

ИСТОРИЈА ПОВЕЗАНОСТИ БЕОГРАДА И ЗЕМАЉА ЈУГОИСТОЧНЕ ЕВРОПЕ

Извод: У раду је хронолошки приказан развој односа и веза Београда са земљама у ужем и ширем регионалном окружењу. Запажено је да су главни правци комуникација на Балкану обликовани још у античко време и да су до данас у нешто измењеним условима остали исти, на бази чега Београд током своје дуге историје има важан стратешки, одбрамбени, економско-трговачки, војни и други развојни значај у региону. Такође је истакнута улога актуелних домаћих и европских иницијатива и планова у односима Београда са земљама у окружењу након II светског рата, са освртом на данашње стање и развојне перспективе.

Кључне речи: Београд, југоисточна Европа, везе, сарадња, урбане мреже, иницијативе.

Увод

Временски континуитет веза и односа Београда и земаља југоисточне Европе своје зачетке има још у време римске империје, чијих је пет векова управе оставило трага на простору данашњег Београда. Снажан је и утицај грчких урбаних центара али је он занемарљив у односу на апсолутну доминацију римске политичко-територијалне организације током античког доба. Наиме, зачетке првог емпиријски формираног просторно планерског концепта Римљани остварују кроз: територијалну организацију простора, систем комуникација и хијерархију урбаних центара. Значај оваквог просторног уређења, у односу римског Singidunuma (тадашњег назива за Београд) и земаља у окружењу, видљив је кроз планску политику Римске империје чији је циљ остварење економско-политичких и стратешких (војних) циљева. Као познати градитељи путева, мостова, инфраструктурних мрежа и система, Римљани у почетку ширења своје власти као главни инструмент реализације оваквих политика користе копнене комуникације. Сломом гусарских група и преваизлажењем сметњи слободној пловидби и трговачкој размени постепено се оспособљавају главни водени токови и стварају услови за политичку и економску интеграцију Сингидунума у мрежу урбаних центара Римске империје.

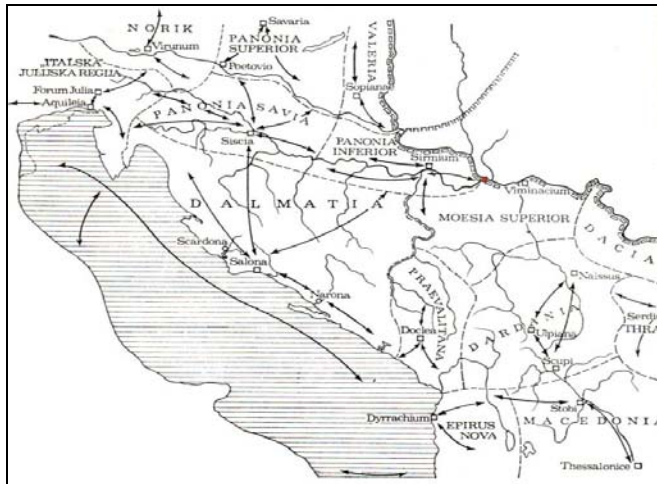
Односи и везе Београда са земљама југоисточне Европе кроз историју

Основне политичко-територијалне целине уређења простора представљале су римске Провинције у оквиру којих се стварала мрежа урбаних центара међусобно повезаних унутрашњим копненим или воденим путевима. Београд је у то време био

¹ **Мр Марија Невенић**, асистент, Универзитет у Београду - Географски факултет, Студентски трг 3/III, Београд.

Рад представља резултате истраживања пројекта 146010 које финансира Министарство науке и технолошког развоја Републике Србије.

део Панонског простора у оквиру друге Панонске провинције Доња Панонија² (карта 1). Она је захватала простор источног савско-дравско-подоунавског међу речног система чије је најзначајније средиште била данашња Сремска Митровица (Sirmium). Антички Singidunum није имао водећу функцију Sirmiuma али је био значајна војно стратешка база на дунавском лимесу (римској граници)³ и битна раскрсница путева између Римских провинција Мезије (Moesia Superior), Дакије (Dacia), Паноније (Panonia Savia) и Далмације (Dalmatia).



Карта 1. Римске провинције са водећим урбаним седиштима и гравитационо саобраћајна оријентација путевима, главним рекама и морем

Извор: Рогоћ В., 1976.

Несумљиво највећи значај планске организације простора у контексту међусобних утицаја и веза Сингидунума са окружењем имале су три развојне осовине: Подунавско-северно-јадрански, подунавско-средње-јадрански и подунавско-егејски саобраћајни правац. Оне су представљале најважније коридоре географских, војних, економских, политичких и културних односа Сингидунума у оквиру Римске империје.

1. **Подунавско-северно-јадранска развојна осовина** сматра се најстаријом, ембрионалном развојном осовином на простору Римског царства и имала је водећу улогу у просторној интеграцији Београда са некадашњим Римским провинцијама. Простирала се од Сиска (Siscia), у оквиру Panonie Savie, преко Marsonie (Славонски брод), Cibalae (Винковци), Sirmiuma (Сремске Митровице) до Singidunuma, Viminacijuma (Костолца) и даље ка Константинопољу. Овај правац имао је примарну улогу првенствено због важности копнених веза са Италијом на западу и Византијом на истоку, и јаког утицаја Трста и Аквилеје, односно Константинопоља. Везе Сисак-Сењ (Senia) и Љубљана-Аквилеја-Трст са огранцима у великим урбаним колонијама у Истри (пре свега Пула, важна због најбрже везе са средњом Италијом преко Анконе) остваривале су спој савског правца са северним Јадраном. Постепено, овај правац развио се у јаку осовину економских активности и саобраћајног промета великих

² Panonia inferior или Panonia secunda

³ Детаљније о дунавском лимесу видети у раду: Шећеров, В., Невенић, М. (2004.)

удаљености. Како је стратешки војни пут *Via Militaris* ишао кроз Singidunum, преко Сремске Митровице и Костолца ка Византији, несумљиви су просторни утицаји и везе Београда у оба развојна правца.

2. Singidunum је према југозападу, нешто слабије, имао везе са јадранским градовима доминатно оријентисаним ка највећој средње јадранској метрополи Salona (Сплит). **Подунавско-средње-јадранска** осовина комуницирала је тако са планинским залеђем и подунавско савском осовином преко два дијагонална правца повезујући Salona са Сиском на северозападу, односно Сремском Митровицом на североистоку. Трговачко саобраћајни утицаји су се осећали и у Singidunumu који је из Подунавља преко ових праваца, односно Саве, имао приступ Италији, а тиме и војно стратешки значај као најкраћи пут ка западу. Сава и Дунав су представљали важне комуникације, не само у трговачком, већ и у стратешком положају Београда.

Без обзира на велику улогу и развој Salone, у каснијим фазама Римског царства доње панонски Sirmium преузима примат центра перфектуре и тежишта целокупне организације Медитеранског, Динарског и Подунавског простора. Разлог томе био је превасходно у јачању пољопривредне производње плодних Панонских равница Подунавља која тако постаје основа новог транспортног система Подунавље-северни Јадран- Италија.

Поред копнених путева велику улогу имали су и водени путеви основани хидротехничким, грађевинским и другим захватима, првенствено дуж Савског али и Дунавског, Моравског, Вардарског тока. Између Singidunuma и Taurunuma (Земун), постојао је мост преко Саве који је спајао ова два града и којим је ишао један од најзначајних римских путева. Он је био кључна тачка за везу Singidunuma и Подунавља са Италијом.

