



Datum: 09.10.2026

Medij: RTS1

Emisija: Jutarnji program/RTS

Autori: Redakcija

Teme: Koridor 10

	Početak	Trajanje
Emisija	09.10.2026 05:50:00	370:00
Prilog	09.10.2026 08:36:00	17:09

Naslov: Koridor Kairu povezuje Egipat i Srbiju

[Pogledaj video prilog](#)

15990

Koridor Kairu povezuje Egipat i Srbiju

Ratovi, krize, poremećaji u svetskoj trgovini poslednjih godina pokazali su koliko su ranjivi globalni logistički lanci. Kada se zatvore pojedini pravci ili dođe do zastoja u lukama i na granicama, posledice vrlo brzo osećaju i kompanije i potrošači. Zato se sve više govori o alternativnim transportnim rutama i povezivanju različitih vidova saobraćaja.

Jedna od takvih ideja je uspostavljanje novog logističkog koridora nazvanog "Kairu", koji bi trebalo da poveže Egipat, Solun, Sofiju i Niš, a odatle Srbiju sa Balkanom i tržištima Evropske unije.

Da li ovakva ruta može da bude odgovor na trenutnu krizu i pokidane lance snabdevanja zbog ratova?

Kakvu bi korist mogla da ima srpska privreda, to pitamo Milorada Kilibardu, dekana Saobraćajnog fakulteta, i Bojana Stanića iz Privredne komore Srbije. Hvala vam što ste ovoga jutra sa nama. Dobro došli. Hvala na pozivu.

Dakle, da krenemo od najjednostavnijeg pitanja: šta bi ovakav koridor promenio ukoliko bi, to jest, kada bude zaživeo? Pa, prvo, malo poremećaja u lancima snabdevanja.

Znači, poslednjih 5-6 godina, od korone pa svih ratova, geopolitičkih kriza, zakrčenja u lukama, klimatskih promena i ostalog, ti globalni lanci koji povezuju proizvodnju i potrošnju na globalnom tržištu su vrlo osetljivi na sve poremećaje i ranjivi, što znači da može doći do zastoja i u proizvodnji i u potrošnji, i u zaliham, u cenama proizvoda i ostalo. Sada, da se vratimo na ovaj pravac i ovaj koridor. Znači, to je uspostavljanje veze između Egipta, Afrike, Severne Afrike i, ovaj, Balkanskog ostrva, poluostrva, i evropskog kontinenta. I to je ideja da se uspostavi, već je uspostavljena, linija između luke Aleksandrije i luke Solun, a robe koje bi dolazile do luke Soluna ili odlazile iz luke Soluna prema Egiptu bi, ovaj, dalje bile na pravcu Niš-Beograd, koridor 10 prema Evropi, i drugi bi bio pravac Solun-Sofija, pa onda može i Rumunija i dalje ponovo prema.

Koliko treba da se taj koridor razvije kako treba? Vi, kao logističar, možete da date neku procenu? Znači, taj koridor ima jedan deo koji je pomorski, i on je definitivno razvijen. Razvijene su i luke Aleksandrija i luka Solun, ovaj, i uspostavljene pomorske linije. Dakle, taj deo je u redu. Gde je možda najslabija karika?

Od tih, ovaj, od obima tokova i da liće biti razmene robe, zavisi kakavće biti intenzitet saobraćaja na toj liniji. Druga deonica je kopneni deo, koji je uglavnom vezan za železnicu, i to je kritičan deo i za, naročito kada smo mi u pitanju, jer je predviđena kompletna modernizacija te pruge od, ovaj, i do Niša, od Niša do, ovaj, preko Makedonije, kroz Makedoniju, i od grčke granice do luke Solun.

I toće se raditi narednih godina, tako da, po nekim planovima, je to predviđeno da može da bude 2031. godine, ali čisto sumnjam da uvek se to dosta produži. Tako da je to jedan period koji pravi ograničenje s aspekta, ovaj, železnice i povezivanja tog pravca. 2031.

godina je bliže nego što nam je korona, kad pogledamo tako, tako da to ne izgleda baš kao neka predaleka budućnost. Pa da, ali. Mada zvuči ovako kad kažete 2031.

