji prioritet inicijative vezan uz infrastrukturno popunjavanje baltičko-jadranskog transportnog koridora koji predstavlja jedan od devet temeljnih pravaca u okviru transeuropske prometne mreže (TEN-T). Spomenuti koridor osobito je važan jer bi se njegovim dovršetkom i uklanjanjem uskih grla osiguralo potpuno i efikasno transportno povezivanje zemalja Srednje i Istočne Europe s azijskim tržištima (preko Sueskog kanala). Pritom, u realizaciji tog projekta osobiti naglasak je na interoperabilnosti, modalnoj integraciji (osobito u lukama) i izgradnji željezničkih pruga za brze vlakove (Central Europe Energy Partners i Roland Berger Strategy Consultants, 2015).

4.3. Prioriteti inicijative na području telekomunikacija

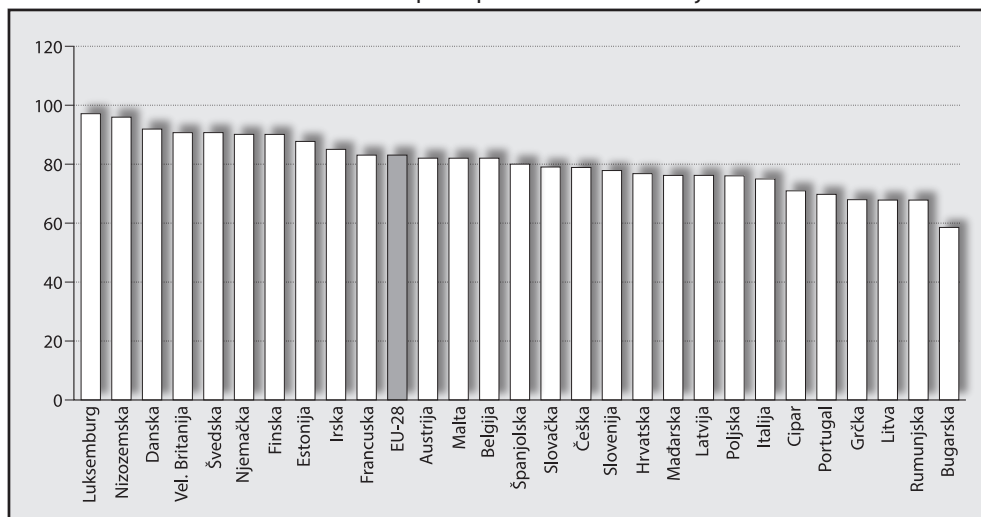
Digitalne usluge pružaju potporan gotovo svim sektorima gospodarstva. Kroz utjecaj na povećanje konkurentnosti regije, države ili makroregije, njihov razvoj značajno doprinosi stvaranju novih radnih mjesta i poticanju inovacija. Pritom, u segmentu razvijenosti i dostupnosti digitalnih usluga većina zemalja Srednje Europe zaostaje za zapadnoeuropskim zemljama. Spomenuto potvrđuju podaci o dostupnosti interneta u kućanstvima diljem Europske unije u 2015. (slika 4). Na slici je vidljivo da je postotak

³ Navedene prioritete u formalnom smislu nisu potvrdile zemlje BABS inicijative, već se spominju u izvješću Atlantskog vijeća, „Completing Europe - From the North-South Corridor to Energy, Transportation, and Telecommunications Union”. Kako je navedeno na službenim stranicama Ureda predsjednice Republike Hrvatske, to izvješće u potpunosti podupire ciljeve inicijative Baltik – Jadran – Crno more (Ured predsjednice Republike Hrvatske, 2015a).

⁴ Željezničke veze visoke performanse na relaciji sjever – jug te istok – zapad Europe nužne su za održiv ekonomski razvoj i koheziju zemalja Srednje Europe. Pritom, najveći prioritet je realizacija projekta *The Rail Baltica* koji podrazumijeva željezničko povezivanje Helsinkija, Tallinna, Rige, Kaunasa i Varšave, a što je ključno za premještanje regionalnog teretnog prometa s cesta na željezničke pruge (Atlantic Council, 2014: 5).

takvih kućanstava u svim zemljama na „uspravnici” Baltik – Jadran – Crno more ispod europskog prosjeka (izuzev Estonije koja na tom području ostvaruje nešto bolje rezultate). Pritom, osobito su poražavajući podaci koji se odnose na jugoistočni dio Europske unije (Rumunjsku i Bugarsku) (Eurostat, 2016).

