

### ПРОСТОРНА ДЕФИНИЦИЈА ДУНАВСКО-МОРАВСКОГ КОРИДОРА

**Садржај:** Положај Дунавско-моравског коридора поклапа се у целини и његовим попречним везама са Свеевропским транспортним коридором X за којег су везани: једна деоница Коридора VII и једна унутрашња попречна деоница. Као главна географска директриса овај коридор са својом просторним предиспозицијама, уз интензивније привредно и инфраструктурно активирање, представља главну осовину развоја и интеграције државе Србије са окружењем у југоисточној Европи.

**Кључне речи:** Коридор X, Дунав, Морава, Србија, југоисточна Европа.

**Abstract:** Position of the Danube-Morava corridor in its entirety and lateral links coincides with the Trans-European Transport Corridor X One segment of the Corridor VII and one internal lateral segment are attached to the Corridor X as well. That corridor as the main geographical route, and its spatial preferences supplemented by more intensive economic and infrastructural activation, represents the principal axis of development and integration of Serbia into her neighborhood in South-East Europe.

**Key words:** Corridor X, Danube, Morava, Serbia, South-East Europe.

### Увод

Србија својим географским положајем, која је северним границама отворена према Европи, и посредством својих маркантних уздужних и поречних долина које имају особине повезивања, прожимања и спајања, интегрише простор у ширим регионалним консталацијама на Балкану и југоисточној Европи. Те просторно-физичке и функционалне константе територије, Србију чине раскршћем или средиштем макрорегионалне интеграције, али и дезинтеграције, у дијалектичком развоју цивилизација на овом простору.

Јован Цвијић је један од првих наших научника који је уочио значај комуникационих линија кроз Србију, које повезују централну Европу преко Балкана са Малом Азијом, и даље до Суецског канала. Истичући да због тога има веома повољан географски положај, позната су и често цитирана његова поређења Србије са „кућом на друму“, „евроазијским мостом“ или „капијом истока“. Али, исто тако, Цвијић је увидео да је у геополитичком и културолошком погледу ова територија била више транзитна зона него раскршће, односно како се он изразио „медијум за паркуирање, пројуривање и протрчавање“ (Цвијић Ј., 1991).

И после сваког дезинтеграционог процеса поново се истицао значај просторне предодређености положаја овог региона. Тако је Цвијићев следбеник Боривоје Ж. Милојевић, после другог светског рата закључио: „За општи развој Југославије од великог је значаја чињеница, што она лежи на раскршћу два врло

---

\* Др Мирчета Вемич, научни сарадник, Географски Институт „Јован Цвијић“ САНУ, Београд, Ђуре Јакшића 9

значајна пута: један од њих води од запада ка истоку, а други од севера ка југу. Изложена тако разноврсним утицајима, Југославија ће примати оне утицаје, који служе њеном општем напретку и уздицању, а опираће се оним утицајима који су штетни“ (Милојевић Б., 1948).

Светски примери показују да се највећи економски ефекти постижу улагањем у привреду и инфраструктуру на најповољнијим локацијама, зонама и коридорима. Привредном активизацијом, са њиховом инфраструктурном изграђеношћу путева, пруга, пловних путева и ваздухопловних лука, коридори постају велики интеграциони фактори. Европска заједница је развила разгранату мрежу коридора, а онај који води кроз Србију повезује Централну Европу са Медитераном, односно Северно са Егејским и Црним морем. Означен је као *Свеевропски транспортни коридор X*. Главне тачке коридора X су: *Салзбург–Љубљана–Загреб–Београд–Ниш–Скопље–Солун*; са огранцима А: *Грац–Марибор– Загреб*; Б: *Будимпешта–Нови Сад–Београд*; Ц: *Ниш–Софија (Димитровград– Истамбул* путем Коридора IV) и Д: *Велес– Битољ–Флорина– Виа Егнација– Игуменица*.

*Дунавско-моравски коридор* представља део Свеевропског транспортног коридора X и VII који пролази долинама Дунава, Велике и Јужне Мораве, са попречним гравитационим правцима долинама Саве, Западне Мораве и Нишаве. Дунавска деоница коридора X у наставку са деоницом коридора VII повезује Србију са Мађарском, Румунијом, Бугарском Молдавијом и Украјином. Нишавска са Бугарском и Турском. Деоница која води долином Велике и Јужне Мораве повезује Македонију, Грчку и Албанију, а унутрашња, попречна Западноморавска деоница Босну и Херцеговину. Савска деоница, такође повезује Босну и Херцеговину и Хрватску.

