

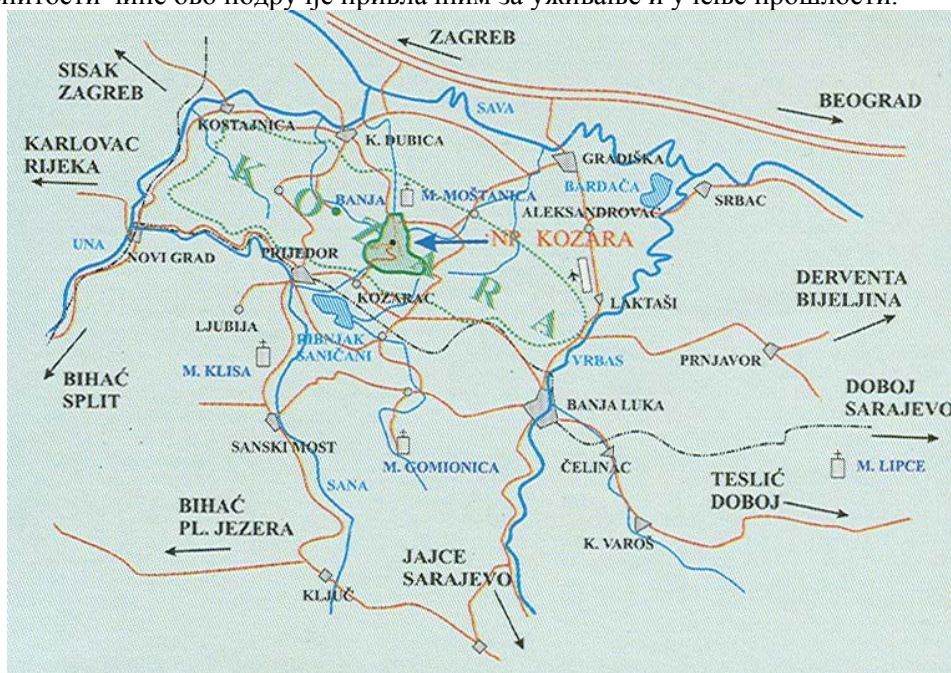
САДРЖАЈ

КОЗАРА - ВЈЕЧИТО ПОНОСНА И ЛЕГЕНДАРНА ПЛАНИНА-	3
БОГАТА ИСТОРИЈА СУЕЦКОГ КАНАЛА	7
ОСНОВИ ГЕОПОЛИТИКЕ	9
ПРОЦЕС АУТОМОБИЛИЗАЦИЈЕ И МОДЕЛ ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА	11
РУСКА ФЕДЕРАЦИЈА	16
СЈЕВЕРНОАТЛАНТСКИ ВОЈНИ САВЕЗ (НАТО) У 21. ВИЈЕКУ I ДИО	20
МОСКВА – ЕВРОПСКА И СВЈЕТСКА МЕТРОПОЛА	26
АМАЗОНИЈА - УМИРУ ЛИ ПЛУЋА ЗЕМЉЕ -	33
СЈЕВЕРНОАТЛАНТСКИ ВОЈНИ САВЕЗ (НАТО) У 21. ВИЈЕКУ II ДИО	36
Р У С И Ј А - ПОСЈЕТА МОСКВИ И САНКТ ПЕТЕРБУРГУ-	45
ТУРИСТИЧКЕ ЗНАМЕНИТОСТИ СОФИЈЕ	49
ЗАНИМЉИВОСТИ О ГРЕНЛАНДУ	54

ОВАЈ БРОЈ ЈЕ ШТАМПАН У 3000 ПРИМЈЕРАКА
ШТАМПА: ВИЛУКС д.о.о. БАЊА ЛУКА
ИЗДАВАЧ: ГЕОГРАФСКО ДРУШТВО РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ
БАЊА ЛЛУКА, МЛАДЕНА СТОЈАНОВИЋА 2
ЖИРО РАЧУН (КМ) БРОЈ: 562-099-000-1228708

НАЦИОНАЛНА ГЕОГРАФИЈА**КОЗАРА - ВЈЕЧИТО ПОНОСНА И ЛЕГЕНДАРНА ПЛАНИНА-
Драго Тодић**

Планина Козара простире се у сјеверозападном дијелу Републике Српске у дужини од 70 км и ширини од 20-30 км, са највишим врхом Лисина 978 м. По свом постанку, пространством и љепотом припада Динарским планинама, издужена правцем сјеверозапад-југоисток, на подручју општина Нови Град, Костајница, Козарска Дубица, Градишка, Лакташи, Бања Лука и Приједор. Омеђена је ријекама Уном, Савом, Врбасом, Саном и Гомјеницом чије више дијелове чини планина Козара, а ниже Поткозарје. Њена благо заталасане врхове, брда и побрђа грађена од палеозојских шкриљаца, кречњака и доломита, мезозоика и флиша еоцена, вијековима су обликовале вањске силе и формирале гребене, платое, котлине и ријечне долине. Мало је планина у свијету које имају тако уједињену природну и историјску цјелину. Овдје је природа у сјени историје, али је историја у окриљу природе. Њене природне љепоте и историјске знаменитости чине ово подручје привлачним за уживање и учење прошлости.



Мапа Козаре

Подручје Козаре и Поткозарја вијековима је била позорница крупних историјских збивања. Козара је кроз своју историју највише била гранично подручје разних царстава, па су у њеним њедрима пламтјели чести ратови, хајдуковале чете, избијале буне и устанци. Становништво ових крајева било је често национално потлачено и социјално изабљивано, па се непрестано морало борити за свој опстанак. Тако је настао менталитет поносних и борбених Козарчана, увијек спремних да приме и угосте добре људе и путнике намјернике, а у случају окупације, да дижу буне и устанке. Због своје изузетне љепоте и богатства флором и фауном њени централни дијелови, око платоа Мраковице, проглашени су Националним парком на површини од 3.375 ha 1957. године. Ту се налази величанствен споменик који подсјећа на страдања народа

Козаре и Поткозарја у Другом свјетском рату. Козара је симбол отпора и борбе за слободу која је плаћена са више десетина хиљада жртава за само педесет дана 1942. године, а народ је само бранно своја огњишта, ситну нејач, старце и жене од страних и домаћих крволока. То је надалеко позната окупаторско-квислиншка офанзива на Козари коју народ једноставно зове - битка на Козари. Они који долазе на ову историјску планину могу само да замисле хероје и народ Козаре који су дали своје животе за слободу. Споменик на Мраковици подсећа све оне који дођу на величину тих жртава, да се крвава прошлост не понови, али да се и не заборави.

Подручје Козаре пресијеца 45. паралела сјеверног умјерног климатског појаса, па ова планина има умјерено-континенталну климу, мада више надморске висине имају и обиљежја планинске климе. Средња јулска температура је од 19-21° С, а јануарска од -1° С до -3° С. Годишња количина падавина се креће око 1.000 мм. На њеном подручју преовлађују сјеверни вјетрови. Бура је карактеристичан вјетар у зимском периоду и дува на махове од 3-4 дана, а некад и дуже. Јужни вјетрови углавном дувају у току прољећа, лета и јесени.

Козара има густу хидрографску мрежу коју чине стал ни водотоци који отичу у пет ријека: Уна, Сана, Сава, Врбас и Гомјеница. Поред значаја за пиће ове воде имају висок степен еколошке очуваности и богатство живог свијета у њима. Горњи токови су погодни за изградњу брана и формирање водених акумулација за потребе водоснабдијевања и за подизање мини хидроелектрана. Има и неколико минералних извора од којих су најпознатије бање „Мљечаница" и „Љешљани". Због тога су ове воде искориштене за развој здравственог туризма у рехабилитационе и терапеутске сврхе. Остали минерални извори за сада нису искориштени.

Флора и фауна Козаре припада перипанонској области чију основу чине буково - јелово - храстово - грабове шуме одличног квалитета. Оне прекривају 59.300 ha или 46,2 % укупних површина које су знатно девастиране ван површине Националног парка Козара. Значајан проценат шумских површина отпада на пашњаке и ливаде са великим бројем љековитих биљака као што су камилица, кантарион, мајчина душица, матичњак и нана. Остали дио чине антропогене површине представљене ораницама, ливадама, воћњацима и пашњацима. Највише се узгајају житарице, разне врете поврћа и средњоевропско воће. Животињски свијет је разноврстан и представљен копненим врстама (ерна, јелен, дивља свиња, вук, лисица, јазавац, зец, птице пјевачице и грабљивице као и воденим врстама (поточне рибе, жабе, змије и други водоземци).

На подручју Козаре и Поткозарја живи око 470.000 становника чију огромну већину чине Срби, иако је над њима почињен геноцид у Другом свјетском рату. Само у току козарске офанзиве звјерски је побијено 20.000 становника, у заробљеништво отјерано 68.600 Козарчана, од чега је 23.850 дјеце, а на Козару се никад није вратило 35.000 становника (од тога 11.000 дјеце до 14 година). Козара је дала 21.000 бораца од којих је 10.000 дало своје животе за слободу. Ови подаци показују да на површини од 17 % укупне површине Републике Српске живи једна трећина њеног становништва. Нажалост, број становништва се смањује због познатих узрока као што су поменути ратови, економске миграције, стагнација привредног развоја, политичких прилика и процеса свјетске глобализације.

Највећи привредни развој Козаре и Поткозарја остварен је у вријеме СФРЈ до 1992. године. Томе су нарочито погодвали природногеографски услови и богатство у рудама, шумама, пољопривредном земљишту и водним ресурсима. То се нарочито односило на развој металне, хемијске, машинске, дрвне и електроиндустрије. Некада моћни погони ових грана индустрије данас готово да не раде или су само мањи погони

активирани **кроз** приватизацију. За сада се највише врши експлоатација рудних богатстава (руда жељеза и каолинска глина) и шумског богатства. Пољопривредна производња највише је унапредовала у производњи млијека, поврћа и воћа чији се тржишни вишкови прерађују у домаћим погонима. Сви ови погони су везани за домаће тржиште и производњу полупроизвода који се дјелимично извозе и на инострано тржиште.

Козара и Поткозарје има одличне природне предуслове за развој саобраћаја захваљујући ријечним долинама и нижим надморским висинама. Тај развој саобраћаја датира још из римског периода и повезивања јужнословенских земаља у средњем вијеку. Прва жељезничка пруга изграђена је 1873. године од Добрљина до Бања Луке, али се данас интензиван саобраћај одвија магистралним и регионалним друмским саобраћајницама. Оне повезују Козару са свим већим градским центрима Републике Српске, Федерацијом БиХ, Републиком Хрватском и осталим дијеловима Европе. У току је припрема изградње аутопутева Бања Лука - Градишка и Бања Лука- Приједор - Нови Град, који ће омогућити нови просперитет и развој Козаре.

Туризам Козаре има дугу традицију везану за њене природне и антропогене мотиве. Централну туристичку зону чини Мраковица и њен меморијални комплекс у центру Националног парка Козара. Меморијални споменик изражава хероизам и трагедију козарачког народа, а дјело је вајара Душана Џамање. Уз споменик је меморијални зид гдје је списак имена 9.922 бораца који су дали своје животе и у „смрти вјечно постројени на овом зиду“. Уз споменик и меморијални радје музеј и спомен-дом са сталном изложбом „Козара у НОБ-у“ са аутентичим документима, фотосима и предметима из четворогодишње битке бораца и народа Козаре у Другом свјетском рату. Меморијални комплекс краси биста др.Младена Стојановића, легендарног љекара и команданта козарачког одре да. И данас су присутна сјећања на овог славног команданта и љекара, хуманисту који је био оличење доброте за народе овог краја. Ниједна свечаност није могла почети без помена његовог имена кроз пјесму, причу и сјећања на овог човјека („Нема коло да се крене, док се Младен не спомене“). Остали дио туризма заступљен је кроз бањски, ловни, риболовни, спортско-рекреативни и еколошки туризам, наслоњен на друге видове културно-историјског наслеђа. Годишња посјета меморијалном центру кретала се око 220.000 посјетилаца, али је тај број смањен након грађанског рата на просторима экс Југославије и данас се креће око 70.000 годишње.

ИСТОРИЈА КОЗАРЕ

На подручју Козаре смјењивали су се разни народи и разне војске: Илири, Римљани, Авари, Словени, а све у времену Римског, Турског, Босанског и Аустријског царства. То је вијековима била „ничија земља, која је прелазила из руку у руке, била мост и тврђава на прелазу из Панонске низије у Динарске планине. Ту је дијељена територија, постављане границе, гомила војска...“. Само у новијој историји-дизане су буне 1804. године, Јанчићева буна 1809. године, Машичка буна, те 1858. и 1875. године буне Петра Поповића -Пеције и Петра Гараче.

Све те буне су биле игра у односу на Козарачку офанзиву од 10. јуна до 28. јула 1942. године, када су здружене њемачко-ушашко-домобранске снаге, под командом генерала Штала, кренуле на Козару. Козару је бранило 3.500 партизана и голоруки народ, а напад непријатеља је изведен са 45.000 најмодерније наоружаних војника. То су познате „козарачке грабље“ са геноцидним циљевима уништења српског становништва Козаре. Битка је вођена даноноћно, а погинули борци козарачких

батаљона су попуњавани омладином у тешкој борби. Због надмоћности непријатеља, већи дио народа који није побијен, одведен је у концентрационе логоре, из којих се већина никад није вратила. Већ изнесене бројке све говоре, а то је 35% укупног становништва Козаре, односно 50% у односу на број српског становништва.

„Све је било пусто, куће празне, штоке нема, земља лежи, нема ко да је сије...Школе празне, сватова и регрута није било....", а тек 1960. године регрутовани су први војници из неких партизанских општина.

Због свега тога, треба сачувати успомену на хиљаде бораца и становника Козаре, који су звјерски поубијани у Другом свјетском рату. Ако је било геноцида, онда је на Козари извршен геноцид од којег се она није никад ни опоравила. Због овога треба сачувати од заборавља културно-историјско наслеђе Козаре које остаје у неизбрисивом сјећању свих оних који посјете планину Козару. Све то употпуњено је са туристичким садржајима који свједоче о простору, времену и људима овог краја. Мало је планина као што је Козара, на којој се преплићу и надопуњују природне љепоте и историја.



Споменик на Козари

ПОЛИТИЧКА ГЕОГРАФИЈА

БОГАТА ИСТОРИЈА СУЕЦКОГ КАНАЛА – од фараона, преко Наполеона, до Насера и данас – Мићо Стојановић

Уводни преглед

Колика је колосална важност Суецког канала – водене пречице, која повезује Европу и Азију, довољно је изнијети званични податак о рекордном приходу од 334 милиона америчких долара (дневно преко 10 милиона), колико је инкасирала египатска влада 2006. године.

За проходност канала подједнако је заинтересовано на десетине влада, стотине мултинационалних фирми и корпорација, на хиљаде разних компанија, и, вјероватно, на десетине и стотине хиљада појединаца укључених у трговинске токове мултимилионских вриједности којима свакодневно доприноси беспријекорно функционисање Суецког канала. Сваког мјесеца 1.500 бродова користи 20 метара дубок канал, у дужини од 160 км. Ваља још напоменути да су градњом канала трговци, (а и путници, туристи, војске) скратили пут бродова за око 9.500 километара. Претходно је требало обићи – опловити цио афрички континент да би се обавила трговина између неких европских земаља – на примјер, Велике Британије и Индије, што није мало и јефтино. Алтернатива је била да се товар са брода искрца и сувоземним путем превезе између Медитеранског и Црвеног мора, да би се, опет, још једном, утоварио у брод, који плови и треба да превезе робу на Далеки исток, и све обратно. Компликовано, и врло скупо у оба случаја.

Поглед уназад

Идеја о потреби изградње једног вјештачког пута који ће спојити Средоземно и Црвено море стара је колико и египатски фараони.

Историјски списи спомињу да је прокопавање првог, наравно далеко ужег и скромнијег – једноставнијег канала на овом простору, повезано за 12. династију и фараона Сенусрета Трећег (1878-1839. године п.н.е.). У писаним документима се може наћи да је канал био у функцији скоро до 13. вијека п.н.е., односно закључно са владавином Рамзеса Другог. Иза тога слиједи вјековна запуштеност; затрпан пијеском и готово заборављен.¹

Новија историја Суецког канала је повезана са Наполеоном Бонапартом, који је крајем 18. вијека, у Египту, са својим сарадницима размишљао о новом подухвату око канала. У том смислу дао је задатак својим стручњацима да израчунају колико би овакав потхват коштао; међутим, они су направили погрешну рачуницу, заснованој на нетачној претпоставци да је Црвено море више од Средоземног за 10 метара, што би претпостављало изградњу скувих гигантских преводница. Наполеон је стога одустао.

Средином 19. вијека француски конзул у Каиру, Фердинанд де Лесепс, на основу исправне рачунице схвата мегаразмјере цијеле замисли и успјева да од владара Саида Паше, добије потребне пристанке за компанију која је кренула у градњу канала какав је, у основи, и данас, без иједне преводнице.

¹ Грчки историчар Херодот утврдио је да су поновна откопавања предузета негдје 600 године п.н.е., али да га је довршио перзијски освајач, краљ Дарије Први.

Међутим идеја о прокопавању канала имала је међународну подршку², само је Велика Британија била против. Бојала се да ће везе других народа с Истоком угрозити њене економске интересе. Ферманом из 1854. године прецизирано је да је Суец под суверенитетом Египта, и да је слободан пролаз бродова свих држава, да би се 1956. спомињали само трговачки бродови (али пролазили су и ратни). Због побуне Араби – паше, 1882. године Велика Британија узима као повод за војну интервенцију и на тај начин окупира Суец и Египат. Али то ће отворити многе конфликте и неспоразуме.

Заправо, још раније Велика Британија је покушала да осујети градњу канала, али се упорним настојањем Француске канал довршио и отворио 1869. године. Она ће га закупити на 99 година. Практично од тога дана слиједи драматичан ефекат на свјетску трговину. Британци су се убрзо убацили у игру, купивши од Египћана акције 1875. године, а 13 година касније, Конвенцијом из Констинопоља, Канал је проглашен неутралном зоном, под британском заштитом.

Бурна историја Суецког канала

Бурна историја праћена и оружаним сукобима због контроле над Суецким каналом, забиљежила је повлачење Велике Британије из Египта 1954, али свакако је као преломни датум уписан 26. јули 1956, када је тадашњи председник Египта Гамал Абдел Насер прогласио национализацију канала и додијелио га "народу Египта". Међутим, исте године, заједничком акцијом Израела, Британаца и Француза, Канал је био окупиран, да би, под притиском међународног јавног мњења и отпором Египћана, недуго после војне акције, био враћен под контролу Египта. Канал ће касније бити поприште израелско-арапских ратова, 1967. године, па опет 1973, једностраних блокада и деблокарања. Ипак, Суецки канал је, коначно, 10. априла 1975. поново био отворен, предат званично Египту и од тога је непрекидно у функцији.

Занимљиво је истаћи да економски планери очекују свјетлију будућност Суецког канала после 2010. године до када ће бити додатно проширен и за 2 метра продубљен, па ће моћи да прима и највеће супертанкере. (До сада су њиме пловили бродови до 150.000 бруторегистарских тона, чији газ не прелази 16 метара, а предвиђа се да заплоче и грдосије дужине преко 300 метара).

² За градњу је било ангажовано милион и по Египћана на принудном раду. Више од 120.000 их је, током градње, умрло од слабе исхране, умора и болести.