Slika 4. Postotak kućanstava s pristupom internetu zemalja članica EU u 2015.



Izvor: Eurostat, 2016.

Kada je u pitanju pokrivenost širokopojasnim pristupom u 2015., statistički podaci vrlo su slični. Sve „nove” članice EU (izuzev Estonije) po tom su pokazatelju ispod prosjeka Europske unije, a najlošiji su podaci za Rumunjsku, Bugarsku i Litvu. Uz to, zemlje EU na „uspravnici” Baltik – Jadran – Crno more u usporedbi sa zemljama Zapadne Europe ostvaruju slabije rezultate u pogledu sklonosti stanovništva i poslovnih subjekata korištenju e-trgovine te općenito razini digitalne pismenosti stanovništva (Eurostat, 2016a).

S obzirom na spomenuto, poticanje nadogradnje telekomunikacijske infrastrukture važan je prioritet suradnje zemalja BABS inicijative. Pritom, investicije u nadogradnju fiksne i bežične širokopojasne mreže savršeno se nadovezuju na prethodno spomenute potrebne investicije iz područja energetike i transporta u smislu mogućnosti korištenja ruta te paralelnog rada na infrastrukturi. Konkretno, najznačajnije prioritete BABS zemalja na području telekomunikacija moguće je sažeti u sljedeće točke (Atlantic Council, 2014: 5)⁵:

⁵ U formalnom smislu to nisu potvrdile zemlje BABS inicijative, već se spominje u izvješću Atlantskog vijeća, „Completing Europe – From the North-South Corridor to Energy, Transportation, and Telecommunications Union”. Kako je navedeno na službenim stranicama Ureda predsjednice Republike Hrvatske, to izvješće u potpunosti podupire ciljeve inicijative Baltik – Jadran – Crno more (Ured predsjednice Republike Hrvatske, 2015a).

- ulaganje u telekomunikacijsku infrastrukturu duž „uspravnice” Baltik-Jadran-Crno more uz poticanje unapređenja digitalne pismenosti i vještina
- udvostručivanje financijskih sredstava koja se ulažu u telekomunikaciju infrastrukturu iz „Instrumenta za povezivanje Europe” (engl. *Connecting Europe Facility*)⁶, njihovo usmjeravanje u realizaciju regionalnih i nacionalnih telekomunikacijskih projekata, uz davanje prioriteta projektima onih srednjoeuropskih zemalja koje osobito zaostaju u digitalnoj pismenosti stanovništva te
- iskorištavanje željezničkih, cestovnih i cjevovodnih ruta na koridoru sjever – jug kao ruta kojima će prolaziti srednjoeuropska širokopojasna infrastruktura.

Zaključno, važno je spomenuti da je izgradnja i dovršetak spomenutih projekata vezanih uz izgradnju energetske i prometne infrastrukture na koridoru sjever – jug Europe važan prioritet same Europske unije, dok se potrebna ulaganja u telekomunikacijsku dimenziju infrastrukture često podcjenjuju ili bolje rečeno smatraju nacionalnim pitanjem. Ipak, budući će gospodarski prosperitet zemalja članica EU u značajnoj mjeri počivati na obuhvatu i kvaliteti digitalne infrastrukture. Bez pouzdanih i kvalitetnih širokopojasnih priključaka poduzeća nisu u mogućnosti ravnopravno sudjelovati na globalnom digitalnom tržištu, što se itekako može odraziti na njihove konkurentne sposobnosti. Dodatan problem predstavlja činjenica da je *broadband* pokrivenost osobito niska u ruralnim područjima Srednje i Istočne Europe što naravno nepovoljno utječe na ulagačku motivaciju privatnih investitora. Uz spomenuto, kvalitetnija telekomunikacijska infrastruktura na „uspravnici” Baltik – Jadran – Crno more bitna je i u kontekstu upravljanja sigurnosnim aspektima interneta, posebice vezano uz nažalost sve aktualniju borbu protiv globalnog terorizma i kibernetičkog kriminala (Central Europe Energy Partners i Roland Berger Strategy Consultants, 2015).