3. Сем сарадње са западним Римским провинцијама, Singidunum је преко **подунавско егејске осовине** имао везу са Мезијом, Македонијом, односно Солуном као њеним средиштем. Непосредно по освајању Македоније, Римљани граде један од најзначајних магистралних империјалних путних праваца, тзв. *Via Egnatia* која се протеже од Durrhiuma (Драча), Македоније, преко Солуна до Константинопоља, спајајући Јадранско и Егејско море. Улога Београда у подунавско-егејској развојној осовини може да се сагледа преко западног крака *Via Militaris* од Singidunuma ка Naisusu (Нишу) представљајући на тај начин најкраћу везу са Солуном, односно Римом и Византијом.

Најездом варварских племена у IV веку нове ере започиње пропадање Римске империје при чему Београд, поново има важну улогу као чвориште комуникација и полазна тачка за нова освајања. Постепеним успоном Византијске Империје у VI веку и све чешћим упадима словенских племена, Београд поново враћа функцију одбрамбеног лимеса, као појас утврђења на северу. Његов значај временом и даље расте јер остаје чвориште за све комуникације које воде у дубину Балканског полуострва као и на исток према Константинопољу. У периоду од XI до XV века коначно се обликују главни правци комуникација, који су и данас, у измењеним условима, остали исти.

Стварне промене у односима Београда према Европи, али и у укупном развоју града, Београд доживљава тек почетком XV века када на краће време прелази у српски посед, под власт Деспота Стефана Лазаревића. Он настоји да својом укупном политиком према Угарској обезбеди несметани развој Београда. Уговорене односе са Угарским краљем временом проширује везујући Србију за европску политику тог доба. Захваљујући повољнијим околностима за трговину, јачају привредне везе са пределима северно од Саве и Дунава али и са Јадранским приморјем. Београд за

Турске након померања границе Отоманског царства ка средњој Европи. Уместо на Јадранско море, трговина Београда се доласком Турака потпуно оријентише на Босфор и Будим, иако нису напуштане ни старе везе и путеви (Храбак Б., 1958.).

Будући да је почивао на раскрсници главних речних и копнених путева југоисточне Европе, који спајају средње европске градове, Црно море, источни део Средоземља, те јонске и јадранске луке, Београд је добио улогу јаког трговачког и транзитног центра. Нарочито је био познат по продаји житарица, мануфактурне робе и разних производа, како из источних делова Турског царства, тако и са запада. Роба је долазила караванима а онда најчешће ишла даље лађама за Будим, Пешту и друге панонске градове. За економски живот Београда речне саобраћајнице имале су далеко већи значај без обзира на јаке копнене везе. Цариградски пут као главна копнена веза Београда са Босфором, био је превасходно војно стратешка саобраћајница чији је наставак на север био водени пут којом је роба могла далеко лакше да се транспортује. Пловило се и Дравом, Тисом, Тамишом и Бегејом у правцу Београда а средином XVII века, с обзиром на новоотворени фронт у Далмацији, Сава постаје главна водена саобраћајница за војне потребе па и за жито намењено султановој војсци у европском делу царства. Поред економске и војне улоге Београд је био и међународно чвориште у путничком саобраћају.

Када се путовало из Средње Европе у Цариград и на исток, до Београда се пловило Савом или Дунавом, а онда се прелазило на Царски друм (Храбак Б., 1958.).

Након 1867. год. Београд добија нов значај као центар српске државе. Након проглашења независности 1878. године и проширења на нових шест округа, развој Београда као градског насеља и престонице Србије, још више добија на интензитету. Прекретницу у односима Београда према земљама данашње југоисточне Европе представља нова железничка ера којом се завршава доминација подунавско-северно-јадранског комбинованог транспортног система. Након изградње железничке пруге Београд-Ниш-Солун и Београд-Ниш-Цариград, Београд се привредно још брже развија. Важан железнички трансконтинентални правац трасом старог „Царског“ пута за Истанбул, истиче транзитну важност нове Србије.

Београд 1882. год. постаје престоница Краљевине Србије, ствара се иницијална основа модерног европског града чије се комуникације са окружењем и даље базирају на повољном географском положају, односно раскрсници копнених и речних путева. Број његових становника у односу на 1804. год. се повећава и износи преко 80.000. У првој половини XX века Србија води четири велика рата, што ће значајно променити економску, демографску и политичку слику Београда. Распадом Аустро-Угарске 1918. год., Београд и друге политичко територијалне целине бивше Монархије и Турске, у којима преовлађује јужнословенско становништво, формирају националне државе. Као некадашњи главни град Краљевине Србије, и услед повољног географског и стратешког положаја, контроле главних раскрсница сувоземног и речног саобраћаја, Београд се намеће као престоница Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, односно касније Краљевине Југославије. Позиција Београда у оквиру новостворене Краљевине је у односу на нове границе била неповољна с обзиром на маритимну оријентацију целе државе али је са друге стране његова улога била значајна имајући у виду његову континенталну, средње европску оријентацију. Она је била изразито доминантна јер се готово четири петине целокупног спољног трговачког саобраћаја у целом међу ратном периоду одвијало железничким везама и Дунавом. Такође, Краљевина Југославија се 1929. год. дели на бановине, формира се дистрикт града Београда у чији састав улази и Панчево.

За време старе Југославије први пут долази до поларизације урбане мреже где су Београд и Загреб две водеће градске метрополе. После првог Светског рата, позиција Београда у односу на уже окружење (Југославију) заостаје у односу на Загреб који се развија као индустријски и финансијски центар Југославије. Томе, након аустријске окупације, доприноси успорен развој у разним гранама привреде, почев од саобраћаја и индустрије, до трговине и банкарства. Ипак, истиче се изразито брза стопа демографског раста Београда, чак 10% годишње, као последица нове политичко географске конотације Београда. Због позиције главног града велике државе, много веће него што је био у Србији, стварају се услови за концентрацију административних и управних функција које привлаче становништво и условљавају велики годишњи пораст.

Од 1945. год. па до седамдесетих година XX века, Београд као главни град друге и треће Југославије пролази кроз значајне промене у економском, политичком, демографском и културном смислу што се одражава на његов раст и развој⁵. Поред увоза/ивоза, у овом периоду, значајне су и заједничке инвестиције у земљи и иностранству.

Односи и везе Београда са земљама југоисточне Европе данас

Након II светског рата урбани центри Србије постепено мењају своју физиономију и организациону структуру. Успостављају се нове просторно функцијске везе у регионима и између региона, условљене индустријализацијом и повећаном мобилношћу становништва које се концентрише у близини великих индустријских комплекса, углавном у периферним деловима градова. Долази до вертикалне прерасподеле радне снаге која из пољопривреде прелази у друге делатности. Управа се постепено централизује, повећава се број и територија општина, укидају се срезови и рedefинише статус градова. У светлу тога, позиција Београда и његови односи са ширим регионалним окружењем дефинисани су искључиво у границама постојеће државе, и то у оквиру актуелних планова и програма из периода СФРЈ⁶. Разлози тога виде се у тадашњој државној социјалистичкој политици која је била мање оријентисана према Европи а више према тзв. несврстаним земљама којима је и сама припадала. На тадашњој европској политичкој сцени, постојале су две главне економско-политичке заједнице: Европска економска заједница (ЕЕЗ) која је касније прерасла у Европску Унију и СЕВ (Савет за узајамну економску помоћ)⁷. СФРЈ је практично имала улогу тампон зоне између ове две јасно подељене опције, уз повластице као и повољне политичко економске односе за обе заједнице. Међутим, узроци доста крутог планирања у то време приписују се и две деценије дугом централизованом административном планирању у Србији, односно тзв. друштвеном планирању почетком седамдесетих. Оно је било везано за државне институције на савезном, републичком и покрајинском нивоу са основним циљем усмереним ка економском расту. Просторно и урбанистичко планирање везивали су се за „тржиште“, што би значило слободном избору институција од стране наручиоца (Перишић Д., 1985.)