Bojane, šta bi značilo za privredu Srbije povezivanje sa Egiptom? Egipat je veliko tržište, odatle može da se vozi i dalje negde u tom, u-u taj deo Afrike. Da, ali to je tržište od preko 100, 112 miliona stanovnika. Preko 120. Ja se sećam, recimo, pre nekih 5-6 godina, kada sam tadašnjem ambasadoru Egipta u Srbiji čestitao što je zemlja dostigla 100 miliona.

Zamislite koliko se ona brzo povećava u smislu populacije, a ekonomija je u vezi sa potrošačima, svakako.

Sa druge strane, to je druga najznačajnija privreda Afrike, i ona ima i više stope rasta od prvoplasirane Južne Afrike, i samim tim verovatnoće ih u skorije vreme prestići.

Međutim, sam Egipat nama nije toliko značajan, značajan privredni partner. Po tom, na tom rang-listi, na toj rang-listi najznačajnijih partnera, on je na 43. poziciji.

Međutim, povećava se razmena sa njima, postoji potencijal, potpisan je sporazum o slobodnoj trgovini.

I Srbija, na neki način, želi dodatno da diversifikuje, sa relativno bliskim geografskim okruženjem, svoju spoljnu trgovinu. Mi smo koncentrisani na Evropsku uniju, mi smo koncentrisani na Zapadni Balkan, ali je problem upravo logistika, o čemu i profesor govori, jer ove, da kažemo, turbulencije na tržištu, rast cena, jednostavno ne može da bude isplativ posao, posebno za mikro, male kompanije, pa i srednje, a i velike, sve više imaju problema tamo da se pozicioniraju. Međutim, Afrika je, to su, i ne samo geografski, nego i u tom ekonomskom smislu, vrata za Severnu Afriku, vrata za celu Afriku, a sa druge strane, Egipat je kao zemlja koja se razvija, praktično u neophodnosti da uvozi razne proizvode koje i mi možemo da im plasiramo, ali potrebna je jača logistika, i ne samo direktna saradnja sa Egiptom, nego i





Datum: 09.10.2026

Medij: RTS1

Emisija: Jutarnji program/RTS

Autori: Redakcija

Teme: Koridor 10

	Početak	Trajanje
Emisija	09.10.2026 05:50:00	370:00
Prilog	09.10.2026 08:36:00	17:09

Naslov: Koridor Kairu povezuje Egipat i Srbiju

[Pogledaj video prilog](#)

kroz povezivanje sa Solunom, odvojeno, dakle, od Egipta, ali kao deo te inicijative, gde jednostavno vi možete da učvrstite veze sa tom lukom, svakako bi nama značilo. Železnički saobraćaj, samoću reći u jednoj rečenici, nije toliko ograničen kao kamionski. Iako mi 90% robe, profesor to zna, izvozimo kamionski, ali ne postoji ograničenje 90/180 za radnike u železničkom saobraćaju.

U Nemačkoj, recimo, na primer, taj vozni potencijal je mnogo više iskorišćen, relativno posmatrano, nego što je u Srbiji, i upravo tu je prilika da mi jednostavno vratimo konkurentnost naše privrede.

