

МАРИНА Ј. ТОДОРОВИЋ
БРАНИСЛАВ П. СТОЈАНОВИЋ *¹

ГЛОБАЛИЗАЦИЈА И РЕГИОНАЛИЗАЦИЈА – ДЕТЕРМИНАНТЕ
ТРАНСФОРМАЦИЈЕ И ПРОЦЕСА ИНТЕГРАЦИЈЕ ГЕОПРОСТОРА²

Извод- Два процеса који детерминишу, практично од појаве класичних цивилизација, крупне промене у основним просторним структурама у свету су, de facto, антиподних карактеристика (глобализација и регионализација) али у већини случајева показују да су и елементи са својством комплементарности. Они пресудно утичу на развој и интеграцију гео-простора, а резултати многих истраживања показују да су, зависно од етапа развоја, оба процеса била присутна у геопростору у различитим појавним облицима у готово свим фазама развоја, као и да су битно утицали на успостављање нових просторно-структурних односа. Предмет ове анализе је, између осталог, и краћа генеза ова два процеса, укључујући и идентификацију главних покретача и ефеката. Уз то, посебно је посматрана улога саобраћаја као окоснице и једног од битних покретача, као и његова улога у деловима европског континента који још нису озбиљније захваћени тим процесима круцијалних промена гео простора у целини..

Кључне речи: глобализација, регионализација, интеграција

Abstract: The two processes that, basically since the emergence of the classic civilisations, determine major changes in the basic spatial structures in the world are, de facto, of antipode basic characteristics (globalisation and regionalisation), but it is often the case that there are elements with traits of complementarity. They have crucial effect on development and integration of geo-spaces and many research results indicate that, depending of the stage of the development, both processes were present in the geo-space in various forms in almost all the phases of its development and that they have contributed to establishment of all the new spatial-structural relations. The subject of this analyses is, among other issues, a brief genesis of these two processes, including identification of their main starters and effects. Besides from that, there is a special attention paid to the role of the traffic as their basic element and one of the important initiators and its role in those parts of the European continent that are not yet included by these processes of crucial changes of the geo-space as the whole.

Key words: globalisation, regionalisation, integration

Увод

У геопростору, као сложеној вишедимензионалној категорији, у актелној етапи његовог укупног развоја доминирају, на први поглед, два антиподна феномена и процеса: глобализам и регионализам, односно глобализација и регионализација. Неопходно је нагласити да иако глобализација, у основи, има изражено врло снажно својство центрипеталности, а регионализација центрифугалности, оба та процеса су,

* др Тодоровић Ј. Марина, виши научни сарадник, Географски институт «Јован Цвијић», САНУ,
мр Стојановић П. Бранислав, сарадник-истраживач, Географски институт «Јован Цвијић», САНУ

² Рад је део резултата истраживања у оквиру пројекта "Дунавско-моравски коридор као главна осовина регионалног развоја и интеграције у ЈИ Европу", чију реализацију финансира Министарство науке и заштите животне средине Републике Србије.

тренутно *de facto*, у веома високом степену позитивне међузависности, односно један процес подстиче други. Ови процеса представљају, у основи резултанту укупних друштвених токова, али су доминантно детерминисани, посебно када се ради о савременој глобализацији, појавом и експанзијом транснационалних корпорација, као и трећом технолошком револуцијом, која је срушила многе комуникационе баријере и успоставила супремацију информатике над свим осталим компонентама. Међутим без обзира што је глобализација тако изражен процес, који доминира савременим светом, и о којем постоји веома велики број теоријских разматрања, још нема неке опште прихваћене дефиниције тог феномена. Многим ауторима, поједностављено, заједничка је дефиниција да глобализација представља технолошко, економско и политичко обједињавање света, које *de facto* "брише" међудржавне границе, релативно лако савлађује и веома велике географске дистанце, а свет претвара у глобални тржишни центар у којем су производи, услуге и идеје доступни свагде и у свако време (Шуковић Д. 2001).