Крајем шездесетих и почетком седамдесетих, друштвено планирање у простор Србије уводи нови ред и организацију чиме се у главним урбаним центрима а пре свега Београду формира данашња урбана матрица, капитални објекти и системи

⁵ Спољна трговина Београда и Југославије 1974. год. била је 13 пута већа у односу на 1939. год. Београд је 1989. год. запошљавао 603.898 становника уз остварени бруто домаћи производ од 5232 \$ по глави становника. (Републички завод за статистику, 2006.)

⁶ Просторни план Социјалистичке Републике Србије из 1970. год., пројекат “Просторно планирање региона Београда” из 1972. год., Просторни план Града Београда из 1981. год.

⁷ СЕВ-СОВЕТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ВЗАИМОПОМОЩИ

налик модерним европским градовима. Иако је друштвено планирање, сублимирајући искуства и праксу истока и запада, у периоду социјалистичког начина управљања често преувеличавало успех планских решења⁸, поједини капитални објекти су у то време (на пр. ХЕ Ђердап) биле највеће инвестиције у Европи, праћене крупним планским акцијама и савременим планерским механизмима.

Већ у другој половини 80-их систем и пракса планирања су се налазили у дубокој кризи. Тражен је нов систем који би се заснивао на погодним решењима из парадигме „планирање+тржиште“/ „тржиште+планирање“, у то време још увек у оквиру владајућег социјалистичког идеолошког обрасца. (Вујошевић М., 2003.).

Након распада Варшавског уговора и слома комунизма током деведесетих година ХХ века руше се политичке баријере и долази до прожимања економских интереса и унапређења билатералних и регионалних односа између суседа, природно везаних и интересно опредељених једни за друге. Нажалост, управо тада почиње распад СФРЈ, некада моћне и перспективно најнапредније земље југоисточне Европе. Ситуација постаје додатно компликована увођењем ембарга за СРЈ чиме политичка брана надвлађује природну везу и интересе. (Шећеров В., Невенић М., 2004.).

Када је 1989. год. у земљама Централне и југоисточне Европе започета транзиција ка тржишној економији, СФРЈ је још увек била у предности у односу на остале земље у региону. Југославија је у међународним економско-политичким односима (од којих су све Републике бивше Југославије имале користи на неки начин) имала привилеговану позицију. Добри односи са водећим финансијским организацијама, релативна отвореност и усвајање сета закона омогућили су знатан уплив иностраног капитала. Захваљујући раном оријентисању ка тржишним реформама, Југославија је у то време имала најреформисанију социјалистичку економију. Укупан индекс иницијалних услова⁹ у свим социјалистичким земљама говори да је не само Југославија, већ су и све републике биле испред других земаља југоисточне Европе.¹⁰ У време распада, Србија је држала релативно повољну позицију у региону југоисточне Европе.

Након слома велике државе, бројне негативне развојне тенденције су утицале на економску ситуацију у СРЈ, практично поништавајући све предности које је земља уживала десет година раније. У раним деведесетим, на југословенску економију су негативно утицали бројни спољни удари, у првом реду дезинтеграција југословенске федерације, бројни оружани конфликти и санкције од стране међународне заједнице¹¹.

Почетком 1990. год у Београду долази до маргинализације привредних, социјалних, природних и културних чиниоца проузрокованих распадом СФРЈ (у којој је био главни град) и последице тога осећају се све до данас. Политичке неприлике,

⁸ Наглашавали су се “успеси” и “просперитет” док су истовремено стварни проблеми врло често били маргинализовани.

⁹ Укупан индекс иницијалних услова обухвата следеће индикаторе: зависност од трговине са СМЕА – Council for Mutual Economic Assistance, доходак по глави становника, удео услуга у БДП и претходне реформе.

¹⁰ Укупан индекс за Србију и Црну Гору је био 19, у поређењу са 15 колико су заједно имале и Албанија и Румунија, 13 за Бугарску и максималан (24) за Словенију (Увалић М., 1997. год.)

¹¹ Директни ефекти распада државе осетили су се у Србији кроз: снажан инфлаторни удар проузрокован монетарном независношћу осталих република које су подигле своје динарске штедње са српског тржишта; поделу новчаних канала и озбиљне платежне проблеме који су пратили распад земље; редукован оптицај новца. Друге последице са још дуготрајнијим ефектима обухватиле су: губитак набавке робе и улагања по ниским ценама од других република као и губитак великог заштићеног тржишта; поремећаје у традиционалним односима међу партнерима или увођење трговачких забрана од стране новоформираних држава; знатно смањен интерес страних инвеститора услед малог тржишта СРЈ; и јако висок политички ризик. Сви ови ефекти дезинтеграције имали су неповољне последице по макро економске индикаторе СРЈ.

слаба материјална основа као и недовољно обновљен институционални систем условили су спорији демографски раст али и економско заостајање (табела бр.3).

Табела бр.3: Број становника и бруто друштвени производ Београда (1981.- 2002. год.)

	1981.	1991.	2002.
бр. становника ¹²	1,470,073	1,552,151	1,576,124
бруто друштвени производ (млн. дин.)	189,132	35,343	211,517

Извор: *** (2002). Упоредни преглед броја становника 1948.-2002. У Попис становништва, домаћинства и станова у 2002. години (св.9). Београд: Републички завод за статистику; <http://www.webrzs.stat.gov.rs>

Односи са земљама у окружењу као и шире су нарушени што је имало знатне последице, како на функционисање града, тако и на његову позицију у оквиру југоисточних европских земаља (Стојков, Б. 2000.). Све суседне државе Југоисточне Европе (са изузетком БиХ и донекле Албаније) такмичиле су се у промоцији својих градова и привлачењу иностраних и домаћих инвестиција како би унапредиле своје компаративне предности и положај и интензивно су радиле на јачању своје улоге у европским интеграцијама и европским институцијама. За разлику од њих, Град Београд, а са њим и заједница Србије и Црне Горе (основана 2002. год., окончана 2006. год.) остајала је на маргини ових процеса.

У периоду након 1990. год. јавља се неколико европских регионалних иницијатива, програма и пројеката који у мањој или већој мери осликавају однос Београда са земљама у окружењу. Основу свих ових иницијатива представља дефинисање заједничке стратегије просторног развоја. Исто тако, и поједине домаће планске иницијативе третирају позицију Београда у ужем и ширем међународном окружењу. Међу њима, у објашњењу улоге просторно-планерског приступа у креирању и развијању позиције Београда у југоисточној Европи посебно се истичу Просторни план Републике Србије, Регионални просторни план административног подручја Београд и Стратегија просторног развоја Републике Србије.

