

Pelješki most

Naznake geopolitičkih i strateško-sigurnosnih implikacija

Joško BADŽIM

Zagreb, Republika Hrvatska

Stručni rad

(primljeno 23. srpnja 2015.)

UDK 624.2/.8(497.5-3Pelješac):[911.3:32

911.3:32]:656.1(497.5_Pelješac)

Republika Hrvatska nalazi se pred donošenjem konačne odluke o odabiru prometnog rješenja kojim će spojiti svoj teritorij prekinut teritorijem Bosne i Hercegovine u području Neuma. Procjenjuje se da bi opredjeljenjem za Pelješki most, koji se za sada spominje kao najizglednije rješenje, proizišle štetne posljedice za Republiku Hrvatsku na geopolitičkom i strateško-sigurnosnom te vjerojatno gospodarskom planu. Naime, afirmacija pelješkog prometnog smjera znači ujedno prometno obilaženje teritorija Bosne i Hercegovine u području Neuma i time slabljenje ukupnih veza tog područja s Republikom Hrvatskom. Osim toga, to može značiti i odustajanje od regulacije odnosa s Bosnom i Hercegovinom u pogledu korištenja Luke Ploče i drugih hrvatskih luka, što će pospješiti ostvarenje bošnjačke zamisli o gradnji bosanskohercegovačke luke na poluotoku Kleku, koja bi za Republiku Hrvatsku imala višestruko štetne učinke, geopolitičke i strateško-sigurnosne te ekološke i gospodarske. Opredjeljenje za Pelješki most nema ni opravdanu političku osnovu s obzirom na skori i izvjestan ulazak Bosne i Hercegovine u Europsku uniju gdje će zajedno s Republikom Hrvatskom dijeliti jedinstven prostor s potpuno slobodnim prometom preko državnih granica. U tom smislu, s ekonomskog je gledišta logično očekivati da će ulaskom Bosne i Hercegovine u Europsku uniju prometni smjer zaleđem Neuma, bez obzira o kakvom se cestovnom profilu bude radilo (autocesta, brza cesta, magistrala), zbog povezanosti s teritorijem Republike Hrvatske prirodnim i najkraćim putem privlačiti znatno više prometa od smjera Pelješcem. Stoga bi opredjeljenje Republike Hrvatske za spajanje teritorija preko zaleđa Neuma te uređenje odnosa s Bosnom i Hercegovinom o tom pitanju kao i o pitanjima korištenja Luke Ploče i drugih hrvatskih luka za potrebe gospodarstva Bosne i Hercegovine i za šire međunarodno-tranzitne potrebe dovelo do uklapanja prostora Neuma i njemu gravitirajućeg zaleđa Bosne i Hercegovine u skladan odnos s Republikom Hrvatskom. Time bi ovo područje umjesto žarišta hrvatsko-bošnjačkog spora moglo postati okosnicom novog političkog i ekonomskog suglasja i prosperiteta Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine.

Ključne riječi: geopolitika, Pelješki most, prometno povezivanje Republike Hrvatske, odnosi Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine, hrvatsko-bošnjački odnosi.

Uvod

Pri odabiru Pelješkog mosta kao najboljeg rješenja za povezivanje krajnjeg juga s ostalim dijelom države čini se da se nije u dovoljnoj mjeri uzelo u obzir značenje i implikacije toga kao i drugih mogućih rješenja na geopolitičke i strateško-sigurnosne interese Republike Hrvatske (dalje RH).

Geopolitički i strateško-sigurnosni aspekt ovog pitanja primarno proizlazi iz činjenice da je teritorij Republike Hrvatske u području Neuma prekinut u svom kontinuitetu ili cjelovitosti. U tom smislu, RH ima osobit interes da opći razvoj prilika u Neumu bude uravnotežen s njenim legitimnim interesima.

Mogućom izgradnjom mosta i cestovnog smjera preko Pelješca, prekinuti dijelovi državnog teritorija prometno bi se povezali, no tako bi se ujedno prouzročilo prometno obilježje Neuma, a time i slabljenje njegove povezanosti s RH kao i slabljenje hrvatskog utjecaja u istom području.

S time u vezi, u Neumu živi autohtona i većinska hrvatska zajednica, a hrvatskim državljanima i pripadnicima hrvatskog naroda koji žive izvan RH jamči se Ustavom (čl. 10) osobita skrb i zaštita te promiču njihove veze s hrvatskom državom. Izgradnja Pelješkog mosta, upravo suprotno, vodi zaobilaznju hrvatske zajednice u Neumu i slabljenju njezinih veza s RH.

Pored toga, pitanje načina spajanja teritorija RH, prekinutog u području Neuma, treba gledati i kroz prizmu potpisanog, premda neratificiranog međudržavnog sporazuma između RH i Bosne i Hercegovine (dalje: BiH) iz 1998. kojim se tranzit kroz Neum za potrebe RH regulira u paketu s tranzitom kroz teritorij RH i korištenjem luke u Pločama za potrebe BiH. Stoga se na orijentaciju RH na Pelješki most kao na rješenje za spajanje prekinutog državnog teritorija može gledati i kao na odustajanje od navedenog paketa, a takav ishod može nadalje voditi traženju drugih odgovarajućih rješenja od strane BiH, prvenstveno u vidu izgradnje luke za potrebe BiH na poluotoku Kleku pod suverenitetom BiH.

U slučaju takvog slijeda događaja, luka u Pločama kao po prometu druga hrvatska luka trpjela bi gospodarske štete, a potencijalno bi trpjele i druge hrvatske luke jer je BiH smještena upravo u prirodnom zaleđu velikog dijela hrvatske obale. Stoga, prosperitet tih luka ponajviše i ovisi od stavljanja u funkciju za potrebe bosansko-hercegovačkog gospodarstva i u funkciju međunarodnog tranzita preko hrvatske obale i dalje teritorija BiH, prema istoku Hrvatske, Panoniji i Podunavlju.

Osim toga, gradnja bosansko-hercegovačke luke na poluotoku Kleku mogla bi u perspektivi voditi i zahtjevu BiH za proširenjem morskog dijela teritorija pod vlastitim suverenitetom, a na štetu RH, s obzirom na to da sadašnja površina morskog teritorija BiH vjerojatno nije odgovarajuća potrebama zamišljene luke.

Nadalje, na prvi je pogled očito da bi prometno povezivanje prekinutih dijelova teritorija RH neumskim zaledem zbog prirodnih ili geoprometnih značajki tog prostora bilo kraće i time gospodarski opravdanije. S druge strane, izgrad-

nja mostova općenito je uvjetovana nuždom svladavanja prirodnih prepreka, kojih u ovom slučaju nema, a političke prepreke u vidu državne granice između RH i BiH također bi skorim i izvjesnim ulaskom BiH u Europsku uniju trebale biti potpuno anulirane.