Генеза процеса

Те две доминантне дететрминанте круцијалних структурних промена геопростора, међутим нису процеси који су карактеристични само за савремено друштво. Треба нагласити да су први појавни облици стари, практично, колико и цивилизација. Тако се, на пример, први основни елементи глобалног друштва (наравно у модификованој форми у поређењу са актуелнима) јављају са првим транснационалним империјама класичних цивилизација. Један од најрепрезентативнијих примера је Римско царство, које је у периоду своје највеће моћи (почетком прошлог миленијума) у оквиру својих граница³ имало многе карактеристике глобалног друштва, као што су, на пример: јединствени царински монетарни систем, правни, лингвистички, па чак и комунални стандарди итд. Уз то, једна од одлика (али и стубова), тог праглобалног друштва била је, за тадашње услове, изванредно добро развијена саобраћајна инфраструктура: путна мрежа релативно високог технолошког нивоа (Стојановић В., Тодоровић М., 2004) и систем добро заштићених и опремљених специјализованих лука. Све су то били предуслови за релативно брзу комуникацију, не само између средишта и периферије Царства, већ и између појединих његових делова. Истовремено, поједини делови ("региони" и центри) империја били су чак уско специјализовани за масовну производњу низа производа, који су захтевали примену, за тадашње услове, високе технологије, као што су на пример: стакло, керамика, оружје, тканине, накит, и тд. (Times, 90). За разлику од савременог процеса глобализације настанак тог, и сличних "праглобалних" друштва, повезан је с комбинацијом оружане и политичке експанзије и консолидације која је имала доминантан принцип "симетричности", тако да се средиште власти (град Рим) увек налазио у географском центру Царства (првенствено из војно-сигурности, али и из економских разлога) без обзира на обим територијалне експанзије.

Глобализација, као феномен промена структурних карактеристика геопростора (у почетним фазама првенствено политичко-економских односа), представља дуготрајан и континуиран процес. После првих „праглобалних“ друштава класичних цивилизација јавља се, у континуитету, и низ нових специфичних, појавних облика глобализације. Тако је, на пример, почетком колонијалне експанзије европских држава, Папа Александар I (XV век), свет поделио на две интересне зоне тадашњих најекспанзивнијих колонијалних сила: Шпаније и Португала (Ђурић Д,

³ Империјалне границе ове државне творевине биле су на деловима чак три континенталне целине: Европе, Азије и Африке.

2001). Нешто касније (XVI век) династија Хабсбург, у време владавине Карла V господари великим деловима јужне, западне и средње Европе, као и све бројнијим колонијама (углавном у Јужној Америци и Африци и мањим поседима у Источној Азији) односно „царством у којем Сунце никада не залази“. Већ у XIX веку Русија, захваљујући брзој територијалној експанзији постаје (просторно) највећа држава света уједињујући (углавном присилно) различите народе и културе и стварајући огромно тржиште с бројним ресурсима, а крајем тог века Британска империја постаје „глобална“ (колонијална) заједница која обухвата велике делове свих пет континената, и по многим карактеристикама, у значајној мери је слична Римском царству. (Тодоровић М., Стојановић В., 2003)

Карактеристично је да се први појавни облици (антиподног) процеса регионализације јављају, у модификованој форми у односу на савремене, касније у поређењу с појавом првих облика глобализације. Специфично је да су углавном везани само за европски континент и то његове медитеранске и средишње делове, а најизраженији су у периоду од XIV до XIX века. Практично, доминирају два појавна облика: или територијално и демографски мање (потпуно аутономне) регионалне целине под влашћу неког од локалних феудалаца, или градске властеле (signoria) као на пример Милано, Мантова, Ферара, идр, или као потпуно самостални градови – државе (са већом или мањом територијом под својом потпуном влашћу) који су, у мањем броју случајева, само формално под „заштитом“ неког од моћних феудалаца. Многи од тих „прарегиона“ (посебно према критеријуму аутономности) релативно рано су ослобођени стварене феудалне власти (локале или централне) имали су, по бројним елементима, право републиканско уређење (Дубровник, Венеција, Пиза, Фиренца, идр.). Уз средњи и јужни део Апенинског полуострва⁴ и простор Швајцарских кантона, подручје средње и северне Немачке представљало је, у том периоду, територијално-политички најхетерогенији део европског континента, и то све до друге половине XIX века. Уз бројне феудалне поседе – државице⁵ у том подручју налазио се и већи број самосталних градова-држава (половином XVII века укупно 51) од којих су многи, заједно са својим непосредним окружењем, по својим основним функционалним карактеристикама, представљали праве „прарегионе“. Окосницу „прарегионалног“ система у Немачкој представљају снажна ханзеатска⁶ урбана средишта (Хамбург, Либек, Бремен, Келн идр.) који захваљујући трговини имају довољно финансијске, а сам тим и политичке моћи да формално и стварно, чак и неколико столећа, представљају независне друштвено-политичке заједнице са многим елементима правих регионалних целина, као што су, на пример, функционални профил, успостављене структуре, систем веза с окружењем и сл. (Тодоровић М, Тошић Б., Стојановић В, 2004)