5. Zaključak

U radu je predstavljena ideja o formiranju neformalne platforme za suradnju dvanaest europskih zemalja koje se protežu između triju europskih mora (svojevrсна makroregija Baltik – Jadran – Crno more). Inicijativa je zamišljena kao mehanizam pružanja političke potpore specifičnim projektima (poglavito onima u području energetike, transporta i telekomunikacija), a čija realizacija je od strateškog interesa za uključene zemlje, ali i Europsku uniju kao cjelinu. Interesi Republike Hrvatske u okviru te suradnje prvenstveno su vezani uz područje energetske sigurnosti, što se odnosi na izgradnju Jadransko-jonskog plinovoda i njegovo povezivanje s transjadranskim

⁶ Instrument za povezivanje Europe (engl. *Connecting Europe Facility*) je europski financijski instrument za programsko razdoblje 2014. – 2020. s proračunom od 33 milijarde eura, a prvenstveno je namijenjen ulaganju u infrastrukturu iz područja prometa, energetike i digitalnih tehnologija (One stop shop for EU funds, 2016).

cjevovodom te izgradnju LNG terminala u Omišlju na otoku Krku. Završetkom tih projekata osigurala bi se diversifikacija energetske opskrbe Europe, smanjila bi se ovisnost Europske unije o ruskom plinu te bi se općenito povećala sigurnost i stabilnost plinske opskrbe Europe.

Što se tiče transporta, među ključnim interesima suradnje spominje se razvoj intermodalnog prometa putnika i robe na potezu Baltik – Jadran – Crno more pri čemu je za Republiku Hrvatsku osobito značajan projekt izgradnje brze željeznice na relaciji Rijeka – Budimpešta. U tom kontekstu luka Rijeka potencijalno predstavlja jednu od najisplativijih prometnih točaka u uvozu i izvozu dobara u promatranom dijelu Europe (Bekić i Fundek, 2016).

Na investicije iz područja energetike i transporta u smislu mogućnosti korištenja ruta te paralelnog rada na infrastrukturi nadovezuju se projekti iz područja telekomunikacija. Realizacija telekomunikacijskih projekata treći su bitan prioritet suradnje zemalja u okviru inicijative, a njihova nužnost proizlazi iz rastuće važnosti digitalne infrastrukture čija kvaliteta i pouzdanost na području srednjih i istočnih dijelova Europe značajno zaostaje u odnosu na zapad.

Iako je u okviru pripremnog sastanka u New Yorku u jesen 2015. inicijativa dobila podršku svih uključenih zemalja, bitno je napomenuti da je njena realizacija već naišla na određene prepreke. Naime, prema nekim tumačenjima (Bekić i Fundek, 2016) pojedine zemlje (konkretno Austrija, Češka i Slovenija) još uvijek su rezervirane glede uključivanja, poglavito Česi koji ponovno iskazuju svoju tradicionalnu opreznost po pitanju varšavske vanjske politike. Osim toga, Austrija smatra kako vrata inicijative treba otvoriti zemljama zapadnog Balkana (Bosni i Hercegovini, Srbiji, Crnoj Gori, Kosovu, Albaniji i Makedoniji), a što je u koliziji s namjerama hrvatske predsjednice koja inicijativu promatra kao mogućnost odmaka fokusiranosti hrvatske vanjske politike na suradnju sa zemljama bivše Jugoslavije. Naposljetku, moguće stranputice suradnje uključenih zemalja jesu njihovo neslaganje vezano uz upravljanje aktualnom migrantskom krizom, nedostatak osjećaja zajedničkog identiteta te kulturne i jezične barijere koje nisu ništa manje u odnosu na one na razini Europske unije kao cjeline.