Značenje Neuma za prometnu povezanost, funkcionalnost i cjelovitost dijelova teritorija RH

Područje Neuma kao dijela teritorija BiH zasijeca ili prekida kontinuitet kopnenog dijela teritorija RH u širini od oko 14 kilometara.¹ Povijesna uvjetovanost i opravdanost tako utvrđenih granica zasebno je i za ovu priliku manje važno pitanje.

Polazeći od navedenoga realiteta nedvojbeno se može konstatirati da ovo područje predstavlja strateški izazov za RH u smislu potrebe da se preko istog osigura prometna povezanost razdijeljenih dijelova državnog teritorija RH te da se osujeti razvitak prilika na tom području koji bi bio na štetu opravdanih interesa tih dijelova RH (npr. gospodarskih, komunalnih, ekoloških i dr.).

Što se tiče prometne povezanosti razdijeljenih dijelova, ona se podjednako može postići Pelješkim mostom kao i koridorom u zaleđu Neuma. U tom smislu most nije nimalo kvalitetnije rješenje po samoj činjenici prolaska isključivo teritorijem RH, jer bi izgradnja i funkcioniranje koridora neumskim zaleđem mogli biti osigurani dugoročnim međudržavnim ugovorom, dakle međunarodnim pravom, što bi jamčilo jednako stabilnu i pouzdanu funkciju te prometnice kao i kada bi ista prolazila isključivo državnim teritorijem. Iznimka vrijedi jedino za slučaj krajnje zategnutih međudržavnih odnosa između RH i BiH, međutim u tom slučaju ni most preko vlastitog teritorija i cestovni smjer vrlo uskim područjem Pelješca ne bi nužno pružali veća jamstva. Pored toga, most je nedvojbeno podložan funkcionalnim oscilacijama uslijed meteoroloških čimbenika (poznata su iskustva zatvaranja prometa preko Masleničkog i Krčkog mosta zbog vjetera).

Pored prometnog povezivanja, Neum je za susjedne dijelove RH važan i zbog potencijalnog utjecaja na druge dimenzije njihova funkcioniranja, kao što su gospodarske, komunalne, ekološke i druge. U tom smislu je s gledišta RH važno osigurati, koliko god je moguće i u suradnji s BiH, da razvoj prilika u Neumu bude usklađen ili uravnotežen sa susjednim dijelovima RH s kojima Neum, bez obzira na to što pripada drugoj državi, čini jedinstvenu životnu cjelinu. Primjerice, razvojna koncepcija Neuma kao lučkog središta BiH ugrozila bi turističku i marikulturnu koncepciju susjednih dijelova RH itd. U tom smislu, eventualnu izgradnju Pelješkog mosta i prometno zaobilaženje Neuma od strane RH tre-

¹ Prema podacima iz Predstudije izvodljivosti ili *Pre-feasibility study for the possible transport connection of Croatian territory*, koju je za potrebe Europske komisije i hrvatske Vlade izradila tvrtka STTE (*Safège — technum tractebel engineering*), dužina mogućeg prometnog koridora u zaleđu Neuma iznosila bi 9,25 km (str. 14., <http://www.mppi.hr>).

ba gledati i kao čimbenik protivan strategiji osiguranja navedenih interesa RH u tom području BiH.

Kao važan čimbenik zaštite i osiguranja navedenih i drugih interesa RH u tom području može se uzeti prisutnost² i djelovanje³ tamošnje većinske hrvatske zajednice, a za njezino održanje važnu ulogu ima i prometna i ukupna povezanost s RH⁴ dok nasuprot tome prometno zaobilaženje Neuma pridonosi procesu dugoročnog slabljenja veza tamošnje hrvatske zajednice s RH, a time i njenom dugoročnom održanju. Procesu slabljenja prometnih, a time i ukupnih veza Neuma s RH pridonijet će također bosanko-hercegovačka koncepcija prometnog povezivanja Neuma sa središtima u BiH reljefno zahtjevnijim smjerom preko neumskog zaleđa, a uz obilaženje prirodno i povijesno utemeljenog pravca dolinom Neretve preko Metkovića.⁵

Osim toga, pri opredjeljenju za Pelješki most, odnosno za pelješki a ne neumski prometni smjer povezivanja teritorija RH, treba imati u vidu i tzv. sporazum Tuđman-Izetbegović iz 1998. godine⁶ kojim su u paketu uređena dva međudržavna pitanja, prolaz kroz Neum za potrebe RH te prolaz do luke Ploče i poseban način njezina korištenja od strane BiH. Stoga se opredjeljenje RH za Pelješki most može shvatiti i kao odustajanje od uređenja odgovarajućeg pristupa i korištenja luke Ploče od strane BiH, a to onda dalje vodi afirmaciji zamisli o izgradnji nove luke za potrebe BiH na vlastitom teritoriju na poluotoku Kleku.

Takav tijek događaja može izazvati gospodarsku štetu za luku Ploče i druge hrvatske luke kojima je BiH prirodno zaleđe. Osim toga, potrebe bosansko-hercegovačke luke na Kleku za dodatnim morskim prostorom i za neposrednim i suverenim pristupom otvorenom moru⁷ mogu voditi zahtjevu BiH za proširenjem teritorija na moru na štetu RH, što bi u konačnici imalo za rezultat potpuno, dakle kopneno i morsko, presijecanje državnog teritorija RH. To je dugoročno direktna ugroza teritorijalne cjelovitosti RH!

Razvitak Neuma u pravcu lučkog središta, teretnog i vojnog, sa štetnim ekološkim utjecajima, slabio bi gospodarske osnove (turizam, marikultura) i ekološke prilike susjednih dijelova RH i stoga predstavljao dodatan čimbenik geopo-

² Prema popisu stanovništva iz 1991. približno 88% od ukupno 4325 stanovnika čine Hrvati (<https://bs.wikipedia.org>), a prema procjeni Federalnog Zavoda za statistiku iz 2009. ukupno je u neumskoj općini 4600 stanovnika (<http://www.fzs.ba/saopcenja/2009>).

³ Primjerice, lokalna vlast u Neumu oštro se protivi izgradnji luke na Kleku te zagovara nasuprot tome turistički razvitak i fizionomiju Neuma što se podudara i sa strateškim interesom RH (načelnik općine Neum Ž. M.: »Protiv sam planova o gradnji luke u Neumu«; <http://www.seebiz.eu>).

⁴ Prema Predstudiji izvodljivosti stanovništvo Neuma gravitira prema Metkoviću u pitanjima pohađanja škola, korištenja zdravstvenih usluga i slično (str. 7, 52).

⁵ O geopolitičkim i geoprometnim obilježjima bosanskohercegovačkog primorja vidi Topalović, 1996.

⁶ Sporazum (RH i BiH) o slobodnom prolasku kroz teritorij RH u i iz luke Ploče i kroz teritorij BiH u Neumu (<http://www.hrt.hr/arhiv/98/11/22>).

