

UDK 339.923:327(497-15)
Biblid 0543-3657, 77 (2026)
Vol. LXXVII, br. 1197, str. 197–218
Originalni naučni rad
Primljen: 12. 06. 2026.
Revidiran: 30. 07. 2026.
Prihvaćen: 18. 08. 2026.
doi: https://doi.org/10.18485/iipe_mp.2026.77.1197.1
CC BY-SA 4.0

Marko VIGNJEVIĆ¹

Evropske integracije Zapadnog Balkana iz perspektive koncepta „vojne mobilnosti“

SAŽETAK

Koncept „vojne mobilnosti“ (*Military Mobility*) predstavlja okvir u kojem bi, pod uticajem geopolitičkih i geostrateških okolnosti rata u Ukrajini, saradnja između NATO-a (*North Atlantic Treaty Organization* – NATO) i Evropske unije (*European Union* – EU) mogla biti intenzivnija. U radu se postavlja pitanje da li dati koncept može uticati na proces evropskih integracija zemalja koje, zajedno sa tzv. Kosovom, čine geopolitičku konstrukciju Zapadnog Balkana? S tim u vezi, pretpostavka je da bi politika proširenja EU, koja je do sada pratila geostrategiju Severnoatlantske alijanse prema Rusiji, postavila kao kriterijum značaj položaja na koridorima za vojni transport. Prvi deo rada započinje teorijskim sagledavanjem odnosa između država i njihovih savezništava usled izazova u anarhičnim međunarodnim odnosima, nakon čega sledi analiza relevantnih strateških dokumenata NATO-a i EU. Cilj ove analize je da se ukaže na pojam „vojne mobilnosti“, njegove strateške perspektive i ukupni značaj sa saradnju NATO-a i EU. Rad se u drugom delu konkretno bavi položajem Zapadnog Balkana na koridorima „vojne mobilnosti“ koje su NATO i EU predvideli u kontekstu hipotetičkog sukoba sa Rusijom. Uporedno se prikazuje položaj pojedinih zapadnobalkanskih država, gde se važnost tog položaja apostrofira iz uglova konkretnog koridora i potencijalne strateške interkonekcije između dva ili više koridora „vojne mobilnosti“. Analiza je pokazala da je geostrateška važnost prvenstveno određena izlaskom na Jadransko more. Na tome se

¹ Skupština grada Beograda. E-mail: vignjevicmarko90@gmail.com; ORCID: 0009-0006-1481-2861.

temelji zaključak ovog rada da u procesu evropskih integracija Zapadnog Balkana, a iz perspektive koncepta „vojne mobilnosti“, najveću prednost da postanu nove članice EU imaju Albanija i Crna Gora.

Ključne reči: NATO, EU, Rusija, „vojna mobilnost“, Zapadni Balkan, evrointegracije, geostrategija.

European Integration of the Western Balkans from the Perspective of the Concept of “Military Mobility”

SUMMARY

The concept of “military mobility” represents a framework in which, under the geopolitical and geostrategic influences of the war in Ukraine, the cooperation of NATO (North Atlantic Treaty Organization-NATO) and the European Union (European Union-EU) could be more intense. The paper raises the question of whether this concept can influence the process of European integration of countries that, together with the so-called Do Kosovo constitute the geopolitical construction of the Western Balkans? In this regard, the assumption is that the EU enlargement policy, which until now followed the geostrategy of the North Atlantic Alliance towards Russia, would set as a criterion the importance of the position on the corridors for military transport. The first part of the paper begins with a theoretical overview of the relations between states and their alliances due to challenges in anarchic international relations, followed by an analysis of relevant NATO and EU strategic documents. The aim of this analysis is to point out the concept of “military mobility”, its strategic perspectives and overall importance with NATO and EU cooperation. In the second part, the paper specifically deals with the position of the Western Balkans on the “military mobility” corridors that NATO and the EU have foreseen in the context of a hypothetical conflict with Russia. The position of certain Western Balkan states is shown in comparison, where the importance of that position is apostrophized from the angles of the concrete corridor and the potential strategic interconnection between two or more corridors of “military mobility”. The analysis showed that the geostrategic importance is primarily determined by the access to the Adriatic Sea. The conclusion of this paper is based on this, that in the process of European integration of the Western Balkans, and from the perspective of the concept of “military mobility”, Albania and Montenegro have the greatest advantage in becoming new EU members.

Keywords: NATO, EU, Russia, “military mobility”, Western Balkans, European integration, geostrategy.

Pojam i strateške perspektive koncepta „vojne mobilnosti“

Koncept „vojne mobilnosti“ (*Military Mobility*), kao okvir saradnje Severnoatlantske alijanse (*North Atlantic Treaty Organization – NATO*) i Evropske Unije (*European Union – EU*), podstaknut oružanim sukobom Rusije i Ukrajine, indikuje važna naučno-društvena pitanja u opsegu evropske geopolitike i geostrategije.

Predstojeća analiza započinje tezom da su međunarodni odnosi anarhični, jer iznad država ne postoji autoritet ili neka nadnacionalna instanca koja bi u interesu globalne bezbednosti efikasno koordinisala različite interese država. Prema realističkom stanovištu, u tim okolnostima su velike mogućnosti za izbijanje sukoba zbog toga što svaka država, usled odsustva opšteg sistema prava i mehanizama za njegovo sprovođenje, mora da se brine o sebi (Kaarbo and Lantis and Beasley 2013, 8). Međutim, ako se sagledaju savremeni međunarodni odnosi, potrebna je šira i preciznija ocena da su oni višeslojno određeni pojedinim elementima koji, prema Aleksandru Ventu (*Alexander Wendt*), čine „hobsovski“, „lokovski“ i „kantovski sistem anarhije“. Ventova klasifikacija počiva na ideji da se međunarodna politika vodi u okvirima anarhije i da države preuzimaju uloge koje su u tim okvirima dominantne – neprijatelj, rival i prijatelj – a koje su tipične za svaki od ta tri sistema. Uloga neprijatelja je najviše zastupljena u tzv. „hobsovskom sistemu“, u kome vlada strah jedne države da će je ona druga uništiti u cilju svog opstanka (može se reći da u ovom sistemu preovladava načelo „ako želiš mir, spremaj se za rat“ – prim. aut). „Lokovskim sistemom“ dominira rivalstvo, odnosno takmičenje između država koje se odvija po određenim pravilima, a koja države slede ne želeći da jedna drugu unište. U poslednjem „kantovskom“ sistemu preovladava uloga prijatelja kao i pravila nenasilja i uzajamne pomoći (Kovačević i Vujinović 2014, 150).

Uprkos tome što je daleko od „hobsovskog sistema“, ili tzv. „prirodnog stanja“ u kom je svako svakome neprijatelj, današnji svet nije lišen ratova. Od kraja Drugog svetskog rata do danas oružani sukobi izbijaju na „periferiji“ ili u određenim regionima, ne zahvatajući šire svetske razmere. Velike sile često u domenu „perifernih“ i „proksi ratova“ odmeravaju snage, tako što u skladu sa svojim interesom podupiru određenu stranu u sukobu. Ali podrška je ograničena kako „posredničko ratovanje“ ne bi prešlo u direktan sukob između indirektno involviranih sila. Za analizu načina na koji se sukobi odvijaju korisno je uvažiti pojam „indirektne strategije“ (*indirect strategy*), koja, za razliku od „direktne“, teži izbegavanju neposredne konfrontacije i masovne upotrebe vojne sile. Jedan od ključnih autora ove vrste strategije je drevni kineski filozof Sun Cu (*Sun Tzu*), koji

je u svom delu „Umeće ratovanja“ (*The Art of War*) naglašavao važnost psihološkog delovanja na neprijatelja nauštrb fizičkog nasilja (Csurgai 2021, 56).

Međudržavni oružani sukobi su jedna od posledica kontinuiranog rivaliteta koji se, iako to neretko tako ne izgleda, odvija po izvesnim pravilima. Kada se u kontekstu međunarodne politike pomenu pravila, prva asocijacija jeste sistem međunarodnog prava, koji definiše prava i obaveze država u mirnodopskim i ratnim prilikama. Istini za volju, ne mogu se zanemariti brojni primeri kršenja utvrđenih međunarodnopravnih normi, njihovog selektivnog sprovođenja ili primene tzv. „dvostrukih aršina“. Kako postoje pravila koja su kodifikovana u različitim poveljama, deklaracijama, rezolucijama, konvencijama itd., tako postoje i njihova selektivna i tendenciozna tumačenja i zloupotrebe.