### Појам коридора

Термин коридор је позајмица, из италијанског језика. У *Лексикону страних речи и израза* М. Вујаклије стоји да је: „коридор (тал. *coridore*) арх. трем, ходник, на који воде врата из покрајних соба, ложа и др; у Политичкој географији: део земље или линија која спаја једну државу са морем“ (Вујаклија М.).

У нашем језику под овим појмом подразумева се појас ограничене ширине, дужине и висине уз одређене копнене, водене (речне и поморске) или ваздушне саобраћајнице. На ваздушном путу изнад државне границе где улазе или излазе ваздухоплови постоје гранични коридори. Овај појам везан је и за путање космичких летилица које се враћају из орбите на Земљу, на којима треба да сагоре итд.

Коридори су, дакле, својеврсни природни, географски детерминисани и стохастички функционални територијални системи. При томе је битно нагласити, како је о територијалним системима писао проф. Милован Радовановић „да они настају интеракцијом природних елемената и комплекса географске средине, становништва, људске делатности и материјализованих ефеката људског рада, у крајњој инстанци као просторни израз токова кретања материје, енергије и информације“ и даље „да представљају један од најдинамичних просторно-функционалних и просторно-организационих облика људске животне манифестације, која се конкретно испољава кроз просторне везе и односе, просторну организацију и расподелу, дисперзију и концентрацију елемената, просторно-функционалну поларизацију чворних тачака и рејона, конфигурацију размештаја елемената, типолошке одлике и законитости њихове морфологије итд“ (Радовановић М. В., 1989).

Истраживања коридора као територијалних система, такође представља сложен логички и сазнајни подухват, где ми, пре свега, вршимо структурно-динамичку анализу и гравитационофункцијско рејонирање издвојеног простора. Опсервирајући хорологичност и промишљајући системност коридора, пажљивом селекцијом сводимо вишеслојни, хетерогени, анизатропни, покретљиви, променљиви, и тродимензионални геопростор у условно дводимензионални, територијални континуитет просторних компонената. Због огромног броја елемената и скоро несамерљивог броја веза, сложених геопросторних система, какви су коридори, теоријски је решив али је практично ограничен и изводљив само у одређеној мери њихов превод у коначан скуп токова или трајекторија, површина и тачака.

Генерализација, агрегација и избор поступка истраживања су условљени циљевима поузданости научних предвиђања и управљачког деловања усмереног на пожељну просторно-функционалну организацију и понашање њихових природних и антропогених елемената. Зато у први план истраживања Дунавско-моравског коридора избијају природне карактеристике и потенцијали, становништво, инфраструктурни системи, привредни комплекси, непривредне делатности, становање и комунална инфраструктура, коришћење геопростора и мреже насеља, посебно мреже урбаних центара.

### Просторни положај, структура и расподела

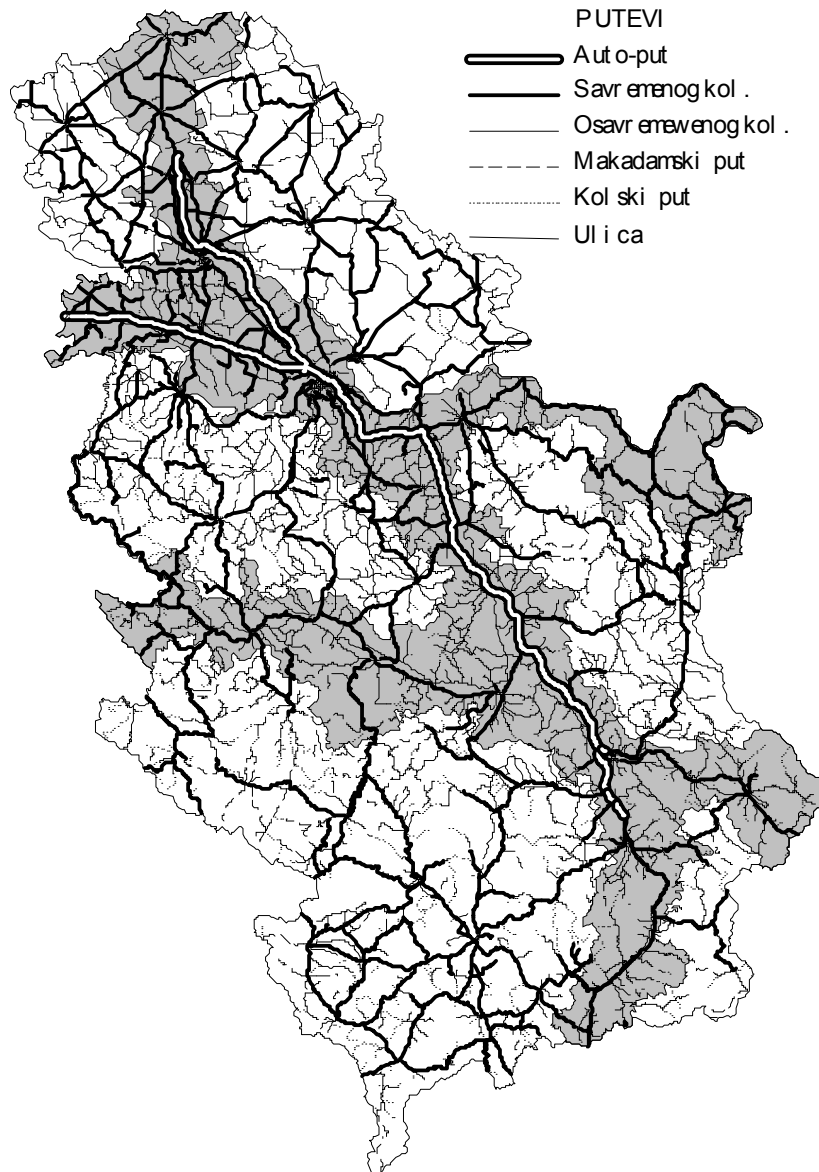
Дунавскоморавски коридор је пре свега копнени коридор ослоњен на путну и железничку мрежу (Скице 1 и 2). Смештен дуж река Саве, Дунава, Мораве, Нишаве и њихових притока он је и водени коридор, јер подразумева употребу пловних речних деоница; са перспективом поновног покретања истраживања и акција на изградњи пловног пута Морава–Вардар. Поред тога, главне и преломне тачке овог коридора су и ваздухопловна чворишта, чиме он постаје и ваздушни коридор.