⁷ Izjava BiH akademika i člana udruge »Pomorsko društvo BiH« I. Bušatlije, SD 22. travnja 2008. (<https://webmail.mvpei.hr>).

litičkog pritiska u pravcu daljnjeg produbljenja teritorijalnog diskontinuiteta RH.

U slučaju potpunog, kopnenog i morskog, teritorijalnog diskontinuiteta RH u neumskom pojasu, s navedenom tendencijom njegova daljnjeg širenja ili produbljenja, krajnji jug RH, tj. Dubrovnik i dubrovačko primorje, postali bi, možda, dugoročno, dodatno izloženi poslovičnom srpskom geopolitičkom pritisku.⁸

U takvom scenariju Pelješki most i cestovni pravac Pelješcem i vrlo uskim područjem Stona⁹ bio bi zapravo jedini teritorijalni spoj između dva dijela državnog teritorija, a u geopolitičkom i strateško-sigurnosnom smislu takvo se rješenje ne bi moglo prihvatiti kao zadovoljavajuće.

Nasuprot tome, Hrvatska bi s gledišta svojih geopolitičkih i strateško-sigurnosnih interesa trebala u suradnji s BiH iznaći prometna i ukupna rješenja kojima će pridonijeti osiguranju dugoročne i postojeće cjelovitosti državnog teritorija, pouzdane prometne povezanosti i uravnoteženog i prosperitetnog razvoja svog teritorija sjeverno i južno od Neuma.

U tom smislu, čini se nužnim, nasuprot izgradnji Pelješkog mosta i prometnom zaobilaznju Neuma, povezati razdvojene dijelove RH upravo preko Neuma, te ujedno urediti odnose s BiH u vezi s korištenjem luke Ploče i drugih hrvatskih luka za potrebe BiH te oko razvojne koncepcije Neuma u skladu i u ravnoteži sa susjednim područjem RH.

Značenje Neuma u hrvatsko-bošnjačkim odnosima

U procesu raspada Jugoslavije i uspostavljanja novih državnopravnih entiteta i odnosa pojavilo se između ostalih i otvoreno pitanje hrvatsko-bošnjačkih odnosa. Dojam je da je u biti tog pitanja u velikoj mjeri bilo upravo suparništvo oko neumске morske obale i prostora koji se iz dubine teritorija naslanja na taj dio obale.

Nakon međunarodnog priznanja BiH od strane RH (između ostaloga i na podlozi referenduma na kojem se za samostalnost BiH izjasnio i hrvatski narod u BiH, a nasuprot opciji ostanka u novoj jugoslavenskoj zajednici pod dominacijom Srbije) kao i od strane relevantnih svjetskih sila, a u uvjetima rata koji su povelu Srbi iz BiH pod vodstvom i uz potporu Beograda, u cilju otkidanja od BiH i pripojenja ostatku Jugoslavije tj. Srbiji što većeg dijela BiH (zajedno s tada okupiranim dijelovima RH), međunarodna je zajednica pokrenula inicijative za uspostavu mirnog rješenja odnosno za pronalazak prikladnog unutarnjeg ustrojstva međunarodno priznate BiH utemeljenog na konceptu unije nacionalnih entiteta (kantona, provincija, republika i sl.).¹⁰

⁸ Slično tome, Topalović, 1996., str. 74. Opširnije o srpskim geopolitičkim koncepcijama vidi Proković, 2012.

⁹ Posebnu geostratešku osjetljivost Stona za RH prepoznaje i spomenuta Predstudija izvodljivosti (str. 48).

¹⁰ Opširnije o mirovnim projektima u BiH, vidi *Unfinished Peace — Report of the International Commission on the Balkans*, 1996. i Sančević, 1998.

U takvim uvjetima, a i s realnom perspektivom mogućeg raspada BiH, došlo je i do hrvatsko-bošnjačkog rata oko potencijalnih teritorija. Uloga u tome nepoznatih i nerazjašnjenih diplomatskih i obavještajnih utjecaja i drugih pospješujućih čimbenika ovim se ne umanjuje.

Dojam je da su svi pokušaji razgraničenja hrvatskog i bošnjačkog entiteta (provincija i sl.) propadali, među ostalim, i na pitanju neumske obale i pristupa njoj teritorijalnim kontinuitetom iz dubine teritorija. Tako se može objasniti i činjenica da je hrvatsko-bošnjački oružani sukob bio teritorijalno ograničen na šire područje Mostara i Srednje Bosne, dok su na drugim područjima bili zadržani odnosi suradnje popriličnog stupnja i opsega.

Bit hrvatskog nacionalnog interesa (artikuliranog kroz politiku RH i hrvatskih političkih tijela u BiH) u pogledu ovog prostora sastojala se u očuvanju kontinuiteta ili cjelovitosti hrvatskog nacionalno-državnog teritorija na jadranskoj obali i njenom zaleđu.

Bit bošnjačkog nacionalnog interesa u pogledu istog područja sastojala se u stjecanju pristupa morskoj obali kao pretpostavci ili prigodi za stjecanje zadovoljavajućeg stupnja nacionalne i državne emancipacije i sigurnosti.

Oba navedena interesa su načelno legitimna i za svaku stranu vitalna, pa se doimlje da jednostrana rješenja kojima bi se gledalo ostvariti interes samo jedne od zainteresiranih strana nisu perspektivna i da očito treba zagovarati rješenja koja će obuhvatiti i odgovarajuće zadovoljiti obostrane interese. Okončanjem takvih obostrano zadovoljavajućih rješenja, problem koji je očito u korijenu spora dvaju naroda mogao bi postati okosnicom ukupne harmonizacije njihovih odnosa. S druge strane, zastoji u rješavanju tog problema, nedorečenosti i odigravanje akcija u prilog partikularnih nacionalnih koncepcija vodit će daljnjem zastoju i kompliciranju navedenih odnosa što ujedno može uvijek poslužiti i kao plodno tlo za eventualna eksterna poticanja narušavanja hrvatsko-bošnjačkih odnosa.¹¹

Činjenica nedjeljivosti neumske obale i teritorija koji se na nju naslanja, a zbog vitalnog značaja koji to područje ima u hrvatskim i u bošnjačkim nacionalnim koncepcijama, vjerojatno je u konačnici presudno utjecala i na dolaženje do rješenja (pod pokroviteljstvom SAD-a) u vidu hrvatsko-bošnjačke Federacije BiH, bez nominalnih nacionalnih entiteta i s regionalnom podjelom u kojoj su srednjobosanski i mostarski kanton (županija) imali poseban status ili unutarnju političku kompoziciju sračunatu na održavanje trajne nacionalne ravnoteže.¹²

Opredjeljenje RH za izgradnju Pelješkog mosta i time za prometno zaobilaznje Neuma kao i zaobilaznje uređenja pitanja korištenja luke Ploče od strane BiH jedan je od takvih jednostranih i partikularnih poteza. Time se ujedno ohrabruje bošnjačka politika samostalnog traženja pristupa obali odnosno ostvarenju vlastite pomorske strategije izgradnjom luke na Kleku, njenim prometnim

¹¹ Slično tome Topalović, 1996.

povezivanjem sa središtima u BiH zaobilaznjem doline Neretve i RH te vjerojatnim traženjem teritorijalnog proširenja na moru na štetu RH.