Pored svega toga, pojedine države među sobom baštine tradicionalno prijateljske odnose na kojima se temelji njihova politička, ekonomska, vojna, kulturološka i druga saradnja. U tim odnosima vlada princip uzajamne pomoći koju, pored tradicije, pokreću i zajednički interesi dve strane u određenim strateškim pitanjima. Interesi pojedinačne i kolektivne bezbednosti okupljaju države u šire saveze, čije delovanje znatno utiče na svetske geopolitičke tokove.

Savezi su često odraz bezbednosnih okolnosti koje stvaraju međudržavni odnosi moći. Svaki pokušaj jedne ili više država da stekne moć suštinski znači pretnju za druge države u njenom susedstvu. Na drugoj strani, nedostatak moći neku državu primorava da stupi u savezništvo sa državama koje su u stanju da je zaštite. Stiven M. Walt (*Stephen M. Walt*) u knjizi „Poreklo saveza“ (*The Origins of Alliances*) piše da „države u anarhiji stvaraju saveze kako bi se zaštitile. Njihovo ponašanje je uslovljeno pretnjama koje primećuju, a moć drugih je samo jedan od faktora u proceni“ (Walt 10, 1987). Najčešći oblik su vojna savezništva u kojima su definisane obaveze ugovornih strana u situacijama oružane agresije. NATO je primer „defanzivnog pakta“ koji podrazumeva obavezu da, u slučaju napada na jednu od država članica, ostale reaguju u cilju njene odbrane. S druge strane, treba ukazati i na trend delegiranja dela državnog suvereniteta formatima regionalnih integracija, poput EU, koji zahvaljujući tome deluju kao istaknuti geopolitički akteri (Csurgai 2021, 56). Na samom nivou prekograničnog nastupa jedne države, „stvaranje saveza je produžetak spoljne politike drugim sredstvima“. (Mintz and DeRouen 126–127, 2010).

Koalicije država se, s tim u vezi, rukovode interesima koje određuje i element prostora kao zajednički imenitelj geopolitike i geostrategije.

Milomir Stepić precizira da su „pravo na prostor“, kao i primat, preuzimanje, kontrola i upravljanje prostorom, predmet interesovanja obe discipline. Shodno tome, domen njihovog proučavanja jesu nerešena teritorijalna i pogranična pitanja, etno-prostorni sporovi, međudržavni konflikti i ekspanzionističke pretenzije, posebno ako one imaju šire makroregionalne i globalne projekcije“ (Stepić 88, 2016). U kategoriji prostora veoma je važan odnos između kopna i mora, između telurokratije i talasokratije, jer „borbe u kojima pomorska moć teži kopnenoj a kopnena pomorskoj, u kojoj pomorska sila sprečava kopnenu da stekne i maritimnu moć, decenijama do danas kreiraju događaje u međunarodnoj politici“ (Vignjević 2024, 37). Gledano opet iz jednog šireg i preciznijeg ugla koji, prema Džejsu Viskeru (*James Biser Whisker*) i Kevinu Spajkeru (*Kevin R. Spiker*), percipira da geopolitika „proučava efekte geografije, posebno ekonomske geografije, na međunarodnu politiku, dok geostrategija predstavlja stratešku upotrebu geopolitike“ (Whisker and Spiker 142, 2022), neophodno je odgovarajuće prostorno pozicioniranje koje će nekoj državi ili savezu država omogućiti da ostvare definisane interese u koje spada i zaštita od identifikovanih bezbednosnih pretnji. Geostrategija se u tom pogledu više odnosi na načine za uspostavljanje kontrole nad određenim kopnenim i pomorskim pravcima koje je, u kontekstu globalnog rivalstva, presudno. Geografski činilac naglašavaju i Hadson (*Valerie M. Hudson*) i Dej (*Benjamin S. Day*) kada kažu da je „pristup lukama, plovnim putevima i strateški važnim kopnenim objektima aspekt geografije od velikog značaja za spoljne poslove“ (Hudson and Day 172, 2020). Naročito je važna prevlast nad morima koja nude višestruke strateške prednosti. Krucijalne su akvatorije koje omogućavaju pristup prirodnim resursima ili kontrolu pravaca – moreuza, kanala, rtova itd. – za transport, na primer, retkih sirovina, hrane, nafte i gasa (posebno tečnog prirodnog gasa). Njihova strateška uloga je veoma bitna kako sa ekonomskog, tako i sa vojno-taktičkog aspekta (Csurgai 2021, 56). To dobro ilustruju primeri Omurskog moreuza, primeri Bosfora i Dardanelija u službi evroatlantskog „zadržavanja“ Rusije u Crnom moru, ili primeri tzv. „Severoistočnog“ i „Severozapadnog prolaza“ čija će se uloga u arktičkom regionu sve više zapažati.

Odnosi geopolitičke i geostrateške konkurencije evroatlantizma i Rusije kao aktivnu komponentu sadrže „istorijsko nadmetanje mora i kopna“, odnosno bezbednosno izazovne i riskantne napore jedne pomorske moći da ograniči i spreči onu drugu, kopnenu, da se razvije u talasokratskoj perspektivi. U tom trvenju se pod diktatom rata u Ukrajini i potencijalnih modela njegovog okončanja, koji podrazumevaju da se Rusiji delimično ili potpuno ustupe teritorije nad kojima je uspostavila

kontrolu tokom sukoba, može intenzivirati vojno-strateška saradnja NATO-a i EU. Moguće jačanje ruskog uticaja u Crnom moru, koje bi ti ustupci potencijalno uslovlili, sa geopolitičkom i geostrateškom refleksijom na „sanitarni kordon“, doprinelo bi saradnji NATO-a i EU u okviru koncepta „vojne mobilnosti“.

Dokument pod nazivom „Strateški koncept NATO-a 2022“ (*NATO 2022 Strategic Concept*), koji su šefovi država članica usvojili na Samitu u Madridu krajem juna 2022. godine, ističe da je Severnoatlantska alijansa „određena da čuva slobodu i bezbednost saveznika. Njena ključna i najveća odgovornost leži u obezbeđivanju kolektivne bezbednosti, u pogledu svih pretnji i iz svih njihovih pravaca. „Mi smo“, kako se u dokumentu navodi, „odbrambena alijansa“ (*NATO Strategic Concept 2022*).

Ova međunarodna organizacija pred sebe postavlja tri osnovna zadatka: odvracanje i odbranu, prevenciju i upravljanje krizama i kooperativnu bezbednost. Ruska Federacija se, u bezbednosnom okruženju koje karakterišu „strateško nadmetanje, sveobuhvatna nestabilnost i ponavljajući šokovi“ (*Ibid.*, 3) percipira kao „najznačajnija i direktna pretnja po bezbednost saveznika ali i mir i stabilnost u evroatlantskoj oblasti. Ova zemlja teži da uspostavi sfere uticaja kroz prisilu, subverziju, agresiju i aneksiju“ (*Ibid.*, 3). Među strateškim izazovima, u vidu modernizacije nuklearnih kapaciteta Rusije, bitno figurira i „gomilanje ruskih vojnih snaga u oblasti Baltičkog, Crnog i Sredozemnog mora, uz istovremeno vojno integrisanje sa Belorusijom“ (*Ibid.*, 3).

U svojoj posvećenosti načelima odbrane i odvracanja, a u cilju onemogućavanja bilo kakvog pokušaja agresije, NATO će obezbediti „stalno prisustvo na kopnu, moru i u vazduhu, uključujući pri tome i ojačanu integrisanu protivvazдушnu i raketnu odbranu“ (*Ibid.*, 3). Iz talasokratskog aspekta Severnoatlantske alijanse, dokument prepoznaje pomorsku bezbednost kao „ključ mira i prosperiteta“. NATO će nastojati da „odvрати svaku pretnju u pomorskom domenu, podrži slobodu plovidbe, obezbedi pomorske pravce i zaštiti svoje glavne linije komunikacije“ (*Ibid.*, 3).