ОСНОВИ ГЕОПОЛИТИКЕ

Мирко Станковић

Потсјетимо се основних постулата геополитике за чију разраду основна заслуга припада енглеском научнику и политичком експерту Хелфорду Макиндеру (1861-1947). Сам термин «геополитика» први пут је употребио Швеђанин Рудолф Кјелен (1864-1922), а у Њемачкој га је у праксу увео Карл Хаусхофер (1869-1946). Ипак, отац геополитике остаје управо Макиндер, чији је фундаментални модел постао основа свих каснијих геополитичких истраживања. Макиндерова заслуга састоји се у томе што је уочио и објаснио одређене објективне законе политичке, географске и економске историје човјечанства. Иако се термин «геополитика» појавио релативно скоро, стварност означена тим термином има историју више хиљада година.

Суштина геополитичке доктрине могла би се свести на слиједеће принципе. У планетарној историји постоје два супротна и међусобно конкурентна приступа освајању земљиног простора «сувоземни» приступ и «морски» приступ. У зависности од тога које се орјентације придржавају ове или оне државе, ови или они народи и нације, њихова историјска свијест, њихова спољна и унутрашња политика, њихова психологија и поглед на свијет образују се по савршено одређеним правилима. Узимајући у обзир наведене особине, с пуним правом се може говорити о «сувоземном», »континенталном» или чак «степском» («степа» је копно у правом смислу) погледу на свијет, и о «морском», »острвском», »океанском» или «воденом» погледу на свијет.

У античкој историји «морска» сила која је постала историјски симбол «морске цивилизације» у цјелини била је Феникија и њена колонија Картагина. Сувоземна империја која се супростављала Картагини био је Рим. Пунски ратови су најчистији одраз сукоба између «морске» и «сувоземне» цивилизације. У новом вијеку, као и у најновијој историји, острвска и морска сила постала је Енглеска, »Господарица мора», а касније гигантско острво – амерички континент. Попут старе Феникије, Енглеска је као главни инструмент своје владавине користила првенствено поморску трговину и колонизацију приобалних подручја. Феничанско-англосаксонски геополитички тип створио је нарочит трговачко-капиталистичко-тржишни модел цивилизације који се превасходно заснива на економским и материјалним интересима, као и принципима економског либерализма. Зато је, без обзира, на све могуће историјске варијације, најопштији тип «морске» цивилизације увијек повезан са «приматом економије над политиком».

За разлику од феничанског модела, Рим је представљао ратничко-ауторитарне структуре која се заснива на административној контроли и грађанској религиозности, на примату «политике над економијом». За разлику од колонизације морског типа, Рим је примјер колонизације сувоземног, чисто континенталног типа, са продором у дубину континента и асимилацијом покорени народа који послје освајања постају аутоматски «Римљани». У Новом вијеку представник «сувоземне» силе била је Руска Империја, као и средњоевропске империје Аустро-Угарска и Њемачка. »Русија-Њемачка-Аустро-Угарска» су симболи «геополитичког копна» у нововјековном раздобљу.

Макиндер је јасно показао да у последњих неколико стољећа «морска орјентација» означава «атлантизам», будући да су данас «морске силе» на првом мјесту Енглеска и Америка (САД), то јест, англосаксонске земље. »Атлантизму» који представља у себи примат индивидуализма, »економског либерализма» и «демократије

протестантског типа» супротставља се «евроазијство» које нужно претпоставља ауторитарност, хијерархичност и стављање заједнице и национално-државних принципа изнад чисто људских, индивидуалистичких и економских интереса. Упадљиво изражена евроазијска орјентација карактеристична је првенствено за Русију и Њемачку, двије најмоћније континенталне силе, чији су геополитички, економски и, што је најважније, интереси који проистичу из њиховог погледа на свијет, потпуно супротни интересима Енглеске-САД, то јест «атлантизма».

НОВОСТИ ИЗ СВИЈЕТА**ПРОЦЕС АУТОМОБИЛИЗАЦИЈЕ И МОДЕЛ ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА****Ђуро Марић**

Са конструкцијом првог аутомобила на бензински погон Готлиба Дајмлера и Карла Бенца у Њемачкој 1885. године започиње занатска производња аутомобила, прво у њемачким и француским фирмама да би се касније проширила у САД, Великој Британији, Чешкој, Италији и другим земљама свијета. Права прекретница у производњи аутомобила десила се на почетку прошлог вијека, када је 1913. године Хенри Форд покренуо серијску производњу примјеном покретне монтажне траке у својој компанији „Форд“ у Детроиту. То је био почетак развоја и просторног ширења аутомобилске индустрије и увођења различитих моторних возила у друмски саобраћај. Упоредо с тим долази и до развоја друмске мреже путева која битно мијења изглед и карактеристике геопростора. Граде се аутопутеви са ширином и до 120 метара који имају више возних трака у једном правцу, могу подносити велике терете, имају више нивоа и опремљени су сигналним уређајима и пратећом инфраструктуром. Стални пораст производње аутомобила и његов све већи значај у саобраћајном систему кога прати модернизација и изградња нове путне мреже, нарочито од педесетих година прошлог вијека, може се означити ером аутомобила и процеса аутомобилизације.

Основне карактеристике аутомобилизације

Аутомобил је од самог почетка замишљен као лично и породично возило за свакодневне потребе. Техничко усавршавање и развој индустрије аутомобила усмјерени су на стално повећавање брзине и удобности превоза путника. Он је данас најбројније појединачно превозно средство, а аутомобилски саобраћај је постао симбол друштвеног напретка и технолошког развоја. Зато се у новије вријеме саобраћајна стратегија заснива на концепцији фаворизовања аутомобила вјерујући да се на тај начин могу ријешити бројни саобраћајни проблеми.

Аутомобилски саобраћај је, у односу на остале саобраћајне врсте, најпрестижнији и најкомфорнији вид превоза, али истовремено и најскупљи. Производња аутомобила и изградња савремених аутопутева је техничко-технолошки и организационо врло сложен и скуп процес. Савремени процес аутомобилизације има неколико битних карактеристика које су везане за општи привредни и друштвени развој. Један од основних јесте *убрзани темпо производње аутомобила и развој аутомобилске индустрије*.

Кретање броја аутомобила у периоду 1951.-2001. година (000)

Г о д и н а	В р с т а в о з и л а		У к у п н о
	Путнички аутомобили	Тертна возила	
1951.	55.502,1	15.823,0	71.325,1
1961.	102.912,1	25.901,2	128.813,3
1971.	204.112,3	53.402,1	257.514,4
1981.	342.574,0	100.360,1	442.934,1
1991.	450.596,3	140.969,3	591.565,6
2001.	549.921,7	132.785,7	682.707,4

Извор: Statistical Yearbook, 1972, 1992.

Број аутомобила се сукцесивно и интензивно повећавао, тако да је од 1951. до 2001. године порастао са 55,5 милиона на 549,9 милиона возила, односно свјетски аутомобилски парк је увећан за готово десет пута. У анализираном периоду, од осамдесетих година примјетан је блажи тренд повећавања производње аутомобила, што је последица нафтне кризе. Новија студијска истраживања из области саобраћајне проблематике, указују на бројне промјене које прате процес аутомобилизације, од којих ћемо навести само неке:

Сматра се да ће производни капацитети аутомобилске индустрије врло брзо надмашити свјетску потражњу за аутомобилима. То указује на чињеницу да профитабилност аутомобилске индустрије постепено опада, док истовремено расте интересовање за другим привредним дјелатностима (електроника, нпр.). Већ данас смо свједоци кризе у аутомобилској индустрији најразвијених земаља, као што је нпр. америчка компанија „Дженерал Моторс“, или „Крајслер“;

Улагања у аутопутеве и магистрале у САД и развијеним западноевропским земљама немају више високу стопу поврата инвестиција. Инвестициона улагања у саобраћајну инфраструктуру подстичу економски развој само онда ако су транспортни трошкови битан ограничавајући фактор, што значи да инвестиције у изградњу и модернизацију аутопутева у развијеним земљама не доносе високе економске ефекте. Тако на примјер, Велика Британија у сфери градског саобраћаја већ замијењује стратегију модернизације и изградње градских аутопутева стратегијом «смиривања саобраћаја» која подразумева све више немоторизовано кретања у граду, односно претварање уличне мреже путева у пјешачке и бициклистичке зоне посебно у градским језгрима;

Глобализациони процеси и одрживи развој снажно утичу на мултинационалне компаније и високоиндустријализоване земље да се што прије ослободе тзв. «прљавих» и недовољно профитабилних индустрија гдје је сврстана и индустрија саобраћајних средстава. Економски најјефкаснији модел за продужење вијека производње неатрактивних индустрија јесте њихова дислокација на подручја земаља у развоју са јефтином радном снагом и великим тржиштем, што истовремено доводи до освајања нових тржишта;

Убзано ширење производње аутомобила у неразвијеним земљама које се недовољно критички односе према оном што долази са развијеног запада, знатно ће подстаћи моторизацију становништва и доатно оптеретити градски саобраћај аутомобилским превозом. То ће у глобалном загријавању наше планете (повећана емисија CO₂) довести до појачаних негативних ефеката, а на локалном нивоу градови сиромашног свијета ће убрзо постати изразито еколошки нарушене средине. Карактеристичан примјер међузависности степена моторизације и бруто дохотка по становнику (per capita) јесте тзв. велики Банкок који има девет пута нижи доходак по становнику од Париза, али степен моторизације градског становништва је једнак као у Паризу.

Друга битна карактеристика савремене аутомобилизације је *географска неравномјерност степена аутомобилизације*. Према концентрацији аутомобилског саобраћаја у цјелини, изразиту доминацију задржала су два континента – Сјеверна Америка и Европа.

Број аутомобила, производња и степен аутомобилизације у неким земљама свијета (2004.)

Земља	Број становника (милиони)	Број регистрованих аутомобила	Производња аутомобила	Степен аутомобилизације (број ауто./1000 стан.)
САД	293,03	135.920.677	4.509.565	464
Јапан	127,33	55.212.590	8.478.328	434
Њемачка	82,42	45.022.926	5.145.303	546
Италија	58,06	34.310.446	1.026.454	591
В. Британија	60,50	29.895.832	1.657.558	494
Француска	60,10	29.560.000	3.220.329	489
Русија	143,78	23.383.000	1.010.436	163
Канада	32,51	17.755.089	1.339.607	546
Бразил	184,10	16.576.000	1.504.998	90
Кина	1.298,85	7.800.000	2.018.875	6
Белгија	10,35	4.772.584	791.703	461
Сомалија*	8,3	-	-	1
Тадикистан*	7,0	-	-	1
БиХ**	4,4	398.231	-	90

Извор: CIA, the World Factbook, 2006; * Leksikon država svijeta, Rijeka 2005; **Статистички годишњак, СР БиХ, Сарајево 1990.

Диференцијација земаља према основним показатељима процеса аутомобилизације је врло изражена, при чему САД доминирају по апсолутном броју регистрованих аутомобила, Јапан по апсолутном броју произведених аутомобила, а по релативном показатељу степена аутомобилизације оне се налазе међу првих осам земаља свијета. Западноевропске земље су традиционално у врху свјетских аутомобилских велесила, што показују и апсолутни и релативни показатељи. Италија, Њемачка, Велика Британија, Француска су водеће по броју аутомобила на 1000 становника. Овој групи земаља припада и Канада са 546 аутомобила на 1000 становника и дијели друго мјесто са Њемачком, те Русија која се истиче по броју регистрованих аутомобила. Истовремено, ове високоиндустријализоване земље су и сједиштва највећих мултинационалних компанија аутомобилске индустрије.

Водеће мултинационалне компаније и њихова производња (2004.)

Компанија	Земља	П р о и з в о д њ а (000)			Удио на свјетском тржишту (%)
		Путнички аутомобили	Лака возила	Укупно	
„Денерал Моторс“	САД	4,503	3,564	8,067	17,6
„Тојота“	Јапан	5,870	0,945	6,815	14,5
„Форд“	САД	3,497	3,147	6,644	14,4
„Фолксваген“	Њемачка	4,893	0,203	5,096	11,2
„Дајмлер-Крајслер“	Њемачка-САД	1,914	2,714	4,628	10,3
„Пежо-“	Француска	3,005	0,400	3,405	7,8

Цитроен“					
„Хонда“	Јапан	3,183	0,054	3,237	7,6
„Хундај-Киа“	Ј.Кореја	2,378	0,389	2,767	6,3
„Фијат“	Италија	1,584	0,536	2,120	4,3
„Сузуки-Марути“	Јапан-Индија	1,639	0,337	1,977	4,1

Извор: ОИСА, Statistics commtte, 2006.

Насупрот овој групи високоиндустријализованих земаља налазе се бројне земље афричког, азијског и латинскоамеричког континента које знатно заостају у процесу аутомобилизације за развијеним земљама свијета. Посебан значај имају Кина, Индија и Бразил које се истичу по демографским и природним потенцијалима, те услед снажног процеса индустријализације биљеже убрзан развој и аутомобилске индустрије. То се дјелимично може објаснити новим процесом просторне дислокације производних технологија коју врше аутомобилске мултинационалне компаније («Џенерал Моторс», «Тојота», «Фолксваген»...) из матичних земаља у земље са јефтином радном снагом и великим тржиштем. Такав примјер је америчка компанија „Џенерал Моторс“ која је отворила бројне фабрике аутомобилске индустрије у латиноамеричким земљама (Бразил, Аргентина, Мексико), азијским (Јужна Кореја, Кина) у Јужноафричкој Републици, те у Аустралији. Или, примјер њемачке компаније „Фолксваген“ која је још седамдесетих година прошлог вијека своје погоне за производњу популарне типе „Буба“ имала у Бразилу и Мексику, а падом социјалистичког система у источноевропским земљама преузела дио чешке компаније „Шкода“ у којој се производе нови типови аутомобила „Октавија“, „Фабија“ и дуге. У новије вријеме ова компанија је своје погоне инсталирала и у Кини. Сличну развојну политику у области аутомобилске индустрије проводе и друге најразвијеније земље и њихове мултинационалне компаније, јер уважавајући модел одрживог развоја оне се ослобађају тзв. «прљавих» индустријских врста и развијају терцијарне и кварталне дјелатности (процес терцијаризације и кварталаризације), односно прелазе из индустријског у постиндустријско друштво.

Неки негативни утицаји аутомобилизације на животну средину

Процес аутомобилизације и укупна саобраћајна активност снажно су подстакли мобилност становништва и транспорт роба. Посљедице повећане саобраћајне активности посебно се огледају у појачаној моторизацији сатновништва и саобраћајној загушености, нарочито у урбаним срединама. Резултанта ова два карактеристична процеса јесте све израженија узрочно-посљедична веза између аутомобилског саобраћаја и насталих проблема у систему животне средине

Проблематика повезаности аутомобилског саобраћаја и животне средине је веома сложена и још увијек недовољно позната. Нови приступи овој проблематици се развијају од седамдесетих година када се појавио проблем киселих киша, да би се посебно интензивирали задње деценије прошлог вијека када кључна проблематика постају глобалне климатске промјене и њене везе са антропогеним факторима. Новија истраживања и нова сазнања указују на потребу изградње и развијања нових односа према животној средини, при чему аутомобилизација привлачи посебну пажњу. Будућност развоја саобраћаја добија нову димензију у моделу одрживог развоја, која се првенствено односи на дубље проучавање свих аспеката међусобног утицаја физичкогеографске средине и саобраћаја. Геоморфолошка структура терена,

хидролошка мрежа, микроклиматски услови, квалитет земљишта, вегетациони покров и укупни пејсажни изглед све више су нарушени интензивном изградњом аутопутева и пратеће инфраструктуре (бензинске станице, ауто-сервиси, угоститељски објекти, паркинг-простори...).

Подразумјевајући под одрживим развојем (користе се и термини уравнотежени развој, трајни развој) потпуно једнако уважавање проблематике животне средине у односу на друштвено-економску проблематику, процес аутомобилизације постаје незаобилазни проблем са глобалним негативним утицајима. У оквиру таквих глобалних утицаја најчешће се истичу следећи:

Пораст емисије угљен-диоксида захтијева радикалне промјене у сфери аутомобилизације, јер индивидуално кориштење аутомобила биљежи драматичан пораст. Познате су међународне конвенције, као што је нпр. Агенда 21 која представља документ УН о животној средини и развоју, донесен 1992. године у Рио де Жанеиру чији је основни циљ програмска припрема данашњег свијета за XIX вијек;

Појава смога (загађен ваздух нагомиланим продуктима сагоријевања-чађ, угљен-диксид, сумпор-диоксид, настали емисијом издувних гасова аутомобила, индустријског дима и сл.), нарочито у тзв. „аутомобилским градовима“ озбиљно премашује дозвољене стандарде аерозагађења, што значајно нарушава здравље градског становништва;

Претварање обрадивог земљишта у асфалтне површине доводи до негативних појава у виду промјене микро-климе, појаве водених бујица, нарушавања квалитета воде за пиће и слично;

Све интензивнија производња нафте као основног погонског горива, сматра се да ће свој врхунац достићи крајем ове и почетком следеће деценије, што ће на свјетском енергетском тржишту проузроковати нафтне шокове и привредне проблеме. Већ смо свједоци скоковитих промјена цијене нафте на свјетском тржишту.

Вишедимензионални утицај аутомобилског саобраћаја у сфери одрживог развоја манифестује се, како на локалном, тако и на регионалном и глобалном ниву. Производња горива, возила и дијелова за њихову конструкцију, те одлагање дотрајалих возила и дијелова, као и инфраструктура имају одређени вијек трајања, што јасно указује на постојање циклличних кретања унутар животне средине. Развој и просторно планирање аутомобилског саобраћаја, поред осталог, мора имати у виду и еволуцију односа саобраћај-животна средина.

**РУСКА ФЕДЕРАЦИЈА
(РОССИЈСКАЈА ФЕДЕРАЦИЈА)
СЈЕВЕРОЗАПАДНА РЕГИЈА РУСКЕ ФЕДЕРАЦИЈЕ
Милош Бјеловитић**

Русија се од краја 17. вијека највећа држава свијета. Као Федерација заузима површину од 17 милиона и 75000 km² са око 145 милиона становника или нетто више од 8 ст/km². Удио градског становништва износи 73%. Русија је држава континенталних размјера и знатно већа од сличних држава - Канаде, Кине или САД. Руска Федерација заузима више од 40% Европе и сјеверну трећину Азије. Излази на три океана: Атлантски, Сјеверни ледени и Пацифички. Главна слабост географског положаја ове државе је њен смјештај на сјеверном дијелу евроазијског копна.

Руска Федерација се протеже смјером паралела 11000 km, а смјером меридијана упола мање. У земљи се налази 10 часовних појасева, а у лјетној половини године над овом земљом сунце не залази, јер док на западу залази на истоку се рађа нови дан! Русија се граничи са највећим бројем држава - њих 14.



Часовни појасеви Руске Фејерације

Као савезна држава Руска Федерација има сложену административно-територијалну структуру утемељену на етничком принципу. Русија има 89 административних заједница од тога: 21 Аутономну Републику, 6 Крајева, 10 Аутономних Округа, 1 аутономну област, 49 Области и 2 савезна града - Москва и Санкт Петербург.

У руској географској литератури простор земље се третира по економским регионима за разлику од европске регионализације. У статистичкој литератури Руска Федерација се дијели на 7 Федералних округа с тим да је цијели Сибир један округ. Изједначили смо Федералне округе са великим регијама, а Сибир подијелили на двије регије: Западни и Источни и тако добили осам регија.

СЈЕВЕРОЗАПАДНА РЕГИЈА РУСКЕ ФЕДЕРАЦИЈЕ

Идући од запада према истоку прва је регија Сјеверозапад Руске Федерације, која је у цјелости у Европи. Регија захвата површину од 1668000 km^2 са нешто мање од 14 милиона становника или $2,8 \text{ ст/km}^2$. Удио градског становништва (82%) је највиши у држави.