S obzirom na spomenuta neslaganja te manjak javno dostupnih formalnih dokumenata vezanih uz program same inicijative, moguće je zaključiti da je njezino oživljavanje još uvijek upitno. Hoće li sve ostati na ideji ili će inicijativa zaživjeti u punom smislu vjerojatno će ovisiti o daljnjem razvoju geopolitičkih i geostrateških silnica na europskom kontinentu.

Literatura

1. Atlantic Council. 2014. *Completing Europe – From the North-South Corridor to Energy, Transportation, and Telecommunications Union*. Washington: The Atlantic Council of the United States. http://www.ceep.be/www/wp-content/uploads/2014/11/Completing-Europe_Report.pdf, 3. siječnja 2016.
2. Bekić, J. i Fundek, M. 2016. *The Adriatic-Baltic-Black Sea Initiative as the revival of „Intermarium“*. Zagreb: IRMO Brief, Institut za razvoj i međunarodne odnose. <http://www.irmo.hr/wp-content/uploads/2016/01/IRMO-Brief-2-2016.pdf>, 2. travnja 2016.
3. Central Europe Energy Partners i Roland Berger Strategy Consultants. 2015. *Making it happen – Paving the way for the Central European North-South Infrastructure Corridor, Policy Paper*. https://www.rolandberger.com/media/pdf/Roland_Berger_Paving_way_for_Central_European_Infrastructure_Corridor_20150903.pdf, 5. siječnja 2016.
4. Eurogas. 2015. *Gas supply in 2015 responds to increased consumer demand*. http://www.eurogas.org/uploads/media/Eurogas_Press_Release_-_Gas_supply_in_2015_responds_to_increased_consumer_demand.pdf, 5. siječnja 2016.
5. European Commission. 2014. *In-depth study of European Energy Security, Commission staff working document. Communication from the Commission to the Council and the European Parliament: European energy security strategy*. http://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/20140528_energy_security_study_0.pdf, 4. siječnja 2016.
6. European Commission. 2015. *Paket mjera za energetske uniju, komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru, Odboru regija te Europskoj investicijskoj banci*. [http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/documents/com/com_com\(2015\)0080_/com_com\(2015\)0080_hr.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/documents/com/com_com(2015)0080_/com_com(2015)0080_hr.pdf), 4. siječnja 2016.
7. European Commission. 2015a. *eCommerce. Digital Agenda Scoreboard*. <file:///C:/Users/Korisnik/Downloads/eCommercepdf.pdf>, 4. siječnja 2016.
8. European Commission. 2015b. *Connectivity – Broadband market developments in the EU Digital Agenda Scoreboard*. <file:///C:/Users/Korisnik/Downloads/Connectivitypdf.pdf>, 4. siječnja 2016.
9. European Commission. 2015c. *Mobility and Transport. Baltic-Adriatic Core Network Corridor*. http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/bal-adr_en.htm, 6. siječnja 2016.
10. European Commission. 2015d. *Mobility and Transport. North Sea-Baltic Core Network Corridor*. http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/northsea-baltic_en.htm, 6. siječnja 2016.
11. European Commission. 2015e. *Mobility and Transport. Orient-East Med Core Network Corridor*. http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/northsea-baltic_en.htm, 6. siječnja 2016.
12. Europska unija. 2015. *O Europskoj uniji*. http://europa.eu/about-eu/countries/index_hr.htm, 30. ožujka 2016.
13. Eurostat. 2015. *Energy intensity of the economy*. <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/graph.do?tab=graph&plugin=1&language=en&pcode=tsdec360&toolbox=type>, 5. siječnja 2016.
14. Eurostat. 2016. *Level of internet access – households*. <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tin00134&plugin=1>, 6. siječnja 2016.