U posebnom paragrafu stoji da su regioni Zapadnog Balkana i Crnog mora „od strateške važnosti za alijansu“, da će ona „nastaviti da podržava evroatlantske aspiracije tamošnjih zainteresovanih država“ i da će uložiti napore kako bi se „ojačali njihovi kapaciteti za odupiranje različitim pretnjama i izazovima sa kojima se suočavaju, kao i otpornost prema prisili treće strane i njenom malignom mešanju u njihove unutrašnje poslove“ (*Ibid.*, 11).

U „Belom papiru evropske odbrane – Spremnost 2030“ (*White Paper for European Defence – Readiness 2030*), iz marta 2025. godine, konstatuje se da su „pretnje po evropsku bezbednost, načinom na koji se šire, akutne“. S tim u vezi, sekuritizacija razmatra geografske i druge faktore koji utiču na ukupno bezbednosno okruženje EU. „Prvo, geografija i istorija učinili su EU ranjivom pred izazovima iz njenog šireg okruženja. Blizina Severne Afrike i Bliskog istoka doprineli su prelivanju posledica rata, migracija i klimatskih promena iz tih regiona u Evropu. Arktik na severu postaje arena geopolitičkog nadmetanja. SAD, tradicionalni saveznik, izražavaju uverenje da su previše posvećeni Evropi i nastoje da smanje svoju istorijsku ulogu glavnog bezbednosnog garanta. Kao drugo, postoji širok spektar različitih pretnji koje su međusobno povezane (terorizam, hibridni napadi, međunarodni organizovani kriminal, sajber kriminal itd.).“ (*White Paper for European Defence – Readiness 2030, 2025*). Sledeća i treća konstatacija upozorava na rusku ratnu ekonomiju koja se, „fokusirana na ostvarenje ratnih ciljeva, zasniva na mobilizaciji industrije i tehnološkim inovacijama“ (*Ibid.*, 4).

O sekuritizaciji ruskog faktora govori i procena iz dokumenta da „ukoliko se Rusiji dozvoli da ostvari svoje ciljeve u Ukrajini, njene teritorijalne ambicije će se proširiti dalje. Rusija će i u doglednoj budućnosti ostati fundamentalna pretnja za evropsku bezbednost“ (*Ibid.*, 4). Takođe je važna ocena da Rusija „uporno ispunjava evropsko susedstvo tenzijama i nestabilnošću, nezavisno da li je reč o Zapadnom Balkanu, Gruziji, Moldaviji ili Jermeniji“ (*Ibid.*, 5).

Kako bi odvratile svaku moguću oružanu agresiju spolja, države članice EU moraju imati odgovarajuće kapacitete koji su potrebni za ispunjavanje svih vojnih zahteva. U „Belom papiru“ preovladava pesimistična ocena da države članice „pate od kritičnih praznina u kapacitetima koje pogađaju izvršavanje kompleksnih vojnih operacija na duži period“ (*Ibid.*, 6). Popunjavanje praznina predstavlja strateški prioritet za čiju će realizaciju biti potrebno nekoliko godina. U tom kontekstu se pominje i uloga Severnoatlantske alijanse jer „obnova evropske odbrane zahteva akciju u nekoliko dimenzija, u bliskoj saradnji sa NATO“ (*Ibid.*, 6). „Stoga je“, kako se u dokumentu dalje naglašava, „više nego urgentno da se ti naponi sada intenziviraju“ (*Ibid.*, 6). Na osnovu uočenih problema i urgentne potrebe za njihovim rešavanjem, „Beli papir evropske odbrane“ definiše sedam prioriternih oblasti „koje su ključne za izgradnju snažne evropske odbrane“. Jedna od tih oblasti je i „vojna mobilnost“ koja, prema „Belom papiru evropske odbrane“, podrazumeva „široku mrežu puteva, koridora, aerodroma, luka i elemenata podrške i usluga koja olakšava besprekoran i brz transport

trupa i vojne opreme širom EU i partnerskih zemalja“ (Ibid., 7). Dati koncept je suštinski preduslov evropske bezbednosti i odbrane, kao i evropske podrške Ukrajini (Ibid., 8).

Treba podvući da je ideja efikasnog vojnog transporta bila strateški naročito važna i u vremenu Hladnog rata. U projekcijama potencijalnog sukoba centralno je bilo i pitanje fizičke distance zemalja i regiona koji su spadali u interesne sfere tada bipolarno podeljenih blokova. „Varšavski pakt“ (*The Warsaw Pact – Treaty of Friendship, Cooperation and Mutual Assistance*) imao je prednost u odnosu na NATO zbog činjenice da su zemlje pod njegovim okriljem bile bliže Zapadnoj Evropi, a snage Severnoatlantske alijanse na evropskom kontinentu oslonjene na pomoć i podršku odreda fizički udaljenih SAD i Kanade. Vojni transport u cilju pružanja pomoći bi zbog te geografske udaljenosti zahtevao mnogo vremena (Csurgai 2021, 19). Problem vojne mobilnosti za NATO, koji je u hladnoratovskom dobu ipak bio manji nego danas, usložilo je kasnije geostrateško pomeranje Alijanse ka istoku.

NATO je regularno izvodio velike vojne vežbe prelazeći bez ograničenja preko teritorija država članica i njihovih granica. Pogodna okolnost bila je i infrastruktura izgrađena za potrebe snaga Severnoatlantske alijanse, precizno definisani putevi i železnice za vojni transport, utvrđeni kapaciteti mostova i dimenzije tunela na tim rutama. Kako se NATO „širio na istok“ tako su u njegov sastav ulazile zemlje koje nisu imale standardizovanu infrastrukturu. Nakon sloma i nestanka Sovjetskog Saveza i Varšavskog pakta, zatim osnivanja EU, sve do ruske aneksije Krima 2014. godine, pitanje vojne mobilnosti nije podrobno razmatrano u okvirima NATO-a (Stanić 2025, 77). „Pitanje kretanja trupa se takođe pojavilo na političkom horizontu, jer je Severnoatlantska alijansa počela da jača svoje „istočno krilo““ (Majchút and Belan and Varecha 2022, 1042).

Aneksija i brojne vojne vežbe koje je Rusija kasnije izvela u Belorusiji, i u blizini baltičkih zemalja, navela je NATO i EU da započnu prikupljanje podataka o stanju i mogućnostima vojne namene puteva i železnica na teritoriji zemalja članica (Stanić 2025, 78). „Inicijalna kapisla“ za razmatranje koncepta „vojne mobilnosti“ konkretno je bila vežba pod nazivom „Čuvar sablje“ (*Saber Guardian*) koja je, uz učešće dela američkih oružanih snaga iz Nemačke i Poljske, izvedena u Rumuniji 2017. godine. Uočeno je da prebacivanje vojne opreme, s jedne strane, opterećuju rumunski administrativni propisi, a s druge strane i nedostajuća infrastruktura (Stanić 2025, 76).

„Beli papir evropske odbrane“ uočava oba problema na nivou EU jasno ističući važnost njihovog otklanjanja. Naime, „postojeća

neusaglašenost procedura, uključujući carine, često uzrokuje ozbiljna kašnjenja u izdavanju prekograničnih dozvola“ (White Paper for European Defence – Readiness 2030). Dokument iz tog razloga nalaže da „EU i zemlje članice moraju smesta da, kako u kontekstu kopnene tako i pomorske bezbednosti, pojednostave propise i procedure i da oružanim snagama obezbede pristup transportnim objektima, mrežama i sredstvima“ (Ibid., 8). EU je na planu infrastrukture, koja treba da služi efikasnom pomeranju vojnih trupa i opreme, do sada identifikovala četiri prioriteta multimodalna koridora (železnički, putni, pomorski i vazdušni) u koje je neophodno investirati, kao i ukupno pet stotina „žarišnih tačaka“ koje zahtevaju hitnu rekonstrukciju (npr. proširenje železničkih tunela, aerodromskih i lučkih terminala, ojačanje putnih i železničkih mostova). Dokument konačno upozorava da EU, pored staranja o njihovoj bezbednosti, obnovi i održavanju, takođe mora da, posebno u saradnji sa NATO-om, utvrdi i potencijalna „uska grla“ u energetsom snabdevanju (Ibid., 8).