Како се простор овог коридора у физичком и функционалном смислу испољава као резултанта сабирања и расподеле енергетских токова, копнених, водених и ваздушних елемената и друштвено-техногених утицаја, то се у потпуности одражава на положај и односе Србије са суседима у регионалном окружењу југоисточне Европе. Ту је запажена и потврђена географска и историјска закономерност да Србија са својим Дунавско-моравским коридором, упркос свом изложеном, прелазном и променљивом геополитичком, геостратегијском и макрорегионалном положају има примат у читавој југоисточној Европи на плану државно-територијалне организације као и посредничне и транзитне функције у односу на њено окружење.

*Математички положај.* Дунавско-моравски коридор је средишни, тј. функционално осовински за укупну територију Србије. Његове улазне или излазне тачке готово да се поклапају са крајњим тачкама територије Србије. У географском координатном систему, положај тих тачака, у поређењу са крајњим тачкама, је:

- Најсевернија тачка налази се код Суботице, ближе Хоргошу, на граничном прелазу са Мађарском, чија је: географска ширина  $\varphi = 46^{\circ} 10' 35''$  (а крајња,  $\varphi = 46^{\circ} 11' 25''$ ), географска дужина  $\lambda = 19^{\circ} 59' 20''$ , надморска висина  $z = 90$  м;
- Најјужнија тачка је на јужној падини Прешевске повије на граничном прелазу са Македонијом, чија је: географска ширина  $\varphi = 42^{\circ} 14' 10''$  (а крајња,  $\varphi = 41^{\circ} 53' 00''$ ), географска дужина  $\lambda = 21^{\circ} 42' 30''$ , надморска висина  $z = 390$  м;