Од 1993. год. положај и улога Београда у простору југоисточне Европе је деградиран услед измењене политичке и економске ситуације а као резултат тога Београд је постављен у исти ранг европских градова заједно са Загребом и Скопљем а испод статуса Будимпеште, Букурешта и сл. Иако има статус националног урбаног региона са важним европским функцијама¹³, и даље се не третира равноправним у односу на поједине метрополе југоисточне Европе. Ситуација се мења израдом неколико стратешки важних докумената у оквиру регионалне иницијативе INTERREG II с¹⁴ која Београд поново укључује у плански простор југоисточне Европе. Покренут 1990 год., INTERREG, из кога су произашли пројекти Vision Planet, Estia, Arge Donau,

¹² Пописи рађени 1991. и 2002. године извршили су упоредни преглед броја становника према „новој“ и према „старој“ методологији како би била олакшана могућност поређења података. Наиме, при свођењу података пописа 2002. год. на методологију пописа 1991. год., у стално становништво су укључена сва лица на раду-боравку у иностранству (без обзира на дужину боравка), а искључени су страни држављани на раду- боравку у Србији. У табели је дат упоредни преглед броја становника за 1991. и 2002. годину према новој методологији пописа 2002. год. Према методологији ранијих пописа Београд је 1991. год. имао 1,602,226 становника, односно 2002. године – 1,638,643 становника.

¹³ Немачко министарство за просторно планирање, изградњу и урбани развој, 1993. год. Београду додељује статус националног урбаног региона са важним европским функцијама (Суботић С., 2003. год.)

¹⁴ INTERREG- иницијатива за подстицање преко граничне сарадње ради јачања социо-економске кохезије и уравнотеженог развоја Европе.

Planet Sense¹⁵ и др., као никад до сада, отвара могућност за сарадњу и позиционирање Београда у европском простору. Са основном улогом да ојача економску и социјалну кохезију Европског континента, ова иницијатива промовисала је унапређење регионалног развоја кроз транснационалну, интеррегионалну и за Србију, а тиме и Београд, једино валидну међурегионалну кооперацију у оквиру INTERREG-а III. Посебан акценат је стављен на изазове и могућности оних региона који се налазе дуж спољних граница Европске уније. На тај начин, Београд је по први пут добио шансу за сарадњу у оквиру заједничких европских урбаних мрежа и остварење сарадње са градовима југоисточне Европе.

Данас је Београд агломерација од близу 2,5 мил. становника¹⁶ у чијим се административним границама налази 157 насеља, од којих су 18 градског типа. Односи и везе Београда са земљама југоисточне Европе остварују се преко европских мултимодалних коридора X и VII, односно коридора Дунава, који обухвата и појас реке Саве (коридор VII) и коридора дуж аутопута Салцбург - Загреб - Београд - Ниш - Солун са краком од Београда према Будимпешти (коридор X са краком X₁). У прилог овоме иде и постојање магистралног правца Београд - Вршац – Темишвар.

Перспективно, компактније везе са регионалним окружењем и боље позиционирање Београда у функционалној организацији југоисточне Европе и могуће су уколико се: постигне виши степен валоризације прворазредног географског положаја који има, унапреде комуникације и саобраћајна инфраструктура, побољша квалитет живота његових становника, квалитативно трансформише и побољша конкурентност индустријског, услужног и културног сектора, уз прихватање развоја нове економије и европских еколошких стандарда. Томе треба придодати и децентрализацију функција, децентрализовану политику планирања развоја агломерације и политику децентрализације управе и јавносоцијалних установа (Тошић, Д., Невенић, М., 2006, Тошић, Д., Обрадовић, Д., 2003.).

Дакле, оно што Београд може и што је императив даљег развоја, јесте примена принципа развоја европских градова. Активна сарадња и трансрегионално умрежавање са градовима у окружењу омогућило би стварање таквог амбијента који ће по функцијама, активностима, социјалним узусима и др. био ближи уравнотеженијем и равномернијем регионалном развоју.

Нове структуре сарадње (суседна, односно преко гранична метрополитенска подручја, мање и веће градове и рурална залеђа) требало би стимулисати кроз: „top-down“ - вертикални процес одлучивања (транс национални), активности засноване на знању и кроз финансијску помоћ ЕУ. Ови видови сарадње треба да буду праћени „bottom-up“ иницијативама међу градовима и регионима, проналажењем партнера и успостављањем институционалних веза и мрежа. (Faludi A., 2002.)

¹⁵ **VISION PLANET-** *Развојне перспективе и стратегије просторно планерске политике за CADSES подручје у оквиру планерске мреже* (Developing Perspectives and Strategies of Spatial Planning Policy for the CADSES within a Planning Network); **ESTIA-** *Европски простор и територијалне алтернативе интеграције* (European space and territorial integration alternatives), **ARGE DONAU-** *Радна заједница Подунавских земаља, Planet Sense- Планерска мрежа за централну и југоисточну Европу* (Planner's network for Central and Southeastern Europe)

¹⁶ Када се говори о двоипомилионској агломерацији Београда, мисли се на њене европске размере. У том смислу треба посматрати и положај Новог Сада. У будућим плановима о евроинтеграцијским процесима Нови Сад и његова агломерација могу бити посматрани као субсистем Београдског еврометрополитанског региона (3MEGAs) односно београдски еврометрополитански регион може бити планиран као биполарна агломерација Београд – Нови Сад. Постоје и аргументоване чињенице које говоре да се Нови Сад третира као језро секундарног европског метрополитанског региона типа PUsH- Potential Urban strategic Horizons (Тошић, Д., Крунић, Н., 2005.).

Закључак

Београд и његов регион се данас попут осталих метропола југоисточне Европе налази на раскрсници значајних промена. У таквој средини, будућност просторног и економског развоја београдске агломерације лежи у сарадњи и стварању заједничких стратегија и политика за побољшање комуникације, синергије и атрактивности читавог региона. Бројне предности које Београд поседује (превасходно саобраћајни и геостратешки положај, наслеђе некадашњег прворазредног центра овог дела Европе, привлачност за инвестиције и улагања и многе друге) предуслов су за успостављање јачих веза и враћање некадашње позиције као и претпоставке да је развој могућ. Иако је он спутан у многоме спољним политичким приликама које тренутно нису повољне по бржу интеграцију у токове југоисточне Европе, могућности је много и треба их искористити. Јасним дефинисањем приоритета (организационих, пројектних и других) створили би се услови за јачу кохезију са европским окружењем. Исто тако, с обзиром на релативно малу површину целог региона (у односу на друге макрорегионе у свету) и близину метропола југоисточне Европе, добру инфраструктурну опремљеност и повезаност, императив је развој мрежа сарадње како би се формирале полицентричне регионалне структуре које би подржале регионалну интеграцију и поспешиле економски и просторни потенцијал.