Da li može ovaj logistički, dakle, [koridor](#) da postane i da donese Nišu upravo titulu logističkog centra jugoistočne Evrope? Pa, da, Niš je svakako predviđen, ovaj, za jedan logistički hub i logistički centar u Srbiji. Saobraćajni fakultet radi strategiju saobraćaja i transporta Srbije do 2034. godine, ovaj, i svakako tamo razvijamo rešenja koja podrazumevaju ravnomeran razvoj. Logistika je izuzetno razvijena u okolini Beograda, ali Niš, Novi Sad su sledeća mesta koja bi trebalo da postanu logistički hubovi i centri koji bi regionalno opsluživali i povezivali sa tim pravcima i pomorskim lukama. Ali hteo bih da se možda vratim, ovaj, na Solun i na tu priču, ovaj, to je prirodan i najbliži izlaz. Ako gledamo Niš, Južnu Srbiju, Jugoistočnu i ostalu, najprirodniji i najbliži izlaz na more. Zemlje koje nemaju izlaz na more, kao što smo mi, često imaju svoje slobodne zone u određenim lukama. Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca je 1923. godine imala svoju slobodnu zonu u luci Solun, potpisala ugovor sa Kraljevinom Grčkom, i kasnije Jugoslavija, posle Drugog svetskog rata, je nastavila da koristi tu zonu. Mi smo imali do 1976. godine, taj ugovor je istekao, tako da je naš uvoz-izvoz u velikoj meri bio, ovaj, olakšan preko našeg dela, faktički, luke u Solunu, i s aspekta transporta, tranzita, skladištenja, pretovara roba, ali i s aspekta carinskih, inspekcijских i svih drugih procedura. I to je ono što sad je trenutno situacija na srpskom tržištu, da se najveći deo tokova, naročito kada su kontejneri u pitanju, realizuje preko luke Rijeka, ovaj, zato što tamo dolaze kontejnerski brodovi, malo i za deo Evrope, a onda i. Dobro, ali kažete zašto bi Solun bio, kažete, zašto bi Solun bio bolja. Bolji od Niša? Zato što je logistički, s aspekta rastojanja i vremena, i kraći, i brži put. Da, pod uslovom da postoji pruga.

Pa, pruga postoji, samo je. Mislim da je dovoljno dobra da može da vozi tu.

Da, da je dovoljno dobra. Mislim, kad smo malopre pričali o pruzi, deo jedan sad je problematičan generalno, što kad radite modernizaciju, onda saobraćaj ne može da se odvija.

I to će biti problem za tih narednih desetak godina. Znači, ta pruga i sada može da funkcioniše sa nekim manjim brzinama i ograničenjima, ali kad uđete u rekonstrukciju, evo sad mi ovde, ovaj, to onda traje dugo, i onda taj pravac, ovaj, postane, ovaj, ne mogu za korišćenje, a kada jednom tokovi odu na neku stranu, oni se ne vraćaju tako baš brzo. E sad, pored Soluna, mi imamo i Bar luku, koja je takođe za Srbiju značajna i dobar izlaz na more, ovaj, i koja se ne koristi, ali tu je sad pruga još u lošijem stanju. Ali mislim da ta oba pravca, ovaj, Srbija treba da više koristi.

Da ih koristi. I da, ovaj, razvija možda i delove, zašto da ne, ako je ponovo mogućnost da dobijemo nekakve povlašćene u tim lukama statuse i ostalo. Da.

Bojane, šta je to što bi moglo da se izvozi na tržište Egipta i tog dela jugo- i severnoistočne Afrike?

Egipat je bio veliki kupac automobila i zastave u vreme SFRJ. Kako stoje stvari sa prehrambenim proizvodima, koji verovatno, kad je mnogoljudna zemlja, mnogo i treba? Tako je, ali mnogi se drugi takmiče za to tržište, takođe da izvoze prehrambene proizvode. Ono što mi, na primer, izvozimo u Egipat, to je pre svega, dakle, duvanski proizvodi, da li je to duvan, da li su to cigarete, sa druge strane karton, karton i hartije, i kada dodate na to automobilske gume, dobijete preko 2/3 našeg izvoza na tržište Egipta. Sa druge strane, od njih uvozimo uglavnom prehrambene proizvode koji su povezani sa voćem i povrćem. Da li je to sveže, da li je to smrznuto, prerađeno, ali u svakom slučaju jedan, da kažemo, razmena na relativno niskom nivou dodate vrednosti.

Ali Egipat svakako, zbog sve te svoje populacije, zbog [infrastrukturnih](#) projekata koji su tamo ogromni, na primer, oni grade potpuno novi grad kojiće biti administrativni centar u blizini Kaira i tako dalje, da bi jednostavno izbegli svo to zagušenje koje tamo već postoji, jer je to veliki grad, najveći verovatno u Africi, čini mi se, posle Lagosa. Ali ono što je bitno naglasiti u celoj ovoj priči, dakle, on je potencijalno značajan, Egipat, i kao energetski bitna zemlja, zbog velikog ležišta gasa i nafte koja se nalazi u istočnom Mediteranu, gde oni otprilike polažu pravo sa Izraelom i Kiprom, a tu postoje i geopolitičke peripetije sa Turskom, sa Saudijskom Arabijom i tako dalje, ali to je nešto gde postoje nalazišta nafte na ovoj teritoriji koja je izvan tih moreuza, dakle, ispred Sueckog kanala, i samim tim ne bi bilo problema ni sa Ormuškim pravcem, ni sa tim Babel Mandebom, kada bi se, na primer, eksploatisao taj tu prostor, koji bi nama bio i bliži, i koji bi jednostavno, samo kada se to natovari na te tanker, dođe do luke Solun, a onda dalje železnicom prema Srbiji, moglo i da zameni u značajnoj meri taj anaf.