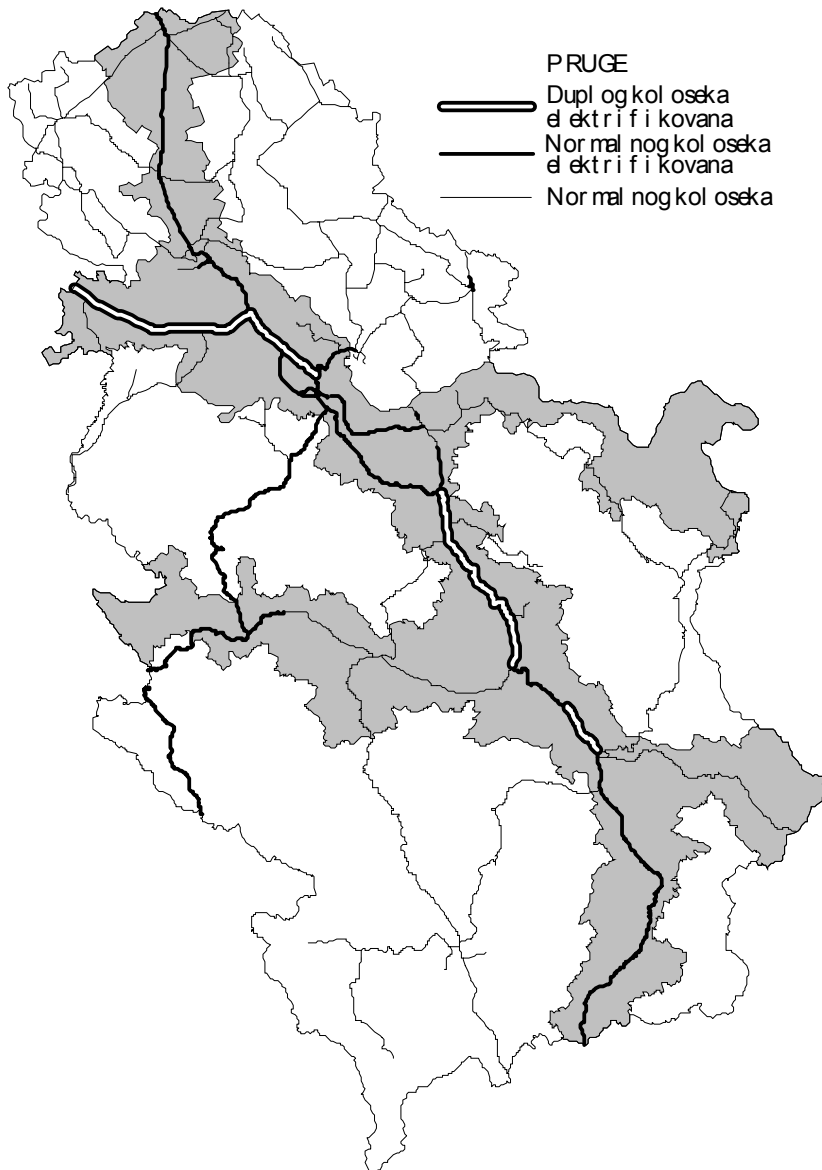
- Најзападнија тачка налази се на аутопуту Београд–Загреб, код Батроваца, чије су координате: географска ширина  $\varphi = 45^{\circ} 03' 15''$ , географска дужина  $\lambda = 19^{\circ} 06' 05''$  (а крајња,  $\lambda = 18^{\circ} 49' 00''$ ), надморска висина  $z = 80$  м;
- Најисточнија тачка је код Димитровграда на граничном прелазу са Бугарском, са координатама: географска ширина  $\varphi = 42^{\circ} 59' 45''$ , географска дужина  $\lambda = 22^{\circ} 50' 25''$  (а крајња,  $\lambda = 23^{\circ} 00' 04''$ ), надморска висина  $z = 495$  м.



Скица 1. Мрежа путева Дунавско-моравског коридора и Србије према Саобраћајној карти СРЈ 1 : 500.000 (1997) ВГИ, Београд

*Просторна структура* Дунавско-моравског коридора састоји се из три главне просторне целине које су међусобно спојене и пенетрисане, а релативно раздвојене и посебне, у којима се налазе бројни потенцијали значајни за развој и концентрацију привредних и других делатности, а то су: Дунавска осовина, Београдско чвориште и Моравска осовина.

Дефинисане осе, првенствено делови Коридора X и VII, имају пре свега спољни интеграциони значај, а за њих су везани бочни коридори који имају унутрашњи значај, тако да ове просторне целине, или осовине развоја, имају своје специфичности и потподелу.



Скица 2. Мрежа пруга Дунавско-моравског коридора и Србије према Саобраћајној карти СРЈ 1 : 500.000 (1997) ВГИ, Београд

Дунавска осовина дели се на два дела: Горњодунавску и Доњодунавску. Горњодунавска осовина се поклапа са огранком Б Коридора X, на линији Будимпешта – Нови Сад – Београд, и њој гравитира Панонско подунавље, док Доњодунавска осовина као деоница Коридора VII води од Београда у Тимочки басен, којој гравитира Влашко подунавље. Подунавске осовине представљају најпрометнији, најгушће насељен и привредно најјачи део територије Србије. Посебну погодност представља чињеница да се може користити широко разграната мрежа пловних река и канала у Европи, међу којима је и канал Дунав–Мајна–Рајна. С друге стране пловни пут Дунава везује ову територију кроз Бердап са Црним Морем.

Београдско чвориште чини подручје града Београда и преклапа се са Горњодунавском осовином на северу и Моравском на југу, а попречно са Савском на западу и Доњодунавском на истоку. Савска деоница је на главној копненој путањи Коридора X, и на територији Србије краћа је од дунавских, али не мање значајна, јер улази у Београдско чвориште.