„Transevropska transportna mreža“ (*Trans-European Transport Network – TEN-T*) je od velikog operativnog značaja. Za ovu mrežu različitih saobraćajnica kojima je ispresecan evropski kontinent predviđena je tzv. „dvostruka namena“ (*dual use*) – civilna i vojna. „Uredba o Transevropskoj transportnoj mreži“ (*TEN-T Regulation*) revidirana je u junu 2024. godine i u skladu s tim nameće obavezu državama da, kada grade nove ili rekonstruišu postojeće saobraćajnice na „Transevropskoj transportnoj mreži“ i koje se preklapaju sa mrežom vojnog transporta, ispune odgovarajuće standarde kako bi infrastruktura izdržala transport vojnih trupa i opreme (Clapp and Kiss and Gullentops 2025). Na otvaranju sastanka „Platforme za koridor Crno more – Egejsko more“ (*Black Sea– Aegean Sea Corridor Platform – BACP*), održanog u Solunu u junu 2026. godine, evropski komesar za održivi transport i turizam Apostolos Cicikostas (Απόστολος Τζίτζικώστας) izjavio je: „Potrebna nam je infrastruktura koja je održiva, otporna na klimatske promene, digitalno omogućena i sposobna da podrži vojnu mobilnost gde je to potrebno“ (European Commission 2026). Veliki doprinos se ogleda u stvaranju informacionog sistema Evropske komisije (*TENtec*), koji značajno pomaže funkcionisanje „Transevropske transportne mreže“ jer se zasniva na podacima o lukama, aerodromima, rečnoj plovidbi, železnicama, mostovima i drugo. Od 2018. godine sistem uključuje i podatke o vojnim aspektima transportne mreže (Usecicz and Czekaj and Bartoszek 2022, 20).

Evropska komisija (*European Commission*) usvojila je u novembru 2025. godine „Paket vojne mobilnosti“ (*Military Mobility Package*), što je značajan korak ka uspostavljanju tzv. „Vojnog Šengena“ (*Military Schengen*), koji

„nije samo odgovor na strateške potrebe država članica, već može biti i dokaz institucionalne koherentnosti EU kroz uključivanje institucija odgovornih za transport, unutrašnje i carinske poslove, zdravstvo, socijalna i pitanja zaštite životne sredine, kao i za produbljivanje saradnje sa NATO-om“ (Majchút and Belan and Varecha 2022, 1042). U interesu stvaranja prostora za „vojnu mobilnost“ širom EU do 2027. godine, usvojeni „paket“ podrazumeva: uklanjanje regulatornih barijera ili pojednostavljivanje carinskih propisa (za izdavanje prekograničnih dozvola predviđeno najviše tri dana), uspostavljanje okvira za vanredne situacije ili „Evropskog sistema za unapređeni odgovor vojne mobilnosti“ (*European Military Mobility Enhanced Response System – EMERS*), koji treba da doprinese ubrzavanju procedura i da oružanim snagama, koje deluju u ime EU ili NATO-a, omogući pristup infrastrukturi. „Paket vojne mobilnosti“ takođe treba da ojača transportnu infrastrukturu i njenu otpornost, da sve kapacitete „vojne mobilnosti“ učini dostupnijim za države članice tako što će omogućiti stvaranje „Fonda solidarnosti“ (*Solidarity Pool*) i „Digitalnog informacionog sistema za vojnu mobilnost“ (*Military Mobility Digital Information System*). Plan je i da nova „Grupa za vojnu mobilnost i transport“ (*Military Mobility Transport Group*), zajedno sa unapređenim „Komitetom transevropske transportne mreže“ (*Trans-European Transport Network Committee*), radi na implementaciji koncepta uz pomoć nacionalnih koordinatora u svakoj državi članici EU (European Commission 2025).

Primećuje se da je u svim regulatornim i drugim aspektima „vojne mobilnosti“ od posebnog značaja saradnja sa partnerima, konkretno sa Severnoatlantskom alijansom koja ostaje „kamen temeljac kolektivne odbrane njenih država članica u Evropi. Saradnja EU i NATO-a je nezaobilazni stub razvoja evropske bezbednosti i odbrane“ (European Commission 2025). S druge strane, NATO u svom „Strateškom konceptu“ vidi EU kao „jedinstvenog i esencijalnog partnera“ a „vojnu mobilnost“ svrstava u zajedničke interese koji bi trebalo da osnaže partnerstvo (European Commission 2025).

Zapadni Balkan na koridorima vojne mobilnosti

Pojedine zemlje Zapadnog Balkana – geopolitičkog konstrukta nastalog iz potrebe za političkim, ekonomskim i vojno-bezbednosnim pozicioniranjem na postjugoslovenskom prostoru – zauzimaju važne položaje na koridorima vojne mobilnosti.

EU je u svojim dokumentima prvi put upotrebila izraz Zapadni Balkan 1998. godine u sklopu redefinisanja svojih odnosa sa zemljama Jugoistočne

Evrope koje nisu njene članice. Izraz se u početku odnosio na pet balkanskih zemalja: Saveznu Republiku Jugoslaviju, tada Bivšu Jugoslovensku Republiku (BJR) Makedoniju, Bosnu i Hercegovinu, Hrvatsku i Albaniju (Đukanović 27, 2020). Okolnosti usled sticanja nezavisnosti Crne Gore 2006. godine i disolucije njene državne zajednice sa Srbijom, jednostranog proglašenja nezavisnosti tzv. Kosova u februaru 2008. godine i ulaska Hrvatske u EU 2013. godine dovele su do toga da se danas pod Zapadnim Balkanom podrazumevaju Srbija, Severna Makedonija, Albanija, Crna Gora, Bosna i Hercegovina i tzv. Kosovo (Ibid., 28). EU je 1999. godine u svom odnosu prema Zapadnom Balkanu utvrdila poseban mehanizam naširoko poznat kao „Proces stabilizacije i pridruživanja“. U načelu, ciljevi ovog mehanizma bili su uspostavljanje regionalne političke, ekonomske i bezbednosne stabilnosti, razvijanje i učvršćivanje međusobnih odnosa unutar Zapadnog Balkana i naravno punopravno članstvo u EU (Ibid., 68). Stabilizacija i pridruživanje predstavljaju dve faze procesa evrointegracija Zapadnog Balkana tokom kojeg dolazi do usaglašavanja nacionalnih zakonodavnih okvira sa zakonodavnim okvirom EU, što krajnje rezultuje potpisivanjem individualnih sporazuma. Prema profesoru Draganu Đukanoviću, „ono što treba posebno naglasiti jeste individualni pristup u okviru istovremeno osmišljenog „geopolitičkog“ paketa Zapadnog Balkana. On je podrazumevao da će svaka država biti pojedinačno ocenjivana u vezi sa napretkom ka članstvu i da neće biti neophodno „sačekati“ ostatak regiona kako bi došlo do članstva u Evropskoj uniji“ (Ibid., 70).

Mada punopravno članstvo u EU najpre zahteva ispunjavanje zvaničnih Kopenhaških kriterijuma, postoje geopolitički i geostrateški kriterijumi koji, u skladu sa regionalnim refleksijama globalne konkurencije (uglavnom SAD i Rusije, a poslednjih godina i SAD i Kine) često budu presudni. Nesumnjivo je da je rat u Ukrajini dodatno afirmisao pitanje geopolitike i geostrategije na agendi politike proširenja EU. Indikativna je činjenica da su aktuelizovana pitanja evropskih integracija Ukrajine, u trenucima dok se ona nalazi u ratu, i Moldavije, najsiriromašnije evropske zemlje, a čije kandidature za članstvo u EU čine delove istog paketa (zahtev za članstvo podnele 2022. godine) (Vignjević 2025, 114). Moldavija, „zemlja u kojoj se uveliko sudaraju geopolitički i geostrateški interesi Rusije i evroatlantizma“ i u kojoj bi „stisak“ razvučene „strateške anakonde“² mogao ili da se dodatno „stegne“ ili da se znatno „olabavi““ (Ibid., 110–111), u junu 2026. otpočela je pregovore sa EU o spoljnim

² Metafora koja označava strateško raspoređivanje NATO-a u blizini granica Rusije kako bi se onemogućila da izađe na „topla mora“.

odnosima u okviru Klastera 6. U deklaraciji sa tadašnjeg samita EU sa Moldavijom naglašava se i „ključna uloga transportnog povezivanja u produbljivanju integracija EU i Moldavije, uključujući i postepeno usklađivanje Moldavije sa Transevropskom transportnom mrežom“ (Joint Declaration following the second EU-Republic of Moldova Summit 2026). Isti paragraf ovog dokumenta prepoznaje i „strateški značaj unapređenog povezivanja sever-jug, posebno kroz koridor Baltičko more – Crno more – Egejsko more“³ (Ibid.,3).