Природну средину регије чини сјеверни дио Руске низије са глацијалним моренама, хиљадама језера и мочвара, те двије планине - Хибини на полуострву Кола и горје Урала на истоку. Велике ријеке су Сјеверна Двина, Печора и Мејењ, а језера Ладога и Онега. Ријечним каналима су Балтик и Бијело море повезани са ријекама Волгом и Москвом.

У тектонском погледу регија припада Источноевропској или Руској низији у чијој су подлози веома стари седименти. Сјеверозападни дио регије припада старом Феноскандијском или Балтичком штиту, који се истиче стијенама гранита, гнајса и црвенкастог рапакиви гранита, од којег је изграђени највећи дио Санкт Петербурга.

Природна богатства регије су велика: апатити, нефелин и обојени метали на полуострву Кола; нафта и гас у долини Печоре као и таква најновија велика налазишта у плићим дијеловима Баренцова мора. Мора, језера и ријеке су богате квалитетном рибом. Сјеверна острва имају арктичку климу, на рубовима копна влада клима тундре са вјечно замрзнутим тлом (мерзлота) покривена маховинама, лишајевима и грмљем. Највећи дио регије (70%) је под шумским покровом тајге. На југу регије се јавља и бјелогоришна шума.

Од 12. вијека Руси са југа освајају сјевер до Баренцова мора, којим влада кнежевина Велики Новгород, а у 15. вијеку Московска кнежевина, која гради Архангелск (1584.) при ушћу Двине. Петар Велики 1703.г. гради Санкт Петербург при ушћу Неве у Фински залив. Жељезничка пруга изграђена 1851.г. до Москве убрзава развој капиталистичке привреде.

У I свјетском рату царска Русија довршава жељезничку пругу Санкт Петербург-Мурманск до луке, која се зими не залеђује.

Санкт Петербург је био престоница Русије три стољећа, а грађен је по узору на Версај у Француској. Царски дворци династије Романових Зимски дворцац, претворен у музеј Ермитаж и Петродворец као изванредно успјела архитектонска дјела заједно са складношћу града чине Санкт Петербург једним од најљепших градова свијета. У овом граду су почеле револуције 1905. и 1917.г., а град је издржао њемачку опсаду у II свјетском рату.



Зимски царски дворцац - Музеј Ермитаж



Царско Село - Катаринин дворцац

У совјетско доба у Лењинграду је изграђена крупна индустрија најразвијенија у Руској Фејерацији. У цијелој регији три су крупна индустријска комплекса: Санкт Петербург са прерађивачком индустријом, Сјеверни или Мурмански метално и рибопрерађивачки и Сјевероисточни - енергетски (угаљ, нафта и гас).

Јужно од Санкт Петербурга се налазе градови: Велики Новгород (217000 ст.) у којем се зачала руска држава (859.г.) и гранични град Псков (203000 ст.). Као енклава поред обала Балтика се налази Калињинградска област чувена по налазиштима јантара (ћилибара).



Санкт Петербург. Споменик оснивачу. У позадини Петропавловска тврђава Северно од града се налази РР Карелина са 700000 становника и главним градом Петрозаводском (266000 ст.). Карели су сродни са Финцима и православие су вјере. На острву Кижи се налази прекрасни дрвени храм Преображенски сабор на језеру Оњегу.



Преображенски сабор



Празник крада поларне ноћи у Мурманску

Архангелска област се налази у средини регије и већим дијелом је под шумским покривачем тајге. Град је основан 1584.г. као прва лука Русије за извоз дрвета и крзна у Европу. На југу области су градови Вологда (293000 ст.) значајна у освајању сјевера и Череповец (312000 ст.) град црне металургије.

Ненецки национални округ се налази на сјеверу регије, а има само 42000 становника. Копнени дио припада зони тундре, која је истовремено и јужна граница вјечно смрзнутог тла (мерзлота). Сјевер округа чине арктичка острва (Колгујев, Вадгач, Нова земља и Земља Франца Јосифа). Ненци су стариначко становништво уралске језичке породице. Живе у сталним насељима, изузев чувара стада ирваса. Главни град је Нарјан-Мар са луком на ријеци Печори.

Коми, Аутономна Република, заузима сјевероисток регије, а има милион становника. Коми су припадници финске групе народа, православне су вјере и чине до 1/3 становништва Републике. Црногорична шума тајге је главни покривач пепељастог тла (подзол). Главне резерве дрвета у Европи се налазе у Републици Коми. На сјевероистоку је велики басен каменог угља - Печорски, чије су резерве веће од Донбаског басена. Поред ријеке Печоре налазе се лежишта нафте и гаса. Жељезничка пруга сијече Републику водећи до басена угља и до ушћа ријеке Об у Сибиру. Кроз Републику води велики гасовод "Сјај Сјевера" који транспортује гас из Западног

Сибира у европску Русију и европске земље до Француске. Главни град Коми Републике је Сиктивкар (230000 ст.) на југу поред ријеке Вичегда.

ИЗ ТОПОНИМИЈЕ РЕГИЈЕ СЈЕВЕРОЗАПАД РУСКЕ ФЕДЕРАЦИЈЕ

ДВИНА, називи двију великих ријека несигурног поријекла. Иде од мирне, тихе воде до у индоевропским језицима у значењу ријека.

ПЕЧОРА најдужа ријека регије (1809 км) потиче из финскоугарских језика у значењу од дрвета бор и јела.

ЛАДОГА велико језеро (18000 км²) назив из фииског језика у значењу талас, вал.

БАРЕНЦОВО МОРЕ дио Сјеверног леденог океана име је добило у част холандског морепловца (16.вијека), који је три пута покушао проћи сјеверним морским путем око Азије и погинуо сатрт од леда код Нове земље.

НЕВА кратка ријека отока језера Ладоге долази од финске ријечи у значењу блато.

ВОЛХОВ ријека која спаја Иљменско и језеро Ладога. Долази од руског назива дрвета јова или јоха.

ИЉМЕН језеро (982 км²) у области V. Новгород ријеч из руског језика у значењу језеро обрасло трстиком. Има више истоимених Језера на Уралу и Приволжју.

ХИБИНМ планина на полуостраву Кола (1191 m) богата апатитом и железном рудом. Ријеч долази из језика Саама у значењу брдо, узвишење.

НАРОДНАЈА ГОРА (1895 м) највиша тачка горја Урала се налази у Аутономној Републици Коми.

КОМИ народ у чијем језику ова ријеч означава човјека.

НЕНЦИ су народ уралске групе. Ненац значи човјек, а сами себе зову људима.

ВЕПСИ (8000), СААМИ или Лапонци (2000) и ИЖОРЦИ (400) су најмањи народи Сјеверозападне регије.

МУРМАНСК главни град области Кола, а име потиче од руског назива приморда по народу Нормани.

ВОЛОГДА (293000 ст.) име по ријечи из финског језика у значењу бијела.

СЈЕВЕРНОАТЛАНТСКИ ВОЈНИ САВЕЗ (НАТО) У 21. ВИЈЕКУ I ДИО

Тихомир Дејановић



ХЛАДНИ РАТ

Сјеверноатлантски војни савез (НАТО) основан је 04.04.1949. год. у Вашингтону (САД). Основна сврха постојања НАТО-а, како је и одређено Вашингтонским уговором, је да гарантује слободу и безбједност свих својих чланица, политичким и војним средствима. Током наредних година циљ је био спрјечавање ширења комунизма у Европи, ван његових дотадашњих граница. Систем колективне безбједности чланица савеза, значио је да би угрожавање безбједности било које чланице савеза, првенствено од стране комунистичких земаља, требало да спријече остале чланице. Оснивање савеза се одвијало у више етапа. В.Британија и Француска су прве започеле са иницијативом, уговором у Данкерку од 04.03.1947.год. и позвале у војни савез земље Бенелукса. Ставови су усаглашени и склопљен је Бриселски уговор, који је потписан у Бриселу 17.03.1948. год. између Белгије, Холандије, Француске, Луксембурга и Велике Британије. Због војне моћи СССР-а Американци су осмислили нови војни савез - НАТО у којем би поред њих и земаља Бриселског уговора биле укључене и остале капиталистичке земље. Споразум о формирању НАТО-а су 1949. год., сем САД и земаља потписница Бриселског уговора, потписале још и Канада, Португалија, Италија, Норвешка, Данска и Исланд. За службене језике у Савезу су одређени Енглески и Француски. Између 1947. и 1952. год. САД су покренуле и „Маршалов план“, који је обезбједио средства која су послужила за стабилизацију западноевропских економија. Три године од оснивања НАТО-а, 18.02.1952. год., савезу су приступиле Грчка и Турска. Улазак СР Њемачке у савез 09.05.1955.год. био је повод за формирање Варшавског Уговора (ВУ)-војног савеза социјалистичких земаља, чиме је отпочео такозвани „Хладни рат“. Током година постојања НАТО су потресале бројне кризе. Тако је 1958. године Француски предсједник Де Гол оптужио Сједињене Државе и В. Британију за хегемонију у савезу. Мада је оптужба стајала, Француска је у ствари тражила да НАТО потпомогне очување њене интересне сфере у Алжиру, чему се није изашло у сусрет. Током наредних мјесеци и година криза се продубљивала, па је тако већ 13.03.1959. год. француска средоземна флота стављена ван команде НАТО-а. Након пар мјесеци, у јуну 1959. године, Де Гол је забранио стационирање страног нуклеарног наоружања на територији Француске. То је натјерало Американце да из Француске преселе 200 авиона који су се ту базирали од 1950. године. Последњи амерички авион је дислоциран 1967. године у базу Рамштајн у СР Њемачкој. У међувремену је Француска одлучила да развије властите нуклеарне потенцијале у склопу својих „ударних снага“. Француска је 13.02. 1960. год. успјешно тестирала своју прву нуклеарну бомбу, чиме се прикључила клубу атомских сила савеза, тј. САД и В. Британији. Током 1966. године комплетне Француске снаге стављене су ван команде НАТО снага. Од осталих НАТО снага у Француској је затражено да напусте Француску у што краћем временском року. Као одговор НАТО савез је 16.10. 1967.год. преселио Главни штаб из Париза у Касто (Белгија). У пуноправно чланство Француска се вратила тек 1995. године.

Током Кипарске кризе 1974. године из војне структуре НАТО-а је иступила Грчка, као одговор на Турску инвазију сјеверног дијела Кипра. Она се поново прикључила савезу

1980. године. Последње проширење током Хладног рата наступило је након референдума у коме су Шпанци одлучили да приступе НАТО-у. Ова земља је 30.10.1982. године постала његова чланица.



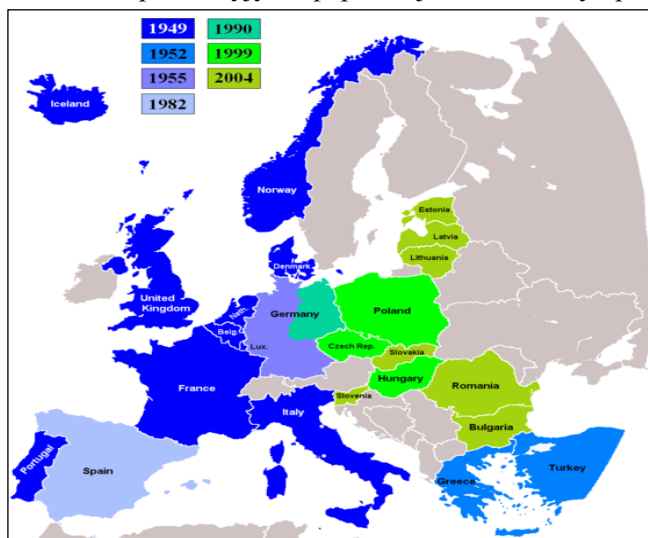
НАТО-в Е-3 за рано упозоравање праћен ловцима Ф-16 Амерички носач авиона „Нимиц”

У годинама Хладног рата НАТО није извео ни једну значајну заједничку војну операцију. Активности су биле стандардизација наоружања и обуке, које су требале да испоштују све чланице, и заједничке војне вјежбе. Стандарде су углавном постављале САД јер су имале најразвијенију војну индустрију, која је осталим чланицама често продавала оружје испод цијене, и тако задржавала монопол. По програмима војне помоћи САД су често бесплатно давале своје вишкове наоружања, или своју застарјелу и ислужену технику појединим сиромашнијим чланицама. Богатије земље попут В. Британије и Француске су сачувале, и даље развијале властиту војну индустрију, те на тај начин нису зависиле од САД. В. Британија је чак своје наоружање развила по властитим стандардима, који „одговарају” стандардима НАТО-а, али које остале чланице не користе.

ПОСТ ХЛАДНОРАТОВСКА ЕКСПАНЗИЈА И ВОЈНЕ ОПЕРАЦИЈЕ НАТО-а

У првој декади 21. вијека НАТО је значајно еволуирао у односу на безбједносни савез какав је оформљен 1949. год. За период више од пола вијека развио се на начин који оснивачи нису могли да предвиде. Међутим тај преображај је осмишљен процес како би се, како кажу у НАТО-у, повећала безбједност земаља чланица Алијансе, као и будућа стабилност и просперитет евроатлантске регије у цјелини. Расформиравањем ВУ 1991.год. и нестанком социјализма са политичке сцене Европе, нестали су дотадашњи разлози постојања овога војног савеза, израслог на биполарној блоковској подјели свијета. Са крајем Хладног рата, НАТО је преузео изградњу „партнерства” све до Кавказа као и унутар Централне Азије. НАТО од тада прати нестабилности које узрокују регионални и етнички конфликти унутар Европе и пријетње које долазе изван евроатлантске регије. У наредном периоду НАТО се проширивао у два наврата. Три некадашње земље ВУ Чешка, Мађарска и Пољска позване су у НАТО 1997.год., а чланице су од марта 1999.год., повећавши тиме број чланица на 19. На Самиту НАТО-а у Прагу, у новембру 2002. год. позване су у НАТО и Бугарска, Естонија, Летонија, Литванија, Румунија, Словачка и Словенија. Оне су се формално придружиле НАТО-у крајем марта 2004.год., чиме је достигнут данашњи број од 26 чланица. САД покушавају да реafirмишу улогу НАТО-а као даљњег гаранта колективне безбједности земаља чланица, али је чињеница да га често желе ангажовати за остварење властитих војних и политичких циљева диљем свијета. Често одазив

осталих чланица у војним операцијама Американаца, након Хладног рата, није био задовољавајући, што је између осталог и један од разлога зашто су отворена врата овога савеза земљама бившим чланицама ВУ. Оне, како се касније показало, највјерније подржавају и слиједе циљеве САД унутар савеза и ван њега. Од старих чланица НАТО-а, из доба Хладног рата, највјернији савезник САД је остала В. Британија, која их досљедно прати у војним походима. То се види из примјера Ирака и најновијег постављања америчког противракетног штита у Европи тј. Пољској и Чешкој. Разлог проширења НАТО-а је и то што нове чланице савеза прихватајући наметнуте стандарде постају тржиште за у највећој мјери војну индустрију САД, а у мањој мјери осталих чланица савеза. Тако данас имамо ситуацију да војни издаци земаља чланица опет расту, код новопридошних, чак и 5 пута више него прије пуноправног чланства. Такође је чињеница да се својим проширењем НАТО примиче Русији и њеним природним богатствима, као и бившим совјетским централноазијским републикама богатим нафтом. Током 1999.год. у НАТО-у су се сложили око новог стратешког концепта. У том документу се наводе „пријетње” безбедности НАТО-а. Посебна пажња је посвећена пријетњи коју представља повећање количине оружја за масовно уништење као и средстава за његову испоруку, те терористички акти, саботаже и организовани криминал, као и ремећење токова снабдјевања битним природним богатствима. У циљу одговора на ове пријетње, НАТО је предузео „Иницијативу о одбрамбеним могућностима”- програм високог нивоа које је представљен 1999.год. како би се унапрједили и довели у стање спремности његови војни капацитети. У истом циљу је формиран Центар за оружје за масовно уништење 2000.год., у коме савезници размењују информације везане за ту врсту оружја.



Картографски приказ експанзије НАТО-а

Како би повећао безбједност и стабилност, као и у сврху властитог проширења НАТО је 1994. год. покренуо програм „Партнерство за мир”. Тај програм је осмишљен, како би земљама које у њему учествују реструктурирале своје оружане снаге по НАТО стандардима, као и да учествују у мировним мисијама под командом НАТО-а. Он нуди чланицама онолико од тог програма, колико им налажу њихове безбједносне потребе. Све нове чланице НАТО-а су прошле кроз овај програм. Евро-атлантски програм Партнерство за мир се данас састоји од 49 земаља чланица: 26 НАТО земаља и 23 земље ван Алијансе:

-5 европских земаља које су војно неутралне: Аустрија, Финска, Република Ирска, Шведска и Швајцарска

-12 бивших совјетских република: Јерменија, Азербејџан, Бјелорусија, Грузија, Казахстан, Киргистан, Молдавија, Русија, Тацикистан, Туркменистан, Украјина, Узбекистан

-6 балканских земаља: Хрватска, Македонија, Албанија, Србија, Босна и Херцеговина и Црна Гора.

У 1995. години НАТО је успоставио програм „Медитерански дијалог” са шест земаља : Египтом, Израелом,

Јорданом, Мауританијом, Мароком и Тунисом. Програм, коме се 2000. год. придружио и Алжир, има за циљ стварање добрих односа и регионалне безбједности и стабилности. између земаља медитеранске регије.

НАТО и Русија су се обострано обавезале 1997. год. „на међусобну сарадњу у циљу стварања стабилног, безбједног и неподјељеног континента на основама партнерства и заједничког интереса“. Маја 2002. године ова сарадња је ојачана стварањем савјета Русија-НАТО. Одлуке које доноси Савјет НАТО-Русија су базирани на општој сагласности.

Остале земље са којима НАТО блиско сарађује су: Филипини, Аустралија, Н. Зеланд, Јапан и Ј.Кореја.

Нова проширења НАТО-а се очекује у априлу 2008. год када би му се придружиле Албанија, Хрватска и Македонија, затим 2010.год. Грузија, те Црна Гора и Србија 2012-2014.год. Са Грузијом и Украјином се воде убрзани преговори о уласку у НАТО. Грузијском чланству се изразито супротставља Русија, док је у самој Украјини већина становништва против овога званичног става земље. Иначе у свим земљама кандидатима и онима које су позване у чланство воде се оштре полемике у јавности о потреби уласка у НАТО при чему се закључак добија углавном на референдумима. Заговорници уласка најчешће истичу регионалну сигурност и смањење трошкова одбране. Противници са временом имају више аргумената. Да је јефтиније и исплативије ући у НАТО него остати изван њега, земље попут Шведске, Финске, Аустрије и Швајцарске не би остале изван тога савеза. Како НАТО отклања могућност регионалног сукоба показује неријешени сукоб чланица НАТО-а Турске и Грчке на Кипру. Обнову сукоба на Кипру и данас спречавају мировне снаге УН-а. Ту је и став НАТО-а да нове чланице треба не само да уживају корист од чланства, већ, треба да и да допринесу „ општој ” користи. Највећи дио посла који Алијанса обавља остаје ван видеокруга јавности. Неки од генерала НАТО-а су у медијима изјавили да је једна од функција Савеза осигурати енергију за Европу и земље Запада. Америчка интервенција у Ираку и покушај да што шири круг чланица НАТО-а увуче у тај рат озбиљно упозоравају да НАТО постаје војни савез који ће осигуравати изворе енергије, нафте и плина за један круг земаља против других. Противници проширења питају ствара ли се нови савез против Русије, Кине, арапских држава, или неког трећег. Свако ново проширење по Акционом плану усвојеном 1999. год у Вашингтону морају да одобре све чланице НАТО-а. Тако имамо примјер да Турска брани улазак Кипра у НАТО због неријешеног статуса сјеверног дијела острва, па Кипар не може бити примљен у Савез.