У Београду се Дунав највише приближио Јадранском, односно Егејском мору, тако да са рекама Савом, Тисом, Тамишом и Моравом које се стичу у близини, представља речно-морско пристаниште. Београд је и ваздушна лука, што ово чвориште чини повољним и значајним у оквиру југословенског, балканског, европског и светског простора. Како је о томе писао проф. Александар Вељковић „то му даје велике потенцијалне предности за предузимање водеће улоге у повезивању и интегрисању простора средишне Србије у шири економски, социјални и политички геопростор“ (Вељковић А. и други, 1995).

Моравску осовину чине меридијански постављене долине Велике и Јужне Мораве, са попречним правцима долина Западне Мораве и Нишаве. Природа је на месту сусрета и сучељавања Динарских планина и карпато-балканског лука изградила сложеним геотектонским и геоморфолошким процесима проходни систем котлина и клисура, које сачињавају окосницу просторне структуре Србије. Систем моравских долина је најповољнији од свих осталих пролаза кроз планинске пределе Балкана јер се преко Прешевске повије наставља долином Вардара и на тај начин повезује Панонски са Средоземним басеном. Стицајем геолошких, геоморфолошких, климатских, хидролошких, биолошких и других услова, у овом и непосредно околном простору налазе се бројни изузетно вредни геопотенцијали, који ову макро целину чини осовином развоја. Моравска осовина може се поделити на Великоморавску, Јужноморавску, Западноморавску и Нишавску осовину.

*Просторна расподела Дунавско-моравског коридора по општинама* подразумева све општине кроз које пролазе линије коридора као моћног геофактора, или су у непосредној близини, а које су се развијале под његовим утицајем у релативно дужем временском периоду. На почетку 21 века, у претходно дефинисаним геосруктурним целинама налазе се следеће општине:

- Горњодунавска осовина: Суботица, Кањижа, Бачка Топола, Мали Иђош, Србобран, Врбас, Темерин, Нови Сад, Беочин, Сремски Карловци, Инђија, и Стара Пазова. Дужина осовине, мерена по оси аутопута износи 198 км;
- Савска осовина: Шид, Сремска Митровица, Ириг, Рума и Пећинци. Дужина осовине по аутопуту износи 113 км;
- Београдско чвориште: Земун, Нови Београд, Палилула, Стари Град, Врачар, Звездара, Савски Венац, Вождовац, Чукарица, Раковица, Сопот, Гроцка и Младеновац;

- Великоморавска осовина: Смедерево, Смедеревска Паланка, Велика Плана, Рача, Лапово, Баточина, Свилајнац, Јагодина, Ћуприја, Параћин, Ћићевац и Ражањ. Дужина осовине по аутопуту је 170 км;
- Јужноморавска осовина: Алексинац, Мерошина, Ниш, Дољевац, Гацин Хан, Лесковац, Власотинце, Владичин Хан, Врање, Бујановац и Прешево. Дужина осовине по путном правцу је 216 км. Укупно, дужина Моравке осовине износи 386 км;
- Нишавска осовина: Бела Паланка, Пирот и Димитровград. Дужина осовине дуж пута је 100 км;
- Доњодунавска осовина: Пожаревац, Велико Градиште, Голубац, Мајданпек, Кладово и Неготин. Дужина осовине дуж путног правца је 187 км;
- Западноморавска осовина: Крушевац, Варварин, Трстеник, Врњачка Бања, Краљево, Чачак, Лучани, Пожега, Ужице и Бајина Башта. Дужина осовине по путним правцима је 237 км.

Све наведене општине без општина Доњодунавске и Западноморавске осовине, леже или гравитирају главној путањи и огранцима Коридора X. Збир њихових површина у површини територије Србије учествују са приближно 23%, а у укупном броју становника са 38% становника укупне популације Србије. Тенденције досадашњег економског и демографског развоја Дунавско-моравског коридора, који је највећим својим делом ослоњен на Коридор X, показују да се Србија постепено оријентише на интензивирање укупног развоја овог простора.

#### **Дунавско-моравски коридор у функцији развоја и просторне интеграције**

Да би се сагледао значај и улога Дунавско-моравског коридора у функцији развоја и просторне интеграције мора се имати на уму да је простор Србије у саобраћајном погледу ниско валоризован, са слабом (интер и интра) регионалном повезаношћу, са иницијалном регионалном диференцијацијом, са неповољним трендовима урбанизације, демографским токовима итд. Међутим, како истичу Б. Стојановић и М. Тодоровић „управо саобраћај, не само да представља недовољно валоризовани потенцијал, већ и веома значајну компаративну предност (а уз потенцијал за производњу здраве хране и једину) овог простора, и то не само у односу на непосредно окружење, већ и у односу на многе друге европске државе ван те континенталне макроцелине“ (Стојановић Б., Тодоровић М., 2004).