Da je Neum bio jedan od ključnih strateških vojnopolitičkih razloga hrvatsko-bošnjačkog spora i sukoba proizlazi i iz brojnih dokumentiranih izjava nacionalnih čelnika. Tako je primjerice hrvatski predsjednik Tuđman jednom prigodom izjavio da su prema prijedlozima Međunarodne konferencije o bivšoj Jugoslaviji sve tri predviđene republike unutar BiH, hrvatska, srpska i bošnjačka, trebale dobiti izlaz na more, pa su se, kako je Hrvatskoj bilo neprihvatljivo cijepanje državnog teritorija u području Neuma koji je bio pod nadzorom bosanskohercegovačkih Hrvata i naslanjao se na teritorij RH, pojavili prijedlozi da se srpskoj i bošnjačkoj republici iznađe izlaz na more na teritoriju RH južno od Molunta, za što bi RH bila kompenzirana u zaleđu Dubrovnika.¹³

O nepopustljivosti bošnjačkog (kao i hrvatskog) vodstva oko Neuma i odlučnom utjecaju takvog pristupa na sukobe koji su kulminirali 1993. godine svjedoče izjave bošnjačkih čelnika na sjednici Predsjedništva BiH od 26. studenoga 1993. Tako navode, Izetbegović: »Dakle, držim da bi 33,3 % (teritorija) bilo nešto što bi se moglo da prihvati, pod uvjetom da se osigura izlaz na more kod Neuma i izlaz na Savu kod Brčkoga...«; Muhamed Filipović: »...središnja Republika Bosna je ona koja je nosilac kontinuiteta... bosanske države sa pripadnom joj maritimnom karakteristikom«; te Haris Silajdžić: »...što se tiče razgovora o Neumu, Tuđman je bio čini mi se tvrdi nego ikad... nema govora, neće da čuje i mislim da smo se tako i rastali.«¹⁴

Na tragu rješenja koja su ustanovljena Washingtonskim i kasnije Daytonskim sporazumom, odnosno formiranjem hrvatsko-bošnjačke Federacije, RH i BiH su 1998. sklopile (parafirale) Sporazum o slobodnom tranzitu kroz teritorij RH u i iz luke Ploče i kroz teritorij BiH u Neumu.¹⁵ Tim sporazumom uređuju se bitna strateška pitanja oko kojih se u velikoj mjeri generirao raniji hrvatsko-bošnjački sukob, odnosno njime je anuliran izvor spora, a hrvatsko-bošnjački odnosi postavljeni na osnove koje se u perspektivi mogu dalje nadograđivati na istom obrascu, odnosno na usklađenom korištenju komplementarnih resursa, s jedne strane dijela hrvatskih luka koje gravitiraju BiH kao svom prirodnom zaleđu, a s druge strane unutarnjih gospodarskih kao i prometno-tranzitnih potencijala BiH.¹⁶

¹² Opširnije kod Tadić, 2013.

¹³ Vjesnik, 30. kolovoza 1996., preuzeto iz Topalović, 1996., 72.

¹⁴ *National Security and Future*, 2006., str. 99, 74 i 82.

¹⁵ Opširnije kod Tadić, 2013. Pristup Federacije »Jadrano kroz Hrvatsku« i »prolaz kroz Neum« za Hrvatsku, regulirani su čl. 6. Preliminarnog sporazuma o osnivanju Konfederacije između Federacije BiH i RH te u potpunosti Aneksima tog sporazuma, Aneksom I (Sporazum kojim se osigurava Federaciji BiH pristup Jadrano kroz teritorij RH) i Aneksom II (Sporazum između Federacije BiH i RH kojim se osigurava prolaz Hrvatskoj kroz Federaciju).

¹⁶ O značaju povezivanja hrvatskih luka koje gravitiraju BiH s gospodarstvom BiH i o tranzitno-prometnim mogućnostima na tom pravcu, vidi kod Sirišćević, 1974. i Miličić, 2012. (www.slobodnadalmacija.hr).

No navedeni međudržavni sporazum nije ratificiran, a nacionalne politike ponovno su reterirale k jednostranim i partikularnim konceptima (sa strane RH — orijentacija na Pelješki most i zaobilaženje Neuma te ostavljanje nedorečenim prava BiH u odnosu na luku Ploče; sa strane BiH — izgradnja luke na Kleku, spajanje Neuma sa središtima u BiH zaobilaženjem doline Neretve i Metkovića te vjerojatno traženje proširenja teritorija na moru na štetu RH) koji vode stanju trajnog konflikta različitog intenziteta koji zbog blokade potencijala pridonosi i stanju obostranog kroničnog gospodarskog zastoja.

Bošnjačka »pomorska strategija« i interesi RH

O postojanju svojevrstne bošnjačke pomorske strategije odnosno nacionalne političke koncepcije koja se bazira na izgradnji luke na Kleku i izravnom pristupu otvorenom moru putem suverenog morskog teritorija (na štetu teritorijalnog mora RH) te na prometnom i infrastrukturnom povezivanju luke sa središtima u zaleđu može se zaključiti iz više elemenata, primjerice iz izjava i publikacija relevantnih bošnjačkih autora¹⁷ te stajališta (npr. osporavanje hrvatskoj polaznih crta za utvrđivanje granica teritorijalnog mora)¹⁸ i djelovanja tijela vlasti (npr. uvrštavanja luke na Kleku u Prostorni plan Federacije BiH, bez usuglašavanja s mjesnim vlastima koje su protiv luke).¹⁹

Pretpostavke za izgradnju luke na navedenoj lokaciji nisu sporne što se tiče dubine mora,²⁰ no morski prostor ispred potencijalne luke djeluje vrlo stiješnje-no za manevar i sidrenje brodova čak i kada bi BiH, prema Sporazumu o granicama Tuđman-Izetbegović iz 1999. godine (koji u RH također nije ratificiran) pripalo more od obale poluotoka Kleka do sredine crte razdvajanja između obala Pelješca (RH) i Kleka (BiH). Projekt luke na Kleku vjerojatno bi bio praćen i zahtjevima za proširenjem morskog teritorija BiH u prostoru zamišljenog koridora s teritorijalnim suverenitetom sve do otvorenog mora²¹ što bi zbog stavova stručne²² i šire javnosti u RH oko ovih pitanja vjerojatno bilo povezano s visokim napetostima.