Литература

- Faludi, A., (2005.): Territorial cohesion: an unidentified political objective. *Town planning review*, 76(1), 1-13.
- Група аутора (1995). *Историја Београда*. Београд: Српска Академија наука и уметности, Београд: Балканолошки институт, Београд: издавачка кућа "Драганић".
- Жуљић, С. (1974): Развој и основне значајке процеса дјелимичне концентрације становништва Југославије у великим градовима. У *Зборник радова „IX конгрес географа Југославије“*. Сарајево. Географско друштво Босне и Херцеговине.
- Перишић, Д. (1985): *О просторном планирању*. Београд. ИАУС.
- Рогић, В. (1976): Географски аспекти Подунавско-јадранских развојних осовина Југословенског простора у ретроспекту и проспекту. У *Зборник радова „Савремени географски проблеми развојка СФРЈ“*. Загреб: Савез географских друштава Југославије. Београд: Српско географско друштво.
- Рогић, В. (1982): *Регионална географија Југославије*. Загреб: Школска књига.
- Стојков, Б., (2000): Регионализација и регионална интеграција у земљама централне, источне и југоисточне Европе. *Гласник Српског географског друштва*, 80 (1), 59-82.
- Суботић, С. (2003): Београд у ковитлацу глобалних, регионалних и локалних промена. У *Београд и његов регион*. Београд: Географски факултет.
- Тошић, Д., Невенић, М. (2006.): Мрежа насеља општине Нови Пазар – стање и тенденције у развоју. *Гласник српског географског друштва*, 86(1), 151 – 164.
- Тошић, Д., Крунић, Н. (2006.): Урбане агломерације у функцији регионалне интеграције Србије и југоисточне Европе. *Гласник српског географског друштва*, 85 (1), 137 – 148.
- Тошић Д., Обрадовић Д. (2003): Савремене тенденције у развоју мреже насеља општине Смедерево, *Гласник српског географског друштва*, 83 (2), 31-44
- Увалић, М. (1997): European Economic Integration: what role for the Balkans. У Bianchini S., Daianu D. (ur.), *Balkan reconstruction*. London: Frank Cass
- Вујошевић, М. (2003): Имплицације новијих европских докумената одрживог просторног развоја за планирање и уређење простора коридора магистралне инфраструктуре у Србији - први део. У Спасић Н., Максим-Милић М. (ур.), *Просторни развој магистралних инфраструктурних коридора*. Београд: ИАУС
- Шећеров, В., Невенић, М. (2004.): Подунавље у Србији кроз историју до данас – кратак приказ. *Гласник српског географског друштва*, 84 (2), 223 – 230.
- Шећеров, В., Невенић, М. (2004): Полуге управљања развојем општине-конфликти и могућности. У *Зборник радова „Локална самоуправа у планирању и уређењу простора и насеља-стручна питања“*. Београд: Географски факултет, Београд: АППС
- *** (1976): *Годишњак града Београда*. Београд: Музеј Града Београда.
- *** (1958): *Годишњак града Београда*. Београд: Музеј Града Београда.
- *** (2002). Упоредни преглед броја становника 1948-2002. У *Попис становништва, домаћинстава и станова у 2002. години* (св.9). Београд: Републички завод за статистику
- <http://www.webrzs.stat.gov.rs>
- <http://www.interreg3c.net>

MARIJA NEVENIĆ *

HISTORY OF RELATIONS BETWEEN BELGRADE AND THE COUNTRIES OF SOUTH EASTERN EUROPE

Abstract: In this paper is presented the development of relations and links between Belgrade and countries in a closer and wider regional surrounding. Noted is that the main directions of communication in the Balkans are shaped in the ancient time and that now, in a somewhat modified conditions, they remained the same, on the basis of which Belgrade during its long history has an important strategic, defensive, economic, trading, military and other development significance in the region. Also is highlighted a role of the current domestic and European initiatives and plans in the relations of Belgrade with the countries in the region after the Second World War, with emphasis on the present state and development perspectives.

Key words: Belgrade, South Eastem Europe, cooperation, urban networks, initiatives.

Introduction

Time connection and continuity of relations between Belgrade and the South East European countries has its inception since the time of the Roman Empire, whose five centuries long government has left their marks on the territory of present-day Belgrade. Strong is even the influence of Greek urban centers, but it is negligible compared to the absolute domination of the Roman political-territorial organization during the ancient times. Namely, inception of the first empirically formed spatially planned concept, Romans realized through: the territorial organization of space, the system of communication and hierarchy of urban centers. The importance of such spatial arrangement, in relation of the Roman Singidunum (present Belgrade) to the surrounding countries, visible is through a planned policy of the Roman Empire, whose goal is the realization of economic, political and strategic (military) objectives. As a well-known builders of roads, bridges, infrastructure networks and systems, the Romans in the beginning of the expansion of its power, use land communications, as the main instrument for implementing such policies. With a destruction of pirates and overcoming obstacle for a free navigation and trade, the main water flows gradually train and create conditions for political and economic integration of Singidunum to the network of urban centers in the Roman Empire.

Belgrade relations and links with the countries of South Eastern Europe through history

Basic political-territorial units of the area were in the Roman province, which created the network of urban centers mutually connected by land or inland waterways. Belgrade at the time was part of the Pannonian area, in the other province of Lower Pannonia¹ (map 1) She included the eastern area of the Sava-Drava-Danubian river system whose the most important center was today's Sremska Mitrovica (Sirmium). Roman Singidunum did not have a leading function as a Sirmiumum but he was significant strategic military base on the Danube limes (Roman border)², and important cross road between the Roman provinces of Moesia (Moesia Superior), Dacia (Dacia), Pannonia (Panonia Savia) and Dalmatia (Dalmatia).

Map 1. The Roman provinces with the leading urban centers; gravitation and navigation orientation by traffic roads, main rivers and sea

Source: Рогоћ, В., 1976.

* Marija Nevenic, research assistant, University in Belgrade – Faculty of Geography, 3/III Studentski trg, Belgrade
This paper is a result of the investigation within the project 146010 founded by Ministry of science and technologic development of Serbia

¹ Panonia inferior или Panonia secunda

² More detailed elaboration on Danube limes in: Šećerov, V., Nevenić, (2004.): Podunavlje u Srbiji kroz istoriju do danas- kratak prikaz. Glasnik Srpskog geografskog društva.

Undoubtedly, the greatest importance of the spatially planned organization in the context of Singidunum's mutual influences and connections with his surrounding, had three development axis: Danubian-North-Adriatic, Danubian-Central-Adriatic and Aegean Danubian traffic route. They represented the most important corridors of geographic, military, economic, political and cultural relations of the Singidunum with the Roman Empire.

1. Danubian northern Adriatic axis of development is considered the oldest embryonic development axes in the territory of the Roman Empire and had a leading role in the spatial integration of Belgrade with the former Roman provinces. She spread from Sisak (Siscia), within the Panonia Savie, through Marsonia (Slavonski Brod), Cibalae (Vinkovci), Sirmium (Sremska Mitrovica) to Singidunum Viminacium (Kostolac) and further towards Constantinople. This direction had the primary role, primarily because of the importance of land connection with Italy in the west and Byzantium in the east, and strong influence of Trieste and Akvileja, that is Constantinople. Links Sisak-Senj (Senia) and Ljubljana-Trieste-Akvileja with branches in major urban colonies in Istria (Pula primarily, important because of the fastest connection to the middle Italy over Ancona) are realized with the connection of Sava direction with northern Adriatic. Gradually, this evolved in the direction of a strong hub of economic activities and traffic activities of large distances. As the strategic military axis Via Militaris went through Singidunum, over Sremska Mitrovica and Kostolac toward Byzantium, undoubtedly are spatial influences and links of Belgrade in both development directions.