Наглашена демографска концентрација становништва у зони коридора свакако утиче на његов развој и интегративне функције, које по појединим деоницама изгледају још израженије у односу на наведени општи просек, чак и преко 50%. Истовремено, према Б. Стојановићу и Г. Војковић значајно је и то да „подручје коридора има за двоструко већу (просечну) густину становништва (189 ст/км<sup>2</sup>) од републичког просека“ (Стојановић Б., Војковић Г., 2003).

Процес развоја овог простора посебно се види у сталном јачању мреже урбаних центара и другачијем односу село–град. У том погледу Београд и даље има највећи удео. Међутим развој Новог Сада, на северу, као и Ниша и Врања на јужном делу све више показују жељу Србије, да временом оствари све јаче економске, саобраћајне и друге везе са регионима и државама у окружењу – са Бугарском, Македонијом, Грчком, Мађарском, Хрватском и Румунијом.

Таква опредељења садржана су и у званичним просторно-планским документима где је наглашена непроцењива шанса Србије да се укључи у

међународну поделу рада и убрза свој развој. На тај начин су исказане објективне просторне претпоставке у виду практично доступних и корисних знања. У тим документима стоји: „У просторно-функционалном, а посебно у развојном потенцијалу, Дунавско-савска и Моравска осовина представљају тзв. ‘крст–концентрације’, односно поларизације развоја. Овај моменат је од пресудног значаја за разумевање и утврђивање кључних претпоставки и фактора који утичу на систем организовања, уређења и кориштења простора Србије“ (Просторни план Републике Србије, 1996).

При томе је изражена свест да су присутне и опасности деградације животне средине, са интензивним просторним развојем, јер се због сложености и слојевитости значајних потенцијала за развој, парцијалним приступом и одлукама могу изазвати крупни поремећаји и ненадокнадиве штете. Тежећи уравнотеженом и одрживом развоју и отклањајући проблеме и диспаратите на својој територији, Србија је планским документима дефинисала стратегију свог просторног развоја која је сагласна са стратегијом одрживог развоја подручја централне, источне и југоисточне Европе.

Та стратегија је дефинисана у Потсдаму маја 1999. године, у виду документа под називом Перспективе европског просторног развоја (на енглеском скраћено: ESDP), и како наводи проф. Борислав Стојков, има три основна циља:

- Развој уравнотеженог и полицентричног система градова и нови однос село–град;
- Једнакост и приступачност инфраструктури и знању;
- Одрживи развој, мудро управљање животном средином и заштитом природне и културне баштине (Стојков Б., 2000).

Из наведене стратегије произилазе и главни постулати просторног развоја и интеграције у европским размерама, а то су:

- Прилагођавање просторне структуре захтевима развоја тржишне економије, у смислу задовољења саобраћајних потреба, побољшања система инфраструктуре, увођења економских критеријума код избора привредних локација и поспешивања здраве конкуренције у економији;
- Уравнотежени развој и кохезија, што првенствено подразумева равнотежу крупне инфраструктуре као и посебне активности јавног и приватног сектора, да би сви региони и сви типови насеља могли на подједнак начин да убирају плодове свога привредног и социјалног развоја;
- Заштита животне средине и културне баштине, што има дугорочни трансдржавни карактер, како би се поправиле знатне штете учињене у претходном периоду, било да се ради о обновљивим или необновљивим ресурсима. При том је потребно предузети мере социјализације и едукације грађана према добрима од јавног интереса;
- Просторна интеграција у смислу протока људи, роба, капитала и информација уз повећање транспарентности и привлачности свих делова европског континента.

Сви наведени постулати имају своја упоришта у документима Просторног плана, где дословце стоји: „Основно стратегијско опредељење је да се постигне већи степен укупне функционалне интегрисаности простора Републике Србије“ (Просторни план Републике Србије, 1996). То се постиже обезбеђењем низа услова:



- Повећање саобраћајне и економске интеграције са суседним и осталим европским земљама, првенствено путем међународних и унутрашњих коридора;
- Ублажавање регионалних диспропорција уважавањем реалних фактора развоја, предузимањем подстицајних мера, успостављањем тржишних принципа и стварањем територијално диференцираних осовина привређивања;
- Побољшање квалитета живота у великим и регионалним центрима, као и стимулисање развоја мањих, применом принципа полицентричног развоја;
- Развој сеоских подручја као вишефункционалних производних, социјалних и културних простора;
- Активирање привредних капацитета и насељавање делова територије које имају значајне потенцијале и добру саобраћајну повезаност (коридори);
- Развој недовољно развијених брдских, планинских и приграничних подручја у широј зони гравитације коридора;
- Поштовање локационог, техно-економског и критеријума заштите и унапређења животне средине и културних вредности;
- Благовремено резервисање коридора за инфраструктурне системе;
- Штедња, рационално кориштење и заштита природних ресурса, посебно дефицитарних и стратешки значајних за развој и квалитет живљења у Србији.