Истраживања показују да окосницу (а често и покретача) оба процеса (и глобализације и регионализације) представља саобраћај, који је основни елемент, како формирања, консолидације и развоја сваке регионалне целине, тако и појаве и јачања процеса глобализације, која (поједностављено) повезује све делове (регионе) у једну, мање или више, функционалну целину. Зависно од технолошког напретка, али и промена у укупним токовима у појединим етапама друштвеног развоја доминантну

⁴ Једним је делом био у саставу папске државе, а другим у саставу Напуљског краљевства.

⁵ Тако на пример, после Велсфалског мира (1648. година) у том простору је било чак више од 200 кнежевина и бискупија

⁶ Ханзеатска лига представља моћно трговачко (али и политичко) удружење северно и средњенемачких градова које суверено влада тржиштем северне и западне Европе и које је основало 4 јака трговачка центра (факторије) ван подручја Немачке: Берген, Лондон, Новгород и Бриж. Преко ових центара Ханза је контролисала, практично, све трговачке токове у зони Балтичког и Северног мора, укључујући и бројне важне копнене комуникације, посебно оне према унутрашњости Русије.

улогу, све до половине XX века, имали су само поједини видови саобраћаја. Тако, на пример, у Римском царству друмски саобраћај представљао је, у правом смислу те речи, “кичму” империје, формирајући саобраћајну „матрицу“, која се у просторима под некадашњом влашћу Рима битније није променила све до данас. У периоду до половине XIX века (појава железнице) поморски саобраћај доминира, првенствено због колонијалних освајања, а затим и експлоатације и прекоморских поседа, као и процеса континуираног снажног насељавања северне и јужне Америке и Аусталије, а затим практично све до половине XX века железнички саобраћај има примат. Од средине XX века, кад почиње јачати процес регионализације (углавном у Европи, деловима северне Америке, али и у неким мањим Азијским просторним целинама) све више добијају на значају мултимодални саобраћајни коридори, односно главни комуникациони правци, који најчешће обухватају више врста саобраћајница највишег технолошког нивоа: од железница и аутопутева до пловних путева, енергетско транспортних и телекомуникационих система.

Један од најбољих примера изузетно високог оствареног степена међузависности између саобраћаја и процеса регионализације, односно регионалног развоја и интер (и интра) регионалне интеграције, представља европски континент. Овај континентални простор данас представља „континент регија“ али је оштро поларизован на два, према основним просторно-структурним обележјима, различита дела: на источни и западни део (и то не више у геополитичком смислу) који се међусобно разликују не само по достигнутом нивоу економске развијености већ, посебно, и према степену регионалне диференцијације (темпу и смеровима интарегионалног развоја и повезивања) као и према готово свим квантитативним и квалитативним карактеристикама формираног саобраћајног система. Док се западни део (економски један од водећих светских макрорегиона) одликује високо достигнутом нивоом унутаррегионалне диференцијације и сложеним (врло чврстим) интеррегионалним везама свих рангова⁷ и истовремено изузетно развијеним (високо квалитетним, мултимодуларним) саобраћајним системом, Источна Европа има, практично, дијаметрално супротне карактеристике. У готово свим земљама те макроцелине стварних, потпуно консолидованих региона, који пропульзивно утичу на укупни развој нема, изузев неколико, који су тек у фази консолидације, а формиран су око појединих водећих урбаних средишта овог простора – углавном главних градова неких држава. Паралелно, тај простор одликује изузетно низак степен валоризације свих саобраћајних потенцијала (геосаобраћајни положај, рељефне погодности, пловни путеви и др), односно његова саобраћајна „матрица“ је само незнатно квалитетнија у поређењу на пример, са оном коју је имао половином XX века. То је један од главних разлога дефинисања мреже Пан-европских мултимодуларних саобраћајних коридора у простору Источне Европе (укупно 10) чији су основни задаци покретање и интевизирање регионалног развоја овог дела континента и стварање предуслова за његову што бржу и што чвршћу, интра и интеррегионалну интеграцију.