Француски авион за ношење атомског оружја Мираж 2000Н Британски војници на терену у Авганистану

Од завршетка Хладног рата НАТО је извео више војних операција, од којих су неке и данас у току. Највише операција је изведено на подручју бивше Југославије, чак 5 у периоду 1991–2001. год. Операција поморске блокаде CPJ (Sharp Guard) трајала је у периоду јун 1993–октобар 1996.год. Операција бомбардовања BPC (Deliberate Force) трајала је у периоду август - септембар 1995. год. Операција спровођења мира у БиХ (Joint Endeavour) започела је 1995. год. Операција бомбардовања CPJ (Allied Force) трајала је у периоду март-јун 1999. год. Ова војна акција није била одобрена од стране Савета безбједности УН, и представљала је преседан у коме је један дефанзивни војни савез први пут у својој историји напао земљу која није угрожавала ниједну од његових чланица. Мировна операција у Македонији (Essential Harvest) извођена је у периоду август-септембар 2001. год. У току су још двије операције снага НАТО: Патролирање авиона земаља чланица од 2004. год. над балтичким државама које немају властите борбене авионе (Baltic Air Policing) и операција у Авганистану (International Security Assistance Force). Посљедња је уследила после терористичких напада против САД који су се догодили 11.09. 2001. год. Тада је по први пут активиран члан 5. Вашингтонског уговора, одредбе о колективној одбрани чланица НАТО, пружајући политичку и практичну подршку САД у том критичном тренутку. То је кулминирало пакетом реформи, иницијатива и програма које су лидери Алијансе потврдили на Прашком самиту у новембру 2002.год. Истовремено, 14 савезничких земаља је послало трупе у Авганистан као подршку у операцији коју су водиле САД против Ал Каиде, терористичке групе одговорне за нападе и режима Талибана који им је пружао скровиште, као и у мировној акцији која је уследила после тога, са Међународним снагама за подршку (ISAF). На захтјев земаља чланица које су имале активну улогу у тој мисији, НАТО је преузео одговорност за вођење ISAF-а.

ПОЛИТИЧКА И ВОЈНА СТРУКТУРА НАТО-а

Сјеверноатлантски савјет, Одбор за обрмбено планирање и Група за нуклеарно планирање главне су институције за развој политике и доношење одлука. Одлуке представљају договорену политику земаља чланица. Најважније тијело за доношење одлука у НАТО-у је Сјеверноатлантски савјет (НАС), у коме сваку земљу чланицу представља стални представник у рангу амбасадора, коме подршку пружа национална делегација која се састоји од дипломатског особља и савјетника за одбрану. Савјет се састаје на амбасадорском нивоу најмање једном недељно. Ту су такође и редовни састанци Савјета на нивоу министара за спољне послове, министара одбране, а повремено и на нивоу предсједника држава и влада.



Пројектил Тридент 2 испален са подморнице



Изглед будућег Британског носачав авиона са авионима Ф-35.

На челу Савјета је Генерални секретар који се именује на период од отприлике четири године. Он је из ранга вишег представника једне од земаља чланица. Генерални секретар предсједава састанцима Сјевероатланског савјета и других тијела и помаже да се дође до сагласности односно консензуса међу чланицама. Понекад се чланице НАТО не слажу око најприкладнијих начина за одговор на постојећа питања, међутим све одлуке морају бити доњете једногласно. Нема гласања нити се одлуке доносе већином. Посљедица тога је да су дуготрајне консултације и дискусије прије него што се донесе нека важна одлука. Тиме се поштује суверенитет и независност сваке земље чланице, и одлуке имају пуну подршку. Одбор за обрaмбено планирање (DPC) састављен је од сталних представника, али се састаје и на нивоу министара обране најмање двапут годишње. У раду одбора судјелују све државе чланице, осим Француске. Одбором предсједава Главни секретар НАТО-а. Одбор је главно тијело за доношење одлука о питањима планирања колективне обране и даје смјернице војним властима НАТО-а. Група за нуклеарно планирање (NPG) састоји се од министара обране држава чланица које судјелују у раду Одбора за обрaмбено планирање (сви, осим Француске). Унутар групе расправља се о питањима који се тичу нуклеарног наоружања. Групом предсједава Главни секретар НАТО-а.

Војну командну структуру чине: Савезничка оперативна команда снага НАТО (АСО), базирана у Белгији у граду Монсу 80 км од политичког штаба и Савезничка команда за трансформације (АСТ), смјештена у граду Норфолку у Вирџинији (САД) уз присуство у Европи. АСО се бави текућим операцијама, а АСТ планирањем развоја Алијансе.

МОСКВА – ЕВРОПСКА И СВЈЕТСКА МЕТРОПОЛА

Боровница Бранко

Град Москву основао је кнез Јуриј Долгоруки 1147. године, градећи утврђење Кремљ, језгро града. У 13. вијеку град постаје сједиште Моксовске кнежевине, а у 16. вијеку – царски град Русије. За вријеме Петра Великог Русија постаје свјетска држава, што је и данас. То је последица не само највећег државног простора него и бројности становника и високог привредног и војног развоја ове државе. Многобројни археолошки подаци говоре да је ова област вила насељена у епохи неолита. Овдје су живјела словенска племена, јужно од ријеке Москве Вјатици, а сјеверно Кривици. Москва се развијала кружно, концентрично око језгра – Кремља. Прво је опасана зидинама, затим цестам и жељезницама. Повољан географски положај Москве помогао јој је да постане главни град руске државе. У 16. и 17. вијеку постаје средиште сверуског тржишта у условима феудалног друштвеног система. У доба индустријске револуције Москва и околина изграђују јаку, прије свега текстилну индустрију (лан, конопља). Градња жељезничких пруга учвршћује положај главног града, па се развија и машиноградња. Почетком 1918. године Москва постаје главни град комунистичке државе, која се одбранила од свјетске капиталистичке интервенције. Послије Другог свјетског рата изграђене су многобројне простране стамбене четврти, широки булевари са алејама, трговима и парковима.

Москва се налази у центру европског дијела бившег СССР-а, на обалама ријеке Москве, у великој Руској низији, просјечно на око 120 m надморске висине. Област Москве изложена је хладним арктичким и сибирским климатским утицајима. Средња јануарска температура је -11°C , минимум -42°C . У јулу температура износи око 19°C , максимум 37°C . Москва је у центру истоимене, најгушће насељене и привредно најразвијеније области. То је највећи и главни град Руске Федерације. Према задњем попису из 2004. године у Москви је живјело 11.274.330 становника и њихов број стално расте. Када питате некога у Москви колико она има становника, добићете одговор да данас има близу 15 милиона становника (2008). Примјетан је и велики број људи жуте боје коже, као и свугдје у свијету. Москва је најнасељенији град Европе, а урбано становништво града чини $1/10$ руске популације. Град заузима површину од 1097.12 km^2 , али се константно шири помјерајући границе урбане насељености. Данас је град опасан аутопутем дужине од 109 км. Москва је чвор 11 жељезничких пруга и 13 аутопутева, има 5 ваздушних и три веће ријечне луке. Око Москве су размјештени многи индустријски градови, а неки од њих чине урбанистичку цјелину са Москвом као њена предграђа. Најстарије језгро и центар града је Кремљ, испод којег је Лењинов маузолеј на Црвеном тргу. Кремљ је централни дио старих руских утврђених градова из феудалног доба опасан зидовима са кулама. У Кремљу су се налазили кнежев двор, саборна црква и куће племства.

Град је управно подијељен на 17 рејона. Сједиште је највиших државних органа и научних установа (којих у Москви има 535), санитарских установа, института, лабораторија, библиотека (око 4.000), музеја, позоришта, умјетничких галерија. Москва има неколико универзитета (међу којима су МГУ, МГИМО, МГТУ, МФТИ, МИРЕА, МЭИ и други), са универзитетским градом изграђеним на Лењинским брежуљцима. Москва је град са многобројним умјетничким и архитектонским споменицима. У близини Москве налази се атомски центар Русије и институт за нуклеарна истраживања. У околини града изграђена је и прва атомска електрична

централа. У зони од око 10 km од Москве је шумски зелени појас у којем су подигнути многи стадиони и спортски центри.

Москва је поред политичког и административног сједишта земље и центар научноистраживачког рада, са око $\frac{1}{4}$ свих научних радника у држави. У овом граду студира око 500.000 студената.

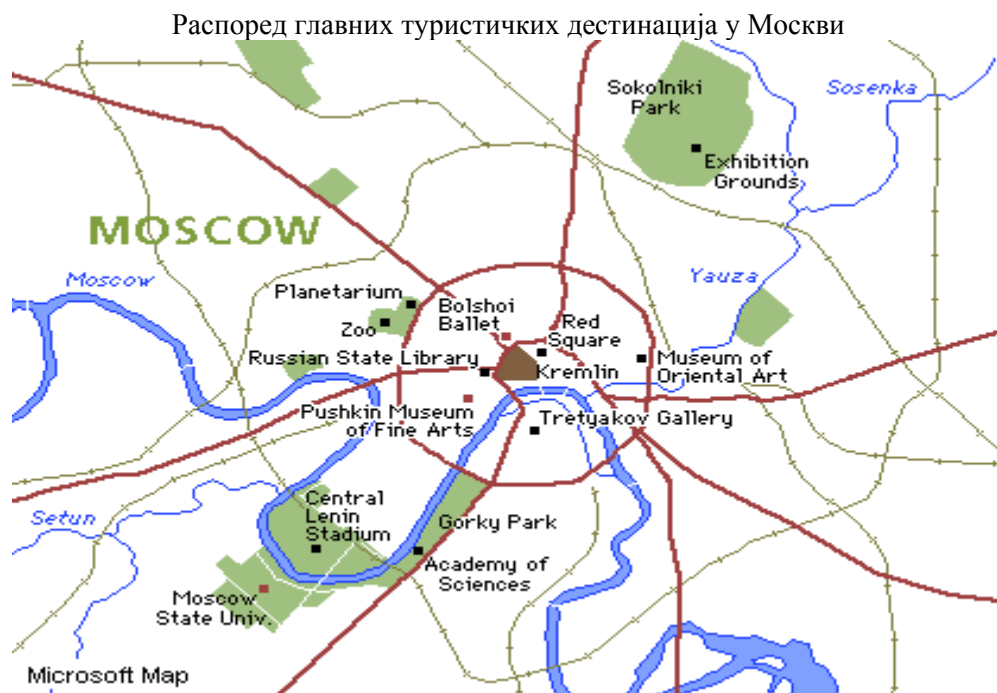
У Москви постоји пет путничких аеродрома: Шереметјево, Домодедово, Внуково, Бијуково и Остафијево. Шереметјево представља аеродром на који долази 60% путника са међународних летова. Такође око Москве постоје и мањи аеродроми као што је Мјачково на који слијећу приватни авиони и хеликоптери. Москва има девет већих железничких терминала, и још неколико мањих станица. Сви се налазе око центра града али у сваки од њих долазе возови из различитих дјелова Европе и Азије. Пошто су возови најјефтинији вид саобраћаја у земљи већина Руса путује њима, посебно за Санкт Петербург и на исток Транссибирском железницом. Москва је највеће ријечно пристаниште Русије, повезана каналима и ријеком Волгом са 5 мора (Балтичким, Бијелим Азаским, Црним и Каспијским морем/језером). Ријека Москва је притока Оке и протиче кроз Москву дужином 45 km, где је широка 100-150 m. Од 1932-1937. спојена је каналом са Волгом. Постоје и два ријечна терминала Сјеверни и Јужни. Москва има и Централну аутобуску станицу (25.000 путника дневно).

Главне индустријске гране Москве и Подмосковског индустријског басена су: индустрија гвожђа и челика, машина и ваљалоничких производа од метала, кугличних лежачева, локомотива и вагона, ријечних бродова, аутомобила, авиона, оружја и муниције, прецизних инструмената, електронска, електротехничка, хемијска, фармацеутска, хартије, гуме, текстила, коже и обуће, прехранбена, дувана, графичка, филмска и друге индустријске гране. Московска област даје готово $\frac{1}{4}$ привредне производње земље, а сам град Москва 20% те производње.

Поред општих физичко-географских и друштвено-географских карактеристика овог града, треба се осврнути на широку лепезу туристичких понуда Москве, на утиске људи који су били у Москви (као и сам аутор овог текста), на неке препоруке о сналажењу у граду, шта то треба видјети итд.

Ако путујете од Београда до Москве авионом требаће вам 3h лета и уопште немате утисак да сте далеко од куће, а ако идете возом неких 48h. Нико од туриста не може ни приближно рећи колико је потребно да се обиђе град Москва, јер је то немогуће одредити због њене грандиозности, историјско-културног богатства, туристичких атракција, разних културних, умјетничких и спортских манифестација које свака на свој начин привлаче туристе. Москва је прелијеп, велики град у коме се преплићу прошлост, садашњост и будућност. Права је мјешавина истока и запада.

Неке од неизбјежних туристичких дестинација у Москви су сигурно: Црвени Трг, Большој опера, Дом Романових, Парк побједе и Тријумфална капија, музеј – панорама Бородинске битке, храм Христа Спаситеља, Третјаковска галерија, Парк културе, Стари и Нови Арбат, Универзитет Ломоносов, крстарење ријеком Москвом, ВДНХ – панорама Москве, ТВ торањ Останкино (висок 525m), Изложба достигнућа привреде и многе друге. Неки дјелови града подсјећају на Лас Вегас (Нови Арбат), неки на Париз (Тријумфална капија), а неки дијелови чувају онај стари дух Русије (Стари Арбат). Кад се по први пут нађете у Москви, избјегавајте такси, јер је он веома скуп. Најбољи и најјефтинији превоз у Москви је метро.



Извор: Интернет (www.microsoftmaps.com)

Црвени трг је отворен простор у центру Москве који окружује градско трговинско језгро које служи као јавно мјесто за фестивале и друге егзибиције. Совјетска влада је уништила неколико древних грађевина око трга, укључујући и капију Ускрснућа и капелу, да би направила мјесто за тенкове поводом демонстрација. Зидине Кремља су изграђене од црвене цигле, са неколико кула од којих је главна Спска, са часовником. Унутар зидина изграђене су цркве-сабори: Успенски, Благовјешченски и Архангелски. Значење ријечи красни односи се на сабор Василија, али је током вијекова ријеч промјењена у црвена. Овај сабор је најпознатија грађевина у Москви и налази се на крају Црвеног трга. Успјела је да измакне бурним ратовима током историје. Ову најљепшу цркву у Москви саградио је Иван Грозни у периоду од 1555-1561. године. Почетком Совјетског режима била је затворена, али данас је то музеј. Насупрот сабору је историјски музеј, западно је Лењинов маузолеј, а источни дио чине велике трговачке зграде. Бољшој опера и балетски театар је најстарији московски театар који датира још од 1824. године, у коме се изводе чувене руске представе и чувено Лабудово језеро. Третјакова галерија је мјесто у коме се налазе многа чувена традиционална дјела руске умјетности још од доба прије револуције и највећа колекција руских икона од 11. до 17. вијека. Добила је име по оснивачу Павелу Третјакову, колекционару.

Црвени трг



Извор: Фото (Боровница.Б)

Историјски музеј на Црвеном тргу садржи експонате од 5. до 20 вијека. Оно што је неизоставно у овом дијелу Москве је и смјена страже на сваких сат времена испред споменика вјечне ватре, недалеко од Црвеног трга, нови споменик генералу Жукову који је одличан орјентир, као и мале фонтане и паркови из бајке. Насупрот музеју налази се и пролаз до ЦУМ-а, великог тржног центра у коме се налазе представништва великих модних компанија, фирмиране робе, технике и много чега другог. Свакодневно се испред Кремља стварају велики редови чекања да би се посјетио овај најстарији дио Москве. Унутар Кремља карте за музеје коштају око 10 евра. Ако на благајни кажете на руском колико ћете улазница купити, можете нешто и да уштедите. Овај попуст важи и за студенте. На 10 минута од Кремља се налази и зграда КГБ-а. Када уђете унутар зидина Кремља, све изгледа велико. На слици ове ствари не изгледају тако, али када видите нпр. топ, звоно, саборе и зграде остајете без ријечи колико је то грандиозно. На Црвеном тргу се налази и Нулта тачка, одакле се рачунају сва растојања у односу на Москву. Централно мјесто на Црвеном тргу заузима Лењинов маузолеј и не можете га промашити. Улаз је само два, три пута недељно и чека се по пар сати да се дође на ред за улазак у његов вјечни дом. На тргу можете сусрести људе свих боја коже и националности. Веома је популарно и сликање са Лењином, Марксом и Романовим, тј. са њиховим невјероватним двојницима.

Недалеко од Кремља је још једна дестинација која се не смије заобићи, храм Христа Спаситеља који изгледа као 8. свјетско чудо. Доста је већи од нашег храма Светог Саве на Врачару у Београду, а поготово од храма Христа Спаситеља у Бања Луци. Овај храм се гради већ 11 година, радови су при крају и посјета унутар храма је само недељом. Веза са другим дијелом града је Патријаршијски мост, на којем се већина туриста слика и који пружа незабораван доживљај јер с једне стране има поглед на ријеку Москву, с друге на Кремљ и његове зидине, а с треће на највећи православни храм на свијету. У близини на самој ријеци Москви је изграђен невјероватан споменик Петру Великом у облику поморца на великом броду. На цркву можете наићи тамо гдје је намјање очекујете и све су лијепе. На пола пута између Кремља и овог храма се налазе бројни паркови и фонтане, нарочито једна позната фонтана гдје се могу видјети руске младе како пролазе испод тзв. тунела љубави.

Стари и Нови Арбат су улице. Нови Арбат је улица слична београдској Кнез Михајловој, пуна продавница, бутика, ресторана, кафића, богатих тезги са сувенирима највише прошлих времена (КГБ, СССР, Лењин, Стаљин, Горбачов, бабушке, упаљачи, амблеми, украси, мајице, качкети итд.). У улици Стари Арбат се налази и Пушкинов музеј, који садржи велики број слика најпознатијих мајстора из свих епоха и дјела античког вајарства. У Москви се врши рестаурација најбоље сачуваних примјера архитектуре ранијих времена. Реновирани објекти се лако уочавају по свијетлим бојама и карактеристичним фасадама. Многе куће познатих писаца, композитора и умјетника претворени су у музеје.

Атракција Москве је њен метро, један од најљепших у свијету, дужине преко 200 км. Прва линија отворена је 15. маја 1935. Московски метро је подземна жељезница са највећим бројем превезених путника на свијету. Познат је по веома украшеним станицама у соцреалистичком стилу. Има 12 линија и 173 станице, а у току ове текуће 2008. и слиједеће 2009. године планирана је изградња још неких линија, ради растерећења саобраћаја. Свакодневно се у овом метроу превезе од 8-9 милиона путника. Овај вид превоза је најмасовнији и најљепши у Москви. Ко први пут борави у овом граду, требало би да проучи добро план метроа прије него што се упусти у авантуру разгледања Москве. Станице метроа су урађене у различитим стиливима и богато украшене мермером и раскошним лустерима. Линије метроа се разликују по боји, броју и имену. Све су кружне линије које пролазе кроз центар града осим Кољцеваје која има облик прстена и повезује све остале линије. Да би се боље снашли морате да слушате спикере у возу, тј. мушки глас на кружној линији најављује сл. станице према центру, а женски глас сл. станице ван центра. Веома је занимљива и чињеница да становници Москве стално читају, небитно од мјеста гдје се налазе, тако да ако мало гласније говорите током вожње метроом, гледаће вас чудно. Због фреквентног саобраћаја не постоји званичан ред вожње. Московски метро ради од 5:35 ујутро до 1:04 ноћу. Систем је скоро у потпуности изграђен под земљом, с неким изузецима као нпр. линија Фиљовскаја IV која има 7 надземних станица, као и метро-мостови преко ријеке Москве на 4 мјеста.