Rusko-ukrajinski sukob je intenzivirao geopolitiku i geostrategiju EU i u odnosu prema Zapadnom Balkanu, što se može videti u sadržaju deklaracija sa godišnjih samita održanih u Briselu u decembru 2024. i 2025. godine. Na samom početku deklaracije iz 2024. iznosi se da „u kontekstu radikalnih promena globalne geopolitičke situacije, rata agresije Rusije protiv Ukrajine i sukoba na Bliskom istoku, te na početku novog ciklusa vođstva EU, strateško partnerstvo između Evropske unije i Zapadnog Balkana važnije je nego ikada“ (Samit EU-Zapadni Balkan – Deklaracija iz Brisela 2024). Godinu dana kasnije, u prvom paragrafu deklaracije stoji da „rat agresije Rusije protiv Ukrajine i sve veći geopolitički izazovi naglašavaju potrebu za sve jačim vezama između Evropske unije i Zapadnog Balkana“ (Samit EU-Zapadni Balkan – Deklaracija iz Brisela 2025). U obe deklaracije se ocenjuje da je „budućnost Zapadnog Balkana u našoj Uniji“ i potom konstatuje da „proširenje predstavlja geostrateško ulaganje u mir, bezbednost, stabilnost i prosperitet“ (Ibid., 1).

Zapadni Balkan je nesumnjivo važan i za Severnoatlantsku alijansu koja ovaj konstrukt percipira svojim strateškim instinktom prema Rusiji. NATO je od raspada SSSR-a imao aktivnu ulogu na postjugoslovenskom prostoru gde je, pravdajući svoje upitno postojanje, popunjavao vakuum moći na Balkanu krajem XX i početkom XXI veka. Agresija na SR Jugoslaviju 1999. godine u pozadini je bila strateški motivisana zauzimanjem prostora sa kog bi se lakše „manevrisalo“ prema Crnom moru, Kavkazu i Bliskom istoku, ali i potrebom da se opravda uloga Alijanse u svetu koja je dovođena u pitanje sa disolucijom SSSR-a. Danijele Ganzer (*Daniele Ganzer*) skreće pažnju da „ne smemo zaboraviti da se tada, posle raspada Sovjetskog Saveza i pucanja Varšavskog pakta 1. jula 1991, i NATO nalazio usred velike egzistencijalne krize pošto više nije bilo

³ Evropski transportni koridor koji povezuje zemlje članice EU na dalekom severu i krajnjem jugu sa lukama na Baltičkom, Crnom i Egejskom moru. Koridor prolazi kroz jedanaest zemalja članica EU (Finsku, Estoniju, Letoniju, Litvaniju, Poljsku, Slovačku, Mađarsku, Rumuniju, Bugarsku, Grčku i Kipar), Moldaviju i Ukrajinu (European Commission 2026).

razloga za njegovo postojanje“ (Ganzer 360, 2018). Geostrateški razlozi „širenja“ prema istoku, jačanje „južnog krila“, bezbednosna stabilizacija regiona, smanjivanje strateškog uticaja Rusije, sve su to interesi zbog kojih se NATO proširio i na Zapadni Balkan. Alijansa je u trećem talasu proširenja, primivši u članstvo Hrvatsku (2009), Albaniju (2009) i Crnu Goru (2017), sebi obezbedila izlaz na Jadransko more i veći uticaj na bezbednost Sredozemlja kao posebno važnog geostrateškog čvorišta (Vulević 2018, 43–44). Kasnije je primljena i Severna Makedonija (2020) čime je Alijansa stekla bolju geostratešku vezu između Jadranskog i Crnog mora i dodatnu kontrolu moravsko-varždarske doline (čuvana je rečenica velikog srpskog političara i državnika Nikole Pašića da „ko kontroliše Mačedoniju, kontroliše ceo Balkan“).

Prijem Hrvatske u EU 2013. godine, čime je ova zemlja izuzeta iz grupe Zapadnog Balkana, potvrdio je da članstvo u NATO-u nosi sa sobom i punopravno članstvo u EU. Talase geostrateške ekspanzije NATO-a u Srednjoj Evropi, na Balkanu i prema Baltiku pratila je politika proširenja EU u istim pravcima. Alijansa je u prvom talasu 1999. godine primila Češku, Mađarsku i Poljsku. U drugom talasu 2004. njene članice postale su Slovenija, Slovačka, Estonija, Letonija, Litvanija, Bugarska i Rumunija, a u trećem talasu NATO je obuhvatio već pomenute zemlje Zapadnog Balkana (Ibid., 42–43). Sve zemlje iz prvog talasa primljene su u EU na početku maja meseca 2004, kao i zemlje iz drugog talasa osim Rumunije i Bugarske koje su postale punopravne članice EU 2007. godine (prijem Rumunije i Bugarske u EU je najočigledniji primer geostrategije evropskih integracija). Među balkanskim zemljama tome svedoči i slučaj Grčke, koja je najpre primljena u NATO 1952. godine, a kasnije u EU 1981. u sklopu „mediteranskog proširenja“ kada su osamdesetih godina u EU primljene i Španija i Portugal.⁴ Grčka je, slično Rumuniji i Bugarskoj, primer supremacije geopolitike i geostrategije nad stvarnom sistemskom spremnošću jedne zemlje za članstvo u EU. Robert Kaplan (*Robert David Kaplan*) piše da „kao i članstvo u NATO-u, tako su i članstvo u Evropskoj uniji i kasnije prijem u evrozonu bile u potpunosti političke odluke zapadnog saveza. Zapravo, ni grčke administrativne ustanove ni njena ekonomija ni u jednom trenutku nisu bili dorasli standardima evropskog jezgra i Zapada. Ipak, smatralo se (ako i nije nikada javno priznato) da bi, s obzirom na ranjivi geografski položaj Grčke i njenu istorijski dugu nestabilnost, Zapad više ugrožavalo da je izostavi iz evropskih institucija

⁴ Uzeti u obzir i geografski položaj ovih zemalja, što uključuje njihov izlaz na Atlantski okean. U slučaju Španije potrebno je koncentrisati se dodatno na strateški značaj Balearskih i Kanarskih ostrva za kontrolu Sredozemnog mora.

nego da je uvede u sopstvene redove“ (Kaplan 326–327, 2023). Iz svega sledi da je srednjoevropsko, balkansko i baltičko proširenje EU neupitno korespondiralo sa geostrateškim interesima NATO-a u tim regionima.

Balkansko poluostrvo je u kontekstu potencijalno ojačanog uticaja Rusije u Crnom moru i odraza te okolnosti na „sanitarni kordon“ – „strateške linije ili pojasa čija je namena da spreči prodor ruskog uticaja dalje i dublje u Evropu“ (Vignjević 2025, 114) – posebno važno. Zbog očekivanih nastojanja evroatlantizma da nakon rata u Ukrajini još više učvrsti svoje pozicije na Balkanu, treba obratiti pažnju da „na „sanitarnom kordonu“ postoje „dva meka trbuha“, odnosno dve slabe tačke koje bi Rusiji omogućile da „kordon“ preseče ili probije. Prva slaba tačka je „Suvalski koridor“ (*Suwałki Gap*) koji, između Kalinjingradske oblasti (pod kontrolom Rusije) i Belorusije spaja Poljsku i Litvaniju, dok je druga tzv. „Kapija Fokšani“ (*Focșani Gate*) u jugoistočnom delu Rumunije, na prostoru između južnog dela Istočnih Karpata, s jedne strane, i Dunava, s druge strane“ (Ibid., 107). Fizičko-geografska pozicija „Kapije“ je takva da ona preko Dunava i Baraganske ravnice vodi telurokratskim i talasokratskim pravcima ka srednjim, zapadnim i jugoistočnim delovima Evrope, ka Egejskom moru i Sredozemlju, što su sve „za evroatlantsku geopolitiku i geostrategiju osetljivi koridori kojim bi ruski strateški uticaj dalje i dublje probijao „sanitarni kordon““ (Ibid., 116). Nekoliko koridora „vojne mobilnosti“ bi zato, u odnosu na ove slabosti, moglo da pomogne jačanje „istočnog krila“ NATO-a.