Веома густа, технолошки добро опремљена, и у зависности од рељефа као детерминанте, релативно, равномерно развијена саобраћајна мрежа западно европске макроцелине представљала је (и представља) „арматуру“ овог просторно-функционално сложеног подручја наглашеног брзог темпа развоја готово свих његових делова. Динамика и правци регионалног развоја по његовим појединим целинама постепено постају све избалансиранији, тако да оне целине, које су до недавно биле

⁷ Од оних унутардржавних, или само трансграничних (на пример између два суседна региона у различитим државама) до оних мултирегионалних између већег броја регионалних целина из више држава (на пример регионална заједница "Алпе-Адрија"), па све до ЕУ као сложене континенталне политичко-економске асоцијације регија и држава.

знатно исподпросечно развијене, остварују надпросечан темпо раста (на пример, Ирска, Португал, или урбани регион Прага, и др). Уз то, један од стратешких приоритета у западно европској макроцелини је још чвршће (и квалитетније) повезивање појединих „периферних“ (Португал, Шпанија, Нордијске земље) или „изолованих“ делова (Британска острва) с осталим регионима изградњом саобраћајница, највишег технолошког нивоа, као што су пруге за велике брзине (250 km/h и више), тунели (Ламанш) или велики мостови (на пример између Данске и Шведске). Тако је саобраћај један од најзначајнијих покретача укупног развоја те макроцелине и основни елемент његове све јаче кохерентности. Сличних примера улоге и значаја саобраћаја као елемента регионалног развоја (и глобализације) има и у осталим, углавном развијеним, деловима света (на пример, област Великих језера између САД и Канаде), али у целини посматрано у већини осталих светских макрорегиона саобраћај још увек нема онај значај за регионални развој, који има у Западној Европи.

За разлику од западноевропског простора једна од, формалних, европских макроцелина, с изузетно ниским степеном валоризације веома повољног геосаобраћајног положаја (интерконтинентални „мостовни“ положај), је Југоисточна Европа, која је истовремено простор с оствареним ниским степеном валоризације свих укупних расположивих потенцијала, што (уз остала, углавном наслеђена, ограничења доминатно антропогеног порекла) представља узрок веома ниске њене интра и интеррегионалне интегрисаности (Стојановић Б., 2001). Повољан геосаобраћајни положај Југоситочне Европе показује и чињеница да од укупно десет дефинисаних Пан-европских саобраћајних коридора, који би источно европски простор квалитетно и функционално повезали са осталим деловима континента, само три не пролазе том макроцелином.⁸ Како Југоисточну Европу чине државе у транзицији (осим Грчке), то значи да ће процес њене еволуције, од формалног у стварни макрорегион, бити комплексан и не тако брз. Истовремено, за разлику од, на пример, осталог дела донедавног политичког простора Источне Европе (републике бившег СССР-а, неке средње европске државе) то подручје одликује изузетно слаба транспарентност државних граница, што представља озбиљну препреку за његов бржи развој и интеграцију. Валоризацијом постојећих геосаобраћајних потенцијала створили би се предуслови за бржи укупни развој готово свих делова Југоисточне Европе, али и за корените промене у свим њеним просторним структурама, од просторно-функционалних, до просторно-демографских, а посебно у кваилтету урбанизације, јачањем секундарне урбанизације и формирањем сложених урбаних система, као снажних нодалних језгри. Међутим, непоходно је нагласити да валоризација веома повољног геосаобраћајног положаја неће имати оптималне ефекте на укупни развој тог простора ако се сведе само на комплетирање (изградњу предвиђених високо квалитетних саобраћајница) дефинисаних коридора без, паралелног, формирања високо квалитетне мреже секундарних (регионалних) комуникација, чију би окосницу представљали ти коридори. На тај начин били би створени реални предуслови за снажнију интрарегионалну стварну диференцијацију те макроцелине, односно формирање и консолидацијау већег броја мезорегиона, као и регионалних целина нижег ранга унутар њих, који би представљали најзначајније покретаче укупног развоја. Њиховим чврстим, интерним и екстерним повезивањем (и функционалним и организационим) Југоисточна Европа би постала стварни макрорегион чврсто повезан с осталим деловима континента, како функционално, тако и политички, односно према основним принципима регионализма (Радовановић М., 1993/94).

⁸ Коридори у региону Балтика и свероисточне Европе: Хелсиники-Гдањск, Москва-Берлин и Берлин-Кијев.