2. Singidunum to the south, a bit less, had connections to the Adriatic cities dominantly oriented towards the greatest secondary Adriatic metropolis Salona (Split). In that way, Danubian middle-Adriatic-axis has communicated with the mountain hinterland and Danubian-Sava axis through two diagonal directions linking Salon with Sisak to the northwest, that is Sremska Mitrovica in the northeast. Commercial traffic influences were also felt in the Singidunum who had access to Italy, from the Danube through these routes (that is Sava), and by that even military strategic importance as the shortest way to the west. Sava and Danube rivers were also important communications, not only in trade but also in the strategic position of Belgrade. Regardless of the great role and development of Salona, in the later stages of the Roman Empire, lower Pannonian Sirmium takes primacy as the center of prefecture and focus of the entire Mediterranean, Dinaridian and Daubian space. This was primarily to the strengthening of agricultural production in the fertile Danube plain of Danubian area which becomes basis for a new transportation system Danube-Adriatic-North Italy. Besides the land roads, a great role had waterways made by hydraulic, construction and other procedures, primarily along the Sava, but as well as along the Danube, Morava and Vardara flow. Between Singidunum and Taurunum (Zemun) was a bridge over the Save, connecting the two cities, and whom one of the most important Roman roads went. He was the focal point for Singidunum's and Danube's connection with Italy.

3. Apart from cooperation with the western Roman provinces, Singidunum had, over Danubian-Aegean axis a connection with Moesia and Macedonia, that is with Thessaloniki as its center. Immediately after conquering Macedonia, the Romans built one of the most important imperial travel routes, the so-called Via Enngnatia, that extends from the Dirrahiuma (Dures), Macedonia, through Thessaloniki to Constantinople, uniting the Adriatic and Aegean Sea. The role of Belgrade in Danubian-Aegean development axis can be seen over the western branches of the Via Militaris, from Singidunum to Naisus (Nis), representing the shortest way to Thessaloniki, that is with Rome and Byzantium.

With invasion of barbarian tribes in the fourth century of the new era starts a collapse of the Roman Empire, where Belgrade again has an important role as a communication node and a starting point for new conquests. Gradual ascent of the Byzantine

Empire in the VI century and more frequent attacks of the Slavic tribes, Belgrade again returns a function of defensive limes, as a belt of fortifications in the north. His importance continues to grow with time by its role as a node for all communications that lead to the inner part of the Balkan Peninsula, as well as towards east to Constantinople. In the period from the XI to the XV century, finally are formed the main directions of communications, which even today, in the changed conditions, remained the same.

Actual changes in the relations between Belgrade and Europe, but also in the overall development of the city, Belgrade is experiencing only at the beginning of the XV century, when for the short time becomes the Serbian land, under the authority of Despot Stefan Lazarević. With its overall policy towards Hungary, he seeks to ensure the smooth development of Belgrade. He expands contractual relations with Hungarian king by bonding Serbia with the European policy of that time. Thanks to favorable conditions for trade, economic links with parts spreading north from Sava and Danube, as well as with the Adriatic coast are strengthening. Belgrade for a short period of time changes his character and opens to the neighbors gathering traders from all over the Serbia, Bosnia, coastal cities, Kotor and Dubrovnik in particular as the main foreign trade, commercial and diplomatic center of the Adriatic. Trade to the coast proceeded with caravan ways and paths, while through the Danube flow was exporting to the north, slightly less through the lower Vardar water flow and smaller part of the lower Sava and Drava waterway towards south direction. Besides trading links, to the Serbian capital have reached also cultural influences from the west and east. Serbian capital has soon became a literary and cultural center of this part of the Balkans.

Until the beginning of the XVI century and the transitioning under Otoman rule, Belgrade is an important Hungarian fortress. Conquering the part of Hungary by the Turks, Belgrade loses its importance as a frontier fortress but still remains the first level traffic node, as an important link in the chain of communications that connected the newly conquered areas with Istanbul, center of the Otoman Empire. Conquering these parts, the Turks become the main political factor in South Eastern Europe, forming a new type of military feudal organization of territory. Together with the commercial exchange, such administrative political system affects the formation of a new urban network of Islamic Oriental cities. Belgrade, as one of them, becomes a part of Sanjak Smederevo, incorporating peri-Panonian Serbia to Turkey, but very quickly, due to growing importance of Turkish-Islamic Belgrade „Šehir“, this Sanjak, in the second half of the XVI century, becomes the Belgrade Sanjak³.

Map 2. Territorial organization of the part of Balkan Peninsula in the Ottoman Empire in the second half of the XVI Century

Legend: 1- Sanjak borders, 2- "Ejlat" seats, 3-center of the Sanjaks, 4-Venetian Istria and Dalmatia, 5-Dubrovnik Republic, 6 - parts of the coast without fixed Ottoman and Venetian strongholds to the last quarter of the XVII Century.

Source: Регионална географија Југославије, Рогоћ, В., 1982.

As the administrative and commercial center and main military base for further onrush of Turkey to the countries of Hungary and Austria, Belgrade became a city of between 20,000 to 40,000 inhabitants. Again, he gets the role of a strong center, converting from the border fortification to an economic and commercial center of the northern Turkey after moving a border of Ottoman Empire towards Central Europe. Instead of the Adriatic

³ Belgrade Sanjak is later known as the Belgrade Pashadom since Belgrade Sanjak-beg, because of the importance of Belgrade, was wearing the title of Pasha.

Sea, Belgrade trade is, with the arrival of the Turks, completely orienting to the Bosfor and Budim, although old links and roads have not been abandoned.

Since he lies on the crossroads of the main river and land routes of South Eastern Europe, which connects Central European cities, the Black Sea, eastern Mediterranean, and the Ion and the Adriatic port, Belgrade has received a strong role of trade and transit center. In particular, he was known by the sale of grain, textile goods and various products, from the eastern parts of the Turkish Empire, and from the west. The goods came mostly with caravans and then went further by ships to Budim, Pest and other Pannonian cities. Economic life of Belgrade river road had far greater importance, regardless of strong ground connections. Constantinople road, as the main land link of Belgrade with Bosfor, was primarily military strategic direction, with continuation to the north as a water way, a far easier for goods' transportation. Navigation was made on Tisa and Tamiš, also on Begej in direction to Belgrade, and in the middle of XVII century, due to the new front in the Croatia, the Sava river becomes the main road for military purposes and even for grain meant to Sultan's Army in the European part of the Empire. Beside its economic and military role, Belgrade was also an international node for the passenger traffic. When traveling from Central Europe to Constantinople and to the East, navigation to Belgrade was made through Sava and Danube river, and afterwards was moving to the imperial road.

After 1867. year Belgrade receives a new importance as a center of Serbian state. After the proclamation of independence in 1878. and enhancement of the six new districts, the development of Belgrade as urban settlement and the capital of Serbia, even more gains in intensity. Turning point in relations between Belgrade and present-day countries of South Eastern Europe is a new railway era who ended the dominance of Danubian-north-Adriatic combined transport system. After the construction of railways Belgrade-Niš-Thessaloniki and Belgrade-Niš-Constantinople, Belgrade economically develops more quickly. An important transcontinental railway direction, going by route of the old "imperial" way to Istanbul, emphasizes a transit importance of the new Serbia.