Da, da. Kad već pričamo o ovim stvarima, evo jedno lepo pitanje za logističara: kad bi vam neko ponudio da rešite jedan problem u logistici, odnosno ponudio bi vam da rešite jedan od dva najveća, a to je





Datum: 09.10.2026

Medij: RTS1

Emisija: Jutarnji program/RTS

Autori: Redakcija

Teme: Koridor 10

	Početak	Trajanje
Emisija	09.10.2026 05:50:00	370:00
Prilog	09.10.2026 08:36:00	17:09

Naslov: Koridor Kairu povezuje Egipat i Srbiju

[Pogledaj video prilog](#)

kvalitetne, recimo, pruge, odnosno putevi ili granice, šta biste izabrali da se reši?

Da, recimo, odmah danas bude. Da izbegnemo pruge. Da bude odmah danas rešeno.

Na granicama, da. Ovaj, pa, brže bi se rešila granica, svakako.

Nego, ne, šta biste vi voleli da je danas, da danas? Pa, ja mislim da je infrastruktura nešto što je dugoročno i pravo rešenje. Graniceće, nadam se, nekako se rešiti, ovaj, ali treba infrastrukturu izgraditi i imati pruge, jer ne možete razvijati, ovaj, jednu privredu i jednu zemlju ako nemate dobru železnicu. Kao što ne možete i ako čekate dugo, ili ako kamiondžije ne mogu da voze i slično. Da, ali čini mi se da je to birokratska priča i malo iz nekih različitih faktora koja bi sa manje ulaganja i manje energije mogla da se reši. Mislim da je to. A šta biste voleli da prvo bude rešeno? Znači, da prvo postoji pruga, pruga, molim vas.

Znači, to biste, a na granici biste sačekali. Pa, kad je u pitanju, ovaj, železnica, onda je na granici manje čekanja. Ja sad gledam iz perspektive teretnog transporta i roba. Ovaj, znači, kamioni čekaju danima ili desetinama sati, ovaj, a vozovi bi prolazili lakše i brže na graničnim prelazima. Da.

Koliko bi uopšte ova transportna luka mogla, ili ruta, mogla da bude konkurencija evropskim rutama za transport robe? Pa, definitivno je to deo tog, da kažemo, bliskoistočnog dela, gde Evropska unija jednostavno svoje proizvode, kada izvozi u Tursku ili u druge zemlje jugo-zapadne Azije, mora da ide istočnim Mediteranom, mora da ide tim morskim pravcem. Ali sa druge strane, na severu Afrike postoje i druge bitne privrede, to je Maroko, to je Alžir. Sa druge strane, u tom logističkom smislu, najpovoljnije je da se ide preko Libije, međutim, tamo je kaos. Ali ne može jednostavno, za sada, dok se ne krene eksploatacija nafte u tom području o kojem smo govorili, jednostavno, ta je biti neka zamena za ono što ide Sueckim kanalom, što ide kroz Ormuz i tako dalje. Zato što to i dalje ostaje najznačajniji deo sveta kada je u pitanju snabdevanje naftom, odnosno fosilnim gorivima.

Međutim, naravno, Egipat pokušava takođe da se diversifikuje. On ima veliku populaciju, on ima i dalje, znate i sami, to je praktično vojna uprava koja vlada zemljom još od Arapskog proleća 2011.

godine. Dakle, oni ne žele da ta populacija koja se uvećava da bude bez posla, da bude bez ekonomskih prilika, da jednostavno izazove to određene socijalne probleme.