Potencijalni problemi koji se vežu uz izgradnju ove luke su i ekološki jer se sve do crte razgraničenja s BiH u Malostonskom zaljevu prostire s hrvatske strane zaštićeni dio prirode u rangu prirodnog rezervata u moru. Povezano s potrebom zaštite tog ekosustava, izgradnja luke bila bi nespojiva i s unosnim uzgo-

¹⁷ Primjerice, Imamović, Tepić, Bušatlija, 1994., Jahić, 2012. i dr.

¹⁸ Prema Predstudiji izvodljivosti, konzultirani predstavnici BiH iznijeli su mišljenje da je RH pogrešno odredila polazne crte za utvrđivanje teritorijalnog mora, na štetu BiH, koja je time isključena iz prava na pristup otvorenom moru. (str. 71.).

¹⁹ Prema *Večernjem listu*, 16. svibnja 2012., <http://www.vecernji.ba/>

²⁰ Jahić, 2012.

²¹ Akademik I. Bušatlija, SD, 2008., <https://webmail.mvpei.hr/exchange> i prof. dr. M. Jahić i E. Jahić, *Oslobodjenje*, 2012., <http://www.oslobodjenje.ba/vijesti/bih/>

²² Čosić-Kapetanić-Vekarić, 2012.

jem školjki u istom području RH²³ te s razvojem turizma i marikulture u dijelu mora koji pripada BiH, slijedom čega je i lokalna zajednica u Neumu odlučno protiv izgradnje luke i za očuvanje sadašnje turističke i marikulture razvojne orijentacije. Pored navedenoga, izgradnja luke na Kleku protivna je vitalnom interesu RH povezanom s očuvanjem teritorijalne povezanosti i ukupnosti državnog teritorija, a kako je naprijed objašnjeno.

Razmišljanja i planovi s bošnjačke strane o projektu izgradnje luke načelno su legitimna i izazovna sa stajališta vlastitih nacionalnih interesa, međutim naprijed navedeni protivni razlozi, zaštita ekosustava Malostonskog zaljeva, turističke i marikulture orijentacije Neuma te posebno razlozi zaštite vitalnih teritorijalnih, geopolitičkih i strateško-sigurnosnih interesa RH trebali bi korektivno utjecati na takva razmišljanja i planove u pravcu traženja prihvatljivijih rješenja.

U tom smislu se kao najlogičnije nameće rješenje osiguranja odgovarajućeg pristupa moru za BiH preko hrvatskih jadranskih luka, prvenstveno Ploča ali i drugih koje prirodnim položajem gravitiraju BiH, od Zadra do Dubrovnika. To je obostrani vitalni interes.

Upravo s pozicija interesa dalmatinskih luka, jedan od najuglednijih hrvatskih prometnih i graditeljskih stručnjaka prof. dr. Jakša Miličić je izjavio: »Dalmatinsko zaleđe je, po logici uzajamnih privrednih interesa, čitavo područje BiH. Ali važi i obratno, jer je Dalmacija praktično najvažniji mogući BiH izlaz u svijet. Uzajamnost tih mogućih tokova, gospodarskih i kulturnih interesa, jedva da je potrebno dokazivati.«²⁴

Istu koncepciju o nužnosti povezivanja dalmatinskih luka s prirodnim zaleđem u BiH kao pretpostavci obostranog gospodarskog prosperiteta zagovarao je i jedan od najuglednijih hrvatskih stručnjaka za ekonomiju luka prof. dr. Slavko Sirišćević, nadopunjujući to i konceptom izgradnje plovnog kanala Sava-Dunav odnosno Šamac-Vukovar kojim bi pomorsko-trgovački pravac preko dalmatinskih luka i BiH dobio i tranzitno-međunarodnu dimenziju.²⁵

U Prostornom planu Federacije BiH 2012.—2018. također se u sklopu promišljanja razvojne osovine na pravcu sjever-jug spominje kao mogućnost i njeno dodatno jačanje spajanjem na potencijalni kanal Šamac-Vukovar.

Prema tome, RH i BiH trebale bi prepoznati međusobnu komplementarnost i uskladiti prometno-gospodarsku politiku u pravcu postizanja obostrano optimalnih interesa. Nasuprot tome, jednostrani zahvati bilo u pravcu prometnog zaobilaženja BiH od strane RH ili stvaranja zasebne pomorske strategije od strane BiH mogu rezultirati samo gospodarsko-prometnim zastojem i trajno narušenim i napetim političkim odnosima.

²³ Rijetka preostala staništa europske kamenice *Ostrea edulis*, HAZU, 2014.

²⁴ Miličić, *Slobodna Dalmacija*, 4. veljače 2012. (<http://www.slobodnadalmacija.hr/spektar>)

²⁵ Sirišćević, 1974.

Pelješki most — legitimitet

Kao što je naprijed navedeno, eventualnim konačnim opredjeljenjem za izgradnju Pelješkog mosta, nasuprot prirodnom smjeru preko teritorija BiH u zaleđu Neuma, Hrvatska bi demonstrirala politiku prometnog zaobilazanja BiH i zanemarivanja mogućnosti šireg usklađivanja prometno-gospodarskih odnosa dviju država. Time bi se nadalje potaknulo bošnjačke planove izgradnje vlastite luke na poluotoku Kleku što bi rezultiralo vjerojatnim političkim napetostima i mogućim krajnjim ishodom potpunog presijecanja kontinuiteta državnog teritorija RH na kopnu i na moru, s posebnim značenjem toga za položaj krajnjeg hrvatskog juga u smislu dodatne izloženosti srpskom geopolitičkom pritisku. Također bi se na taj način pridonijelo slabljenju veza Neuma s RH i dugoročno slabljenju njegovog hrvatskog značaja i identiteta, kao važnog čimbenika osiguranja dodatnih hrvatskih interesa u tom za RH geopolitički vrlo važnom području.

Na tragu takvih stajališta o strateškoj neopravdanosti Pelješkog mosta kao rješenja kojim se zaobilazi smjer preko Neuma već citirani prof. dr. Miličić izjavio je, prema novinskim izvorima: »...ako on [Pelješki most] predstavlja potrebu da se unaprijede Pelješac i Korčula, onda milijardu puta da, uz kalkulacije. Ali ako treba da predstavlja okosnicu izbjegavanja prolaza kroz Neum onda je to ordinarna, povijesna, kapitalna glupost na koju nitko nema pravo. Pa gdje će zemlja ako bude sve svoje šanse zatvarala...?»²⁶

Navodna veća opravdanost Pelješkog mosta u odnosu na koridor zaledem Neuma, a koju zagovara i Predstudija izvodljivosti, nije uvjerljiva. Inače složena metodologija izračuna i odabira najpovoljnijeg rješenja kao da zanemaruje širi okvir i logiku. Tako se prednost mostu i pelješkom smjeru daje pod uvjetom dužeg vremena do ulaska BiH u EU jer bi se tako, dužim razdobljem korištenja ceste neumskim zaledem, opravdala investicija u ugradnju i na kraju skidanje sigurnosne opreme uvjetovane potrebama Schengena. Pri tome kao da se zanemaruje da se radi o objektu koji bi trebao biti u funkciji u vremenski nesagledivom razdoblju i da bi s takve praktički neograničene vremenske perspektive trebalo gledati i na njegovu isplativost umjesto kroz svega nekoliko godina oko kojih se vrte procjene o mogućem ulasku BiH u EU.