In 1882. year Belgrade became the capital of the Kingdom of Serbia, making the initial basis for modern European city whose communications with its surrounding are still based on the favorable geographical position, that is on the crossroads of land and river routes. Number of its inhabitants in comparison to 1804. year increases and goes over 80,000. In the first half of the twentieth century Serbia leads four great wars, which will significantly change the economic, demographic and political image of Belgrade. With disintegration of the Austro-Hungarian Empire in 1918., Belgrade and other political territorial units of the former Empire and Turkey, with prevailing South Slavs population, form the national states. As the former capital of the Kingdom of Serbia, and due to favorable geographic and strategic position, control of the main intersection of land and river traffic, Belgrade imposes as the capital of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes, and later the Kingdom of Yugoslavia. The position of Belgrade in the new Kingdom in relation to the new border was unfavorable with respect to the sea orientation of the entire state, but on the other side, its role was significant bearing in mind the continental, central European orientation. She was very dominant since almost four fifths of total foreign trade traffic in interwar period went through railway connections and the Danube. Also, in 1929., the Kingdom of Yugoslavia is dividing into regional units ruled by a ban ("Banovine"), and district of the City of Belgrade is formed with Pančevo within it.

During the old Yugoslavia for the first time comes to polarization of the urban networks, where the Belgrade and Zagreb become two leading capital cities. After the First World War, the position of Belgrade in relation to the immediate environment (Yugoslavia) lags behind the Zagreb, which is being developed as an industrial and financial center of

Yugoslavia. To that, after the Austrian occupation, contributes a slow development in the various branches of the economy, ranging from traffic and industry, to commerce and banking. However, there is a very rapid rate of demographic growth in Belgrade, even 10% annually, as a consequence of the new political and geographical connotation of Belgrade. Due to the position of the main city of the State, much greater than it was in Serbia, created are conditions for the concentration of administrative and management functions, which attract a large population and annual growth condition. From 1945. to the seventies of the twentieth century, Belgrade as the capital of the second and third Yugoslavia is going through significant changes in the economic, political, demographic and cultural terms that reflect its growth and development⁴. In addition to import / export, in this period, significant are also the common investments in the country and abroad.

Belgrade relations and links with the countries of South East Europe today

After the World War II urban centers of Serbia are gradually changing their organizational structure and physiognomy. Established are new connections in the spatial and functional relations in and between the regions, caused by industrialization and population mobility which concentrate in the vicinity of large industrial complexes, mainly in the peripheral parts of the cities. It comes to the vertical redistribution of labor from agriculture to other activities. Government centralizes gradually, the number and territory of the municipality increases, counties repeal and the status of cities redefines. In a light of this, the position of Belgrade and its relations with the wider regional surrounding are defined only within the borders of existing State, and in the current plans and programs from the Socialist Federal Republic of Yugoslavia (SFRY)⁵. The reasons for this are mainly due to the State's socialist policy of that time, which was less oriented toward Europe and more toward the so-called non-aligned countries, which itself belonged to. Known to the European political scene of that time, there were two main economic and political communities: the European Economic Community (EEC), which later became the European Union and SEV (Council for mutual economic assistance)⁶. Yugoslavia has had practically a role of the buffer zone between the two options clearly divided, with benefits as favorable political and economic relations for both communities. However, causes for a rather rigid planning at the time attributed to the two decade long centralized administrative planning in Serbia, or the so-called social planning at the beginning of the seventies. It was linked to state institutions at the federal, national and provincial level with the aim of targeted economic growth. Spatial and urban planning related to the "market", which would mean a free choice of institution by the investor (Perišić, D., 1985.)

At the end of the sixties and early seventies, the social planning in the territory of Serbia introduces a new order and organization, which in the main urban centers, and primarily in Belgrade, forms a current urban matrix, the capital facilities and systems similar to modern European cities. Although a social planning, sublimating experience and practice of the east and west, in the period of the socialist way of governing often magnified a success of the planning solutions⁷, some capital facilities in that time (for example, Djerdap hydropower plant) were the largest investment in Europe, followed by major planning actions and modern planning mechanisms. Already in the second half of the eighties, planning system and practice were in a deep crisis. Wanted is a new system that would be

⁴ External trade in Belgrade and Yugoslavia in 1974. was 13 times higher in comparison to 1939. In 1989., Belgrade employed population of 603,898 made by the gross domestic product of \$ 5232 per capita. (Statistical Office of the Republic of Serbia, 2006.)

⁵ Spatial plan of the Socialist Republic of Serbia from 1970., the project "Spatial planning of the Belgrade region" from 1972., Spatial Plan of the City of Belgrade from 1981.

⁶ SEV -СОВЕТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ВЗАИМОПОМОЩИ

⁷ Emphasized are "the successes" and "prosperity" while at the same time the actual problems were often marginalized.

based on appropriate solutions from the paradigm of "planning + market" / "market+planning", at the time still in the ruling socialist ideological form. (Vujošević, M., 2003.).

After the dissolution of the Warsaw contract and the collapse of communism during the nineties of the twentieth century, thorn down are the political barriers and it comes to the intertwining of economic interests and the improvement of bilateral and regional relations between the neighbors, naturally bounded and related by interest with each other. Unfortunately, just then starts the collapse of Yugoslavia, once powerful and prospectively the most advanced country in the South Eastern Europe. The situation becomes further complicated by introducing embargo to the Federal Republic of Yugoslavia (FRY) causing the political dam to overpower natural connection and interests. (Sećerov, V., Nevenić M., 2004.).

When transition to a market economy started in the countries of Central and South Eastern Europe in 1989., Yugoslavia was still in advance in comparison to other countries in the region. Yugoslavia had, in the international economic and political relations (of which all of the former Yugoslavia benefited in some way) a privileged position. Good relations with leading financial organizations, relative openness and the adoption of a set of laws enabled a significant influence of foreign capital. Thanks to an early orientation towards market reforms, Yugoslavia at the time had the most reformed socialist economy. Total index of initial conditions⁸ in all socialist countries indicates that not only Yugoslavia but all the former Republics were in front of the other countries in South Eastern Europe⁹. At the time of dissolution, Serbia held a relatively favorable position in the region of South Eastern Europe.

After the collapse of the large State, a number of negative development trends have influenced the economic situation in the FRY, practically destroying all the advantages that the country enjoyed ten years earlier. In the early nineties, the Yugoslav economy was negatively affected by numerous external attacks, primarily the disintegration of the Yugoslav Federation, a number of armed conflicts and sanctions by the international community¹⁰.

In early 1990., Belgrade experiences the marginalization of economic, social, natural and cultural factors caused by the disintegration of Yugoslavia (where he was a capital city) and the consequences of that are felt even today. Political troubles, weak financial base, as well as insufficiently renewed institutional system have caused a slower demographic growth and economic backwardness (table 1).

Relations with the countries in closer and even wider regional surrounding have been disturbed causing the significant consequences to the functioning of the City and affecting its position in the region (Stojkov, B., 2000.). All the neighboring South Eastern European countries (with the exception of Bosnia and Herzegovina, and to some extent of Albania) have competed in promoting their cities, in attracting foreign and domestic investment to enhance their competitive advantages and positions, and they intensively worked to strengthen their role in European integration and European institutions. Unlike them, the

⁸ Total initial conditions index includes the following indicators: the dependence on trade with CMEA - Council for Mutual Economic Assistance, income per capita, share of services in gross domestic product (GDP) and previous reform.

⁹ The total index for Serbia and Montenegro was 19, compared to 15 that Albania and Romania had together, 13 for Bulgaria and the maximum (24) for Slovenia (Uvalić, M., 1997.)