Искуства из осталих, развијенијих, делова европског континента показују да у покретању процеса интрарегионалне диференцијације и интензивирања регионалног развоја, као и у иницирању снажнијег интеррегионалног повезивања и просторно-функционалне интеграције у подручју Југоисточне Европе водећу улогу морају преузети оне регионалне целине које ће бити формиране у зонама све интензивнијих контаката између појединих (пограничних) делова неких држава (еврорегиони). Битна компонента њихове улоге била би да, уз иницијацију бржег регионалног развоја (и то не само у оквиру својих формалних и стварних граница, већ и у већем делу макрорегиона) утичу и на подизање нивоа транспарентности међудржавних граница у том делу европског континента, и то с обзиром да су ове границе⁹ „најтврђе“ у Европи, а представљају изузетно снажну баријеру за интензивирање региоалног развоја и интер и екстрарегиоалног повезивања. На основу све снажнијих ефеката мултимодална сарадња (економска, саобраћајна, културна, образовна, научна, итд) углавном између водећих урбаних средишта у појединим деловима Југоисточне Европе већ се, постепено кристалишу три просторно-демографски већа подручја све интензивније и снажније трансграничне сарадње, којом се стварају све више услова за постепено еволуцију тих зона у трансграничне регионе¹⁰. Окосницу формирања, консолидације и даљег развоја ових (потенцијалних) региона представљају, како Пан-европски мултимодуларни саобраћајни коридори (IV, V, VII и X) тако и широк спектар дуготрајних (али с различитим интензитетом, у зависности од промена политичких околности у ширем простору) снажних веза између њихових водећих (развојних) центара, као и чињеница да су ти простори, све до почетка XX века, представљали саставне делове истих државних заједница. Паралелно, ти потенцијални трансгранични региони располажу бројним природним и створеним (недовољно валоризованим) потенцијалима, затим представљају релативно густо насељена подручја с веома повољним геосаобраћајним положајем, и релативно су високо урбанизована¹¹, а располажу са добро развијеном мрежом, често комплементарних, функционалних капацитета. Дакле, постоји читав низ основних елемената који представљају солидну основу за формирање снажних (и стварних) нуклеуса и покретача будућег регионалног развоја овог дела Европе, и то у оним деловима макроцелине који су због свог пограничног положаја били најчешће „тамне“ зоне укупног развоја.

Уместо закључка

⁹ Ниво њихове нетранспарантности порастао је посебно после оружаних сукоба између и унутар бивших република некадашње СФРЈ, који су са већим или мањим интензитетом трајали готово целу последњу деценију 20. века.

¹⁰ У иницијалној фази (формалној) формирања је један од првих трансграничних региона у Југоисточној Европи, који представља резултат постепеног чвршег функционалног повезивања гравитационих подручја четири снажна урбана средишта у ширем простору дунавске развојне осовине: Печуја (Мађарска), Осијека (Хрватска), Новог Сада (СЦГ) и Тузле (БИХ). Други, од гравитационих подручја водећих урбаних центара у мађарском (Сегедин), југословенском (Суботица) и румунском (Арад, Темишвар) делу Панонске низије, а окосницу трећег нуклеуса представља јужни крак коридора X и дуготрајне и снажне везе између југославенских (Врање) и македонских великих градских средишта (Куманово, Скопље) у овом коридору. Затим, у почетној фази формирања је и трансгранични регион чије су језгре гравитациона подручја водећих урбаних центара у Бугарској (Софија), СЦГ (Ниш) и Македонији (Скопје). Слична, снажна просторна-функционална повезивања трансграничног карактера иницираће, првенствено, реализација крупних захвата у изградњи саобраћајне инфраструктуре (као што су на пример нови мостви у доњем току Дунава), и у осталим деловима Југоисточне Европе.

¹¹ Уз релативни густу мрежу урбаних средишта малих и средњих демографских величина, водећи урбани центри у прва два потенцијална трансгранична региона су градови популационих димензија од 100.000 до 250.000 становника, а у трећем од 50.000 до 500.000.