Још једна од сигурно најзанимљивијих атракција у овом прелијепом граду је крстарење ријеком Москвом. Путовање траје прилично дуго, цјена је око 10-ак евра, а има неколико успутних станица. Ријека се протеже кроз цијели град, а најљепши доживљај имати ћете по лијепом времену сједећи у отвореном ресторану на крову брода разгледајући пејзаже града. Ако желите да видите панораму града, онда је најбоље да посјетите ВДНХ. Ова локација представља нешто као Београдски сајам, са халама у којима се налази све од игле до локомотиве, а окол су паркови, фонтане и у другом дијелу Луна парк. Музеја у Москви стварно има доста, а најпознатији су музеј Космонаутике који се налази у склопу ВДНХ, музеј воштаних фигура, музеј Бородинска битка, палеонтолошки музеј и многи други. Оно што се дефинитивно мора видјети је музеј Бородинска битка. У њему се налази изложба фигура, слика, скулптура а све у сјећање на чувену историјску битку када је Наполеон кренуо у инвазију на Русију 1812. године. На највишем нивоу музеја се налази надреално осликан пејзаж битке у облику панораме, тако се има утисак да сте стварно на мјесту догађаја.

Недалеко од овог музеја налази се Тријумфална капија која подсјећа на ону у Паризу, као и Парк побједе, односно трг Побједника. На овом тргу се налази импозантан обелиск висок 141,8 метара који симболише 1418 дана и ноћи Великог отаџбинског рата. На висини од сто метара налази се бронзана фигура богиње Побједе-Ники, а у подножју обелиска је статуа Светог Георгија који копљем убија аждаху, тј. симбол зла.

Љепота овог Меморијалног комплекса се не може описати ријечима, треба га само видјети. Одушевљење изазива велики број посјетилаца на овом тргу који мирно и достојанствено шетају до касно у ноћ.

Оно што већину туриста и посјетилаца овог града оставља без даха је и Универзитет МГУ Ломоносов. Ово је најстарији Универзитет у Москви основан 1755. године. Каже се да слика говори више од хиљаду ријечи, али када се нађете испред главне зграде овог Универзитета која има 28 спратова, можете само да гледате и да се дивите величини овог ремек-дјела човјечанства, стилу градње, уређености његових паркова итд. Због ових и других атракција у Москви, сви препоручују да се оде у тај град.

Главна зграда Универзитета Ломоносов



Извор: Фото (Боровница. Б)

Сви који су били у Москви сигурно ће похвалити гостољубивост и сусретљивост тамошњих становника. Спремни су да Вам помогну ако се изгубите, слабо разумију енглески језик, а на српском се можете добро споразумјети ако спорије говорите. Руси у Москви живе животом како се то каже 300km на сат. Много воле Србе и драго им је кад чују да тамо наш народ долази. Лијепо је видјети културу и цивилизацију сличну нашој, а уједно и тако различиту. Храна и вода се обично купују у супермаркетима који су одлично снабђевени. Не треба пропустити прилику да се проба крошка-картошка (печени кромпир са разним салатама), пирог (слатко-слана пита), палачинке, боршч чорба и разни други специјалитети. Од напитака треба пробати прави руски чај, воћни јогурт, вотку и пиво. Ланац продавница брзе хране Мек Доналдс се налази на сваком кораку у Москви, али руска кухиња је незамјенљива. Руси су веома побожан народ и у Москви све је препуно цркви и манастира. Послуга у ресторанима је изванредна, особље носи народну ношњу и кад уђете у тако неки специфичан објект као да сте ушли у друго вријеме. У зависности од времена боравка у Москви, обилазе се доста и тржни центри који су на самом свјетском врху, продавнице технике, галерије слика, кафићи итд. Ноћни живот у Москви је нешто посебно и специјално. Ноћу Москва свијетли као Лас Вегас, препуна је дискотека, модерних клубова, пабова, барова итд. Цјене су доста високе.

Један од пројеката који је тренутно у изградњи је Московски Интернационални бизнис центар или Москва-Сити. Он је дио централне Москве. Налази се на дистрикту Пресненски који је тренутно у интензивном грађевинском развоју. Циљ овог пројекта је да се направи зона, прва у Русији и цјелој Источној Европи гдје ће на једном мјесту бити пословни, стамбени и објекти за забаву. Ово ће бити град у граду. Овај пројекат је усвојила влада Москве 1992. године. Кула Федерација која се тренутно гради у овом дијелу града биће највиша у Европи. План је да се изгради и највиша зграда свијета до 2010. године, Кула “Русија” висине 648 метара. Такође овде су планирани и многи други пројекти као што су аквапарк, други рекреациони објекти, престижне канцеларије и апартмани.

Москва је грандиозан град, а са својом архитектуром задивљује све оне који га посјете. Заслужује подједнаку пажњу туриста као и остале европске метрополе. Представља мјешавину традиције и брзог таласа модерног стила живљења. Москва је засигурно најскупљи град у Европи. Међутим, велика лепеза туристичких атракција повлачи за собом и цијену боравка, уживања и разгледања одређених културно – историјских, али и савремених грађевина. Примјер је града који је до максимума искористио свој повољан географски положај, плодно тло, природне и минералне сировине у непосредном окружењу, да би створио “Тиганта” у привредној производњи Руске Федерације. Москва је град, у чијим оквирима се налазе ремек-дјела човјечанства у подручју архитектуре, културног и историјског наслеђа. У Москви је све велико и несагледиво кренувши од тргова, здања као и шопинг центара. Онај ко једном посјети град Москву, сигурно ће памтити то путовање до краја живота. О Москви би се могло написати на стотине страница, најбоље је отићи и видјети је.

АМАЗОНИЈА - УМИРУ ЛИ ПЛУЋА ЗЕМЉЕ -

Драго Тодић

Амазонија је подручје ријечног слива ријеке Амазон у Јужној Америци, који има површину од 7 милиона km^2 . Она је по много чему позната, а понајприје по еколошкој равнотежи која има велики значај и последице за читаву нашу планету. Познато нам је да је Амазонија највећа тропска шума свијета, па је због значаја у регулисању кисеоника и угљен диоксида, те климе на земљи зову њеним плућима. Амазон је уједно и најдужа и набогатија ријека водом на Земљи. Просјечна ширина у горњем току је око 2 km, а при ушћу 250 km. На дужини од 7000 km прима око 11.000 притока чија је количина воде већа од Конга, Замбезија, Јангцекјанга, Брамалутре, Јенисеја, Лене, Паране, Мисисипија и Оринока заједно, или више него што море прима воде од свих ријека Европе заједно. Простире се у сјеверном и средњем дијелу Јужне Америке од екватора до 10° јужне г.ш. Читаво подручје прима од 1500 до 3000 mm падавина годишње, што је уз високе температуре током читаве године условило најбујније екваторске шуме са 4.000 врста разноликих биљака. Та бујна вегетација настаје и нестаје при сталним годишњим температурама од 22° - 27°C , са већ поменутим свакодневним падавинама. Амазонија није само „зелени океан“, већ и неизмјерно богатство, прави лавиринт ријека и рукаваца, лагуна, мочвара и језера. Због таквих климатских услова познато је да се прашуме, у овом случају, селваси, одликују великом густином и непроходношћу. Томе доприноси и њена спратовност која је чини мрачном и непроходном.



Мапа Амазоније

Први спрат су **Игапо** шуме које расту у стално мочварном или дуго поплавленим теренима. То су широколисне биљне формације испреплетене лијанама разних врста и плутајуће водне биљке чији су листови пречника до 2 метра.

Варзеја је слиједећа шумска формација оних дијелова Амазоније гдје поплаве кратко трају, а чини је 4-5 надземних спратова палми и циновског дрвећа чији примјерци расту у висину и до 60 метара. Ту је и дрво каучуковца, основна сировина за производњу каучука и гуме. Остале биљне врете су лијане, орхидеје свих боја, траве и папрати.

Ете су шуме неплављених подручја богатог флористичког састава најбујнијег на нашој планети. Ове биљне формације имају 10-12 спратова представљених циновским шумама, чија оријашка стабла достижу висину и до 70 метара. У подножју стабала су циновске папрати кроз чију бујну биљну масу тешко продире сунце.

Овдје нема годишњих доба када биљке пупају, цвјетају и листају, јер се ти процеси непрекидно дешавају истодобно због вјечитог лjeta и због великог броја разноликих биљака. Амазонска прашума (**селвас**) је и најстарија биљна формација на Земљи, стара преко 100 милиона година, јер на њу нису утицала ледена доба Земље. Из Амазоније потичу многе значајне биљне врете, као што су каучуковац, какаовац и бразилски орах, поодавно пренијети у друге дијелове Свијета. Ове шуме су права ризница биљних врста из далеке прошлости Земље.

Бескрајне шуме Амазоније прави су рај многобројног животињског свијета од невидљивих организама до немани дивовских величина. Ипак, крупне животиње живе на ободу прашуме, јер за њих у прашуми нема довољно хране, а тешко се пробијају кроз мрачне и мочварне шумске густике. Тај живи свијет чини око 2.000 разноликих животињских врста у самом Амазону и око њега. Од водених врста најпознатије су пиране (**пиранхе**) које живе у јатима, и које за тили час усмрте и оглођу највеће животиње за 10-так минута, па се због тога за Амазон каже да је ријека „без купача". Од осталих врста заступљене су алигатори, делфини, водене свиње и водене краве, корњаче, безопасне (**анаконда**) и опасне змије отровнице, па све до „електричне јегуље" набијене струјом. У шумским густикима најбројнији су мајмуни, мравоеди, пуме и јелени, а у крошњама дрвећа папагаји, мали колибри - птице инсекти, велики орлови и други стрвинари. Ипак најнезгодији су кукци, инсекти и мрави. Они марљиво шушкају и преврћу сваки лист и сваку границу крећући се у велики „ратним" колонама које једу све пред собом што је у домену њихове исхране.

Оваква бујна биогеографска формација привлачила је разне природњаке и истраживаче, а потом и индустријалце. Све је почело интензивном изградњом путне мреже у свим правцима. Међутим, најзначајнија је Трансамазонска магистрала десном обалом ријеке Амазон, од атлантске луке Рекифе до саме границе са Перуом. Пуштена је у промет 1975. године, дуга око 5.000 km. На њу је наслоњен главни аутопут БР-163 од града Сантарема, на ријеци Амазон, до јужних градова Сао Паола и Рио де Жанеира. На ове путне правце, као рибље кости, надовезали су се други путни правци што је био увод у искориштавање природних ресурса Амазоније. Све се одједном измијенило; насади кафе замијењени су насадима соје, а тропске шуме се немилосрдно сијеку и претварају у пољопривредне површине. Нестанком шуме нестају и старосједиоци и животиње некада најбујније прашуме, царства биљног и животињског свијета. Тим су нарочито забринуту географи, еколози, климатолози, биолози и многи други стручњаци због поремећаја свјетског екосистема.

У протеклих 40 година сасјечено је 20 посто амазонске прашуме што је више него за претходних 450 година, од доласка шпанских и португалских конквистадора. Како се сјеча интензивно наставља, екосустав амазонских прашума почеће да се распада. Сјеча шума и присвајање земљишта праћено је корупцијом и илегалним бандама са којима се бразилска држава „не може обрачунати". Сва досадашња борба против дрвне мафије и земљишних профитера једва да је започета. Мјере које је предузео Бразил треба сагледати у свјетлу међународних оквира у циљу очувања билошке равнотеже на Земљи. Некада осебујна прашума коју је красила изрека: "нити је ко пали нити је ко сијече, живи и умире сама", нажалост умире наочиглед читавог човјечанства. Само шачице храбрих старосједилаца - индијанаца који су одбили продати своју земљу сада су се нашли у обручу опустошене земље који их полако стеже. Ватрене стихије и бучне моторне пиле похарале су шуме до руба њихових имања; дворишта су им преплавиле змије и разни глодари. Што не истјерају ватра и бучне пиле, доврше облаци пестицида који се користе за узгој соје и других култура.

Глобализација је увелико пустила коријење и у Амазонији немилосрдно уништавајући коријење бразилских шума. Досадашњи сукоб храбрих домородаца обиљежен је проливеном крви и гробљима у ратовима за земљу, а богати не прежу од грабежа дрвне грађе и земље. У некада спокојној прашуми чије су тишине реметили крикови животиња сада ремете пушчани пуцњи, електричне пиле и булдожери, а представници власти су најчешће корумпирани и „немоћни“. Да ли је на помолу крај величанствене амазонске дивљине, хоће ли преживјети плућа Земље? Када нестане ове шуме нестаће и много тога на Земљи, размишља ли човјек о својој будућности, а служи се девизом да ће више оставити својим унуцима од онога што је наслиједио од својих дједова. И добро неко рече: "Од свих злочина које је човјечанство починило на овој планети, ни један се не може упоредити са садашњим масакром тропских шума".

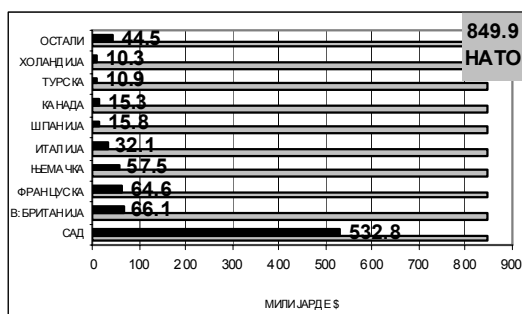
СЈЕВЕРНОАТЛАНТСКИ ВОЈНИ САВЕЗ (НАТО) У 21. ВИЈЕКУ II ДИО

Тихомир Дејановић



ВОЈНИ ПОТЕНЦИЈАЛ НАТО-а

Након Хладног рата велики број земаља НАТО-а драстично је смањио трошкове одбране, неке чак за 25%. Данас су они опет у великом порасту, највише због набављања наоружања, те због ангажовања Савеза. По извјештају Штокхолмског Института за мировна истраживања за 2007.год. укупна издвајања за војску у свијету ће достићи цифру од 1164 милијарде \$. Земље чланице НАТО-а ће издвојити 849,9 милијарди \$ или 73% свјетских издвајања. Од тога САД ће издвојити 532,8 милијарди \$, или 63% издвајања у Савезу. Толике трошкове САД намеће њихово ангажовање у Ираку. Тај рат би садашњим темпом до 2016.год. САД коштао 2267 милијарди \$. НАТО нема сопствене оружане снаге. Трупe које стоје на располагању Савезу остају под пуном контролом националних команди све док им не буде додјељен задатак да предузму неку операцију или задатак. Заједничко наоружање НАТО-а представља 17



Графички приказ издвајања за војску по чланицама НАТО-а

Амерички ловачки авион Ф-15Ц/Д

авиона за рано упозоравање Е-3 и 3 авио-танкера Боинг 707. Ови авиони су регистровани на Луксембург, који нема властито ваздухопловство.

Базе из којих дјелују НАТО снаге су: Вићенцо, Авиано, Сан Вито и Казерма у Италији; Актион у Грчкој; Коња и Инцирлик у Турској; Орланд у Норвешкој; Баграм у Авганистану; Киев у Белгији; Гајленкирхен, Лаупхајм и Рамштајн у Њемачкој; те Казабланка у Мароку и Бондстил на Косову. По потреби се овај број увећава и на остале расположиве базе земаља чланица, а најчешће су још кориштене, или се користе базе: Сарагоса, Морон и Тојерон у Шпанији; Хаг у Холандији; Брисел у Белгији; Азори у Португалији; Безмар, Пловдив, и Сливен у Бугарској; Измир у Турској, затим базе у Киргистану, Џибутију те земљама Перзијског залива. Највећи корисници ових база су Америчке снаге. На самиту у Прагу 2002.год. земље чланице су постигле договор о формирању НАТО снага за брзи одговор, које би прве реаговале у кризним ситуацијама. Ове снаге су формиране у склопу националних армија и броје укупно 25 000 људи. Потпуно су оперативне и технички опремљене од 2006. године. Како је Европска Унија почела да развија заједничку међународну и безбједносну политику, она је почела да развија и своје оружане снаге, које уско сарађују са снагама НАТО-а. У њиховој структури су заступљене и чланице ЕУ које нису у НАТО-у попут Аустрије и Финске, а исто тако и Турске која није чланица ЕУ али је чланица НАТО-а.

Ове снаге под називом Еурокорпус имају своје зачетке у Француско-Њемачкој бригади из 1991. године. Данас оне броје 60 000 људи из састава армија Француске, Њемачке, Белгије, Луксембурга и Шпаније. Команда ових снага је у Стразбуру и у њој су и војни представници Аустрије, Финске, Пољске, Грчке, Турске и В.Британије, мада ове земље немају својих војника у овим снагама. Током 2004. год. формиране су Европске жандармеријске снаге (EGF) у којима су учешће дале Француска, Холандија, Италија, Португалија и Шпанија. Ове снаге, са командом у Вићенци за сада броје 800 људи. Европа, паралелно са развојем властитих војних јединица, покушава да ојача учешће своје војне индустрије у њиховом опремању. Земље попут Француске, В. Британије те дијелом Њемачка и Италија су своје армије опремиле производима властите индустрије. Земље ЕУ све чешће производе оружје у међусобној кооперацији, покушавајући да га учине конкурентном америчком оружју. Међутим софистицирана оружја произведена у ЕУ су и до 50% скупља од истих америчке производње. У најтежој ситуацији су нове чланице НАТО-а које морају да замјене оружје по стандардима ВУ, или га модернизују на НАТО стандарде. Заступљеност Совјетског наоружања у овим земљама је данас 80%. Према томе оне су тржиште за које се боре ЕУ и САД, као и земље које производе оружје по НАТО стандардима, као нпр. Израел. Највећи издаци су за набавку нових авиона и тенкова. Авиони Совјетске производње се најчешће модернизују новим системима веза, системима за распознавање „свој-туђи”, те ракетама западне производње. Старији совјетски тенкови се једноставно избацују из употребе, чиме се смањује њихов укупан број, или се замјењују јефтинијим точкашима.