¹⁰ Direct effects of the State's disintegration were felt in Serbia through: strong inflationary impact caused by currency independence of other Republics that have raised their savings from Serbian market; division of financial channels and serious financial problems that followed the disintegration of the country; reduced circulation of money. Other consequences of the more longer effects included loss of supply of goods and investments by low prices of the other Republics, as well as the loss of a large protected market disruptions in the traditional relationships among business partners, or the introduction of a trade bans by the newly formed states; significantly reduced interest of foreign investors due to the small market of FRY, and a very high political risk. All these effects of disintegration had negative consequences for the macro-economic indicators of the FRY.

City of Belgrade, together with the Union of Serbia and Montenegro (founded in 2002., ended in 2006.) left on the margins of these processes.

Table 1. Population and gross domestic product of Belgrade (1981 - 2002)

	1981.	1991.	2002.
Population¹¹	1,470,073	1,552,151	1,576,124
GDP (mil. of dinars)	189,132	35,343	211,517

Source: *** (2002). Упоредни преглед броја становника 1948.-2002. У *Попис становништва, домаћинства и станова у 2002. години* (св.9). Београд: Републички завод за статистику; <http://www.webrzs.stat.gov.rs>

In the period after 1990., the several European regional initiatives, programs and projects have been made, which reflected to a lesser or greater extent, the relations of Belgrade with the countries in the region. Base for all these initiatives defines a common strategy of spatial development. Also, certain local planning initiatives considered the position of Belgrade in closer and wider international surrounding. Among them, in explaining the role of spatial planning approach to creating and developing the position of Belgrade in the Southeastern Europe, in particular are emphasized the Spatial Plan of the Republic of Serbia, The Regional Spatial Plan for the City of Belgrade Administrative Area and Strategy of the Spatial Development of the Republic of Serbia.

Since 1993., position and role of Belgrade in the South East Europe is degraded due to a changed political and economic situation, which resulted the same ranking of Belgrade as other European cities, together with Zagreb and Skopje, but below the status of Budapest, Bucharest and similar. Although Belgrade has a status of a national urban region with major European functions¹², he is still not treated equally in relation to some metropolises of the Southeastern Europe. The situation is changed when creating the several important strategic documents within regional initiative INTERREG II C¹³, which included Belgrade again in the planning area of Southeastern Europe. Launched in 1990., INTERREG, which resulted the projects Vision Planet, ESTIA, Arge Donau, Planet Cense¹⁴, etc., as never before, opens the possibility for cooperation and positioning Belgrade in the European space. With the primary role to strengthen the economic and social cohesion of the European continent, this initiative promoted an improvement of regional development through transnational, interregional cooperation and for Serbia, by that also for Belgrade, only valid interregional collaboration in the framework of INTERREG IIIc. Special emphasis is placed on the challenges and opportunities of the regions that are located along the external borders of the EU. In this way, Belgrade got a chance for the first time, to cooperate within the common European urban networks and to accomplish the cooperation with the cities of South Eastern Europe.

Today, Belgrade is the core of the 2,5 mil. agglomeration¹⁵. There are 157 settlements within administrative borders of the City of Belgrade, of which 18 belong to the

¹¹ Census lists made in 1991. and 2002. made a comparative overview of the number of inhabitants according to the "new" and "old" methodology, in order to facilitate the possibility of comparisons. Namely, reducing the 2002. Census data to the 1991 Census methodology, the permanent population included all the persons on the labor or stay abroad (regardless to the length of stay), and excluded the foreign nationals on the work-stay in Serbia. The table gives a comparative overview of the population in 1991. and 2002. year according to the new 2002. Census methodology. According to the methodology of the previous Censuses, Belgrade had 1,602,226 inhabitants in 1991., that is 1,638,643 inhabitants in 2002.

¹² German Ministry for Spatial planning, construction and urban development, assigned to Belgrade in 1993. a status of a national urban region, with important European functions (Subotić, S., 2003.).

¹³ INTERREG- Initiative to encourage interregional cooperation for strengthening the socio-economic cohesion and balanced development of Europe.

¹⁴ VISION PLANET- Developing Perspectives and Strategies of Spatial Planning Policy for the CADSES within a Network Planning; ESTIA- European space and territorial integration alternatives; ARGE DONAU- Business Community of the Danube countries; Planet CenSE- Planner `s network for Central and Southeastern Europe.

¹⁵ When spoken, 2,5 mil. agglomeration of Belgrade, we think about its European scope. The position of Novi Sad is important in that sense. In the future plans about Euro integration processes, Novi Sad and his agglomeration can be observed as a subsystem to

urban settlement type. Belgrade's relations and links with the countries of the South Eastern Europe are made through the multimodal European corridors X and VII, that is the Danube river corridor, which includes the belt of the Sava river (Corridor VII) and the corridor along the highway Salzburg - Zagreb - Belgrade - Niš - Thessaloniki with branch going from Belgrade to Budapest (corridor X with branch X1). In favor of this go the existence of the main direction Belgrade - Vršac - Timisoara.

Perspectively, the compact connections with the regional surrounding and a better positioning of Belgrade in the functional organization of South Eastern Europe are possible if he: achieves a higher degree of valorization of his excellent geographic position, improves communications and transport infrastructure, improves quality of life of his inhabitants, qualitatively transforms and improves the competitiveness of industrial, service and cultural sectors, with the acceptance of the new economy and European environmental standards. To that has to be added also decentralization of functions, the decentralized policy of agglomeration development planning as well as the decentralized policy of public and social services (Tošić, D., Nevenić, M., 2006.) (Tošić, D., Obradović, D., 2003). So, what Belgrade can and what is imperative for further development is the acceptance of the principles of European cities. Active collaboration and trans-regional networking with the cities in the region would enable the creation of environment that will have the functions, activities, and other social standards closer to more balanced regional development.

The new structures of cooperation (neighboring, that is cross border metropolitan areas, smaller and larger cities and rural hinterland) should be stimulated through "top-down" - vertical decision-making process (trans-national), activities based on knowledge and through financial assistance of the EU. These forms of cooperation should be accompanied by the "bottom-up" initiatives between cities and regions, finding partners and establishing the institutional links and networks (Faludi A., 2002)

Conclusion

Belgrade and his region are, like other South East European metropolises, on the crossroads of major changes. In such environment, the future spatial and economic development of Belgrade agglomeration lies in cooperation and the creation of common strategies and policies for the improvement of communication, synergy and attractiveness of the entire region. Numerous advantages that Belgrade has (primarily traffic and geo-strategic position, the legacy of former primer center of this part of Europe, the attraction of investments, and so on..) are a prerequisite for establishing stronger links and restoring the former position, as well as the assumption that the development is possible. Although it is largely restricted with external political circumstances, which are not currently favorable to faster integration into the spatial flows of South Eastern Europe, there are many possibilities and they should be used. Clear defining of priorities (organizational, project and others) can create the conditions for stronger cohesion with the European environment. Also, given the relatively small area of the whole region (in relation to the other macro regions in the world) and proximity of the South East European metropolises, also a good infrastructural equipment and connections, it is an imperative to develop the networks of cooperation in order to form polycentric regional structures that would support regional integration and improve an economic and spatial potential.

See References on page 82

Belgrade euro metropolitan region (3MEGAs), that is Belgrade European metropolitan region can be planned as a bipolar agglomeration Belgrade-*Novi Sad*. In favor of that go some arguments that *Novi Sad* should be treated as a core of secondary European metropolitan region, type PUSH - Potential Urban Strategic Horizon. (Tošić, D., Krunic, N., 2005).