Ministri odbrane Holandije, Nemačke i Poljske potpisali su u januaru 2024. godine pismo o namerama za uspostavljanje prvog vojnotransportnog koridora. Zemlje potpisnice uspostaviće koordinaciju po pitanju dozvola i sredstava za prekogranično kretanje, infrastrukture i razmene informacija. Osim administrativno, ovaj koridor je od velike važnosti jer transportno spaja evropske luke u Severnom moru sa istočnim krilom NATO-a. Na njegovoj ideji se temelji i sledeći vojni koridor koji bi trebalo da poveže Egejsko i Crno more, a za čije uspostavljanje su ministri Grčke, Bugarske i Rumunije potpisali pismo o namerama na samitu NATO-a u Vašingtonu u julu 2024. godine (Clapp and Kiss and Gullentops 2025). Ministar odbrane Bugarske Atanas Zaprianov (*Atanas Dimitrov Zapryanov*), zemlje kroz koju prolaze dva strateški veoma bitna koridora, izjavio je da će „oni doprineti povećanju potencijala NATO-a za odvrćanje i odbranu, saradnji između zemalja u oblasti vojne mobilnosti, jačanju transportnih veza između njih kao glavnog faktora regionalnog ekonomskog razvoja i produbljivanju saradnje između NATO-a i EU“ (The Sofia Globe 2024).

Za stratešku vezu Jadranskog i Crnog mora od velikog značaja je „Koridor 8“ (*Corridor VIII*) koji se od Italije, preko Albanije i Severne Makedonije pruža do Bugarske. Ove zemlje su na Samitu NATO-a u Vašingtonu 2024. godine potpisale pismo o namerama o uspostavljanju „Harmonizovanog koridora vojne mobilnosti duž Panevropskog koridora VIII“ (*Harmonized Military Mobility Corridor along Pan-European Corridor VIII*). U „Zajedničkoj deklaraciji o Koridoru VIII“, koju su ministri spoljnih poslova Albanije, Bugarske, Severne Makedonije, Italije i Rumunije potpisali u Tirani u februaru 2026. godine, ocenjuje se da je ovaj koridor „od političkog, ekonomskog i bezbednosnog značaja koji doprinosi evropskoj koheziji, regionalnoj saradnji i postepenoj integraciji Zapadnog Balkana u Evropsku uniju“. Takođe se „izražava čvrsta posvećenost Koridoru VIII kao prioritetu za jačanje vojne mobilnosti, otpornosti i povezanosti, a u okviru ojačane saradnje između EU i NATO-a, što direktno doprinosi bezbednosti jugoistočnog i istočnog krila Alijanse“ (Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation of the Republic of Italy 2026).

Albanija na ovom koridoru zauzima važnu poziciju jer se na njenoj teritoriji nalaze postojeća luka Drač i luka nadomak nje „Porto Romano“. Izgradnja poslednje se uveliko planira sa idejom da bude najveća trgovačka luka na Jadranu i pomorska baza NATO-a. Značaj ovih luka za vojnu mobilnost dopunjuje činjenica da najveći deo vojnih snaga kojim raspolaže NATO pomorski dolazi od SAD (Gaubert and Geay and Catala and Allard 2025). Prolazeći kroz Severnu Makedoniju, „Koridor 8“ se pruža dobrim delom prostora koji je Jovan Cvijić nazvao „Centralnom oblašću“ na Balkanu. Nju čini vojno-strateški, komunikaciono, politički i kulturno civilizacijski krucijalan četvorougao Skoplje–Priština–Niš–Sofija (Proroković 2012, 206). „Koridor 8“ u Severnoj Makedoniji ukršta se sa „Koridorom 10“ koji, idući dužinom cele teritorije Srbije, takođe preseca „Centralnu oblast“. Za „Koridor 10“, koji sa „Koridorom 8“ spada u „Transevropsku transportnu mrežu“, može se reći da predstavlja stratešku saobraćajnicu koja od Salcburga do Soluna povezuje Srednju Evropu sa Egejskim morem.

NATO je predvideo i kopneni koridor koji od Italije preko Slovenije, Hrvatske i Mađarske vodi prema Ukrajini (Barnes 2024). Albanija, Crna Gora, a delom i BiH, bile bi od važnosti za stratešku interkonekciju ovog i vojnotransportnog „Koridora 8“ koja bi se potencijalno uspostavila u jadranskom regionu. Pomenute zemlje Zapadnog Balkana se nalaze na trasi planirane „Jadransko-jonske magistrale“, koja se od Trsta u Italiji proteže do Peloponeza u Grčkoj. Interkonektivni potencijal leži i u postojećem transevropskom „Koridoru 5“ – od Venecije do Kijeva – na

čijem se veoma važnom kraku „5c“ – od Budimpešte do hrvatske jadranske luke „Ploče“ – nalazi BiH. Ulogu u jadranskoj intrerakonekciji mogao bi da ima i mehanizam „Američko-jadranske povelje“ (poznata i kao „Jadranska povelja“ ili „A5“) koju su ministri spoljnih poslova Hrvatske, Albanije i tada BJR Makedonije potpisali sa SAD u Tirani 2003. godine. Povelja je incijalno potpisana radi unapređenja saradnje na planu evroatlantskih integracija, ljudskih prava, demokratskih reformi i regionalne bezbednosti. Crna Gora i BiH su pristupile članstvu na marginama sastanka ministara spoljnih poslova država članica „Oganizacije za evropsku bezbednost i saradnju“ (*Organization for Security and Cooperation in Europe – OSCE*) koji je održan u Helsinkiju početkom decembra 2008. godine (Lopandić i Kronja 202–203, 2010).

Za vojnu mobilnost kao determinantu evrointegracija Zapadnog Balkana nije dovoljno sagledati samo geostrateški položaj činilaca zapadnobalkanskog konstrukta, već i stepen njihove usklađenosti sa Zajedničkom spoljnom i bezbednosnom politikom EU (*Common Foreign and Security Policy – CFSP*). Spoljnopolitička i bezbednosna perspektiva vojne mobilnosti usredsređena je na izazov i pretnje koje EU i NATO prepoznaju u Rusiji. Stepem u kojoj su, na toj liniji, pojedini činioци Zapadnog Balkana usklađeni sa Zajedničkom spoljnom i bezbednosnom politikom EU (ZSBP) jeste i parametar u procenama njihove evroatlantske orijentacije.

Pomenuta briselska deklaracija iz decembra 2025. godine naročito ističe značaj ove usklađenosti sa politikom sankcija koje je EU preduzela prema Rusiji zbog rata u Ukrajini. „Usklađenost sa Zajedničkom spoljnom i bezbednosnom politikom EU, uključujući implementaciju i primenu restriktivnih mera EU i sprečavanje njihovog zaobilaženja, i dalje predstavlja jasan znak strateške orijentacije partnera. Pozdravljamo one partnere sa Zapadnog Balkana koji su već u potpunosti usklađeni i pozivamo one koji to još nisu učinili da slede njihov primer“ (Samit EU–Zapadni Balkan – Deklaracija iz Brisela 2025).