Наведена стратешка опредељења у организацији и коришћењу простора заснивају се на положајним, структурним и функционалним физичко-географским и друштвено-географским чиниоцима Дунавско-моравског коридора са огранцима, као осовином или основним геофактором у подршци развоја привреде Србије.

### **Облик и тежишта Дунавско-моравског коридора**

Како појам коридора, буди основне представе о ходнику „на који воде врата из покрајних соба“ односно, у политичко-географском смислу, линије које спајају државе са морем, Сеевропски коридор X и VII са огранцима је „дугачки ходник“ који спаја већи број држава са два или три мора. На том коридору једно од већих макрорегионалних чворишта је београдско, што је уочено, научно потврђено и имплементирано у планским документима као тежиште „крст концентрације“ значајан за организацију простора, развој и интеграцију Србије са окружењем. Сваки крак који је везан за то чвориште сматра се осовином развоја.

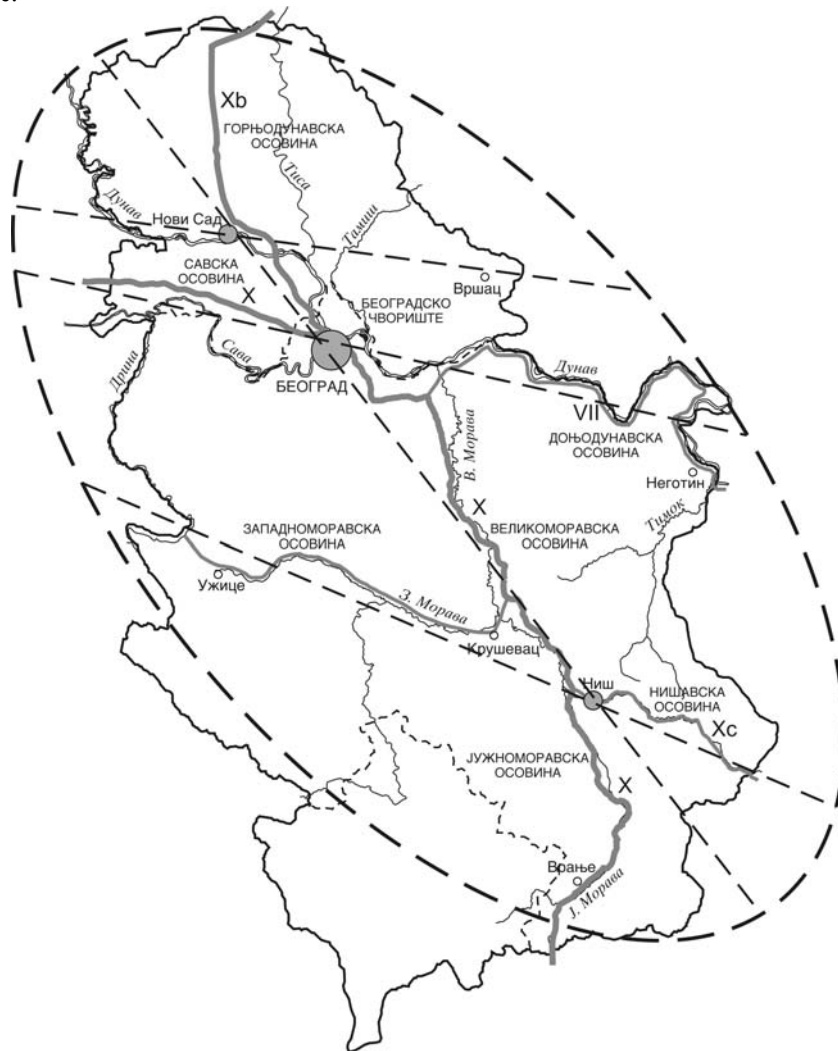
Таквој основној динамичко-структуралној слици потребно је додати облик и границе територије државе, која се геометријски може апроксимовати са елипсом чија се дужа оса поклапа са главним правцем Дунавско-моравског коридора, а мања попречна полуоса са Савском и Доњодунавском осовином. Дефинисане осе коридора не секу се у строгом геометријском средишту елипсе, већ у Београдском чворишту, тј. гавитационофункционалном просторном тежишту елипсоидне фигуре целокупне територије Србије.