Nadalje, dojam je da se u Predstudiji općenito prenaglašava trošak i važnost sigurnosne zaštite potrebne za neumski koridor za vrijeme do ulaska BiH u EU, kao i neka administrativna i tehnička pitanja povezana s opcijom prometnice preko BiH (otkup zemljišta, donošenje prostornih planova, projektne dokumentacije, upravne dozvole, trajanje gradnje).

S druge strane, dojam je da se nedovoljno valorizira činjenica da je smjer kroz BiH, koji će ulaskom BiH u EU biti slobodno na raspolaganju i stanovnicima RH, prirodno ili reljefno pogodniji i kraći, a time nužno i privlačniji i ekonomski isplativiji od pelješkog smjera.²⁷

²⁶ Miličić, Radio Slobodna Europa, 19. srpnja 2005., <http://www.slobodnaeuropa.org/archive/news>

Također se zanemaruje opći smjer prometne i ukupne politike EU-a koja je po svojoj naravi kohezijska i usmjerena upravo na saniranje posljedica dosadašnje rascjepkanosti europskog prostora državnim granicama.

U geopolitičkim elementima koji se elaboriraju u studiji naglasak je na izbjegavanju mogućih nesuglasja između RH i BiH do kojih bi navodno moglo doći opredjeljenjem za spajanje teritorija RH preko BiH. Pri tome se potpuno zanemaruje da se radi o prirodno jedinstvenom i komplementarnom prostoru koji će ulaskom BiH u EU postati i politički cjelovit i jedinstven.

Indikacije u pozadini odluke o Pelješkom mostu

Iako odluka o izgradnji Pelješkog mosta prolazi sve pravno propisane faze (predstudija izvodljivosti, studija izvodljivosti, procjena utjecaja na okoliš itd.) dojam je da ta odluka nije prošla odgovarajući nadzor javnosti u koju bi bili uključeni najbolji hrvatski stručnjaci iz različitih područja poput gospodarstva, prometa, graditeljstva, geografije, geopolitike, međunarodnih odnosa, međunarodnog prava, povijesti i drugih, koji bi kompetentno i slobodno (bez pritiska vlastitih interesa, različitih utjecaja ili stega koje proizlaze iz pripadnosti ovim ili onim strukturama itd.) najbolje odlučili o javnom interesu u jednom vrlo važnom pitanju.

Navedeni dojam potvrđuje činjenica da su se neki naprijed navedeni stručnjaci o tom pitanju oglašavali slučajno ili sporadično, odgovarajući na novinska pitanja ili iznoseći svoja mišljenja samoinicijativno, a ne tako da su kao stručnjaci smišljeno uključeni u proces javne rasprave.

U prilog nedovoljne legitimnosti navedene odluke govore i neke koincidentne indikacije.

Tako uvaženi hrvatski stručnjak za međunarodno pravo, akademik Davorin Rudolf, prema izjavi danoj medijima, navodi da su u sporazumu o granicama između RH i BiH (tzv. Sporazum Tuđman-Izetbegović iz 1999.) hrvatski pregovarači pogriješili i to »na čudan način, gotovo misteriozno«, zatim da je tadašnji hrvatski predsjednik vlade sa Slovencima potpisao sporazum zbog čije se štetnosti na kraju i sam povukao pred njegovu ratifikaciju, a da je ugovor s Crnom Gorom o privremenom režimu uz poluotok Prevlaku »blamaža hrvatske diplomacije«.

Iako Hrvatska ima jaku školu međunarodnog i pomorskog prava, navedeni gafovi su se događali jer su, prema mišljenju akademika Rudolfa, za Hrvatsku pregovarali »nedovoljno pripremljeni ili površni pregovarači, a među političarima koji su odlučivali, bilo ih je, a ima ih i danas, bez dovoljno patriotizma«.²⁷

Zanimljivo je da se pogrješke s hrvatske strane oko razgraničenja u Malostonskom zaljevu odnose upravo na elemente koji mogu biti presudno važni za do-

²⁷ Slično tome, vidi dr. Ivo Bičanić, profesor na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu, *Jutarnji list* 22. srpnja 2015.

²⁸ Rudolf, *Oslobodjenje*, 2012., www.oslobodjenje.ba/intervju/granica



Slika 1.

nošenje konačne odluke o gradnji bosansko-hercegovačke luke na Kleku. Radi se naime o dva otočića (Veliki i Mali Školj) i vrhu poluotoka Kleka (Ponta Kleka), koji su prema navedenom spornom sporazumu pripali BiH, temeljem čega je morska granica pomaknuta na štetu RH (Slika 1.),²⁹ a to je upravo u najužoj vezi s uvjetima za gradnju luke na Kleku jer prema granicama koje bi se iscrtale u slučaju da su navedena sporna područja pripala RH, gradnja luke bila bi krajnje neizvediva. Da je ugovor o granici s BiH kod poluotoka Kleka štetan za RH, ocjenjuju i neki ugledni hrvatski povjesničari.³⁰

Nadalje, u organizaciji Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti 1. travnja 2014. održan je okrugli stol na temu turističke izgradnje na lokaciji Duba stonska u Malostonskom zaljevu — posebnom rezervatu u moru.³¹ Na njemu su hrvatski znanstvenici, koji se inače posebno bave predmetnom temom, zaključili da bi gradnja ugostiteljsko-turističkog naselja na lokaciji Duba stonska,³² a do koje bi moglo doći zbog pokrenutih izmjena prostornog plana Dubrovačko-neretvanske županije, bila suprotna zakonu i štetna jer »ugrožava kvalitetu mora i kamenica u uzgajalištima — gospodarske djelatnosti koja je visoko isplativa i ko-