У европском простору који је веома снажно захваћен с оба круцијална процеса трансформација свих значајнијих просторно-функционалних структура: и регионализацијом и глобализацијом, а који се у овом делу света, без обзира на своје, готово дијаметрално супротне основне карактеристике не искључују него су, практично комплементарни, неки његови поједини делови, као на пример подручје ЈИ Европе, готово су незахваћени тим снажним квалитативним променама у свим важнијим просторним сегментима. Макроцелина ЈИ Европе према својим главним карактеристикама, и то углавном оним антропогеног порекла, представља веома репрезентативан пример оног дела света који, до данас, у односу на основне токове, два доминантна процеса трасформације савременог света (регионализација и глобализација) представља „периферију“ и то знатно више у функционалном него у географском смислу (с обзиром на просторне дистанце) у односу на средишта тих процеса. Из тог разлога, више је сличан, по већини обележја, бројним релативно изолованим подручјима у свету, у којима се ова два феномена манифестују, углавном, са својим секундарним (понекад и маргиналним) најчешће негативним ефектима. Чињеница је да круцијалне промене, које би морале резултирати стварањем предуслова за брже укључивање у процесе и токове регионализације (развој и интеграција) и глобализације, у највећем делу ове макроцелине теку споро, а успорени темпо је, између осталог, и резултат тренутне наглашене доминације негативних, у односу на позитивне ефекте, првенствено процеса глобализације. Паралелно, често се регионализам (и процес регионализације) у многим срединама схвата као феномен који је у супротности са основним циљевима глобалне интеграције тако да постаје снажно средство отпора не само оним бројним негативним, већ и оним, евидентно, позитивним ефектима глобализације (Војковић Г., 2001). Такав однос према регионализацији и глобализацији није само карактеристичан за поједине делове Југоисточне Европе, већ се јавља и у већини, углавном слабије развијених, макрорегиона у свету, који глобализацију препознају само као једну, софистицирану, форму неоколонијализма. У којој мери ће ова два процеса утицати на смерове и темпо укупног развоја највећег дела савременог света зависиће, како од спремности њихових главних креатора и протагониста (високо развијених земаља) да негативне ефекте сведу на минимум, тако и од способности осталих учесника (првенствено земаља у развоју и неразвијених држава) да искористе максимално већину предности коју тако комплексна трансформација нуди, као и да формирају, на време, одбрамбене механизме за анулирање, или амортизовање, негативних ефеката које ти процеси производе.

ЛИТЕРАТУРА

- Ђурић Д. (2001): **Основни елементи глобализације**, у Глобализација и транзиција, издавач Институт друштвених наука, Београд.
- The Times (1984), **Atlas of World history** (revised edition); Times books limited, (p. p. 90), London.
- Радовановић М. (1993/94): **Регионализам као приступ и принцип и регионализација као поступак у функционалној организацији географског простора са неким аспектима примене на Републику Србију**, Зборник радова географског института „Јован Цвијић“ САНУ, књ. 44–45,(стр 67–102), Београд.
- Стојановић Б., (2001): **Основни географски елементи међурегионалног повезивања у Југоисточној Европи**, Зборник радова са 14. Конгреса географа Југославије, (стр. 213–219), Београд.
- Шуковић Д. (2001): **Глобализација и сиромаштво**, у Глобализација и транзиција, издавач Институт друштвених наука, Београд.
- Војковић Г. (2001): **Глобализација у светлу нове науцне мисли**, Зборник радова са 14. Конгреса географа Југославије, (стр. 219–225), Београд.
- Тодоровић М., Стојановић В.(2003): **Traffic Corridors, Regional Development and Globalization**; Conference of Geography “ *The reconsiderations of geographic approach in the cintext of globalization* ” ; Department of Geography, Timisoara.

Стојановић Б., Тодоровић М. (2004): **Значај и потенцијали коридора X у европском саобраћајном систему**: Гласник СГД-а, св. LXXXIV, бр. 2, Београд
Тодоровић М., Тошић Б., Стојановић Б.(2004): **Србија, еврорегиони и европске интеграције**; посебна издања књ. 63, Географски институт «Јован Цвијић» -САНУ, Београд

MARINA J. TODOROVIĆ
BRANISLAV P. STOJANOVIĆ

Summary

GLOBALISATION AND REGIONALISATION - DETERMINANTS OF THE TRANSFORMATION AND THE PROCESS OF THE INTEGRATION OF THE GEO-SPACE

Even though that both the phenomena of the globalisation and regionalisation are two antipode processes judging by their main traits, they do present two determinants of the crucial changes in the spatial structure of the modern world. But, these phenomena, especially globalisation, they are both as old as civilisation itself and they only, depending on the stages of development, change the form they emerge in. It is specific that the traffic is one of the key initiators of both the processes. The European space, as the "Region Continent", represents the part of the modern world in which both of these processes develop very intensively but, regardless of their almost completely opposite directions, they do not exclude one another, but are, up to a certain level, complementary. These complex processes of transformation of the spatial-functional structures determine the future development and integration of other parts of the world (especially of the under developed countries and countries in development) for which it is of utmost importance to use their positive effects to their maximum and to develop defensive mechanisms for amortisation of some negative consequences, especially of globalisation, that, in some world regions, gain some forms of a sophisticated neo-colonialism