Поклапање центра функционалне гравитације простора са пресеком оса коридора у складу је са општом морфометријом и распоредом макрорељефа. Зато та *обликовно-просторна елипса територије државе* изгледа издужена према југу дуж моравских котлина и клисура. Иако законито деформисана елипса и даље има све своје геометријске особине које се уочавају на територији, као што су *жижна чворишта*, тј. градови Нови Сад, на северу и Ниш на југу. У јужном жижном

чворишту, због поменуте деформације, могу се разматрати поред Ниша и други већи градови, Крушевац и Врање, односно њихова тријада.

Просторни облик и тежишта Дунавско-моравског коридора се, дакле, могу представити са сложенијом геометријском фигуром, елипсом, како би се схватили структурални, осовински и функционални, гравитациони, односи и везе, размештај, организација и расподела, концентрација и дисперзија, поларизација чворишта и сл. у интеграционим процесима на Балкану и југоисточној Европи.

У складу са Цвијићевом теоријом „центар–периферија“ у елипсоидном просторном облику територије, поред београдског чворишта као осовинског тежишта „крста концентрације“ од посебне важности је обратити пажњу и на жижна чворишта, Новосадски и Нишки, ради разумевања свих детерминанти просторног развоја Србије.



Скица 3. Облик и тежишта Дунавско-моравског коридора

### Закључак

Коридори као сложени географски системи су у физичко-географском и друштвено-географском погледу најдинамичнији правци којима је усмерен проток људи, роба, знања и информација. Снагом своје гравитације, коридори привлаче околни простор тако да се могу сматрати осовинама просторне организације, концентрације и развоја, а у ширем регионалном погледу, транзиције, повезивања и интеграције.

Дунавско-моравски коридор са својим огранцима највећим делом се поклапа са Сеевропским коридорима X и VII има унутрашњи развојни и спољни интеграциони значај. Са својим развојним потенцијалима овај коридор представља једну од кључних претпоставки привредног развоја и веће функционалне интегрисаности Србије са окружењем у југоисточној Европи.

### ЛИТЕРАТУРА

- Вељковић А., Радмило Ј. Б., Тошић Б. (1995): **Градови Србије центри развоја у мрежи насеља**, Посебна издања Географског института „Јован Цвијић“ САНУ, књ. 44, Београд.
- Вујаклија М.: **Лексикон страних речи и израза**, Просвета, Београд.
- Милојевић Б. Ж., (1948): **О положају и границама Југославије**, Књижица за народно просвећивање бр. 52, Коларчев народни универзитет, Београд.
- Просторни план Републике Србије** (1996): Службени гласник Републике Србије, Београд.
- Радовановић М. В., (1989): **Географски простор и друштвено историјски процес**, Југословенски геопростор, Центар за марксизам Универзитета у Београду, Београд.
- Саобраћајна карта СРЈ, 1 : 500.000** (1997): Војногеографски институт, Београд.
- Стојановић Б., Војковић Г., (2003): **Основне просторно-демографске карактеристике зоне X коридора у србији**. Регионални развој и демографски токови балканских земаља, књ. 7., Економски факултет, Ниш.
- Стојановић Б., Тодоровић М., (2004): **Значај и потенцијали коридора X у европском саобраћајном систему**. Гласник СГД св. LXXIV, бр. 2, Београд.
- Стојков Б., (2000): **Стратегија одрживог просторног развоја Централне, Источне и Југоисточне Европе**, Урбанистички завод Републике Српске, Бања Лука.
- Цвијић Ј., (1991): **Географски и културни положај Србије**, Сабрана дела, књ. 41. друго издање, Књижевне новине, Београд.

MIRČETA VEMIĆ

S u m m a r y

**SPATIAL DEFINITION OF THE DANUBE-MORAVA CORRIDOR**

Corridors as complex geographical systems are in the physical-geographical and socio-geographical regard the most dynamic routes for people's, goods', knowledge and information flow. With the power of their gravitation, they catch attention of the surrounding settlements and can be regarded as the axes of spatial organization, concentration and development, and in a broader regional context of transition, connection and integration.

The Danube-Morava corridor with its branches coincides with the all-European Corridors X and VII, and has the inner developmental and the outer integrative importance. With its developmental potentials, that corridor represents one of the crucial prerequisites of economic development and of greater functional integration of Serbia into her neighborhood in Southeast Europe.

Напомена: Рад је извод из пројекта: Дунавско-моравски коридор као главна осовина регионалног развоја и интеграције Србије са окружењем у југоисточној Европи, које финансира Министарство за науку технологију и развој Републике Србије.