Италијанско оклопно возило 8x8 „Кентауро”



Шведски вишенамјенски авион ЈАС-39 „Грипен”

НАТО финансира само трошкове заједничких потреба, док све остале потребе опремања и ангажовања националних снага, свака чланица финансира из властитих прорачуна. Основни подаци о армијама појединих чланица НАТО и њиховим издацима за војску су следећи:

Р.Б.	ЗЕМЉА	ГОД.	МРД. \$	% БДП- а	Р.Б.	ЗЕМЉА	ГОД.	МРД. \$	% БДП- а
1.	САД	2007.	532.8	4.1	14.	ПОРТУГАЛИЈА	2003.	3.5	2.6
2.	В.БРИТАНИЈА	2007.	66.1	2.4	15.	ДАНСКА	2003.	3.3	1.4
3.	ФРАНЦУСКА	2007.	64.6	2.6	16.	РУМУНИЈА	2007.	2.9	2.1
4.	ЊЕМАЧКА	2007.	57.5	1.3	17.	ЧЕШКА	2004.	2.2	2.1
5.	ИТАЛИЈА	2006.	32.1	1.5	18.	МАЂАРСКА	2002.	1.1	1.8
6.	ШПАНИЈА	2006.	15.8	1.2	19.	БУГАРСКА	2007.	0.73	2.5
7.	КАНАДА	2007.	15.3	1.1	20.	ЛИТВАНИЈА	2001.	0.49	1.8
8.	ТУРСКА	2006.	10.9	3.0	21.	СЛОВАЧКА	2002.	0.41	1.9
9.	ХОЛАНДИЈА	2006.	10.4	1.6	22.	СЛОВЕНИЈА	2007.	0.37	1.7
10.	ГРЧКА	2006.	7.6	3.1	23.	ЛУКСЕМБУРГ	2003.	0.23	0.8
11.	ПОЉСКА	2007.	7.3	2.0	24.	ИСЛАНД	2007.	0.18	1.2
12.	НОРВЕШКА	2003.	4.0	1.9	25.	ЕСТОНИЈА	2002.	0.16	1.6
13.	БЕЛГИЈА	2003.	4.0	1.3	26.	ЛАТВИЈА	2001.	0.09	1.8

Табеларни приказ, доступних података, о издвајању за војску чланица НАТО-а

Белгија: ОС³ Белгије броје 40 800 људи. У резерви се налази још 100 500 људи. Видови⁴ ОС Белгије су: КОВ⁵, РМ⁶ и РВ⁷. КОВ располаже са: 132 тенка Леопард 1А5БЕ, модернизована средином деведесетих; 1065 осталих оклопних возила (355 америчких М-113, остала су углавном белгијске производње); 276 комада артиљеријског оружја калибра од 20 до 107 mm; 112 самохотки 155 mm М-109; 420 лансера вођених противоклопних ракета типа „Милан“; 714 ПВО⁸ ракета типа „Мистрал“; те са 46 хеликоптера А-109 и 32 хеликоптера Алует II. РМ располаже са око 22 пловне јединице, од чега су значајније 4 фрегате и 6 миноловаца, док су остало бродови помоћне намјене. РВ располаже са 154 авиона и 47 хеликоптера од чега је ударна снага 68 модернизованих ловаца-бомбардера Ф-16АМ/БМ америчке производње.

Канада: ОС Канаде броје 63 000 људи, распоређених у сва три вида. У резерви се налази још 24 000 људи. КОВ располаже са: 66 тенкова Леопард Ц2, а 100 тенкова Леопард 2А4/А6 биће купљено у 2007. години; са преко 1900 осталих оклопних возила (највише канадских точкаша ЛАВ-3, 650 комада); 76 самохотки М-109 155 mm; са преко 1100 лансера вођених противоклопних ракета типа „К.Густав“ и „ТОВ“; у наоружању су и топови и хаубице од 105 до 155 mm; те преко 200 лансера ПВО ракета углавном британске производње. РМ Канаде располаже са 42 брода, 18 морнаричких авиона и преко 100 хеликоптера за транспорт и противподморничку борбу. Најзначајније бродове представља 12 фрегата, 3 разарача те 4 подморнице. РВ броји 247 авиона и 113 хеликоптера. Ударна снагу представља 98 ловаца-бомбардера ЦФ-18А/Б. Планирана је куповина још 28 хеликоптера током 2007.године, а у будућности увођење нових борбених авиона типа Ф-35.

Данска: ОС Данске броје 26 800 људи ангажованих у војсци и 55 000 припадника националне гарде, који су распоређени у сва три вида. У резерви се налази још 65 000

³ Скраћеница за термин оружане снаге.

⁴ Вид оружаних снага је дио истих оспособљен и опремљен за извођење борбених дејстава у одређеној географској средини (на копну, мору или ваздуху).

⁵ Скраћеница за термин копнена војска.

⁶ Скраћеница за термин ратна морнарица.

⁷ Скраћеница за термин ратно ваздухопловство.

⁸ Скраћеница за термин против-авионских.

људи. КОВ располаже са: 220 тенкова Леопард 1А5, а набавља се и Леопард 2А5; са преко 400 осталих оклопних возила (највише америчких М-113); са преко 200 самохотки (највише М-109 155 mm); са преко 1250 лансера вођених противоклопних ракета типа „К.Густав” и „ТОВ”; са преко 470 минобацача 81-120 mm; те преко 100 лансера ПВО ракета „Стингер”. РМ Данске располаже са преко 100 бродова и 9 морнаричких хеликоптера типа „Линкс”. Најзначајније бродове представљају 64 патролна брода. РВ броји око 82 авиона и 24 хеликоптера. Ударну снагу представља 48 ловаца-бомбардера Ф-16МА/МБ које ће у будућности замјенити авиони типа Ф-35.

Француска: ОС Француске броје 259 000 људи ангажованих у војсци и 100 000 припадника жандармерије, који су распоређени у сва три вида. У резерви се налази још 420 000 људи. Француска има развијене властите капацитете за наношење нуклеарног удара чији су носиоци 4 нападне нуклеарне подморнице класе „Рубис” и 37 авиона Мираж 2000Н⁹. КОВ располаже са: преко 1000 тенкова (407 Леклерк и н 614 АМХ-30Б2); са преко 6900 осталих оклопних возила ; са преко 290 самохотки калибра 155 mm; са 510 хеликоптера од чега је ударно 80 хеликоптера типа „Тигар” и 276 типа „Газела”. РМ Француске располаже са преко 150 бродова и 90 морнаричких хеликоптера, као и значајним бројем авиона. Најзначајније бродове представљају: носач авиона на атомски погон „Шарл де Гол”, 1 носач хеликоптера, 4 класичне подморнице, 6 нуклеарних нападах подморница, те 32 фрегате и разарача. До 2015. године у наоружање ће ући још 1 носач авиона на атомски погон, 19 нових фрегата и 6 нових атомских подморница. РВ броји око 900 авиона и 88 хеликоптера. Ударна снагу представља 286 ловаца-бомбардера Мираж 2000, 109 Мираж Ф-1 и 47 нових Рафала који ће у будућности замијенити све остале типове борбених авиона.



Француски вишенамјенски авион „Рафал”



Носач авиона на атомски погон „Шарл де Гол”

Исланд: Исланд нема ОС у правом смислу те рјечи. Исланд располаже са 150 припадника обалне страже, 700 полицајаца и око 150 припадника специјалних јединица. У резерви цивилне заштите је 18 000 људи. Посједује патролне бродове и одређени број патролних и спасилачких хеликоптера.

Италија: ОС Италије броје 230 000 људи ангажованих у војсци (без припадника Карабинијера), који су распоређени у сва три вида. У резерви се налази још 60 500 људи. КОВ располаже са: преко 300 тенкова (120 Леопард 1 н 200 домаћих Ц-1); са преко 3000 осталих оклопних возила ; са преко 300 самохотки калибра 155 mm; са преко 300 хеликоптера од чега је ударно 56 хеликоптера А-129. РМ Италије располаже са преко 86 бродова и 64 морнаричка авиона и хеликоптера. Најзначајније бродове представљају: носач авиона на класични погон „Ћузепе Гарибалди”, 2 разарача, 7

⁹ Један Мираж 2000Н је оборен 1995.године изнад Пала, док се спремао да бомбардује положаје ВРС. При нападу француски бомбардер је увјежбавао тактику продора у дубину непријатеља у ниском лету, те наношење атомског удара.

класичних подморница, те 20 корвета и фрегата. До 2008. године у наоружање ће ући још 1 носач авиона, 10 фрегата, 2 подморнице и 2 разарача. РВ броји око 500 авиона и 80 хеликоптера. Ударни снагу представља 31 ловаца-бомбардер Ф-16А/Б, изнајмљена у САД до увођења преко 100 нових ЕФ-2000 тајфуна, те 79 ловаца бомбардера типа „Торнадо”.

Луксембург: ОС Луксембурга имају смо копнену војску са укупно 900 војника. Нема значајнијег наоружања. На Луксембург је регистровано 17 заједничких авиона НАТО-а за рано упозоравање Е-3 (АВАКС) .

Холандија: ОС Холандије броје 53 130 људи ангажованих у војсци, који су распоређени у сва три вида. У резерви се налази још 30 000 људи. КОВ располаже са: 82 тенка Леопард 2А6 и 194 лака тенка ЦВ-9035 и са преко 1100 осталих оклопних возила. РМ Холандије располаже са преко 76 бродова и 21 морнаричким хеликоптером „Линкс”. Најзначајније бродове представљају: 8 фрегата и 4 класичне подморнице. До 2012. године у наоружање ће ући још 28 нових бродова. РВ броји око 110 авиона и 64 хеликоптера. Ударна снагу представља 87 модернизованих ловаца-бомбардера Ф-16АМ/БМ и 29 противоклопних хеликоптера АХ-64Д „Апач”. У плану је скоро замјена Ф-16 са нових 90 борбених авиона.

Норвешка: ОС Норвешке броје 28 000 људи ангажованих у војсци и 50 000 припадника националне гарде, који су распоређени у сва три вида. У резерви је још 220 000 људи. КОВ располаже са: 84 тенка Леопард 1А5, 52 тенка Леопард 2А4 и са преко 800 осталих оклопних возила (највише М-113). Такође су у наоружању и 54 самохотке калибра 155 mm и преко 700 лансера за вођене противтенковске ракете. РМ Норвешке располаже са преко 300 бродова. Најзначајније бродове представљају: 7 фрегата и 6 класичних подморница, док је око 250 патролних бродова. РВ броји око 106 авиона и 60 хеликоптера. Ударну снагу представља 57 модернизованих ловаца-бомбардера Ф-16А/Б и 27 застарјелих, али модернизованих ловаца-бомбардера Ф-5А.

Португалија: ОС Португалије броје 45 000 људи ангажованих у војсци, који су распоређени у сва три вида. У резерви је још 211 000 људи. КОВ располаже са: 37 тенкова Леопард 2А6, 92 М60А3 и са преко 320 осталих оклопних возила (највише М-113). Такође је у наоружању и преко 500 артиљеријских оруђа различитог калибра. РМ располаже са преко 40 бродова и 5 хеликоптера. Најзначајније бродове представљају: 5 фрегата, 7 корвета и 1 класична подморница, док су остало патролни бродови. РВ броји око 100 авиона и 40 хеликоптера. Ударну снагу представља 25 ловаца-бомбардера Ф-16АМ/БМ .

Велика Британија: ОС В.Британије броје 188 000 људи ангажованих у сва три вида. У резерви се налази још 234 000 људи. В.Британија има развијене властите капацитете за наношење нуклеарног удара чији су носиоци авиони РВ и подморнице РМ. КОВ располаже са: преко 500 тенкова Челенџер 2; са преко 5000 осталих оклопних возила; са преко 200 самохотки калибра 155 mm; са 190 хеликоптера од чега је ударно 143 хеликоптера „Апач”. РМ В.Британије располаже са преко 80 бродова, 182 морнаричких хеликоптера, као и 76 авиона од чега су 24 ударна Си Харијера. Најзначајније бродове представљају: 2 носача авиона у резерви, 14 нуклеарних нападних подморница, наоружаних Тридент пројектиlima, те 17 фрегата и 8 разарача. У будућности у наоружање ће ући нови носач авиона наоружан авионима Ф-35. РВ броји око 870 авиона и 170 хеликоптера. Ударну снагу представља преко 250 авиона Торнадо у ловачкој и бомбардерској варијанти, те 40 нових Тајфуна. У наредном периоду РВ ће добити укупно 232 нова ловца ЕФ-2000 Тајфун.



Италијански носач авиона „Ћузепе Гарибалди“

Европски вишенамјенски авион ЕФ-2000 „Тајфун“,

САД: ОС САД броје 1 427 000 људи распоређених у КОВ (36%), РМ (24%), РВ (23%), те у морнаричку пјешадију (13%) и обалну стражу (3%). У резерви се налази још 859 000 људи. Ове снаге су сем у САД распоређене у преко 700 војних база у 36 земаља свијета. Наоружање којима САД располажу је заиста импозантно. КОВ располаже са 7650 тенкова М1 „Абрамс“ различитих варијанти, 6800 борбених возила „Бредли“, преко 20 000 оклопних возила М-113, 1000 вишецељевних лансера ракета „MLRS“, 2500 самохотки 155mm М-109, 260 М-110 203mm, преко 3700 хеликоптера (580 АХ-64, 550 ЦХ-47, 1000 УХ-60, 560 ОХ-58, 332 УХ-72 и 350 АХ-1 у резерви). РВ посједује преко 7000 авиона од чега 3600 борбених (преко 2000 Ф-16, остало Ф-15, Ф-22, Ф-117). За конвенционално и нуклеарно бомбардовање намјењено је преко 200 бомбардера наоружаних прецизним бомбама и ракетама (преко 20 Б-2, 94 Б-52Х и 100 Б-1Б). Ту је и преко 500 интерконтиненталних ракета носача нуклеарних бојевих главам. РМ посједује преко 200 великих бродова од којих су најзначајнији на атомски погон. Најзначајнији су: 12 носача авиона на атомски погон наоружаних авионима Ф-14Д, Ф/А-18Е и морнаричким хеликоптерима; затим 72 нуклеарне подморнице; 22 велика брода намјењена за наношење ракетног удара; 49 разарача и 30 фрегата. У будућности ће највећи број авиона у РМ представљати Ф-35. Морнаричка пјешадија (маринци) броји 180 000 људи спремних за дејство у било ком дјелу свијета. Они посједују властите бродове те авионе (Харијер 2 и Ф/А-18Е) и хеликоптере (АХ-1) за подршку при извођењу борбених дејстава. Обална стража такође располаже бродовима и авионима намјењеним за заштиту територијалних вода САД. ОС САД су у непрестаном процесу модернизације, а своју исслужену борбену технику углавном продају „пријатељским “ земљама као и својим савезницима у НАТО-у. У току је и размјештање новог противракетног система, који треба да покрије територију Сјеверне Америке, као и већи дио Европе. Генерали ОС САД су налазе на најважнијим командним дужностима у НАТО-у.

Грчка: ОС Грчке броје 177 000 људи, распоређених у сва три вида ОС. У резерви је још 291 000 људи. КОВ располаже са преко 1500 тенкова (350 Леопард 2А4/6, 500 леопард 1А5, 400 М48А5, 300 М60); 3600 осталих оклопних возила (1650 М-113, остало домаћи „Леонидас“, руски БВП...); 219 самохотки 155mm и 145 самохотки 203mm; преко 1300 артиљериских оруђа различитог калибра; преко 700 ПВО топова и 656 лансера ПВО ракета; 1114 лансера вођених противтенковских ракета; 185 хеликоптера од чега 32 ударна АХ-64. РМ посједује око 112 пловних јединица, 21 морнарички хеликоптер и 4 авиона. Најзначајнији бродови су 14 фрегата и 9 класичних

подморница. РВ посједује преко 530 авиона и 45 хеликоптера. Ударну снагу представља: 56 Ф4Е, 85 А-7, 140 Ф-16Ц/Д, и 45 Мираж 2000. У току је куповина нових ЕФ-2000 „Тајфун“.

Турска: Турска води праву малу трку у наоружању са Грчком. ОС Турске су најбројније на јужном крилу НАТО-а. Оне броје 515 000 људи, распоређених у сва три вида ОС. У резерви је још 318 000 људи. КОВ располаже са преко 4000 тенкова (298 Леопард 2А4, 386 леопард 1А1/4, 1500 М48А5, 925 М60); 6500 осталих оклопних возила (2800 М-113, остало разни типови...); 900 самохотки 155-203mm; преко 11 000 артиљериских оруђа различитог калибра; преко 3000 ПВО топова и 1500 лансера ПВО ракета; око 800 лансера вођених противтенковских ракета; 335 хеликоптера од чега 42 ударна АХ-1. РМ посједује око 160 пловних јединица, те морнаричке авионе и хеликоптере. Најзначајнији бродови су 19 фрегата, 40 корвета и 14 класичних подморница. РВ посједује преко 700 авиона и 40 хеликоптера. Ударну снагу представља: 155 Ф4Е, 59 модернизованих Ф-5А и 216 Ф-16Ц/Д. У току је куповина још 30 Ф-16Ц/Д, а планира се набавка и 100 Ф-35.

Њемачка: ОС Њемачке броје 285 000 људи, распоређених у сва три вида ОС. У резерви је још 360 000 људи. КОВ располаже са преко 2800 тенкова (у употреби остају само Леопард 2А5/6 остали се продају); 6000 осталих оклопних возила; 650 самохотки 155mm; преко 200 вишецејвних бацача ракета; 448 хеликоптера од чега 105 ударних Бо-105 и 80 нових „Тигрова“. РМ посједује око 130 пловних јединица, 43 морнаричка хеликоптера и 13 авиона. Најзначајнији бродови су 18 фрегата, 5 корвета и 12 класичних подморница. РВ посједује преко 460 авиона и 76 хеликоптера. Ударну снагу представља: 65 Ф4Ф и 187 „Торнада“, а у току је увођење 180 нових ЕФ-2000 „Тајфун“.

Шпанија: ОС Шпаније броје 178 000 људи, распоређених у сва три вида ОС. У резерви је још 329 000 људи. КОВ располаже са преко 660 тенкова (90 АМХ-30Е, 244 М60А3 и 327 Леопард 2А4/6); преко 2400 осталих оклопних возила (50% М-113); преко 200 самохотки 155-203mm; преко 1500 артиљеријских оруђа различитих калибара; преко 600 лансера вођених противоклопних ракета; 160 хеликоптера од чега 40 ударних Бо-105, а уводи се и 24 комада нових „Тигрова“, као и 45 НХ-90. РМ посједује око 95 пловних јединица, од чега је најзначајније 1 носач авиона „Принц од Астурије“, 11 фрегата, 4 класичне подморнице, 40 морнаричких хеликоптера и 20 авиона (17 ударних Харијера 2) Ту је и преко 10 000 маринаца са 70 оклопних возила. РВ посједује преко 522 авиона и 40 хеликоптера. Ударну снагу представља: 52 Мираж Ф-1М, 99 Ф-18 А/М, и 22 Ф-5М, а у току је и увођење 87 нових ЕФ-2000 „Тајфун“.



Тенк Њемачке производње Леопард 2А6



Европски ловац-бомбардер „Торнадо“

Чешка: ОС Чешке броје 57 000 људи, распоређених у КОВ и РВ. КОВ посједује: 181 модернизовни тенк Т-72, док је 478 истих у резерви; око 580 осталих оклопних возила углавном совјетске производње; 60 бишецејвних бацача ракета 122mm; 168 самохотки

152mm „Дана”. Основни авиони у РВ Чешке су 14 ЈАС-39 „Грипен”, 71 Ј-159 као и 38 борбених хеликоптера Ми-24.

Мађарска: ОС Мађарске броје 33 400 људи, док је у резерви 90 300 људи, распоређених у КОВ и РВ. Већина постојећег наоружања је совјетске производње, али је оно конзервирано и спремљено у магацине и није оперативно. КОВ посједује: око 100 тенкова Т-72, већином у резерви, те нешто Т-55 који се не користе; око 600 осталих оклопних возила углавном совјетске и мађарске производње, такође већином у резерви. У РВ је око 57 авиона и 44 хеликоптера. Основни авиони у РВ Мађарске су 14 ЈАС-39 „Грипен”, 13 МиГ-29, као и 21 борбени хеликоптер Ми-24. Нешто авиона МиГ-21/23 и СУ-22 је конзервирано и налази се ван употребе.

Пољска : ОС Пољске броје укупно 215 000 људи распоређених у сва три вида ОС. У резерви је још 234 000 људи. Пољске ОС су у процесу обимног пренаоружавања наоружањем западне производње. Сада се у наоружању КОВ налази 946 тенкова (586 Т-72М1, 232 ПТ-91 пољске производње и 128 половних тенкова Леопард 2А4 купљених од Њемачке.) Планира се додатна набавка још 123 половна Њемачка тенка леопард 2. Од осталих борбених возила највише је совјетских БВП-1(преко 1300) и БРДМ-2 (преко 300), док је у току куповина око 600 оклопних точкаша Патриа АМВ. У наоружању је такође преко 1152 комада артиљеријског наоружања, различитог калибра (од 98 mm до 152 mm) укључујући и самохотке и ВБР-ове. Противоклопних вођених ракетних система је око 573 комада, 1619 је комада ПВО цјевних и ракетних система, све такође највише совјетске производње. Ков посједује такође и 152 Хеликоптера (32 Ми-24, 37 Ми-8/17, 46 Ми-2, 37 W-3). РМ Пољске планира набавку нових Америчких корвета и Норвешких подморница. Сада се у наоружању налази око 60 бродова од чега 5 подморница, 1 разарач, 2 фрегате, 3 корвете и 5 ракетносаца, а планира се и набавка хеликоптера СХ-2. Ударна снага РВ Пољске је 36 МиГ-29, 48 СУ-22 и 48 нових Ф-16Ц/Д.