15. Eurostat. 2016a. *Households with broadband access*. <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/graph.do?tab=graph&plugin=1&pcode=tin00089&language=en&toolbox=type>, 6. siječnja 2016.
16. Eurostat. 2016b. *GDP per capita in PPS*. <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tec00114&plugin=1>, 17. siječnja 2016.
17. Eurostat. 2016c. *HICP - inflation rate*. <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tec00118&plugin=1>, 17. siječnja 2016.
18. Eurostat. 2016d. *Unemployment rate, 2003–2014 (%)*. [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Table_2_Unemployment_rate,_2003-2014_\(%25\).png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Table_2_Unemployment_rate,_2003-2014_(%25).png), 17. siječnja 2016.
19. Eurostat. 2016e. *General government gross debt - annual data*. <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=teina225&plugin=1>, 17. siječnja 2016.
20. Eurostat. 2016f. *Real GDP growth rate – volume*. <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tec00115&plugin=1>, 17. siječnja 2016.
21. Jovančević, R. 2012. Izazovi kohezijske politike Europske unije, 2014. – 2020. U: *Razvojna strategija malog nacionalnog gospodarstva u globaliziranom svijetu*, ur. Družić, G. i Družić, I. Zagreb: Ekonomski fakultet Zagreb i Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti. 179–207. <http://web.efzg.hr/RePEc/chapters/chapter12-05.pdf>, 6. travnja 2016.
22. Kandžija, V., Cvečić, I. 2010. *Ekonomika i politika Europske unije*. Rijeka: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci.
23. HINA. 2015. *Predsjednica u 2015: davanje mandata za sastavljanje Vlade, proces Brdo – Brijuni i inicijativa Jadran – Baltik – Crno more*. <http://www.nacional.hr/predsjednica-u-2015-davanje-mandata-za-sastavljanje-vlade-proces-brdo-brijuni-i-inicijativa-jadran-baltik-crno-more/>, 5. siječnja 2016.
24. Labaye, E. et al. 2013. *A new dawn: Reigniting growth in Central and Eastern Europe*. The McKinsey Global Institute, McKinsey & Company. http://www.mckinsey.com/~/media/McKinsey/dotcom/Insights/Economic%20Studies/A%20new%20dawn%20-%20Reigniting%20growth%20in%20Central%20and%20Eastern%20Europe/MGI_CEE_A_new_dawn_Full_report_Dec_2013.ashx, 4. siječnja 2016.
25. One stop shop for EU funds. 2016. *Instrument za povezivanje Europe (CEF)*. <http://europski-fondovi.eu/program/instrument-za-povezivanje-europe-cef/>, 6. siječnja 2016.
26. Tiezzi, S. 2015. China's 'Belt and Road' Reaches Europe. *The Diplomat*. <http://thediplomat.com/2015/11/chinas-belt-and-road-reaches-europe/>, 6. siječnja 2016.
27. Ured predsjednice Republike Hrvatske. 2015. Vijesti: Institut za demokraciju predstavio inicijativu Baltik – Jadran – Crno more. <http://predsjednica.hr/objava/1/1/352>, 3. siječnja 2016.
28. Ured predsjednice Republike Hrvatske. 2015a. *Views and news, newsletter of the Office of the President of the Republic of Croatia*, 2. http://predsjednica.hr/files/NEWSLETTER%20VIEWS%20and%20NEWS_no%202.pdf, 3. siječnja 2016.
29. Večernji list. 2015. *Inicijativa Jadran – Baltik – Crno more dobila snažnu potporu uključenih država*. <http://www.vecernji.hr/hrvatska/inicijativa-jadran-baltik-crno-more-dobila-snaznu-potporu-ukljucenih-drzava-102781>, 3. siječnja 2016.



European Macroregion Baltic – Adriatic – Black sea

Abstract

The aim of the paper is to examine the concept of informal cooperation of European countries which span across the area between the three seas (the Adriatic Sea, the Black Sea and the Baltic Sea). Based on the good experience of existing European macro-regional cooperation initiatives (such as the Baltic Region, the Adriatic and Ionian Region, and the Danube Region), these countries could make the new European macro-region. Therefore, the second part of the paper discusses the underlying economic indicators of the countries involved. The analysis confirms the positive affects of coordination and cooperation along the Adriatic-Baltic-Black Sea corridor, especially in the field of infrastructure, transport and telecommunications. Stronger integration and economic cooperation among these countries have an enormous potential to enhance their overall cooperation to the benefit of the European Union, as so as increase energy security and stability of the entire European continent. Since all these countries experienced similar economic conditions and partially similar historical events, their cooperation has favorable strategic impacts on the economic and social development of this European area.

Key words: European Union, macroregions, cooperation