Prema francusko-nemačkom planu iz juna 2026. godine, u kom je uočljiva i veza između vojne mobilnosti i proširenja EU na Zapadni Balkan, jedan od „građivnih blokova“ politke proširenja je „pojačana saradnja u oblasti bezbednosti i odbrane“ koja podrazumeva i projekte tzv. „Stalne strukturne saradnje“ (*Permanent Structured Cooperation – PESCO*) (Non-Paper by France and Germany). Radi se o posebnom bezbednosnom formatu EU među čije se projekte ubraja i vojna mobilnost. Iz vizure „Stalne strukturne saradnje“ projekat vojne mobilnosti „podržava posvećenost država članica da pojednostave i standardizuju procedure prekograničnog vojnog transporta u skladu sa zaključcima

(Evropskog) Saveta od 25. juna 2018. godine. Cilj mu je da omogući nesmetano kretanje vojnog osoblja i sredstava unutar granica EU. To podrazumeva izbegavanje dugih birokratskih procedura za kretanje kroz države članice EU, bilo železničkim, drumskim, vazdušnim ili morskim putem“ (Permanent Structured Cooperation 2026). Da bi se unapredila bezbednosna i odbrambena saradnja, francusko-nemački plan zahteva ispunjenje relevantnih kriterijuma i privremeno zatvaranje Poglavlja 31 (ZSBOP) (Non-Paper by France and Germany 2026).

Albanija, Severna Makedonija i Crna Gora su članice NATO-a sa visokim stepenom usklađenosti svojih spoljnih politika sa ZSBP EU. Albanija je u kontinuitetu i u potpunosti usklađena sa izjavama visokog predstavnika i svim restriktivnim merama koje je EU primenila prema Rusiji. Albanija je takođe glasala za Rezoluciju Generalne Skupštine Ujedinjenih nacija (*United Nations General Assembly*) pod nazivom „Unapređenje sveobuhvatnog, pravednog i trajnog mira u Ukrajini“ (*Advancing a comprehensive, just and lasting peace in Ukraine*) (Albania Report 2025). Iste ocene stoje i u izveštaju za Crnu Goru, s tim što se u kontekstu malopredašnje Rezolucije navodi i da je Crna Gora istu kosponzorirala (Montenegro Report 2025). Severna Makedonija takođe beleži potpuno spoljnopoličko usklađivanje sa sankcionom politikom EU prema Rusiji, s tim što postoji vremenska diskrepanca između njenog usvajanja i stvarne primene (North Macedonia Report 2025).

BiH takođe beleži punu spoljnopoličku usklađenost, što uključuje i usklađivanje sa stavovima EU u međunarodnim organizacijama – UN, OEBS, Savet Evrope (BiH je bila među kosponzorima Rezolucije „Unapređenje sveobuhvatnog, pravednog i trajnog mira u Ukrajini“). Međutim, u izveštaju za 2025. godinu evidentirano je i da „vlasti Republike Srpske nastavljaju da održavaju česte kontakte sa Rusijom na najvišem nivou“. Usklađivanje BiH sa sankcionom politikom prema Rusiji ostaje sporno jer se, s jedne strane, srpski član Predsedništva zalagao za neutralan stav dok je bivši predsednik Republike Srpske Milorad Dodik, s druge strane podržao rusku agresiju prema Ukrajini (Bosnia and Herzegovina Report 2025). Što se tiče Srbije, koja članstvo u EU ističe kao svoj strateški cilj bez aspiracija ka članstvu u NATO-u, predmetni izveštaj konstatuje da, pored primetnog povećanja u oktobru 2025. kada je zabeleženo da je njena spoljna politika bila usklađena 63% a prethodne 2024. godine 59%, usklađenost Srbije sa izjavama visokog predstavnika i politikom sankcija prema Rusiji ostaje generalno niska (Serbia Report 2025).

Zaključak

Koncept „vojne mobilnosti“ može biti jedna od važnih determinanti evropskih integracija zemalja Zapadnog Balkana. Uporednim pristupom, koji kriterijumski uvažava njihov geostrateški značaj za koridore „vojne mobilnosti“ i s tim neposredno vezanu usklađenost njihovih spoljnih politika sa ZSBP EU, moguće je pretpostaviti koje bi zemlje Zapadnog Balkana bile u najvećoj prednosti za punopravno članstvo u EU.

Rat u Ukrajini i njegovo rešenje, koje bi potencijalno dovelo do proširivanja ruskog uticaja u Crnom moru, imalo bi nesumnjivo geopolitičke i geostrateške posledice na „sanitarni kordon“ i, posledično, dodatno učvršćivanje evroatlantizma na Balkanskom poluostrvu. Jačanje pojasa od Baltičkog do Crnog mora predstavlja evroatlantsku stratešku neminovnost iz koje ideja administrativno i infrastrukturno efikasnog vojnog transporta iscrpljuje svoju suštinu i smisao. Na toj liniji je osnovano očekivati da saradnja NATO-a i EU u okvirima koncepta „vojne mobilnosti“ bude intenzivnija. Značaj ovog koncepta za ukupnu evropsku bezbednost i saradnju dva istaknuta evroatlantska formata, što proizlazi i iz strateško-bezbednosnih dokumenata razmatranih u ovom radu, kao i činjenica da je politika proširenja EU do sada sledila geostrategiju NATO-a prema Rusiji, sugerišu da o „vojnoj mobilnosti“ treba razmišljati i kao o jednoj od ključnih determinanti evropskih integracija Zapadnog Balkana.

Zapadni Balkan bi i sa talasokratskog i sa telurokratskog stanovišta evroatlantizma imao veoma važnu ulogu na koridorima za vojni transport koje su NATO i EU predvideli u kontekstu hipotetičkog sukoba sa Rusijom. Zapadni Balkan bi zahvaljujući Jadranskom moru mogao da ima dve geostrateški veoma važne integrativne uloge. Jedna se ogleda u tranzitnom povezivanju Jadranskog i Crnog mora, čemu u prilog govori projekat „Koridora VIII“, a druga u potencijalu za jadransku vezu između ovog i koridora koje je Severnoatlantska alijansa predvidela od Italije preko Slovenije, Hrvatske i Mađarske do Ukrajine. Jadranskim regionom se pruža i „Jadransko-jonska magistrala“ kao hipotetička integrativna dijagonala koja od Italije do Grčke i *vice versa* ide paralelno sa Jadranskim i Jonskim morem. Ono što može da bude indikativno za jadransku interkonekciju to je i stvaranje vojnog saveza između Hrvatske, Albanije i tzv. Kosova koje u „Američko-jadranskoj povelji“ ima status posmatrača. Položaj na svim ovim vojnotransportnim linijama mogao bi da odredi perspektivu evropskih integracija država koje zajedno sa tzv. Kosovom spadaju u geopolitičku konstrukciju Zapadnog Balkana.

Albanija i Crna Gora su, prema tom kriterijumu, u najvećoj prednosti za članstvo u EU. Obe zemlje, koje su članice NATO-a i „Američko-

jadranske povelje“, sa visokim stepenom usklađenosti sa ZSBP EU prema Rusiji, direktno izlaze na Jadransko more. Albanija, koja se nalazi na „Koridoru VIII“, talasokratski je pozicionirana kod Otrantskih vrata koja su važna za kontrolu Jadranskog mora i njegovu vezu sa Jonskim morem. U blizini Otrantskih vrata je i Crna Gora koja se zajedno sa Albanijom nalazi i na već pominjanoj „Jadransko-jonskoj magistrali“. Albaniju i Crnu Goru po važnosti sledi Severna Makedonija, takođe članica NATO-a usklađena sa ZSBP EU, ali koja je na „Koridoru VIII“ isključivo telurokratski pozicionirana.

Na drugoj strani su zemlje Zapadnog Balkana koje nisu članice NATO-a niti imaju izlaz na Jadransko more. Srbija i BiH su ipak nezaobilazne na koridorima „vojne mobilnosti“ jer su deo „Transevropske transportne mreže“. Srbija, koja teži EU bez konkretnih pretenzija prema članstvu u Severnoatlantskoj alijansi, nalazi se na „Koridoru X“ i „Koridoru VII“. U pogledu „Koridora VII“ važno je podvući da je to tzv. „Dunavski koridor“ na čiju bi vezu između Severnog i Crnog mora evroatlantizam mogao da se osloni sa obazrivim rezonom da ovaj koridor u sebi nosi i potencijal za stratešku integraciju Rusije i Nemačke. BiH bi svoju geostratešku važnost mogla da ima na postojećem transevropskom kraku „5c“, ali i na integrativnoj dijagonali „Jadransko-jonske magistrale“.