Бугарска: ОС Бугарске броје укупно 51 000 људи распоређених у сва три вида ОС. У резерви је још 303 000 људи. Наоружање је углавном совјетске производње. КОВ располаже са око 700 тенкова (432 Т-72 и 300 Т-55); око 1700 осталих оклопних возила; 218 вишецјевних бацача ракета БМ-21 122 mm; око 1500 комада артиљеријског оруђа и самохотки калибра 100-152 mm. РМ Бугарске користи 2 фрегате купљене у Белгији, док су бродови и подморнице совјетског поријекла ван употребе. Оно посједује и 18 морнаричких хеликоптера. РВ посједује око 120 авиона и 50 хеликоптера, од чега је ударно 21 МиГ-21, 20 МиГ-29, 39 Су-25 и 20 хеликоптера Ми-24. У току је куповина 16 нових борбених авиона западне производње, ради замјене постојећих.

Естонија: ОС Естоније броје 5500 људи, распоређених у сва три вида. У резерви је још 24 000 људи. КОВ посједује само нешто лаких оклопних возила. РМ посједује 3 брода за подршку и 3 миноловца. РВ посједује 8 авиона и 4 хеликоптера који нису за борбену намјену.

Латвија: ОС Латвије броје 5500 људи, распоређених у сва три вида. У резерви је још 140 000 људи. КОВ посједује само нешто лаких оклопних возила. РМ посједује свега неколико минополагача. РВ посједује 1 авион и 7 хеликоптера који нису за борбену намјену.

Литванија: ОС Литваније броје 13 500 људи, распоређених у сва три вида. У резерви је још 309 000 људи.

КОВ посједује само нешто лаких оклопних возила. РМ посједује свега 8 бродова, од чега су значајније 2 корвете. РВ посједује 14 авиона и 9 хеликоптера који нису за борбене намјене.

Румунија: ОС Румуније је броје укупно 93 600 људи распоређених у сва три вида ОС. У резерви је још 80 000 људи. Наоружање је углавном совјетске и румунске производње. КОВ располаже са око 1200 домаћих тенкова ТР-85М; око 2500 осталих оклопних возила и око 1000 комада артиљеријског оруђа и самохотки калибра 100-152 mm. РМ Румуније користи 49 бродова од чега 14 ријечних. Најзначајнији бродови су 7 фрегата и 6 корвета. РВ посједује око 170 авиона и 120 хеликоптера, од чега је ударно 48 модернизованих МиГ-21. У току је куповина нових борбених авиона западне производње, ради замјене постојећих МиГ-ова.

Словачка: ОС Словачке броје 26 000 људи, распоређених у КОВ и РВ. КОВ посједује: око 200

модернизованих тенкова Т-72; преко 500 осталих оклопних возила углавном совјетске производње; 48 самохотки 155mm „Зузана”; 135 самохотки 152mm „Дана”. РВ располаже са око 33 авиона и 37 хеликоптера. Основни авиони у РВ Словачке су 13 МиГ-29 као и 16 борбених хеликоптера Ми-24.



Америчка атомска подморница класе „Охајо”



Нови амерички ловац Ф-22

Словенија: ОС Словеније броје око 9000 људи. У резерви је још 20 000 људи, који су распоређени у сва три вида ОС. Од наоружања ОС Словеније посједују углавном наоружање заостало од ЈНА, али је у току његова замјена са новом, западном опремом. Тако је у наоружању: 106 тенкова (модернизовани Т-55 и М-84), 124 остала борбена возила (М-80 и домаћи Валук, а планира се набавка 135 возила Патрија АФВ), 24 углавном клипна школска и транспортна авиона, 15 хеликоптера и 1 патролни брод. Ваздушним простором изнад Словеније, слично као код Балтичких држава, патролирају мађарски и италијански борбени авиони.

ТУРИСТИЧКА ГЕОГРАФИЈА

РУСИЈА - ПОСЈЕТА МОСКВИ И САНКТ ПЕТЕРБУРГУ-

Јелача Маријана

Студенти Бањалучког ПМФ одлучили су да у периоду од 22.07. до 31.07.2008. године посјете престоницу највеће државе на свијету. Идеја је потекла од колеге Мирка Станковића, великог заљубљеника у Руску нацију, историју и културу. Његов приједлог су подржали и декан ПМФ-а Проф.др Рајко Гњато и продекан Проф.др Живојин Ерић који су били и наши сапутници. Од осталих колега поред Мирка и мене на пут су кренули: Димитрије Чвокић, студент математике, те географи Драган Папић, Бранко Боровница, Милан Копрена и Милан Кукавица. Циљ нашег путовања поред туристичког и географског упознавања Москве и Петербурга, био је и покушај сарадње нашег и њиховог географског факултета те ширење Руско-Српског пријатељства. За почетак неколико географских података о Москви: Москва има са предграђима нешто више од 10.000.000 милиона ст. и она је највећи и главни град Русије. Налази се у истоименој Московској области. Готово двије трећине ове области живи у градовима и приградским насељима. Просјечна надморска висина града је 167м. У Москви се налазе и 4 међународна аеродрома и три већа пристаништа. Повезана је каналима и ријекама са пет мора (Бијелим, Балтичким, Црним, Азовским и Каспијским морем-језером). Временска разлика два сата напријед у односу на РС. Највећи значај има ријека Москва која има око 600 притока. У самом центру града Москве то је ријека Јауза, низводно од Кремља. Обично се каже да је то мала ријека која протиче кроз град, а оно што смо ми видјели може да се пореди са нашом Савом или Дунавом. Оно што је за Московљане мало или близу, за нас је велико и далеко, што је разумљиво с обзиром на величину њихове територије. Када смо слетили у Москву на аеродрому нас је дочекао Иља Числов, угледни професор Славенистике на Универзитету Ломоносов, иначе наш главни посредник овог самосталног путовања. Смјестио нас је у Православну гимназију, удаљену од центра града око 10км. Директор те гимназије понудио нам је смјештај и храну уз малу накнаду за цијело вријеме боравка у Русији. Њихов љубазни дочек и срећа на лицима што напокон виде, како они кажу "живе Србе", већ на самом старту нам је улило повјерење и наду да ћемо испунити наш циљ. Професор Числов послао је своје студенте који уче Српски језик код њега да нам буду водичи по граду. Када смо чули како они говоре наш језик, били смо постиђени што само двоје од нас говори тек по коју руску ријеч. Три особе заслужују сваку похвалу јер су дале максимум од себе да би нам показале и објасниле што више знаменитости у Москви и Петербургу. То су: Јелена Осипова, студент Српског језика, Михајло Лабланов(Миша), магистар Геополитике, задужени за Москву и Светлана Сергејевна Романова, студент Туризмологије, задужена за Петербург. Прво што смо имали прилику да видимо је Московски метро. Најнижа тачка града, пет спратова у дубину и дотад невиђене покретне степенице, око 400м дужине. Градња подземне жељезнице почела је 1931.године. Дужина свих линија метроа је око 200км. За не дуже од 10-15 минута може се стићи из центра у сваки крај Москве.

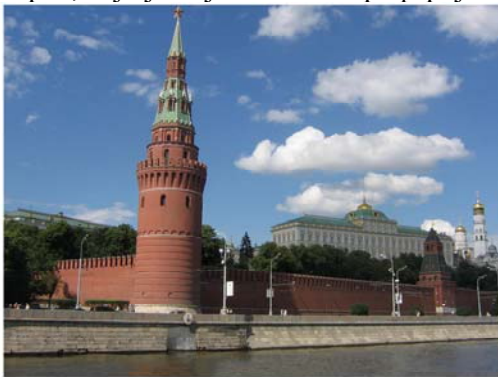
Тачну брзину воза нисмо успјели да сазнамо од Московљана, па смо закључили да је највећа брзина коју достиже воз у метроу око 100км/х. Већина станица су изложбене дворане, обложене мермером, украшене статуама, мозаицима, сликама, орнаментима и др. Неописиво је чисто ван и унутар воза, а у возу људи сједе мирно и тихо, обавезно читајући неку књигу. Стижемо до срца Москве-Кремљ. Око Москве стварала се Руска

држава, а око Кремља стварала се и ширила Москва. Кремљ је настао на брежуљку по имену Боровицки. Први пут се помиње 1147. у летописима. Оснивачем Кремља сматра се Јуриј Владимирович са надимком Долгоруки. То је зачетак Москве. Ту је и Црвени трг уз Кремљ. Сви значајни догађаји дешавали су се и дешавају се на овом тргу. За туристе је најзначајнији Лењинов маузолеј и на крају трга једна од најљепших и најнеобичнијих грађевина свијета-црква Василија Блаженог. Храм је изграђен 1555.-1560. у знак побједе над Казанским Татарима. Символ Москве је и Кремаљска тврђава. Кремаљске зидине са кулама је оно грандиозно што привлачи поглед посјетиоца. А посебно је било занимљиво видјети смјену страже испред тврђаве. Стотине и стотине туриста окупља се на сваки сат времена да види то елегантно војничко марширање. Ту су и сабори који чине језгро Кремља, изграђени у 15. и 16. вијеку. Најстарији и најзначајнији је Успенски сабор, други је Благовешчански и трећи Архангелски сабор. Звоник Ивана Великог је недјељиви дио ова три сабора. У подножју звоника је Цар-звон и Цар-топ, али ниједно никад није служило својој намјени. Цар-звон је највеће звоно на свијету. Тежина му је скоро 200 тона, а висина 5.87 метара. Ту је и један од најзначајнијих музеја Русије- Оружарна. У њему су изложене драгоцености Русије: оружје, златни и сребрни производи, државни симболи и др. Недалеко од Кремља је и најпознатије позориште руске оперске умјетности- Бољшој театар(Велико позориште). Имали смо част и ту ријетку прилику да добијемо позивницу за посјету највише научно-образовне институције у Русији. Ријеч је о Московском државном универзитету (МГУ) "М.В.Ломоносов", гдје само најврједнији имају привилегију да су студенти овог универзитета. То је град у граду. Централна зграда има више од 20.000 просторија и 28 спратова. Да би се посјетилац у свакој просторији задржао један дан, потребно би било 60 година. Основан је на иницијативу М.В.Ломоносова 1745.године. На универзитету су заступљене искључиво природне науке, а само студиј за Географију има 15 различитих одсјека. Од музеја још смо посјетили музеј Бородињске битке и Палеонтолошки музеј. Бородињска битка се водила у селу Бородињо на путу Москва-Смоленск 1812.године између Француза и Руса, под вођством Кутузова. Битка је остала нерјешена и поред великих губитака. Оно што је фасцинантно у том музеју је умјетничка представа те битке, направљена тродимензионално на кружном платну огромних димензија. Када смо дошли у Палеонтолошки музеј, незнајући да је затворен ради реновирања, и представили се као Срби из Републике Српске, не само да су нам дозволили да уђемо, него су нам бесплатно понудили улаз и њиховог кустоса који нам је показао цјелу поставку. Ту се налазе експонати фосилних остатака и диносауруса те других рептила. У Москви се налазе бројне православне цркве и манастири. То су монументалне грађевине са претежно златним куполама, а за вријеме служби препуне су вјерника. Ми смо посјетили само неке од њих, нпр. Храм Христа Спаситеља,надомак Кремља,

Савино-Сторожевски манастир у предграђу и Старо-Савин манастир у центру. У овом посљедњем колега Мирко Станковић примио је Православље, захваљујући оцу Валерију, што ће за њега засигурно бити највриједнија и најљепша успомена понесена из Москве. Крстарење ријеком Москвом још једном је употпунило слику прелијепих манастира, Кремаљске тврђаве, безброј необичних фонтана, изузетно затегнутих паркова и чистих улица. На личну иницијативу задња два од три дана нашег боравка у Русији одлучили смо да проведемо у Петербургу. Захваљујући Миши успјели смо набавити карте за воз које се иначе купују и до мјесец дана унапријед.(Занимљиво је рећи да је ноћни живот у Москви нешто сасвим друго, ружно и неочекивано од свјетлости дана.Већ од девет сати у вече бројни млади људи а и старији могу се

видјети по улицама већ полу пијани. Када смо стигли на жељезничку станицу то вече око 00.30h, да би путовали ка Петербургу, имали смо шта да видимо. Поред једне прелијепе фонтане, код које смо се сликали претходни дан, угледамо на стотине испијених флаша алкохола и неколико "мртво пијаних" луталица лежаше свукуд око нас. Али у јутро када бисте дошли на то исто мјесто, затекли бисте ону исту прелијепу фонтану, као да се ништа није десило те претходне ноћи.) Мирко, Милан Кукавица и ја кренули смо у други највећи град у Русији-Петербург(раније Лењинград,око 5.000.000 ст.) Били смо пријатно изненађени руским возовима у погледу услуге и смјештаја у њима а посебно брзином којом преваљују нешто више од 800км између Москве и Санкт Петербурга за само пет сати! Наравно то је прва и најлуксузнија класа воза. Постоје друга и трећа класа такође на завидном нивоу. Поређење са нашим возовима било би заиста бесмислено. Од већих градова Петербург је најсјевернији град на свијету, који лежи на 59°56'СГШ. Просјечна надморска висина града је 10м. Град је на ријеци Неви, боље рећи на делти Неве у Фински залив. Клима је јако специфична. Просјечна јануарска температура ваздуха је -7.6°C, а средња јулска 17.5°C. Сасвим је нормално да се снијег појави и крајем маја. У Петербургу је необично видјети неког да не носи кишобран. Док смо ми боравили у граду непрестано су се смјењивали Сунце-киша-вјетар у току дана. Температура је била смрзавајућа за јул мјесец, једва 12°C. Наш главни водич била је Светлана, Мишина другарица, која је учинила све што је могла а и више од тога, да би ми за тако кратко вријеме видјели што више знаменитости у Петербургу. Први дан смо обишли главну улицу- Невски проспект, дужине преко 100км, у којој је смјештен пословни дио града. Главни трг је Дворски трг, а центар овог комплекса је Адмиралитет-огромна полукружна грађевина, која сија од злата. Наспрам њега најпознатији музеј у Русији-Ермитаж. Некад су то били Зимски и Љетни дворци, изграђени у 18. вијеку. Сама ријеч потиче од француске ријечи "ermitage" што значи пустињаково уточиште. Тако је Руска царица Катарина II Велика назвала неколико соба у царском Зимском дворцу у ондашњем Петербургу. Путовање кроз Ермитаж је пут кроз вјекове и државе. У њему се налази више од 3.000.000 експоната. Изложени су експонати културе и умјетности праисторије Европе, Кине, Индије, старог Египта, Асирије, Вавилонa, умјетничка дјела ренесансних умјетника Леонарда да Винчија, Рафаела, Тицијана и др. Засјениле су нас огромне количине златних предмета у појединим просторијама, а свака просторија је уређена од пода до стропа у другом стилу. Други централни трг који смо посјетили је Исакијевски са истоименим сабором. Једно је од најпопуларнијих мјеста у Петербургу јер посјетиоци имају могућност да се попну на звоник и са висине од 43 метра посматрају панораму града. Иначе већина цркви у граду је изграђена у класичном византијско-грчком стилу, а само мали број њих у типично руском стилу,што наравно није случај у Москви. Трећи централни трг-трг Декабриста на којем је постављен први споменик у Петербургу, оснивачу града Петру I (откривен 1782.године). Цар Петар I Велики је 1703. године одредио мјесто градње руске тврђаве, нуклеуса будућег Санкт Петербурга. Послије ступања Русије у Први свјетски рат, град 8. августа 1914. добија име Петроград. Унутар тврђаве налази се познати Петропавловски сабор на чијем врху се налази анђео, један од симбола града као и споменик Петру I. Врло важан је и Казањски сабор са огромним звоником смјештен на Невском проспекту. Према личном мишљењу једна од најљепших цркви у Русији. Посјетили смо и незаобилазну Љетну башту, која је објекат двора уз Зимски и Љетни дворaц.Позната је по својим фонтанама, статуама, језерима и цвјетним вртovima. Вриједно умјетничко дјело је и

ограда Љетне баште, која је под заштитом Унеска. Други дан смо посјетили Петров дворец, који је смјештен на периферији града, око пола сата вожње аутобусом.



Поглед на Кремаљску тврђаву, фото Јелача Маријана



Петров дворец, Петербург, фото. Јелача Маријана

Обилазак дворца и његове доње и горње баште, скоро нам је одузело цијели дан. И заиста је вриједило обиласка јер је то засигурно најфасцинантније мјесто у Петербургу. Преко 700 фонтана разних облика и величина налазе се у тим баштама. Ми смо стигли да обиђемо највеће и најљепше. Испод самог дворца налази се највећа централна фонтана у склопу доње баште. Воде те фонтане слијевају се дуж једног дугог и уређеног канала директно у Фински залив. Оно што највише привлачи погледе посјетилаца су десетине златних статуа унутар фонтане. Немогуће је неком описати ово рајско мјесто уколико се лично не посјети. Незаобилазно мјесто у центру Петербурга је војни брод „Аурора“ смјештен на једном од бројних канала ријеке Неве. Уређен је само за туристичко разгледање, а унутар њега налази се и војни музеј. Тим обилазком наше путовање по Русији било је завршено. Већ следеће јутро смо возом стигли назад у Москву а исти тај дан слетили у Београд. Битно је напоменути да смо ово путовање сами исфинансирали уз скромну помоћ ректора нашег универзитета и неколико спонзора: општине Нови Град (захваљујући професору Тодићу), Приједор, Билећа и Косић Дунав Осигурање. Незнатно је наше искуство овог првог, али не и јединог путовања у Русију да би дали закључак о тој нацији. Има ту и добрих и лоших људи, али више добрих који су нам са задовољством пружили своју помоћ. Руси су велике патриоте и националисти али као да су и даље она затворена нација која осјећа нетрпељивост при помену друге вјере. И као што рече француски филозоф Жан Жак Русо: "Треба студирати не толико људе колико човјека".

ТУРИСТИЧКЕ ЗНАМЕНИТОСТИ СОФИЈЕ

Светлана Милошевић

Софија је главни град **Бугарске**. Смјештена је у Софијској котлини на западу земље. Ова котлина се пружа правцем од запада и сјеверозапада према истоку и југоистоку, а њена најнижа тачка је на 512 м надморске висине. Омеђена је на југу Витошом и Љубљин планином, а на сјеверу Балканом. Планински оквир није препрека за саобраћај јер су планински прелази релативно повољни.

Плодно земљиште уз долину ријеке Искер, која је ту најшира као и термални извори (16), привукли су становништво још у најстарије доба. Софија има повољан географски положај јер се налази на раскрсници путева који из средње Европе воде према Малој Азији, а из Румуније за Грчку. Због тога са правом носи назив "врата Бугарске". Непрекинуто значење путева је и основни разлог настанка насеља.