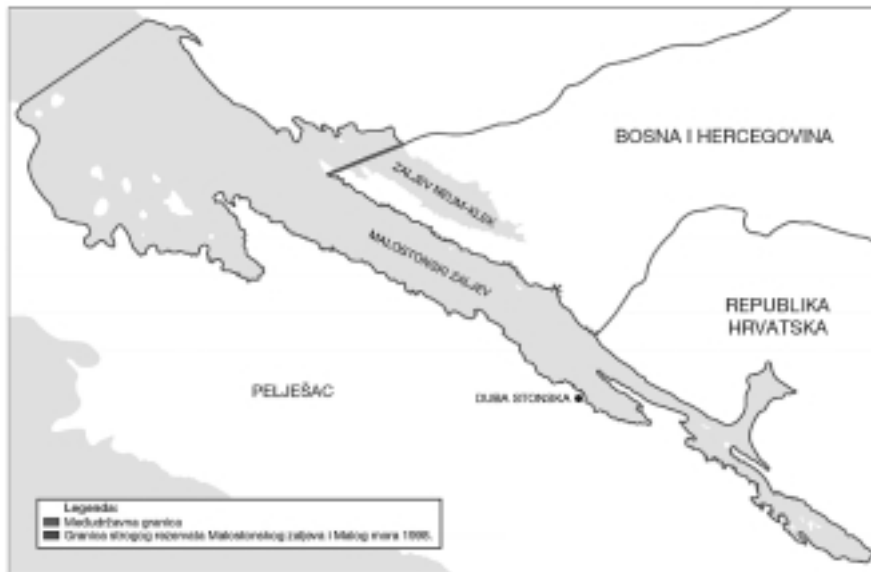
²⁹ Karta preuzeta iz knjige Ćosić-Kapetanić-Vekarić, 2012., str. 93.

³⁰ Vidi Ćosić-Kapetanić-Vekarić, 2012.

³¹ HAZU, Objava za medije, 1. travnja 2014., info.hazu.hr

³² Investitor tvrtka *EMAC Illyrian Duba Stonska* registrirana u V. Britaniji (<http://www.datalog.co.uk>)

J. Badžim: *Pelješki most. Naznake geopolitičkih i strateško-sigurnosnih implikacija*



Slika 2.

ja bi trebala pridonijeti razvoju kvalitetnog i ekskluzivnog turizma«. Nadalje je zaključeno kako bi se slični objekti trebali planirati na južnim obroncima Pelješca čija je obala za takvu vrstu djelatnosti čak atraktivnija itd.

Zanimljivo je da navedeni pokušaj gradnje u Malostonskom zaljevu također može biti najuže povezan s mogućnošću izgradnje bosansko-hercegovačke luke na Kleku jer se granice zaštićenog područja odnosno rezervata u moru Malostonskog zaljeva i Malog mora prostiru sve do obala poluotoka Kleka (Slika 2.)³³ te, prema sadašnjoj razini zaštite tog zaljeva, BiH ne bi mogla ostvariti gradnju luke odnosno ne bi za to mogla dobiti potrebnu dozvolu RH koju propisuje međunarodno pravo. Ako bi, međutim, RH sama snizila razinu ekološke zaštite Malostonskog zaljeva, a kako bi dopustila navedenu gradnju u području Duba stonska, onda RH ne bi imala osnove ni prijeći gradnju luke na poluotoku Kleku pod suverenitetom BiH.

Zaključak

Prometno spajanje teritorija RH koji je razdvojen teritorijem BiH u području Neuma ima za RH, između ostalih, bitno geopolitičko i strateško-sigurnosno značenje.

Opredjeljenje za Pelješki most i odustajanje od povezivanja teritorija RH tranzitom kroz Neum može se gledati kao protivno načelima koja su 1994. ugrađena u Washingtonski sporazum kao temelj konsolidacije hrvatsko-bošnjačkih odnosa i koja su rezultirala sporazumom između RH i BiH iz 1998. kojim se ure-

³³ Slika preuzeta iz knjige Ćosić-Kapetanić-Vekarić, 2012., str. 109.

duje prolaz kroz teritorij BiH u Neumu za potrebe RH i prolaz kroz teritorij RH u i iz luke Ploče za potrebe BiH. Odustajanje RH od tranzita preko područja Neuma ujedno se može shvatiti kao odustajanje od iznalaženja odgovarajućeg rješenja za BiH u pitanju pristupa luci Ploče kao i od šireg plana (u perspektivi) povezivanja hrvatskih luka s BiH kao svojim prirodnim zaledem.

Navedeno može biti protivno geopolitičkim i strateško-sigurnosnim interesima RH jer bi BiH time mogla biti ohrabrena u izgradnji vlastite luke na poluotoku Kleku, što je dalje povezano s vjerojatnim zahtjevom BiH za proširenjem morskog teritorija na štetu RH, a radi omogućivanja uvjeta za rad te luke i suverenog prolaza do otvorenog mora, uslijed čega bi u konačnici RH bila potpuno, na kopnu i moru, prekinuta u svojoj teritorijalnoj cjelovitosti.

Koncepcija razvitka Neuma kao bosansko-hercegovačke luke utjecala bi na ekosustav susjednog područja RH i time na njegove turističke i marikulturene potencijale, što bi dugoročno produbljivalo postojeći učinak teritorijalnog diskontinuiteta i povećavalo geopolitički pritisak sa strane BiH. Time bi nadalje krajnji jug RH bio dugoročno dodatno izložen srpskom geopolitičkom pritisku. Eventualno spajanje razdvojenog teritorija RH Pelješkim mostom znači ujedno prometno zaobilaznje Neuma s posljedicom dugoročnog slabljenja veza s RH i time slabljenja njegova hrvatskog nacionalnog obilježja i identiteta, a kao potencijalnog dodatnog čimbenika zaštite legitimnih hrvatskih interesa u tom području.

Navedenim scenarijem bili bi ugroženi i gospodarski interesi luke Ploče i drugih hrvatskih luka na srednjem i južnom Jadranu koje zbog prirodnog položaja u odnosu na BiH imaju interes za uključenost u promet za potrebe BiH kao i u širi međunarodno-tranzitni promet preko hrvatskih luka, BiH i dalje prema istoku RH, Panoniji i Podunavlju.

Gospodarska opravdanost Pelješkog mosta čini se upitnom jer će ulaskom BiH u EU i za hrvatske građane prometni smjer kroz zaleđe Neuma, bilo u formi jadransko-jonske autoceste, brze ceste ili sadašnje jadranske magistrale, biti kraći, brži i time privlačniji i ekonomičniji od smjera preko Pelješca.

Dojam je i da bi RH, umjesto oslanjanja na povezivanje razdvojenih dijelova teritorija Pelješkim mostom i uskim područjem Stona, s geopolitičkog i strateško-sigurnosnog gledišta trebala težiti da u suradnji s BiH osigura širi prostorni utjecaj u ovom području i da u tom sklopu osigura pouzdanu i ekonomičnu prometnu povezanost razdvojenih dijelova teritorija RH, zatim međusobno uravnotežen i usklađen razvoja teritorija Neuma i susjednih dijelova RH i općenito usklađene i uravnotežene odnose s BiH u cjelini.