U konačnom, spoljna i bezbednosna politika Srbije bi pred sobom mogla da ima dva izazova. Naime, koncept „vojne mobilnosti“ ozbiljno bi doveo u iskušenje multivektorski pristup prema kojem su za Srbiju, pored SAD, EU i Kine, veoma važni i odnosi sa Rusijom i, drugo, otvorio mogućnosti da se tzv. Kosovo vojno-strateški afirmiše kroz različite regionalne inicijative koje bi pogodovala evroatlantskim vojnotransportnim planovima.

Bibliography

- Barnes, Joe. 2024. “Nato maps out plan to block Russian invasion: Pre-planned logistical routes could help stave off a potential Russian attack”. *The Telegraph*, 4 June. 19/02/2026. <https://www.telegraph.co.uk/world-news/2024/06/04/nato-land-corridors-us-troops-european-war/>.
- Clapp, Sebastian, Monika Kiss and Mathias Gullentops. 2025. “Military mobility”. European Parliamentary Research Service, European Parliament. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/775860/EPRS_BRI\(2025\)775860_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/775860/EPRS_BRI(2025)775860_EN.pdf). 19/02/2026.
- Csurgai, Gyula. 2021. “The Main Components of Geopolitical Analysis”. In: *Geopolitics and International Relations: Grounding World Politics Anew*,

- David Crikemans (ed.). Brill, Leiden. 13–60. DOI: 10.1163/9789004432086_003.
- Đukanović, Dragan. 2020. *Balkan na posthladnoratovskom raskršću (1989–2020)*. Institut za međunarodnu politiku i privredu, Beograd; JP „Službeni glasnik“.
- European Commission. 2025. “Albania Report 2025”. European Commission. https://enlargement.ec.europa.eu/albania-report-2025_en. 23/02/2026.
- European Commission. 2025. “Bosnia and Herzegovina Report 2025”. European Commission. https://enlargement.ec.europa.eu/bosnia-and-herzegovina-report-2025_en. 23/02/2026.
- European Commission. 2025. “Montenegro Report 2025”. European Commission, Brussels. https://enlargement.ec.europa.eu/montenegro-report-2025_en. 23/02/2026.
- European Commission. 2025. “North Macedonia Report 2025”. European Commission. https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/267b368e-6b55-4a42-bb72-6395593de4da_en?filename=north-macedonia-report-2025.pdf. 23/02/2026.
- European Commission. 2025. “Serbia Report 2025”. European Commission, Brussels. https://enlargement.ec.europa.eu/serbia-report-2025_en. 23/02/2026.
- European Commission. 2025. “Baltic Sea – Black Sea – Aegean Sea corridor”. European Commission. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/baltic-sea-black-sea-aegean-sea-corridor_en. 22/07/2026.
- European Commission. 2025. “Commission moves towards ‘Military Schengen’ and transformation of defence industry”. European Commission. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_2724. 12/01/2026.
- European Commission. 2026. “Commissioner Tzitzikostas gives a Keynote Speech at the Opening of the Ministerial Session: Third Meeting of the Black Sea – Aegean Sea Corridor Platform”. European Commission. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech_26_1408. 24/07/2026.
- Gaubert, Clément, Freddy Geay, François Catala and Léonie Allard. 2025. “Enhancing land military mobility in Europe: Advocating a pragmatic approach”. Atlantic Council, Washington. <https://www.atlantic>

- council.org/in-depth-research-reports/report/enhancing-land-military-mobility-in-europe-advocating-a-pragmatic-approach/. 19/02/2026.
- Ganzer, Danijele. 2018. *Protivzakoniti ratovi: kako zemlje NATO-a podrivaju Ujedinjene nacije: hronika koja počinje od Kube i završava se sa Sirijom*. Laguna.
- Hudson, Valerie M., and Benjamin S. Day. 2020. *Foreign Policy Analysis: Classic and Contemporary Theory*. Rowman & Littlefield Publishing Group.
- "Joint Declaration following the second EU – Republic of Moldova Summit". 2026. European Council, Brussels.
- Kaarbo, Juliet, Jeffrey S. Lantis, Ryan K. Beasley and Michael T. Snarr (eds.). 2013. "The Analysis of Foreign Policy in Comparative Perspective". In: *Foreign Policy in Comparative Perspective: Domestic and International Influences on State Behavior*. SAGE Publications Ltd., London. 1–26.
- Kaplan, D. Robert. 2023. *Jadran: saglasje civilizacija krajem novog veka*. Laguna. Beograd.
- Kovačević, Marko, and Nikola Vujinović. 2014. „Socijalni konstruktivizam i međunarodni odnosi – Aleksandar Vent: Društvena teorija međunarodne politike“. *Godišnjak Fakulteta političkih nauka* 8 (1): 147–151.
- Lopandić, Duško, and Jasminka Kronja. 2010. *Regionalne inicijative i multilateralna saradnja na Balkanu*. Evropski pokret u Srbiji. Beograd.
- Majchut, Ivan, Lubomir Belan and Jaroslav Varecha. 2026. "Military Mobility as a Challenge for Europe". *Transportation Research Procedia* 93: 1041–1048.
- Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation of the Republic of Italy. 2026. "Tirana Joint Declaration on Corridor VIII 18 February 2026". https://www.esteri.it/en/sala_stampa/archivionotizie/comunicati/2026/02/dichiarazione-congiunta-di-tirana-sul-corridoio-viii-18-febbraio-2026/. 19/02/2026.
- Mintz, Alex, and Karl DeRouen Jr. 2010. *Understanding Foreign Policy Decision Making*. Cambridge University Press.
- "NATO 2022 Strategic Concept". 2022. NATO Summit, Madrid.
- "Non-Paper by France and Germany". 2026. "A New Momentum for Enlargement – Contribution in view of the upcoming EU-Western Balkans summit (5 June 2026) and the EU-Moldova summit (22 June 2026)". Politico. <https://www.politico.eu/wp-content/uploads/>

- 2026/06/04/Document-A-New-Momentum-for-Enlargement.pdf. 24/07/2026.
- Proroković, Dušan. 2013. „Geopolitički položaj (BJR) Makedonije“. *Srpska politička misao* 40 (2): 205–222.
- “Samit EU–Zapadni Balkan – Deklaracija iz Brisela, 18. decembar 2024. godine“. 2024. Evropski savet, Brisel.
- “Samit EU–Zapadni Balkan – Deklaracija iz Brisela, 17. decembar 2025. godine“. 2025. Evropski savet, Brisel.
- Stanić, D. Vladan. 2025. “Military force mobility as a challenge for the European Union in the field of defence”. *Progress* 6 (4): 81–96.
- Stepić, Milomir. 2016. *Geopolitika: ideje, teorije, koncepcije*. Institut za političke studije. Beograd.
- The Sofia Globe. 2024. “Bulgaria, Romania, Greece sign letter of intent on harmonised military mobility corridor”. The Sofia Globe, 11 July. <https://sofiaglobe.com/2024/07/11/bulgaria-romania-greece-sign-letter-of-intent-on-harmonised-military-mobility-corridor/>. 19/02/2026.
- Usewicz, Teresa, Andrzej Czekaj and Witold Bartoszek. 2022. “Military mobility: Ambition versus reality”. *Safety and Defense* 8 (1): 15–22. DOI: 10.37105/sd.173.
- Vignjević, Marko. 2025. “The Role of Moldova in the Face of Challenges at the ‘Focșani Gate’”. In: *Moldova and the Slavs, Zoran Milošević and Dajana Lazarević* (eds.). Institute for Political Studies. 105–118. DOI: 10.18485/ips_moldova_slavs.2025.ch6.
- Vignjević, Marko. 2024. „Model igre u geostrateškom rivalitetu Grčke i Turske“. *Srpska politička misao* 80 (2): 35–62.
- Vuletić, Dejan V. 2018. „NATO i Zapadni Balkan“. *Vojno delo* 70 (7): 41–52. DOI: 10.5937/vojdelo1807041V.
- Walt, Stephen M. 1987. *The Origin of Alliances*. Cornell University Press.
- Whisker, Biser James, and Kevin R. Spiker. 2022. *Theories of Geopolitics*. Nova Science Publishers Inc.
- “White Paper for European Defence – Readiness 2030”. 2025. European Commission, Brussels.