Sa druge strane, ono što je nama bitno, kada govorimo konkretno o tom pravcu, arapsko-balkanski [koridor](#), to nas podseća malo na onu priču o "jedan pojas, jedan put", gde je Srbija takođe bila prepoznata kao logistički centar u Evropi, međutim, to je sada, zbog geopolitike, otišlo u stranu, a ovde jednostavno postoji takođe ta mogućnost Srbije korišćenja kao prirodnog logističkog centra. I pazite, bez obzira na sva ova administrativna ograničenja, istorijski, taj pravac Beograd-Niš, to je deo carigradskog drumu koji je uvek bio najpovoljniji u tom smislu. A sad, danas, i da uštedite i dan u toj logistici, to predstavlja konkurentsku prednost. Kada se jednog dana reši to pitanje granica, i ako, naravno, se poveća železnički transport, pa propusna moć bude na granicama manja, takođe može izazvati probleme.

Ali ono što bi ključno bilo za nas jeste da ipak ne budemo ograničeni tim granicama koje, kada se tretira roba. Drugo je kada se ide stanovništvo i tako dalje, ali roba mora ići bez problema tu, a mi, kako vidimo sada stvari, to se dodatno komplikuje, i zaista bi železnica mogla da doprinese tom rešenju, kao deo ove inicijative, a pritom je Egipat jako poznat kao dobar geostrateški partner, ne samo Sjedinjenih Država, Izraela, nego i Evropske unije. I samo, samo za kraj, za logističareće verovatno reći: bolje je da roba malo odstoji kod vas u magacinu, ako je moguće, plaća se više, nego samo da prođe. Da li je zato bitno da. Da ne bude tranzitnog centra, nego više od toga, da. Da. Ovaj, pa da, znači, cilj jeste tranzit svakako značajan, i mi od tranzita imamo određene zarade. Mislim, tranzit koji ide, koji bi išao prema Evropi. Ovaj, ali je svakako bitno i da imamo centre i hubove, i to je taj logistički deo koji bi pružio niz usluga i doneo dodatne zarade i prihode na našoj, na našoj teritoriji. Ali ovde je zanimljivo još, hteo sam, jedan osvrt na ovaj deo Sofije.

Znači, mi kad je tranzit u pitanju, imamo realno jaku konkurenciju i opasnost, zato što je Grčka, Bugarska i Rumunija potpisale sporazum i razvijaju pravac koji ide faktički sad kroz Evropsku uniju.

Solun, Sofija. Solun, da, Sofija. Bukurešt, i ovaj, Evropa, i to preti nama, ovaj, zaobilazak našeg tržišta. To je duži [koridor](#) do oko 200 i nešto kilometara.

Možda je u tome naša. Ali je s aspekta granica i s aspekta sadašnje situacije, ovaj.

Bolji. Brži. Brži, da.

Da. I mislim, ovaj, naš put i gde smo se mi našli, ovaj, on je i tradicionalan i neće se on tako lako izbeći, ali je realna opasnost te konkurencije u tranzitu.

Kao što ste rekli, birokratski je problem, znači treba rešiti pitanje odnosa sa Evropskom unijom.

Tako je. I ondaće logika, logikaće. Onda mi nećemo imati više.





Datum: 09.10.2026

Medij: RTS1

Emisija: Jutarnji program/RTS

Autori: Redakcija

Teme: Koridor 10

	Početak	Trajanje
Emisija	09.10.2026 05:50:00	370:00
Prilog	09.10.2026 08:36:00	17:09

Naslov: Koridor Kairu povezuje Egipat i Srbiju

[Pogledaj video prilog](#)

Ondaće logika voditi logistiku, je l' tako? Tako je, logika, baš to.

Baš tako. Hvala vam. Logistika ne poznaje granice, to je.

Da, poznaje, ali ne bi trebalo da poznaje. Hvala vam.

Hvala vam što ste bili sa nama ovoga jutra za ovu vrlo, vrlo bitnu i zanimljivu priču.

Hvala, Ivana. Kako se kontrolišu vakcine? Kolika je opasnost od kuge koja se pojavila u Rusiji? O tome govorimo uskoro.