Način na koji se to može postići upravo je povezivanje teritorija RH preko neumskog područja te uređenje odgovarajućeg bosansko-hercegovačkog pristupa luci Ploče kao i uređenjem cjelovitih prometno-lučkih i graničnih odnosa s BiH, na podlozi prirodne cjelovitosti prostora te komplementarnosti i uzajamnosti resursa i interesa. Na takav način i na podlozi načela na kojima je uteme-

ljena Federacija BiH te predviđeni njezini posebni i bliski odnosi s RH neumsko bi područje umjesto žarišta međusobnog nesklada i spora moglo postati okosnicom novih i zdravih hrvatsko-bošnjačkih odnosa te odnosa RH i BiH s osobito vidljivim plodovima na gospodarskom planu.

Jednostrani, partikularni i autarkični pristupi, bilo sa strane RH (zaobilaženje Neuma Pelješkim mostom, zanemarivanje potreba BiH za pristupom hrvatskim lukama) ili BiH (planiranje luke na Kleku i proširenja morskog teritorija na štetu RH) vodit će međusobnom nepovjerenju, napetostima i gospodarskoj stagnaciji uvjetovanoj, između ostaloga i neiskorištenim komplementarnim prometno-prostornim potencijalima.

Povezivanju i usklađivanju komplementarnih potencijala RH i BiH trebala bi pogodovati i krovna politička cjelovitost ovog prostora koja će nastupiti pridruživanjem BiH Europskoj uniji, kao i općenito načelo transgraničnog povezivanja prostora i regija ili prevladavanja granica kao prepreka razvoju i aktiviranju potencijala.

Most poput onoga kojim se planira premošćivanje Pelješca, svojom veličinom te cijenom izgradnje i održavanja nije prikladan kao instrument za privremena rješenja (do ulaska BiH u EU). Takvi objekti mogu biti opravdani jedino kao trajna, vremenski nedogledna rješenja, a Pelješki most to nije jer će već ulaskom BiH u EU vjerojatno ostati na prometnom sporednom kolosijeku.

Izvori

- Bićanić, I., Pelješki most nema ekonomskog smisla, *Jutarnji list*, 22. srpnja 2015.
- Bušatlija, I., BiH traži morski koridor do Visa, *SD*, 22. travnja 2008. (<https://webmail.mvpei.hr>).
- Čosić, S. — Kapetanić, N. — Vekarić, N., *Prijevara ili zabluda? Problem granice na području poluotoka Kleka*, Dubrovnik 2012.
- EMAC Illyrian Duba Stonska (<http://www.datalog.co.uk>).
- HAZU, objava za medije 1. travnja 2014., info.hazu.hr
- Imamović, E. — Tepić, I. — Bušatlija I., *Neum i bosansko primorje*, Sarajevo, 1994.
- Jahić, M. — Jahić, I., Neum je idealna luka, *Oslobodjenje*, 22. rujna 2012. (<http://www.oslobodjenje.ba/vijesti/bih/>).
- Miličić, J., Mediteran je trajni interes Hrvatske, *Slobodna Dalmacija*, 4. veljače 2012. (www.slobodnadalmacija.hr).
- Miličić, J., Hrvatska ne odustaje od pelješkog mosta, *Radio Slobodna Europa*, 19. srpnja 2005. (<http://ww.slobodnaeuropa.org/archive/news>).
- Pre-feasibility study for the possible transport connection of Croatian territory, STTE (Safege — technum tractebel engineering), 2014. (<http://ww.mppi.hr>).
- Preliminarni sporazum o osnivanju Konfederacije između Federacije BiH i RH, *Službeni list RBiH*, 8/94.
- Proroković, D., Geopolitika Srbije, položaj i perspektive na početku 21. veka, *Službeni glasnik*, 2012.
- Rudolf, D., Granica s BiH iz 1991. promijenjena je 1999. godine, *Oslobodjenje*, 30. rujna 2012., www.oslobodjenje.ba/intervju/granica
- Sančević, Z., *Pogled u Bosnu*, Zagreb, 1998.
- Sirišćević, S., *Naša lučka politika s posebnim osvrtom na prilaze lukama*, Split, 1974.
- Sporazum (RH i BiH) o slobodnom prolasku kroz teritorij RH u i iz luke Ploče i kroz teritorij BiH u Neumu (<http://www.hrt.hr/arhiv/98/11/22>).

- Sporazum kojim se osigurava Federaciji BiH pristup Jadrano kroz teritorij RH, *Službeni list RBiH* 8/94.
- Sporazum između Federacije BiH i RH kojim se osigurava prolaz Hrvatskoj kroz Federaciju, *Službeni list RBiH* 8/94.
- Šimić, T., Dokumenti Predsjedništva BiH 1991—1994., *National Security and Future*, Vol 7, 2006.
- Tadić, M., *Ustavni položaj Hrvata u BiH od Washingtonskog sporazuma do danas*, Mostar, 2013.
- Topalović, D., Bosanskohercegovački izlaz na more, *Erasmus*, 18. listopada 1996.

Joško Badžim
Pelješac Bridge: Indications of Geopolitical and Strategic Security Implications

The Republic of Croatia is about to make the final decision regarding the selection of a traffic solution to connect its territory, which is intersected by a strip of coast around town of Neum that is part of the territory of the Republic of Bosnia and Herzegovina. It is anticipated that commitment to the Pelješac Bridge, currently mentioned as the most promising solution, would have adverse geopolitical, strategic security and probably economic consequences for the Republic of Croatia. Affirmation of the Pelješac route would mean that traffic would bypass the territory of Bosnia and Herzegovina in the Neum area and thereby weaken the overall connection of that region with the Republic of Croatia. Moreover, it could also mean the relinquishing of the regulation of relations with Bosnia and Herzegovina regarding the use of the seaport of Ploče and other Croatian ports, thereby accelerating the implementation of the Bosnian idea to construct a Bosnian-Herzegovinian port on the peninsula of Klek that would have multiple detrimental geopolitical, strategic security and economic consequences for the Republic of Croatia. Commitment to the Pelješac Bridge also lacks a legitimate political basis, in view of the imminent and certain accession of Bosnia and Herzegovina to the European Union, where it will share a united territory with free trade access across national borders with the Republic of Croatia. From an economic standpoint, it is logical to expect that with the accession of Bosnia and Herzegovina to the European Union, the route via the Neum mainland, regardless of the type of road to be built (motorway, high-speed road or highway), will attract considerably greater traffic than the Pelješac route as the most natural and shortest connection with the territory of the Republic of Croatia. Therefore, commitment by the Republic of Croatia to the connection of its territory via the mainland at Neum, regulation of relations with Bosnia and Herzegovina concerning this issue and the use of the seaport of Ploče and other Croatian ports for the needs of the economy of Bosnia and Herzegovina and the wider international transit requirements should lead to the incorporation of the area of Neum and the gravitating mainland of Bosnia and Herzegovina into an amicable relationship with the Republic of Croatia. Thus, instead of a focus of dispute between Croatia and Bosnia, this area could become a mainstay of new political and economic harmony and prosperity for the Republic of Croatia and the Republic of Bosnia and Herzegovina.