Подручје Софије насељено је већ 7000 година, па се сматра једним од најстаријих градова Европе. Поред богате традиције градског средишта има врло дугу и бурну прошлост. Град је често мијењао имена и изглед са промјенама освајача. Први назив града био је Сердика по трачанском племену Сердов које је основало град хиљаду година пр.н.е. Римљани су Софију звали Улпија Сердика. За вријеме сеобе народа доста је страдала јер су је разарали Хуни, Готи, Мађари, Авари и други народи. Словени град називају Средец јер се налази на средини Софијске котлине. За вријеме Византијске власти град добија назив Триадица. Бугарски владар Крум осваја власт 809. године те је од тада у саставу Бугарске. Град се развија, а путописци из тог времена кажу да је богат и многољудан. Коначно име Софија град је добио у 14 вијеку по Цркви Свете Софије (црква је из 6. вијека). Раст и развој града прекинути су 1385. године када Турци освајају Софију. Тада је она изгубила првобитни изглед и постала оријентални-источњачки град. Град је ослобођен 1878. године од турске окупације и долази до његовог процвата.

Софија постаје културни, политички и управни центар државе, а 1879. године и главни град нове бугарске државе. Софија добија струју 1900. године, а следеће године улицама града пролазио је трамвај. Убрзо се оснива универзитет. Софија је веома разрушена бомбардовањем у Другом свјетском рату када је порушено више од две трећине зграда.

У периоду који је услиједио становници су обновили и модернизовали град те је он потпуно изгубио оријентална обиљежја.

Софија је данас модерна метропола са 1 208 930 становника (2003 година). Она је управни, привредни и културни центар Бугарске. Софија располаже великим бројем културних туристичких мотива¹⁰.

У Софији су највеће градске знаменитости смјештене у ужем центру града и могу се обићи пјешке. Оне се налазе на Тргу Александра Батенберга, Тргу Народног Собранија и Булевару Цара ослободиоца. Посјетиоцима су интересантни и Витоша булевар, Патријарх Евтимиј булевар, Васил Левски Булевар, Кнез Дондуков булевар те Трг Свете Недеље.

У Софији се налази велики број музеја. **Музеј Националне Историје** несумњиво посједује најбољу колекцију. Она је сакупљена 1981. године у част 1300 година бугарске државности. Музеј посједује експонате различите старости почев од

¹⁰ Културни туристички мотиви су основни подстицаји кретања којима се задовољавају културне потребе.

оних који датирају из времена праисторије па до оних из данашњих дана. Трачанско злато је изложено на великом простору често по један експонат тако да се може детаљно прегледати. Својом љепотом и значајем истиче се златни суд са приказом ратника и жртве. Умјетничка дјела попут керамике и сребрних умјетнина показују културна достигнућа средњовјековних градова. На првом спрату концентрисани су експонати који датирају из 19. вијека. Најљепши од њих су народне ношње, теписи и остали предмети из народа а нарочито су сликовите просторије које су намјештене у духу старих времена.

Национални Архелоски музеј се налази на Булевару Стамболски у прелијепој згради из 15. вијека. Располаже колекцијом експоната који потичу из цијеле Бугарске и подсећају на Трачане, Грке и Римљане који су их стварали.

Музеј Земље и људи је отворен 1987. године. Садржи преко 20.000 експоната који су подијељени на следећих шест сектора: Велики кристали, Минерали Земље, Индустијски минерали, Рудна богатства Бугарске, Драго камење и Нови материјали.

Национални Природно Историјски Музеј се налази на Булевару Цара Ослободиоца. Данас је подијељен на три сектора: Геологија, Зоологија и Ботаника. Осим неколико метеора изложба Земља и Васиона истиче у првом плану као веома вриједне уникатне узорке Мјесеца. Музеј посједује још један импресиван експонат, а то је скелет диносауруса.

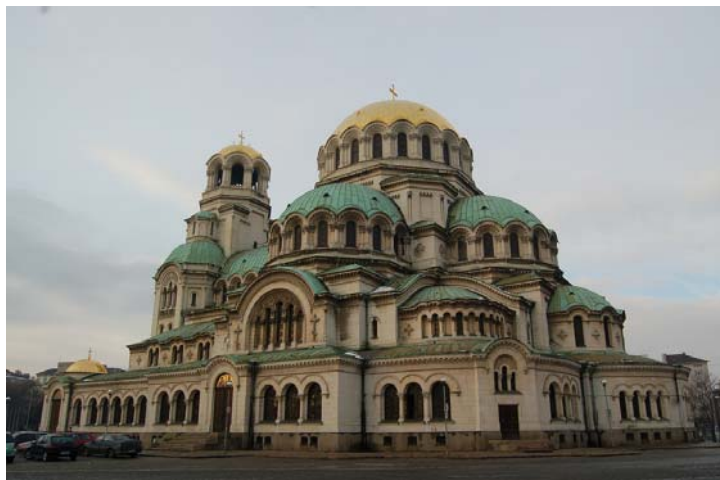
Национални Војноисторијски Музеј је основан 1916. године. У њему су представљена сва позната ратна средства која су Бугари користили још од доба оснивача државе кана Аспарука па све до данас. Платна, фотографије и предмети који се могу видјети у салама на четири спрата прате хронологију бугарске историје. Та хронолошка прича завршава се последњим учешћем Бугарске армије у мировним мисијама НАТО-а и ОУН-а¹¹.

У Софији се такође налази **Етнографски Музеј и Национална Умјетничка Галерија**.

Најзначајнији културно-историјски споменик је **Меморијална Црква Александра Невског**. Грађење цркве је завршено 1912. године а симболише ослобађање Бугарске од Турске окупације. Саграђена је у част 200 000 Руса који су погинули у Бугарском рату за ослобођење који је вођен од 1877 до 1878 године. Архитектура цркве је право ремек дјело. Умјетници и занатлије су тридесет година градили ову велику цркву са бројним фрескама, иконама и прелијепим свијећњацима. За израду ових декорација кориштен је италијански мрамор, египатски алабастер, бразилски оникс и злато. Звоно цркве је тешко 12 тона и чује се до тридесет километара.

У њеној близини се налази мања **Црква Свете Софије** по којој је град добио име. Њено грађење је трајало од ИВ до ВИ вијека. Ова црвено-смеђа црква изграђена је у византијском стилу у облику крста а на мјесту укрштања налази се купола. Карактерише је обиље мозаичних детаља а унутар зидина се налази гроб незнаног јунака. Најзанимљивији дио унутрашњости ове цркве је прастари мозаик који приказује дрвеће, цвијеће и птице.

¹¹ Историјска чињеница је да до овог тренутка ниједна држава у свијету није могла да се похвали да посједује бугарску ратну заставу. И то је један од повода за понос сваког Бугарина. Паралелено с тим у Националном Војноисторијском Музеју представљене су 62 заплијењене ратне заставе армија које су ратовале против Бугарске. Бугарска је губила ратове и тешке битке али су њени војници успјели да сачувају заставе да не падну у руку непријатеља.



Меморијална Црква Александра Невског

У Софији се такође налази и **Црква Светог Николе** такозвана **Руска Црква** која је смјештена на Булевару Цара Ослободиоца. Има жуту фасаду, позлаћене куполе и смарагдно зелене торњеве који су контраст тамној унутрашњости.

Црква Светог Георгија из 4. вијека налази се унутар дворишта обновљеног Балкан Шератон Хотела. Грађена је од цигле а у њеној унутрашњости чувају се фреске раног средњег вијека.

Црква Свете Недеље је преко пута Шератон Хотела. Саграђена је у средњем вијеку и позната је под називом црква Благословеног Светог Краља. У њеној близини је **Централна Синагога** и **Бања Баши Џамија**.

Због поменутог бомбардовања из Другог свјетског рата у Софији су ријетки културно-историјски споменици из старијег раздобља.

Руски споменик је први који је подигнут у Софији након турске окупације. Споменик совјетској војсци смјештен је у предивном парку у близини булеvara Цара Ослободиоца. То је висока призма на чијем врху се налази композиција скулптура. У подножју споменика смјештена је бронзана фигуративна композиција.

Споменик Цара Ослободиоца посвећен је руском Цару Александру ИИ и један је од најљепших у Софији. Налази се на тргу преко пута зграде Парламента. Спомеником је бугарски народ изразио захвалност Русима који су их ослободили ратујући против Турске. Споменик је израдио италијански вајар Арнолдо Зоци¹². Висок је 14 метара. Споменик приказује руског цара Александра ИИ који јаше на коњу и држи у руци декларацију ослобођења.

Један од најпосјећенијих споменика је **маузолеј Георгија Димитрова** истакнутог бугарског политичара. Величанствени маузолеј од мермера који је саграђен за само 148 сати налази се на пространом тргу. Споменик посјећује велики број људи док у исто вријеме непомични официри с исуканим сабљама чувају стражу.

Поред културно-историјских споменика у Софији се налазе и друге савремене грађевине које доприносе њеној атрактивности.

¹² У свечаном тренутку представљања споменика народу стари мајстор Арнолдо Зоци сјетио се 23. априла 1901. године када је за њега стављен камен темељац и ријечи које је цар Фердинанд тада изговорио: "Престоница ће расти, народ ће се развијати политички и културно, а велики цар ће све то посматрати са пиједестала свог споменика".

Зграда Скупштине или Национални Парламент смјештена је на тргу цара Ослободиоца. Грађена је у три етапе од 1884. до 1928. године. Пројектовао је чувени архитект из Беча Јовановић. Изнад главног улаза уочљив је слоган "Јединство чини снагу" и намијењен је свим Бугарима.

"Климент Охридски" је чувени Универзитет у Бугарској. Смјештен је у згради изграђеној у барокном стилу деценију након што је Софија 1879. године постала престоница Бугарске. У част браћи Кристи и Евлоги Георгијеву који су донирали земљиште и новац за оснивање универзитета с обе стране смјештени су њихови кипови.

Зграда Националне Опере се налази у најимпресивнијем здању Софије. Балкони, фоајеи и велика дворана декорисани су вишебојним мермером, гипсаним орнаментима и сликама на којима су приказане сцене из различитих опера.

Национално позориште Иван Вазов се налази у згради која је прави примјер барокне архитектуре. Дуж фасаде ове зграде је шест стубова који подупиру троугласти дио крова. Он надсвођује улаз а декорисан је високим митолошким рељефима. Са стране крова уздижу се два торња на чијем врху се налазе скулптуре божице Нике. Позориште носи име великог националног писца и пјесника Ивана Вазова.

Зграда Националне Палате Културе је највећи конгресни центар на Балкану. Налази се у центру Софије одакле се пружа прекрасан поглед на планину Витошу. Зграду окружују вртови и фонтане, те је то мјесто окупљања становника Софије.

Централно купатило је зграда мозаичног изгледа која је смјештена иза главне робне куће. То је некадашње турско купатило а у близини је извор минералне воде.

У Софији се налазе и **Нова Галерија икона, Галерија Савремене Умјетности, Галерија керамике и скулптуре** које су отворене током цијелог дана.

Софија је уредан град који се пере и чисти више пута на дан, па и ноћу. У њој има много цвијећа, зелених површина и паркова. Познат је велики парк Градина. Нове стамбене четврти, палате, шопинг центри, широке улице и алеје, савремен градски саобраћај те модерна жељезничка станица са наведеним културно историјским споменицима чине савршен склад једине бугарске метрополе.

Најбоља мјеста за шопинг су Булевар Витоша, Булевар Стамболски и подземни пролаз који води до Националне Палате Културе. Највећа робна кућа је ТСУМ. Смјештена је на сјеверном дијелу трга Света Недеља. У Софији се налазе и многобројна мјеста за излазак почев од ресторана уређених у духу прошлих времена са традиционалном храном и пићем, преко барова, диско клубова и казина до биоскопа, позоришта и опере. Сви они туристима нуде изврсну забаву, а градски превоз и такси услуге су добро организовани.

Смјештајни угоститељско-туристички капацитети задовољавају клијентелу различитог укуса и платежних могућности. Најбољи хотели су Шератон Софија, Хотел Балкан и Новотел Европа који су делукс хотели са великим бројем апартмана, изванредним ресторанима, казином, бизнис и конференцијским центром, здравственим центром и свим могућим услугама. Већина гостију су странци из свијета бизниса. Поред хотела у Софији многи се налазе и у њеној околини.

Велики број туриста посјећује оближњу планину Витошу, **Драгалевски манастир и цркву Бојану** јер посјета Софији без тога није потпуна. Планина Витоша се налази у непосредној близини града тако да неки кажу да је она практично дио Софије. Посједује прилагођене лифтове Књажеву и Симеонову уз чију помоћ су сви дијелови планине доступни посјетиоцима. Погледом из сваке улице града доминира Витоша, гранитни масив чије су падине покривене шумом. До ње је лако стићи аутомобилом и

градским превозом али неки одлазе и пјешке. Многи посјетиоци продужују свој боравак у хотелима који нуде добру услугу. Поглед са највише тачке Црни Врх је прелијеп и обухвата цијелу регију. На 1868 м надморске висине налази се ски центар Алеко гдје сезона траје од децембра до касног прољећа. Карактерише га неколико ски стаза за професионалне скијаше, али и оне за почетнике и остале љубитеље спорта на снијегу.

Драгалевски манастир или "Богородица Витоше" је смјештен у шуми 1,5 км изнад села Драгалевски у подножју Витоше. Основао га је 1345. године цар Јован Александар, а проширио га је његов син Јован Шишман. За вријеме турске окупације над Бугарском овај манастир је био центар образовања и културе. Црква која је дио оригиналног манастира је богата интересантним фрескама из 15. вијека.

Црква Бојана датира из 11. вијека. Смјештена је у подножју планине Витоше и налази се на УНЕСКО-вој листи свјетског културног наслеђа. У близини цркве је музеј у коме се могу видјети фотографије фресака, предмета из цркве и видео записи преведени на више различитих језика.

ГЕОГРАФСKE ЗАНИМЉИВОСТИ

ЗАНИМЉИВОСТИ О ГРЕНЛАНДУ

Белмира Вучетић

- Гренланд је не само највеће острво свијета, већ и највећи прекоморски посјед, 50 пута већи од своје матичне монархије, Данске.
- Иако због закривљења Земљине поврине на географским картама Гренланд изгледа велик попут Аустралије (тзв. "проблем Гренланда"), његова површина је приближна поврсини Алжира, Судана или ДР Конга.
- Прекамбријске, 3.85 милијарди година старе гренландске стијене меду најстаријима су на Земљи.
- Двије трећине копна Гренланда лежи унутар Арктичког круга.
- На Гренланду се налазе најекстремније тачке Сјеверне Америке: најсјевернија — острво Каффеклуббен ($83^{\circ}40'N$), и најисточнија — Нордост Рундинген ($12^{\circ}08'W$).
- Острво Каффеклубен. је и најсјевернија копнена тачка на Земљи ($83^{\circ}40'N$, $29^{\circ}40'W$). За ову најсјевернију тачку копна медијевални картографи користили су термин "Ултима Тхуле".
- Гренланд посједује највећи ледени покривач на сјеверној хемисфери — 1.8 милиона km^2 — који прекрива 85 % његове укупне поврине.
- То је иза антарктичког други највећи ледени покров на Земљи — 2.400 км дуг и висе од 800 км, сирок, просјечне дебљине 1.500 м, а на најдебљем мјесту 3.100 м. Садржи 2.7 мил km^3 леда (12 % цјелокупног леда на Земљи), односно 10 % укупних свјетских резерви слатке воде.
- Од гренландских ледника потиче око 70 % свих ледених брегова који плутају у Баффиновом заливу, Дависовом пролазу и на Невфоундландском плићаку.
- Гренландски лед је специфичних боја, не само бијеле. Лед плаве боје стар је 100.000-150.000 година, а зелене боје и до 300.000 година.
- Када би се сав лед на Гренланду отопио, ниво свјетских океана подигао би се за 7 м, а острво највјероватније претворило у архипелаг.
- Хумболдт Глетсцхер, највећи је гренландски и један од највећих познатих ледника у свијету, лоциран на сјеверозападу острва, 340 км сјевероисточно од Тхуле. Издиже се до 100 м висине, сирок је 100 км и дебљине 50-100 м.
- Око 10 % свих гренландских ледених брегова потиче од ледника Илулиссат (Сермеџ Кујаллеџ), "најпродуктивнијег" ледника на сјевемој хемисфери. Висок око 1.000 м, крећући се 30 м на дан (сто га убраја у најбрже свјетске леднике), Илулиссат "производи" преко 20 милиона тона леда дневно — довољно да годину дана снабдијева водом Нев Њорк
- Гуннбјорн Фјелд у горју Ваткинс највиса је планина на Гренланду (3.700 м).
- Као једна од изузетних природних ријеткости, Илулиссат фјорд (Илулиссат Кангерлуа), којег сматрају једним од најљепсих мјеста на Гренланду, уврстен је 2004. године на УНЕСЦО-ву листу свјетске природне бастине. Протеже се 40 км на запад, од централног леденог покрива до залива Диско.
- Највећи познати метеорит (процијењене тежине око 60 метричких тона) налази се у Намибији (Хоба Вест у близини Гроотфонтеина). На другом мјесту је, иако упола мањи (31 метричка тона), далеко познатији гренландски Ахнигхито.

Открио га је 1894. године у близини Перлернерита (Cape York) амерички истраживач Роберт Едвин Пеару. Пеару је пренио Ахнигхито у Сједињене Државе и данас је изложен у Америчком музеју историје природе (Америцан Мусеум оф Натурал Хистору) у New Yorku.

- Сјеверногренландски национални парк највећи је национални парк у свијету (972.000 км²). То је уједно и једини национални парк у Данској. Највећим дијелом покривен је ледом, остатак цине пермафрост и тундра с арктичком фауном. У јануару 1977. године прогласен је међународним резерватом биосфере.
- Осим бројних поларних медуједа, поларних лисица, моржева у обалном дијелу и других животиња, подручје Сјеверногренландског националног парка насељава 5.000-15.000 месусних говеда, што представља 40 % укупног броја тих животиња у свијету.
- Најнижа температура на Гренланду (-66.1° C) забиљежена је у британској истраживачкој бази Нортхице на сјевероистоку острва.
- Гренланд је уврстен у "свјетске рекордере" и по највећој брзини површинског вјетра у нивоу мора, 333 км/х, измјереној у америчкој ваздухопловној бази Тхуле 8. марта 1972. године.
- У близини Qaanaaq и базе Тхуле налази се 410 м висок радио торањ (Радио Маст Тхуле), највиса структура сјеверно од Арктичког круга на западној хемисфери, и једна од највисих грађевинских структура у свијету. А као "додатак", најсјевернија дубоководна морска лука у свијету такође је лоцирана овдје.
- Највиси клиф на свијету такође се налази на Гренланду — Уилуит Qaqaq (2.012 м), изнад фјорда Тасермуит.
- По просјечној густини насељености (0.026 ст/км²), Гренланд се према листи Уједињених Нација налази на посљедњем, 231. мјесту.
- Самоуправна општина Qaanaaq на сјеверозападу Гренланда, у покрајини Сјеверни Гренланд (Avannaq), површине 225.000 км², највеће је општинско подручје у свијету — веће је од Велике Британије.
- Центар општине, насеље Qaanaaq, најсјеверније је мјесто чије име је палиндром.
- "Насеље" Иккаттег има 1 становника, а Qeqertarsuaq 2.
- Насеље Сиорапалук у самоуправној општини Qaanaaq (87 становника), најсјеверније је насељено мјесто у свијету (77°47'N).
- Сваке године град Уумманнак на сјеверу Гренланда домаћин је свјетског шампионата у голфу на леду, са тереном постављеним између ледених брегова.
- Леиф Ерикссон је испловио из насеља Нарсармијит, у близини Нанорталика, и "открио" Винланд (Америку).
- Национални празник Гренланда је 21. јун, најдужи дан у години.
- Испред зграде поште у Нууку налази се постански сандучић Дједа Мраза. У стакленој цијеви поред њега чувају се писма дјеце из цијелог свијета. Адреса: Дједа Мраз, Гренланд.